

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY

Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví

LETECKÝ PŘEDPIS

**O ZPŮSOBILOSTI LETECKÉHO PERSONÁLU
CIVILNÍHO LETECTVÍ**

L1

Uveřejněno pod číslem jednacím: 501/2006-220-SP/6

**KONTROLNÍ SEZNAM STRAN
PŘEDPIS O ZPŮSOBILOSTI LETECKÉHO PERSONÁLU (L1)**

Strana	Datum	Strana	Datum
i / ii	23.11.2006	6 - 1 až 6 - 15	4.4.2013 Změna č. 11/ČR
iii	30.6.2011 Změna č. 10/ČR	Dopl. 1 - 1	23.11.2006
iv až v	14.11.2013 Změna č. 171	Dopl. 2 - 1 / Dopl. 2 - 2	14.11.2013 Změna č. 171
1 - 1 až 1 - 11	14.11.2013 Změna č. 171	Dopl. 3 - 1 / Dopl. 3 - 2	16.1.2012 Změna č. 170
2 - 1 až 2 - 24	16.1.2012 Změna č. 170	Dod. 1 - 1 / Dod. 1 - 2	23.11.2006
3 - 1 až 3 - 6	23.11.2006	Dod. 2 - 1	23.11.2006
4 - 1 až 4 - 7	19.9.2013 Změna č. 12/ČR	Dod. N - 1 až Dod. N - 7	4.4.2013 Změna č. 11/ČR
5 - 1 / 5 - 2	23.11.2006	Dod. O - 1 až Dod. O - 8	30.9.2007 Změna č. 8/ČR

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

Ministerstvo dopravy, jako příslušný správní orgán, uveřejňuje dle ustanovení § 102, zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví (letecký zákon) a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání (živnostenský zákon) ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů letecký předpis:

O ZPŮSOBILOSTI LETECKÉHO PERSONÁLU

L1

1. V tomto leteckém předpisu je použito textu dvou dokumentů, a to:
Annex 1 – Personnel Licensing
ESARR 5 – ATM Services' Personnel.

Ministerstvo dopravy provedlo redakci shora uvedeného dokumentu tak, aby jednotlivé části textu na sebe plynule a systematicky navazovaly.

2. Tam, kde dokument neobsahuje určení adresátů jednotlivých pravidel (práv a povinností) a nositelů pravomocí, jsou tyto adresáti a nositelé pravomocí uvedeni ve vlastním textu leteckého předpisu.
3. Pokud se v tomto předpisu vyskytuje slovo „mezinárodní“, platí příslušná ustanovení rovněž pro vnitrostátní podmínky, není-li uvedeno jinak.
4. Pro řešení případných sporů o pravomoc nebo příslušnost je třeba využít příslušných ustanovení platných právních předpisů České republiky, zejména pak zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů a zákona České národní rady č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky, ve znění pozdějších předpisů.
5. Od 1.7.1999 jsou pro způsobilost pilotů letounů uplatňovány požadavky specifikované v předpisech JAR-FCL 1 a 3. Od 1.7.2001 jsou pro způsobilost pilotů vrtulníků uplatňovány požadavky specifikované v předpisech JAR-FCL 2 a 3.

Žadatelé o AML a držitelé AML musí plnit požadavky těchto leteckých předpisů:

- od 28.9.2005 požadavky nařízení Komise (ES) č. 2042/2003, ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů – Část-66, jak je použitelná pro letouny a vrtulníky s MTOM nad 5700 kg nasazených v obchodní letecké dopravě,
- od 28.9.2006 požadavky nařízení Komise (ES) č. 2042/2003, ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů – Část-66, jak je použitelná pro letouny a vrtulníky s MTOM 5700 kg nebo nižší nasazených v obchodní letecké dopravě,
- L1 pro ostatní AML.

Datum účinnosti tohoto předpisu je: 23.11.2006

Datem účinnosti tohoto předpisu se zrušuje, včetně pozdějších změn a oprav, předpis L1 – Předpis o způsobilosti leteckého personálu civilního letectví ve znění Změn č. 1–166, Změn č. 1-6/ČR, který byl schválen opatřením Ministerstva dopravy a spojů č.j. 20.485/99-220 ze dne 20.7.1999.

ÚČINNOST PŘEDPISU, ZMĚN A OPRAV

Změny			Opravy		
Číslo změny	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis	Číslo opravy	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis
1-167	23.11.2006	zpracováno	1/ČR	9.4.2009	zpracováno
1-7/ČR	23.11.2006	zpracováno			
8/ČR	30.9.2007				
Corrig.	30.9.2007				
168	22.11.2007	zpracováno			
9/ČR	18.12.2008	zpracováno			
169 – 1. část	19.11.2009	zpracováno			
169 – 2. část	18.11.2010	zpracováno			
10/ČR	30.6.2011				
170	16.1.2012				
11/ČR	4.4.2013				
12/ČR	19.9.2013				
171	14.11.2013				

OBSAH

KONTROLNÍ SEZNAM STRAN

ÚVODNÍ USTANOVENÍ		i
ÚČINNOST PŘEDPISU, ZMĚN A OPRAV		ii
OBSAH		iii
Hlava 1	Definice a všeobecná pravidla platná pro průkazy způsobilosti	1 - 1
1.1	Definice	1 - 1
1.2	Všeobecná pravidla platná pro průkazy způsobilosti	1 - 4
Hlava 2	Průkazy způsobilosti a kvalifikace pro piloty	2 - 1
2.1	Všeobecná ustanovení týkající se průkazů způsobilosti a kvalifikací pilotů	2 - 1
2.2	Pilot-žák	2 - 3
2.3	Průkaz způsobilosti soukromého pilota	2 - 4
2.4	Průkaz způsobilosti obchodního pilota	2 - 7
2.5	Průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce odpovídající kategorii letounu	2 - 12
2.6	Průkaz způsobilosti dopravního pilota	2 - 14
2.7	Přístrojová kvalifikace	2 - 17
2.8	Kvalifikace letového instruktora pro letouny, vzducholodě, vrtulníky a letadla s pohonem vztlaku	2 - 19
2.9	Průkaz způsobilosti pilota kluzáků	2 - 20
2.10	Průkaz způsobilosti pilota volných balonů	2 - 22
ČR:	2.11 Oprávnění letového inspektora	2 - 23
Hlava 3	Průkazy způsobilosti jiných členů posádky než pilotů	3 - 1
3.1	Všeobecná ustanovení týkající se průkazů způsobilosti leteckého navigátora a palubního inženýra	3 - 1
ČR:	Zahrnuje také: průkaz způsobilosti palubního průvodčího, kvalifikaci instruktora a oprávnění inspektora	
3.2	Průkaz způsobilosti leteckého navigátora	3 - 1
3.3	Průkaz způsobilosti palubního inženýra	3 - 3
3.4	Průkaz způsobilosti palubního radiotelefonisty	3 - 4
ČR:	3.5 Průkaz způsobilosti palubního průvodčího	3 - 5
ČR:	3.6 Kvalifikace instruktora	3 - 6

ČR:	3.7	Oprávnění inspektora	3 - 6
Hlava 4		Průkazy způsobilosti a kvalifikace leteckého pozemního personálu	4 - 1
	4.1	Všeobecná ustanovení týkající se průkazů způsobilosti a kvalifikací leteckého pozemního personálu	4 - 1
	4.2	Průkaz způsobilosti (technika, inženýra, mechanika) údržby letadel (AML)	4 - 1
	4.3	Řídící letového provozu – žák	4 - 2
	4.4	Průkaz způsobilosti řídicího letového provozu	4 - 2
	4.5	Kvalifikace řídicího letového provozu	4 - 3
	4.6	Průkaz způsobilosti dispečera letecké dopravy	4 - 5
	4.7	Průkaz způsobilosti operátora letecké stanice	4 - 6
	4.8	Personál letecké meteorologické služby	4 - 7
Hlava 5		Specifikace průkazů způsobilosti	5 - 1
Hlava 6		Zdravotní ustanovení pro vydání průkazu způsobilosti	6 - 1
	6.1	Zdravotní způsobilost – všeobecně	6 - 1
	6.2	Požadavky na osvědčení zdravotní způsobilosti	6 - 1
	6.3	Zdravotní způsobilost 1. třídy	6 - 3
	6.4	Zdravotní způsobilost 2. třídy	6 - 7
	6.5	Zdravotní způsobilost 3. třídy	6 - 11
Doplněk 1		Požadavky na jazykové znalosti pro radiotelefonní komunikaci	Dopl. 1 - 1
	1.	Všeobecné zásady	Dopl. 1 - 1
	2.	Hlavní obecné požadavky	Dopl. 1 - 1
Doplněk 2		Schválená organizace pro výcvik	Dopl. 2 - 1
	1.	Vydání schválení	Dopl. 2 - 1
	2.	Příručka pro výcvik a postupy	Dopl. 2 - 1
	3.	Výcvikové programy	Dopl. 2 - 1
	4.	System zabezpečení jakosti	Dopl. 2 - 1
	5.	Zařízení	Dopl. 2 - 2
	6.	Personál	Dopl. 2 - 2
	7.	Záznamy	Dopl. 2 - 2
	8.	Dozor	Dopl. 2 - 2
	9.	Hodnocení a přezkušování	Dopl. 2 - 2

Doplněk 3	Požadavky pro vydání průkazu způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce (MPL)	Dopl. 3 - 1
	1. Výcvik	Dopl. 3 - 1
	2. Úroveň hodnocení	Dopl. 3 - 1
	3. Celky kvalifikovanosti	Dopl. 3 - 1
	4. Simulovaný let	Dopl. 3 - 1
<hr/>		
Dodatek 1	Hodnotící stupnice ICAO pro jazykové znalosti	Dod. 1 - 1
	1.1 Hodnotící stupnice ICAO pro jazykové znalosti: expertní, rozšířená a provozní úroveň	Dod. 1 - 1
	1.2 Hodnotící stupnice ICAO pro jazykové znalosti: přípravná-provozní, základní a přípravná-základní úroveň	Dod. 1 - 2
Dodatek 2	Průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce (MPL) pro letouny	Dod. 2 - 1
	1. Úrovně kvalifikovanosti	Dod. 2 - 1
<hr/>		
ČR:	Dodatek N Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) ke způsobilosti řídicích letového provozu	Dod. N - 1
ČR:	Dodatek O Způsobilost servisního personálu ATM	Dod. O - 1

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 1 – DEFINICE A VŠEOBECNÁ PRAVIDLA PLATNÁ PRO PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI

1.1 Definice

Když jsou v tomto předpisu použity následující termíny, znamenají toto:

Autorizované lékařské rozhodnutí (Accredited medical conclusion)

Závěr, k němuž po případných konzultacích s odborníky na letový provoz, nebo podle potřeby i s jinými odborníky, došel jeden nebo více odborných lékařů přijatelných k danému případu pro orgán vydávající průkazy způsobilosti.

Avionika (Aircraft avionics)

Termín označující jakékoliv elektronické zařízení, včetně jeho elektrických částí, pro použití v letadle. Zahnuje systémy radiové a přístrojové a systémy automatického řízení letu.

Balon (Balloon)

Bezmotorové letadlo lehčí než vzduch.

Poznámka: Pro účely tohoto předpisu tato definice platí pro volné balony.

Celek kvalifikovanosti (Competency unit)

Samostatná úloha skládající se z několika prvků kvalifikovanosti.

Člen letové posádky (Flight crew member)

Člen posádky s průkazem způsobilosti, pověřený povinnostmi nezbytnými pro provoz letadla během doby letové služby.

Doba letu – letouny (Flight time – aeroplanes)

Celková doba od okamžiku, kdy se letoun poprvé dá do pohybu s cílem vzletět, do okamžiku, kdy naposled zastaví na konci tohoto letu.

Poznámka: Doba letu tak, jak je zde definována, odpovídá času "od špalku ke špalku", který se běžně používá a který se měří od okamžiku, kdy se letoun poprvé dá do pohybu s cílem vzletět, do okamžiku, kdy naposled zastaví na konci tohoto letu.

Doba letu – vrtulníky (Flight time – helicopters)

Celková doba od okamžiku, kdy se rotory vrtulníku začnou otáčet, do okamžiku, kdy vrtulník naposled zastaví na konci tohoto letu a rotory se zastaví.

Doba letu kluzáku (Glider flight time)

Celková doba letu kluzáku, bez ohledu na to, zda je vlečen nebo ne, od okamžiku, kdy se kluzák poprvé dá do pohybu za účelem vzletu, do okamžiku, kdy se zastaví na konci letu.

Doba letu podle přístrojů (Instrument flight time)

Doba, v jejímž průběhu pilot řídí letadlo za letu výlučně s orientací podle přístrojů a bez vnějších referenčních vodítek.

Doba sólového letu (Solo flight time)

Doba letu, během které je pilot-žák jedinou osobou v letadle.

Doba výcviku ve dvojím řízení (Dual instruction time)

Doba letu, v jejímž průběhu se osobě na palubě letadla poskytuje letový výcvik řádně oprávněným pilotem.

Druhý pilot (Co-pilot)

Držitel průkazu způsobilosti pilota, sloužící v jiné pilotní funkci než velitel letadla, avšak s výjimkou pilota, který je na palubě letadla výhradně pro účely získání letového výcviku.

Hrozba (Threat)

Události nebo chyby, které nastanou bez přičinění provozního personálu, zvyšují provozní obtížnost a musí být zvládnuty tak, aby byla zachována záloha bezpečnosti.

Poznámka: Definice provozního personálu je uvedena v Hlavě 1 Předpisu L19 – Řízení bezpečnosti.

Chyba (Error)

Činnost nebo nečinnost provozního personálu, která vede k odchýlení se od organizačního záměru nebo úmyslu nebo očekávání provozního personálu.

Poznámka: Definice provozního personálu je uvedena v Hlavě 1 Předpisu L19 – Řízení bezpečnosti.

Kategorie letadel (Aircraft – category)

Rozdělení letadel podle stanovených základních charakteristik, např. letoun, vrtulník, kluzák, volný balon.

Kluzák (Glider)

Bezmotorové letadlo těžší než vzduch vyvozující vztlak za letu hlavně z aerodynamických sil na plochách, které za daných podmínek letu zůstávají vůči letadlu nepohyblivé.

Kritéria výkonnosti (Performance criteria)

Jednoduché hodnotící sdělení týkající se požadovaného výsledku prvku kvalifikovanosti, a pokud byla dosažena požadovaná úroveň výkonnosti, popis hodnotícího kritéria.

Kvalifikace (Rating)

Záznam uvedený v průkazu způsobilosti, nebo k němu připojený a tvořící jeho část, stanovující zvláštní podmínky, práva nebo omezení vztahující se k tomuto průkazu způsobilosti.

Kvalifikovanost (Competency)

Kombinace dovedností, znalostí a postojů vyžadovaných pro provedení úkolu na předepsané úrovni.

Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti (Medical Assessment)

Doklad vydaný zdravotnickým zařízením, jenž potvrzuje, že držitel průkazu způsobilosti splňuje specifické požadavky na zdravotní způsobilost.

Letadlo (Aircraft)

Zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.

Letadlo certifikované pro provoz s jedním pilotem (Aircraft certificated for single-pilot operation)

Typ letadla, u kterého stát zápisu do rejstříku v průběhu certifikačního procesu stanovil, že může být bezpečně provozováno s minimální posádkou jednoho pilota.

Letadlo s pohonem vztlaku (Powered-lift)

Letadlo těžší než vzduch se schopností vertikálního vzletu, vertikálního přistání a letu při nízké rychlosti, založené hlavně na motorem poháněných vztlakových zařízeních nebo využití tahu motoru k vyvození vztlaku během těchto letových režimů a na pevném(-ých) profilu(-ech) křídla vyvozuující vztlak během horizontálního letu.

Letadlo s požadavkem provozu s druhým pilotem (Aircraft required to be operated with a co-pilot)

Typ letadla, který dle specifikací v letové příručce nebo Osvědčení leteckého provozovatele může být provozován pouze s druhým pilotem.

Letecké umění (Airmanship)

Uplatňování dobrého úsudku, nabytých znalostí, dovedností a postojů při provádění letových úkolů.

Letoun (Aeroplane)

Letadlo těžší než vzduch s pohonem, vyvozuující vztlak za letu hlavně z aerodynamických sil na plochách, které za daných podmínek letu zůstávají vůči letadlu nepohyblivé.

Letový plán (Flight plan)

Předepsané informace vztahující se k zamýšlenému letu letadla nebo jeho části, poskytované stanovištěm řízení letového provozu.

Letový simulátor (Flight simulator)

Viz „Zařízení pro výcvik pomocí letové simulace“.

Lidská výkonnost (Human performance)

Schopnosti a omezení člověka, které mají vliv na bezpečnost a účinnost leteckého provozu.

Navigační let (Cross-country)

Let mezi místem odletu a místem přiletu po předem naplánované trati pomocí standardních navigačních postupů.

Noc (Night)

Doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání nebo jiný podobný

časový úsek mezi západem a východem slunce, který může stanovit příslušný úřad.

Poznámka: Občanský soumrak končí večer, když střed slunečního disku je 6 stupňů pod horizontem, a občanské svítání začíná ráno, když je střed slunečního disku 6 stupňů pod horizontem.

Obchodní letecká doprava (Commercial air transport operation)

Provoz letadla zahrnující dopravu cestujících, nákladu nebo pošty za náhradu nebo náhradu nájmu.

Orgán vydávající průkazy způsobilosti (Licensing Authority)

Pověřený orgán, který je odpovědný za způsobilost leteckého personálu.

Poznámka: V ustanoveních tohoto předpisu se předpokládá, že na orgán vydávající průkazy způsobilosti byla vložena odpovědnost za:

- a) posouzení schopnosti žadatele, aby byl držitelem průkazu způsobilosti nebo kvalifikace,
- b) vydávání a potvrzování průkazů způsobilosti a kvalifikací,
- c) určení a pověření schválených osob,
- d) schválení výcvikových kurzů,
- e) schválení používání zařízení pro výcvik pomocí letové simulace a pověření k jejich použití při získávání zkušeností nebo při prokazování dovedností, požadované pro vydání průkazu způsobilosti nebo kvalifikace, a
- f) uznávání platnosti průkazů způsobilosti vydaných jinými smluvními státy.

V ČR dále platí:

- 1) Pověřená letecká organizace – pouze pro průkazy způsobilosti uvedené v příslušné směrnici schválené MD.
- 2) Letecká škola – pro průkazy způsobilosti žáka, jestliže ji k tomu ÚCL zmocnil.

Osvědčit letovou způsobilost (k) (Certify as airworthy (to))

Osvědčit, že letadlo nebo jeho části vyhovují platným požadavkům letové způsobilosti poté, co byla na letadle nebo jeho částech provedena údržba.

Podepsat potvrzení o údržbě (Sign a maintenance release (to))

Potvrdit vydáním potvrzení o údržbě, o němž mluví Předpis L6, že práce na údržbě letadla byly dokončeny uspokojivě v souladu s platnými standardy letové způsobilosti.

Posudkový lékař (Medical assessor)

Lékař s kvalifikací a zkušenostmi v letecko-lékařské praxi, ustanovený orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti a způsobilý k vyhodnocování a posuzování vlivu zdravotního postižení na bezpečnost letu.

Poznámka 1: Posudkoví lékaři vyhodnocují zprávy o lékařském vyšetření postoupené posuzujícími lékaři orgánu vydávajícímu průkazy způsobilosti.

Poznámka 2: Očekává se, že posudkoví lékaři si budou udržovat aktuální odborné znalosti.

Posuzující lékař (Medical examiner)

Lékař s výcvikem v leteckém lékařství a praktickými znalostmi a zkušenostmi z leteckého prostředí, který je určen orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti provádět lékařská vyšetření zdravotní způsobilosti žadatelů o průkazy způsobilosti nebo kvalifikace, u nichž jsou předepsány zdravotní požadavky.

Pozemní přístrojová doba (Instrument ground time)

Doba, během které pilot provádí na zemi simulovaný let podle přístrojů na syntetickém letovém trenážeru, schváleném orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti.

Pravděpodobně (Likely)

V souvislosti se zdravotními ustanoveními v Hlavě 6, pravděpodobně znamená, že s pravděpodobností nastane, což není přijatelné pro posudkového lékaře.

Problematické používání psychoaktivních látek (Problematic use of substances)

Používání jedné nebo více psychoaktivních látek leteckým personálem, které:

- a) představuje přímé nebezpečí pro daného uživatele, nebo ohrožuje životy, zdraví nebo pohodu ostatních, a/nebo
- b) způsobí nebo zhorší profesní, společenské, duševní nebo fyzické problémy nebo potíže.

Prvek kvalifikovanosti (Competency element)

Jednání, které představuje soubor činností, který začíná a končí událostí vymezující její hranice a který má zjevný výsledek.

Přehledová služba ATS (ATS surveillance service)

Výraz používaný k označení služby poskytované prostřednictvím přehledového systému ATS.

Přehledový systém ATS (ATS surveillance system)

Všeobecný výraz s různým významem, buď ADS-B, PSR, SSR nebo jiný srovnatelný pozemní systém, který umožňuje identifikaci letadel.

Poznámka: Srovnatelný pozemní systém je takový systém, u kterého bylo srovnávacím posudkem nebo jinou metodikou prokázáno, že vykazuje stejnou nebo vyšší úroveň bezpečnosti a výkonnosti než monopolní SSR.

Přístrojová doba (Instrument time)

Doba letu podle přístrojů nebo pozemní přístrojová doba.

Psychoaktivní látky (Psychoactive substances)

Alkohol, opiáty, kanabinoidy, sedativa, hypnotika, kokain, další psychostimulanty, halucinogeny a těkavá rozpouštědla, kdežto káva a tabák se nezahrnují.

Řídící letového provozu s kvalifikací (Rated air traffic controller)

Řídící letového provozu, který je držitelem průkazu způsobilosti a platných kvalifikací, příslušných k právům, která má vykonávat.

Řídit letadlo (Pilot (to))

Ovládat systémy řízení letadla během doby letu.

Schválená organizace pro údržbu (Approved maintenance organization)

Organizace schválená ÚCL v souladu s požadavky předpisů L6, aby prováděla údržbu letadel nebo jejich částí, a provozující tuto činnost pod dozorem schváleným ÚCL.

Poznámka: Tato organizace a její dozor mohou být schváleny jedním nebo více státy.

Schválená organizace pro výcvik (Approved training organization)

Organizace schválená ÚCL v souladu s požadavky Předpisu L1 k provádění schváleného výcviku, která je provozována pod dozorem ÚCL.

Schválený výcvik (Approved training)

Výcvik prováděný podle zvláštního programu, schváleného ÚCL a pod jeho dozorem.

Státní program bezpečnosti (State safety programme (SSP))

Integrovaný soubor pravidel a činností zaměřený na zvyšování bezpečnosti.

Systém jakosti (Quality system)

Dokumentované organizační postupy a zásady, vnitřní audit těchto zásad a postupů, zhodnocení vedením a doporučení pro zvýšení jakosti.

Trenažér letových postupů (Flight procedures trainer)

Viz „Zařízení pro výcvik pomocí letové simulace“.

Typ letadla (Aircraft-type of)

Všechna letadla stejné základní konstrukce, včetně všech modifikací, s výjimkou těch modifikací, které mají za následek změny v obsluze nebo změněné letové vlastnosti.

Údržba (Maintenance)

Provádění úkonů potřebných k zajištění zachování letové způsobilosti letadla, zahrnující kteroukoliv z následujících činností nebo jejich kombinací: generální opravu, prohlídku, výměnu dílů, odstranění závady a provedení modifikace nebo opravy.

Uznávání platnosti průkazů způsobilosti (Rendering (a licence) valid)

Úřední úkon, provedený ÚCL jako alternativa za vydání vlastního průkazu způsobilosti, kterým se uznává průkaz způsobilosti vydaný kterýmkoliv jiným smluvním státem za rovnocenný vlastnímu průkazu způsobilosti.

Velitel letadla (Pilot-in-command)

Pilot určený provozovatelem, nebo v případě všeobecného letectví vlastníkem, k velení a pověřený provedením bezpečného letu.

Velitel letadla pod dozorem (Pilot-in-command under supervision)

Druhý pilot, vykonávající pod dozorem velitele letadla povinnosti a činnosti velitele letadla v souladu

s postupy pro dozor přijatelnými pro orgán vydávající průkazy způsobilosti.

Vrtulník (Helicopter)

Letadlo těžší než vzduch schopné letu převážně působením aerodynamických sil vznikajících na jednom nebo více poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svislé.

Význačný (Significant)

V souvislosti se zdravotními ustanoveními v Hlavě 6, význačný znamená určitý stupeň nebo povahu poruchy, které pravděpodobně ohrozí bezpečnost letu.

Vzducholod' (Airship)

Letadlo s pohonem lehčí než vzduch.

Zápočet (Credit)

Uznávání alternativních způsobů nebo předchozích kvalifikací.

Zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (Flight simulation training device)

Kterýkoliv ze tří uvedených druhů, na němž lze na zemi simulovat podmínky letu.

Letový simulátor (Flight simulator), který věrně znázorňuje pilotní prostor určitého typu letadla tím, že realisticky napodobuje indikace a ovládací činnosti mechanických, elektrických, elektronických a jiných palubních soustav, obvyklé prostředí členů letové posádky, letové výkony a vlastnosti daného typu letadla.

Trenažér letových postupů (Flight procedures trainer), který znázorňuje prostředí pilotního prostoru a napodobuje odezvy přístrojů, jednoduché ovládací činnosti mechanických, elektrických, elektronických a jiných palubních soustav, letové výkony a vlastnosti letadla určité kategorie.

Trenažér základů letu podle přístrojů (Basic instrument flight trainer), který je vybaven vhodnými přístroji a napodobuje prostředí pilotního prostoru letadla při letu podle přístrojů.

Zvládání hrozeb (Threat management)

Proces odhalování a nápravy hrozeb pomocí protipatření, která sníží nebo odstraní následky hrozeb a sníží pravděpodobnost výskytu dalších hrozeb nebo pro letadlo nežádoucích stavů.

Poznámka: Popis nežádoucích stavů letadla je uveden v Procedures for Air Navigation Services – Training (PANS-TRG, Doc 9868), Chapter 3, Attachment C a v Circ xxx Threat and Error Management (TEM) in Air Traffic Control (v přípravě).

Zvládání chyb (Error management)

Proces odhalování a nápravy chyb pomocí protipatření, která sníží nebo odstraní následky chyb a sníží pravděpodobnost výskytu dalších chyb nebo pro letadlo nežádoucích stavů.

Poznámka: Popis nežádoucích stavů letadla je uveden v Procedures for Air Navigation Services – Training (PANS-TRG, Doc 9868), Chapter 3, Attachment C a v Circ xxx Threat and Error Management (TEM) in Air Traffic Control (v přípravě).

1.2 Všeobecná pravidla platná pro průkazy způsobilosti

Poznámka 1: Ačkoliv Úmluva o mezinárodním civilním letectví uděluje státu zápisu do rejstříku určité funkce, které je tento stát oprávněn plnit, nebo povinen plnit, podle daného případu, konference ICAO uznala ve své rezoluci A23-13, že stát zápisu do rejstříku nemůže splnit přiměřeně své povinnosti v případech, kdy letadla jsou pronajata, najata pro zvláštní lety, nebo vzájemně zaměněná – zejména bez posádky – provozovatelem jiného státu, a že Úmluva nestanoví v takových případech v postačující míře práva a povinnosti státu provozovatele až do té doby, kdy vstoupí v platnost Článek 83 bis Úmluvy. Na základě toho Rada vybízí k tomu, aby ve výše zmíněných případech, jestliže stát zápisu do rejstříku zjistí, že není schopen plnit přiměřeně funkce uložené mu Úmluvou, delegoval státu provozovatele, za předpokladu, že tento stát je přijme, ty funkce, které mohou být náležitěji plněny státem provozovatele. Rozumí se samo sebou, že až do vstupu v platnost Článku 83 bis Úmluvy bude předcházející úkon pouze záležitostí praktické výhodnosti a neovlivní ani ustanovení Chicagské Úmluvy, předepisující povinnosti státu zápisu do rejstříku, ani kterýkoliv třetí stát.

Poznámka 2: Mezinárodní Standardy a Doporučené postupy jsou stanoveny pro udělování průkazů způsobilosti tomuto personálu:

a) Letové posádky

- soukromý pilot letounu,
- obchodní pilot letounu,
- dopravní pilot letounu,
- soukromý pilot vrtulníku,
- obchodní pilot vrtulníku,
- dopravní pilot vrtulníku,
- pilot kluzáku,
- pilot volného balonu,
- letecký navigátor,
- palubní inženýr,
- pilot ultralehkého letounu,
- palubní průvodčí.

b) Ostatní personál

- technik/inženýr/mechanik pro údržbu letadel,
- řídicí letového provozu,
- dispečer letecké dopravy,
- operátor letecké stanice.

Poznámka 1: Oprávnění k výkonu činností ostatního doprovodného personálu (např. pracovníci pro leteckou záchrannou službu, leteckou poštu apod.), a technického doprovodného personálu, vydává, prodlužuje a odnímá příslušný provozovatel.

Poznámka 2: Mezi členy leteckého personálu se řadí i žáci.

1.2.1 Oprávnění vykonávat funkci člena letové posádky

Nikdo nesmí působit jako člen letové posádky, pokud není držitelem platného průkazu způsobilosti, který dokazuje splnění ustanovení tohoto předpisu a odpovídá povinnostem, které mají být plněny tou osobou. Průkaz způsobilosti musí být vydán státem zápisu do rejstříku daného letadla, nebo kterýmkoliv

jiným smluvním státem a jeho platnost uznána státem zápisu do rejstříku daného letadla.

Poznámka 1: Článek 29 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví požaduje, aby členové letových posádek měli své příslušné průkazy způsobilosti na palubě každého letadla účastnícího se mezinárodního leteckého provozu.

Poznámka 2: Člen leteckého personálu nesmí současně vlastnit dva rovnocenné a platné průkazy způsobilosti, vydané ÚCL a dalšími pověřenými organizacemi.

1.2.1.1 Minimální věkové hranice pro přijetí do praktického letového výcviku

- a) žák - soukromý pilot letounu může být zařazen do praktického výcviku v kalendářním roce, v němž dosáhne věku 16 let. Samostatné lety však může provádět až po dosažení věku 16 let.
- b) žák - pilot kluzáků: může být zařazen do praktického výcviku v kalendářním roce, v němž dosáhne věku 15 let – samostatné lety však může provádět až po dosažení věku 15 let,
- c) žák - pilot motorového kluzáku: může být zařazen do praktického výcviku v kalendářním roce, v němž dosáhne věku 16 let – samostatné lety však může provádět až po dosažení věku 16 let,
- d) ostatní odborné skupiny leteckého personálu – do praktického výcviku mohou být zařazeny jen ty osoby, které již dosáhly věku, který je stanoven jako požadavek pro příslušnou odbornou skupinu.

1.2.2 Metoda uznávání platnosti průkazů způsobilosti

1.2.2.1 Když ÚCL uzná platnost průkazu způsobilosti místo toho, aby vydal vlastní průkaz způsobilosti, musí potvrdit platnost vhodným uznáním platnosti průkazu, které musí být nošeno s předchozím průkazem způsobilosti a přijímáno jako jemu rovnocenné. Pokud ÚCL uzná průkaz způsobilosti pouze s omezením na specifická práva, musí být tato práva, vztahující se k průkazu uznanému jako rovnocenný, na uznání platnosti průkazu uvedeny. Platnost uznání platnosti průkazu nesmí přesahovat období platnosti průkazu způsobilosti. Uznání platnosti průkazu pozbývá platnosti, pokud byl průkaz způsobilosti, ke kterému je vydáno, odebrán nebo jeho platnost byla pozastavena.

Poznámka: Záměrem tohoto ustanovení není bránit státu, který vydal průkaz způsobilosti, v prodloužení jeho platnosti vhodným oznámením, aniž by nezbytně vyžadoval fyzické vrácení průkazu způsobilosti, nebo dostavení se držitele průkazu způsobilosti k úřadu onoho státu.

1.2.2.2 Pokud je uznání platnosti průkazu dle ust. 1.2.2.1 vydáno pro obchodní leteckou dopravu, pak orgán vydávající průkazy způsobilosti musí potvrdit platnost průkazu způsobilosti vydaný jiným smluvním státem ještě před vydáním uznání platnosti průkazu.

1.2.2.3 Pro výkon práv držitele průkazu způsobilosti soukromého pilota (pro lety podle VFR a bez využívání přístrojové kvalifikace) na palubách letadel, zapsaných v leteckém rejstříku ČR, jsou

průkazy způsobilosti, vydané pilotům jiným smluvním státem ICAO, uznávány bez formalit.

Poznámka 1: Podrobnosti týkající se uznávání průkazů způsobilosti jsou zveřejněny v Leteckém informačním oběžníku (AIC).

Poznámka 2: V případě, že se jedná o člena leteckého personálu, jehož průkaz nebyl vydán smluvním státem ICAO, stanoví podmínky uznání průkazu způsobilosti ÚCL.

Poznámka 3: Státním občanům ČR, držitelům průkazu způsobilosti vydaného jiným státem, kteří trvale žijí na území ČR, vydá ÚCL za podmínek jím stanovených ekvivalentní průkaz způsobilosti.

Poznámka 4: Smluvní státy, které bez formalit uznávají platnost průkazu způsobilosti, vydaného jiným smluvním státem, pro použití při soukromých letech, by měly oznámit tuto skutečnost v jejich Letecké informační příručce (AIP).

1.2.3 Práva držitele průkazu způsobilosti

ÚCL nesmí dovolit držiteli průkazu způsobilosti, aby vykonával jiná práva, než jsou mu udělena jeho průkazem způsobilosti.

Poznámka: U letadel, u nichž se nezapíše typová kvalifikace do průkazu způsobilosti, musí členové leteckého personálu absolvovat přiměřený typový výcvik (nebo výcvik pro odlišnou verzi/modifikaci), o kterém vede záznam provozovatel.

1.2.4 Zdravotní způsobilost

Poznámka 1: Poradenské materiály pro posuzování zdravotní způsobilosti jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Poznámka 2: Aby byly splněny požadavky zdravotní způsobilosti pro vydání různých typů průkazů způsobilosti, žadatel musí vyhovět určitým odpovídajícím lékařským požadavkům, které jsou stanoveny jako tři třídy osvědčení zdravotní způsobilosti. Podrobnosti jsou uvedeny v ust. 6.2, 6.3, 6.4 a 6.5. Aby byl poskytnut doklad o splnění požadavků ust. 1.2.4.1, orgán vydávající průkazy způsobilosti vybaví držitele průkazu způsobilosti příslušným osvědčením zdravotní způsobilosti 1. třídy, 2. třídy nebo 3. třídy. Toto může být provedeno několika způsoby, např. vhodně označeným samostatným certifikátem, údajem v průkazu způsobilosti, nebo tím, že podle národního předpisu je osvědčení zdravotní způsobilosti nedílnou součástí průkazu způsobilosti, atd.

1.2.4.1 Žadatel o průkaz způsobilosti musí, přichází-li to v úvahu, mít osvědčení zdravotní způsobilosti, vydané v souladu s ustanoveními Hlavy 6.

1.2.4.2 Od 18. listopadu 2010 by státy měly uplatňovat, jako součást svého státního programu bezpečnosti, základní principy řízení bezpečnosti pro postup lékařského posouzení držitelů průkazu způsobilosti, které jako minimum zahrnují:

- a) rutinní rozborů událostí zdravotního selhání za letu a lékařských nálezů během lékařských posouzení pro zjištění oblastí zvýšeného zdravotního rizika; a

b) průběžné přehodnocování postupu lékařského posouzení zaměřené na zjištěné oblasti zvýšeného zdravotního rizika.

Poznámka: Koncept pro zavedení a udržování státního programu bezpečnosti je uveden v Dodatku A Předpisu L19. Poradenské materiály pro státní program bezpečnosti a principy řízení bezpečnosti jsou uvedeny v dokumentech ICAO Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859) a Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

1.2.4.3 Období platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti musí začínat dnem, kdy bylo provedeno lékařské vyšetření. Délka období platnosti musí být v souladu s ust. 1.2.5.2.

1.2.4.3.1 Období platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti může být podle uvážení orgánu vydávajícího průkazy způsobilosti prodlouženo až o 45 dnů.

Poznámka: Je vhodné v každém roce ponechat stejný kalendářní den konce platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti, a to tak, aby bylo datum konce platnosti současného osvědčení zdravotní způsobilosti začátkem období platnosti nového pod podmínkou, že bylo provedeno lékařské vyšetření během období platnosti současného osvědčení zdravotní způsobilosti, avšak ne dříve než 45 dnů před koncem jeho platnosti.

1.2.4.4 S výjimkou toho, co je uvedeno v ust. 1.2.5.2.3, členové letových posádek nebo řidiči letového provozu nesmějí vykonávat práva vyplývající z jejich průkazů způsobilosti, jestliže nemají platné osvědčení zdravotní způsobilosti, příslušné k jejich průkazu způsobilosti.

1.2.4.5 Posuzování zdravotní způsobilosti ve smyslu tohoto předpisu provádějí posuzující lékaři. Posuzující lékařem se rozumí dle ustanovení § 22 odst. 3 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, lékař pověřený ÚCL, pokud tento zákon nebo na něj navazující prováděcí právní předpis nebo přímo použitelný předpis Evropských společenství nestanoví, že je posuzujícím lékařem lékař se způsobilostí v oboru všeobecné praktické lékařství (dále jen praktický lékař).

Praktický lékař v souladu s ustanovením § 84c odst. 3 písm. b) zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ověřuje zdravotní způsobilost pilotů jednomístných sportovních létajících zařízení uvedených v ustanovení § 81 odst. 2 písm. g) a h) shora uvedeného zákona, tedy pilotů jednomístných závěsných kluzáků a jednomístných padákových kluzáků.

Doba platnosti lékařského posudku o zdravotní způsobilosti vydaného praktickým lékařem je v souladu s ustanovením § 84c odst. 4 písm. b) zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, neomezená u osob do šedesáti let, nestanoví-li lékař s ohledem na zdravotní stav posuzované osoby omezení doby jeho platnosti. U osob starších šedesáti let je doba platnosti lékařského posudku o zdravotní způsobilosti 12 měsíců, nestanoví-li příslušný lékař s ohledem na zdravotní stav posuzované osoby lhůtu kratší.

Praktický lékař provádí lékařskou prohlídku v rozsahu lékařské prohlídky pro získání posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel dle ustanovení § 6 odst. 1 vyhlášky Ministerstva

zdravotnictví č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), kterou se provádí ustanovení § 84 odst. 7 a ustanovení § 85 odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, rozšířenou o zjištění stavu pohybového aparátu se zaměřením na páteř a končetiny.

1.2.4.5.1 Posuzující lékaři musí absolvovat výcvik v leteckém lékařství a musí absolvovat pravidelný opakovací výcvik. Posuzující lékaři musí před určením prokázat přiměřenou zkušenost v leteckém lékařství.

1.2.4.5.2 Posuzující lékaři musí získat praktické znalosti a zkušenosti v těch podmínkách, ve kterých držitelé průkazů způsobilosti a kvalifikací vykonávají své povinnosti.

Poznámka: Příkladem praktické znalosti a zkušenosti jsou letové zkušenosti, zkušenosti na simulátoru, pozorování v provozu a jiné zkušenosti z praxe považované orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti za splnění tohoto požadavku.

1.2.4.5.3 Způsobilost posuzujícího lékaře by měla být pravidelně vyhodnocována posudkovým lékařem.

1.2.4.6 Žadatelé o průkazy způsobilosti nebo kvalifikace, pro které je zdravotní způsobilost předepsána, musí podepsat a dodat posuzujícímu lékaři prohlášení, v němž oznámí, zda se již dříve podrobili takovému lékařskému vyšetření, a je-li tomu tak, datum, místo a výsledek posledního vyšetření. Musí posuzujícímu lékaři uvést, zdali jim bylo již dříve osvědčení zdravotní způsobilosti zamítnuto, odebráno nebo pozastaveno, a stalo-li se tak, důvod jeho zamítnutí, odebrání nebo pozastavení.

Poznámka: Žadatelé o prodloužení průkazů způsobilosti nebo kvalifikace, pro které se vyžaduje osvědčení zdravotní způsobilosti, jsou povinni předložit zdravotnickému zařízení určenému ÚCL po dohodě s Ministerstvem obrany a Ministerstvem zdravotnictví písemné prohlášení, potřebné k objektivnímu posouzení zdravotní způsobilosti, potvrzené organizací, u které vykonávali v předchozím období svoji leteckou činnost. Toto prohlášení musí obsahovat důležité okolnosti, zejména počet nalétaných hodin, charakteristiku pracovního zatížení na pracovištích letových provozních služeb atd., za poslední sledované období.

1.2.4.6.1 Jakékoliv nepravdivé prohlášení, které učinil žadatel o průkaz způsobilosti nebo kvalifikaci posuzujícímu lékaři, musí být ohlášeno orgánu vydávajícímu průkazy způsobilosti příslušného státu, aby provedl takové opatření, jaké uzná za vhodné.

1.2.4.7 Když posuzující lékař provedl lékařské vyšetření žadatele v souladu s Hlavou 6, musí koordinovat výsledky vyšetření a předat podepsanou zprávu nebo její ekvivalent orgánu vydávajícímu průkazy způsobilosti. Zpráva musí podrobně uvádět

výsledky lékařského vyšetření a vyhodnotit závěry týkající se zdravotní způsobilosti v souladu s požadavky orgánu vydávajícího průkazy způsobilosti.

1.2.4.7.1 Jestliže je lékařská zpráva předložena orgánu vydávajícímu průkazy způsobilosti v elektronické podobě, musí být dostatečně prokázána totožnost posuzujícího lékaře.

1.2.4.7.2 Jestliže lékařské vyšetření provádějí dva nebo více posuzujících lékařů, zdravotnické zařízení musí jmenovat jednoho z nich odpovědným za koordinaci výsledků vyšetření, vyhodnocení závěrů týkajících se zdravotní způsobilosti a za podpis zprávy.

1.2.4.8 ÚCL musí při vyhodnocování zpráv, které jsou předloženy orgánům vydávajícím průkazy způsobilosti posuzujícími lékaři, používat služeb posudkových lékařů.

1.2.4.8.1 Posuzující lékař je povinen předkládat orgánu vydávajícímu průkazy způsobilosti dostatečné informace umožňující tomuto orgánu provádět kontroly osvědčení zdravotní způsobilosti.

Poznámka: Účelem takové kontroly je zajistit, aby posuzující lékař splnil příslušné standardy při výkonu své lékařské praxe a při posuzování letecko-lékařských rizik. Poradenské materiály pro posuzování letecko-lékařských rizik jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

1.2.4.9 Jestliže zdravotní požadavky uvedené v Hlavě 6 pro daný průkaz způsobilosti nejsou splněny, příslušné osvědčení zdravotní způsobilosti nesmí být vydáno nebo obnoveno, pokud nejsou dodrženy tyto podmínky:

- autorizované lékařské rozhodnutí ukazuje, že neschopnost žadatele splnit jakýkoliv požadavek, ať v číselné hodnotě nebo jiné, je za zvláštních okolností taková, že výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti, o který žádá, pravděpodobně neohrozí bezpečnost letu,
- byly dobře uváženy příslušné schopnosti, dovednosti a zkušenosti žadatele, a provozní podmínky, a
- průkaz způsobilosti je potvrzen s jakýmkoliv speciálním omezením nebo omezeními, když bezpečný výkon povinností držitele průkazu závisí na dodržení tohoto omezení nebo těchto omezení.

1.2.4.10 Vždy musí být dodržováno lékařské tajemství.

1.2.4.10.1 Všechny lékařské zprávy a záznamy musí být bezpečně uchovány s omezeným přístupem jen pro pověřený personál.

1.2.4.10.2 Vyžadují-li to provozní okolnosti, musí posudkový lékař určit rozsah lékařských informací, které budou poskytnuty příslušným úředníkům orgánu vydávajícího průkazy způsobilosti.

1.2.5 Platnost průkazů způsobilosti

1.2.5.1 ÚCL, který vydal průkaz způsobilosti, musí zajistit, že práva udělená tímto průkazem způsobilosti, nebo k němu se vztahujícími kvalifikacemi, nebudou vykonávána, jestliže si držitel

neudrhuje způsobilost a nesplňuje požadavky na nedávné zkušenosti, stanovené ÚCL.

1.2.5.1.1 Smluvní stát by měl pro vydávání průkazů způsobilosti a kvalifikací pilota a nedávnou praxi zavést požadavky na udržení kvalifikovanosti založené na systematickém přístupu k prevenci nehod, které by měly zahrnovat proces posouzení rizika a analýzu současného provozu včetně údajů o incidentech a nehodách toho příslušného státu.

1.2.5.1.2 ÚCL, který vydal průkaz způsobilosti, musí zajistit, že jiným smluvním státům je umožněno přesvědčit se o platnosti průkazu způsobilosti.

1.2.5.1.2.1 Člen leteckého personálu je povinen na vyžádání předložit průkaz způsobilosti oprávněnému kontrolnímu orgánu státu, na jehož území vykonává leteckou činnost.

Poznámka 1: Udržování schopnosti členů letové posádky, kteří působí v obchodní letecké dopravě, může být uspokojivě potvrzeno prokázáním dovednosti při letovém ověřování jejich úrovně dovednosti podle ustanovení Předpisu L6.

Poznámka 2: Udržování dovednosti může být vyhovujícím způsobem zaznamenáno v dokladech provozovatele, nebo v osobním záznamníku člena letové posádky, nebo v jeho průkazu způsobilosti.

Poznámka 3: Členové letových posádek mohou, v rozsahu považovaném ÚCL za proveditelný, prokázat svoji stálou dovednost na syntetických letových trenažérech, schválených ÚCL.

Poznámka 4: Viz Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625).

Poznámka 5: Návod na vývoj procesu posouzení rizika je uveden v Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System, (Doc 9379).

1.2.5.2 S výjimkou ust. 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4 a 1.2.5.2.5 osvědčení zdravotní způsobilosti vydaný podle ust. 1.2.4.6 a 1.2.4.7 musí být platný od data lékařského vyšetření na období ne delší než:

60 měsíců u průkazu způsobilosti soukromého pilota letounu, vzducholodi, vrtulníku a letadla s pohonem vzlaku,

12 měsíců u průkazu způsobilosti obchodního pilota letounu, vzducholodi, vrtulníku a letadla s pohonem vzlaku,

12 měsíců u průkazu způsobilosti pilota letounu ve vícečlenné posádce

12 měsíců u průkazu způsobilosti dopravního pilota letounu, vrtulníku a letadla s pohonem vzlaku,

60 měsíců u průkazu způsobilosti pilota kluzáků,

60 měsíců u průkazu způsobilosti pilota volných balonů,

12 měsíců u průkazu způsobilosti leteckého navigátora,

12 měsíců u průkazu způsobilosti palubního inženýra,

24 měsíců u průkazu způsobilosti řídicího letového provozu.

Poznámka 1: Výše uvedená období platnosti mohou být prodloužena až o 45 dnů podle ust. 1.2.4.3.1.

Poznámka 2: Při kalkulaci období platnosti podle ust. 1.2.5.2 a jeho pododstavců se do posledního měsíce uvádí den, který má stejné kalendářní datum, jako mělo lékařské vyšetření. Jestliže tento měsíc takové datum nemá, uvádí se poslední den tohoto měsíce.

Poznámka 3: Zdravotní způsobilost u obchodních pilotů letounů, dopravních pilotů letounů, obchodních pilotů vrtulníků, dopravních pilotů vrtulníků, soukromých pilotů letounů a soukromých pilotů vrtulníků se řídí předpisy JAR-FCL.

Dále v ČR platí následující intervaly období platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti:

60 měsíců u průkazu způsobilosti palubních průvodců,

36 měsíců u průkazu způsobilosti technika údržby letadel, který se účastní zkušebních letů.

1.2.5.2.1 Dle klinických příznaků může být období platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti zkráceno.

1.2.5.2.2 Když držitelé průkazů způsobilosti dopravního pilota a obchodního pilota letounů a vrtulníků, kteří působí v jednopilotní posádce v obchodní letecké dopravě s přepravou cestujících, dovršili věk 40 let, období platnosti uvedené v ust. 1.2.5.2 se zkracuje na šest měsíců.

Poznámka: U držitelů průkazu způsobilosti obchodního pilota se stanovený interval zkracuje na 6 měsíců jen u osob se změnami ve zdravotním stavu, u nichž je toto zkrácení doporučeno příslušným posuzujícím lékařem. Toto rozhodnutí musí být uvedeno v osvědčení zdravotní způsobilosti.

U držitelů průkazů způsobilosti, kteří vykonávají leteckou činnost u leteckých sportovních organizací, se zkrácení intervalu uvedené v ust. 1.2.5.2.2 neuplatňuje.

1.2.5.2.3 Když držitelé průkazů způsobilosti soukromého pilota letounů a vrtulníků, pilota kluzáků nebo pilota volných balonů dovrší věk 40 let, období platnosti uvedené v ust. 1.2.5.2 se zkracuje na 24 měsíců.

1.2.5.2.4 Když držitelé průkazů způsobilosti soukromého pilota letounů a vrtulníků, pilota kluzáků nebo pilota volných balonů dovrší věk 50 let, období platnosti uvedené v ust. 1.2.5.2 by mělo být dále zkráceno na 12 měsíců.

Poznámka: Výše uvedená období platnosti vycházejí z věku žadatele v době, kdy se podrobil lékařskému vyšetření.

1.2.5.2.5 Okolnosti, za kterých může být lékařské vyšetření odloženo. Předepsané nové vyšetření držitele průkazu způsobilosti, který pracuje

v oblasti vzdálené od zařízení, ustanovených pro lékařské vyšetřování, může být odloženo podle uvážení orgánu vydávajícího průkazy způsobilosti za podmínky, že toto odložení smí být pouze výjimečně a nesmí překročit:

- a) jedno období šesti měsíců v případě člena letové posádky, používaného v neobchodním provozu,
- b) dvě po sobě následující období tří měsíců v případě člena letové posádky letadla používaného v obchodním provozu za podmínky,
- c) že v každém takovém případě je vydána určeným posuzujícím lékařem v dané oblasti zpráva o dobrém zdravotním stavu, nebo v případech, kde takový určený posuzující lékař není k dispozici, lékařem, který je podle platných předpisů kvalifikován pro provádění lékařské praxe v dané oblasti - osvědčení zdravotní způsobilosti musí být zasláno tomu orgánu, který průkaz způsobilosti vydal,
- d) v případě soukromého pilota, jedno období nepřesahující 24 měsíců, když bylo lékařské vyšetření provedeno lékařem, určeným podle ust. 1.2.4.5 zdravotnickým zařízením státu, v němž žadatel dočasně žije. Zpráva o lékařském vyšetření musí být zaslána tomu orgánu, který průkaz způsobilosti vydal.

1.2.5.2.6 Doba platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti dopravního pilota, průkazů způsobilosti obchodního pilota, průkazů způsobilosti pilota letounu ve vícečlenné posádce, specifikovaná v ust. 1.2.5.2, jejichž držitelé jsou nasazováni na lety obchodní letecké dopravy a jsou starší 60ti let, musí být zkrácena na 6 měsíců.

1.2.6 Snížení zdravotní způsobilosti

1.2.6.1 Držitelé průkazů způsobilosti, vydaných podle tohoto předpisu, nesmí vykonávat práva vyplývající ze svých průkazů způsobilosti a kvalifikací k nim se vztahujících ve kterékoli době, kdy jsou si vědomi jakéhokoliv snížení své zdravotní způsobilosti, které by je mohlo učinit neschopnými bezpečně a správně tato práva vykonávat.

1.2.6.1.1 Státy by měly zajistit, aby držitelům průkazů způsobilosti byly poskytnuty srozumitelné informace o vlivu zdravotního postižení na bezpečnost letu a o době, do kdy dostanou vysvětlení nebo poradenské materiály od posuzujícího lékaře nebo orgánu vydávajícího průkazy způsobilosti.

Poznámka: Poradenské materiály pro léčbu a posuzování vlivu tělesného a duševního zdravotního postižení na bezpečnost letu, o kterých by mohla být podána informace orgánu vydávajícímu průkazy způsobilosti jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

1.2.6.1.2 ÚCL by měl zajistit, pokud je to možné, aby držitelé průkazů způsobilosti nevykonávali práva vyplývající ze svých průkazů způsobilosti a kvalifikací k nim se vztahujících v době, kdy se jejich zdravotní způsobilost z jakéhokoliv důvodu snížila v takovém rozsahu, který by zabránil vydání nebo obnovení jejich osvědčení zdravotní způsobilosti.

1.2.7 Použití psychoaktivních látek

1.2.7.1 Držitelé průkazů způsobilosti, uvedených v tomto předpisu, nesmějí vykonávat práva vyplývající ze svých průkazů způsobilosti a kvalifikací k nim se vztahujících, když jsou pod vlivem jakékoliv psychoaktivní látky, která by je mohla učinit neschopnými bezpečně a správně vykonávat tato práva.

1.2.7.2 Držitelé průkazů způsobilosti, uvedených v tomto předpisu, nesmějí zneužívat psychoaktivní látky, nebo se účastnit na jakémkoliv jiném problematickém používání těchto látek.

1.2.7.3 ÚCL by měl zajistit, pokud je to možné, aby byli zjištěni všichni držitelé průkazů způsobilosti, kteří zneužívají psychoaktivní látky, nebo se účastní na jakémkoliv jiném problematickém používání těchto látek, a vyloučení z činností, které jsou kritické z hlediska bezpečnosti. O jejich návratu do funkcí, kritických z hlediska bezpečnosti, by se mohlo uvažovat až po jejich úspěšném léčení, nebo v případech, kde není léčení nezbytné, po přerušení problematického používání těchto látek a na základě rozhodnutí, že pokračování výkonu funkce dané osoby pravděpodobně neohrozí bezpečnost.

Poznámka: Poradenské materiály pro vhodné metody zjišťování (které mohou zahrnovat biochemické testy při takových příležitostech, jako je období před vstupem do zaměstnání, rozumné podezření po nehodách/předpokladech k nim, ověřování stavu v pravidelných intervalech, a namátkové zkoušky) a problematiku prevence jsou uvedeny v Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in Aviation Workplace (Doc 9654).

1.2.8 Schválený výcvik a schválená organizace pro výcvik

Poznámka: Schopnosti požadované pro vydání průkazů způsobilosti personálu mohou být snadno a rychle získány těmi žadateli, kteří absolvují systematické a nepřetržité výcvikové kurzy, které jsou pod přísným dozorem a probíhají v souladu s plánovaným programem a rozvrhem. Proto byla učiněna opatření k přiměřenému snížení požadavků na zkušenosti, které jsou předepsány v tomto předpisu pro vydání určitých průkazů způsobilosti a kvalifikací, u žadatele, který úspěšně absolvoval schválený výcvikový kurz.

1.2.8.1 Schválený výcvik musí poskytovat takovou úroveň dovedností, aby byla přinejmenším rovna úrovni, dosažené minimálními požadavky na zkušenosti u personálu, který neabsolvoval takový schválený výcvik.

Poznámka: Schváleným výcvikem se rozumí výcvik podle osnovy schválené ÚCL.

1.2.8.2 Uchazeč o schválení organizace pro výcvik letových posádek, které podléhá ÚCL, musí prokázat, že splnil požadavky tohoto předpisu a příslušného ustanovení Předpisu L19.

Poznámka 1: Předpis L19 obsahuje ustanovení o řízení bezpečnosti pro schválenou organizaci pro výcvik, která je vystavena bezpečnostním rizikům spojeným s provozem letadla při poskytování svých služeb. Další poradenský materiál je uveden

v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

Poznámka 2: Poradenské materiály pro schválení organizace pro výcvik jsou uvedeny v Manual on the Approval of Training Organizations (Doc 9841).

1.2.8.3 Schválený výcvik letových posádek a řídicích letového provozu musí být prováděn ve schválené organizaci pro výcvik.

Poznámka: Schválený výcvik uvedený v ust. 1.2.8.3 se vztahuje především ke schválenému výcviku pro vydání průkazu způsobilosti nebo kvalifikace dle Předpisu L 1. Nezahrnuje schválený výcvik pro udržování způsobilosti nebo získání provozní kvalifikace po prvním vydání průkazu způsobilosti nebo kvalifikace, který může být vyžadován u řídicích letového provozu nebo letových posádek (například schválený výcvik podle ust. 9.3, Předpisu L 6/I nebo ust. 7.3, Oddílu II, Předpisu L 6/III).

1.2.8.4 Schválený výcvik založený na kvalifikovanosti pro personál údržby letadel musí být prováděn ve schválené organizaci pro výcvik.

Poznámka: Úplná osnova výcviku pro získání průkazu způsobilosti technika údržby, včetně různých úrovní kvalifikovanosti, je uvedena v dokumentu Procedures for Air Navigation Services – Training (Doc 9868, PANS-TRG).

1.2.9 Jazykové znalosti

1.2.9.1 Piloti letounů, vzducholodí, piloti vrtulníků, letadel s pohonem vztaku a ti letečtí navigátoři, u kterých je vyžadováno obsluhovat radiotelefonní zařízení na palubách letadel, musí prokázat schopnost vyjadřování a porozumění v jazyce používaném při radiotelefonní komunikaci.

1.2.9.1.1 Schopnost vyjadřování a porozumění v jazyce používaném při radiotelefonní komunikaci se prokazuje zápisem o jazykových znalostech v části XIII průkazu způsobilosti. Pro lety VFR pro neobchodní účely a bez využívání přístrojové kvalifikace se jazyk slovenský pro účely tohoto ustanovení považuje za jazyk český, pokud ÚCL nestanoví v jednotlivých případech jinak.

Poznámka: Na základě čl. 42 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví se ust. 1.2.9.1 nevztahuje na osoby, jejichž průkazy způsobilosti jsou vydány do 5. 3. 2004. Vždy se ale vztahuje na osoby, jejichž průkazy způsobilosti zůstávají v platnosti po 5. březnu 2008.

1.2.9.2 Řídicí letového provozu a operátoři leteckých stanic musí prokázat schopnost vyjadřování a porozumění v jazyce používaném při radiotelefonní komunikaci.

1.2.9.2.1 Schopnost vyjadřování a porozumění v jazyce používaném při radiotelefonní komunikaci se prokazuje zápisem o jazykových znalostech v části XIII průkazu způsobilosti.

1.2.9.3 Palubní inženýři, piloti kluzáků a piloti volných balonů musí být schopni vyjadřování a porozumění v jazyce používaném při radiotelefonní komunikaci.

1.2.9.3.1 Posouzení schopnosti vyjadřování a porozumění v jazyce se u palubních inženýrů, pilotů kluzáků a pilotů volných balonů provádí současně se zkouškou pro získání průkazu způsobilosti, jež probíhá v daném jazyce. Pokud má ÚCL pochybnost o dostatečných jazykových znalostech uchazeče nebo pokud uchazeč žádá o zapsání dalšího jazyka do průkazu způsobilosti, musí ÚCL podmínit vydání průkazu absolvováním zkoušky z příslušného jazyka, s prokázáním minimálně provozní úrovně stanovené v Požadavcích na jazykové znalosti, jež jsou uvedeny v Doplnku 1.

1.2.9.4 Počínaje 5. březnem 2008 musí piloti letounů, vzducholoď, piloti vrtulníků a letadel s pohonem vzlaku a operátoři leteckých stanic prokázat schopnost vyjadřování a porozumění v jazyce používaném při radiotelefonní komunikaci, a to na úrovni stanovené v požadavcích na jazykové znalosti, jež jsou uvedeny v Doplnku 1.

1.2.9.5 Počínaje 5. březnem 2008 musí ti letečtí navigátoři, u kterých je vyžadováno obsluhovat radiotelefonní zařízení na palubách letadel, prokázat schopnost vyjadřování a porozumění v jazyce používaném při radiotelefonní komunikaci, a to na úrovni stanovené v požadavcích na jazykové znalosti, které jsou uvedeny v Doplnku 1.

1.2.9.6 Počínaje 5. březnem 2008 musí být jazykové znalosti pilotů letounů, vzducholoď, pilotů vrtulníků a letadel s pohonem vzlaku a operátorů leteckých stanic, kteří neprokáží schopnosti na expertní úrovni (úroveň 6), úředně vyhodnocovány v intervalech závisících na prokázané úrovni individuálních schopností.

1.2.9.7 Jazykové znalosti pilotů letounů, vzducholoď, pilotů vrtulníků, letadel s pohonem vzlaku a těch leteckých navigátorů, u kterých je vyžadováno obsluhovat radiotelefonní zařízení na palubách letadel a operátorů leteckých stanic, kteří neprokáží znalosti na expertní úrovni (úroveň 6), musí být periodicky přezkušovány v intervalech závisících na prokázané úrovni individuálních znalostí, a to následujícím způsobem:

- a) ti, kteří prokáží své jazykové znalosti na Provozní úrovni (úroveň 4) musí být přezkoušeni minimálně jednou za každé tři roky,
- b) ti, kteří prokáží své jazykové znalosti na Rozšířené úrovni (úroveň 5) musí být přezkoušeni minimálně jednou za každých šest let.

Poznámka 1: Úřední vyhodnocení není vyžadováno u žadatelů, kteří prokáží své expertní jazykové znalosti, jako jsou například rodilí mluvčí a podobné osoby s velmi dobrou znalostí jazyka, jejichž dialekt nebo přízvuk nezhoršují srozumitelnost při použití v oblasti mezinárodního civilního letectví.

Poznámka 2: Ustanovení části 1.2.9 odkazuje na Předpis L10, svazek 2, hlava 5, podle kterého má být při radiotelefonní korespondenci použit jazyk obvykle používaný pozemní stanicí nebo jazyk anglický. Ve skutečnosti proto budou nastávat situace, kdy členové letových posádek budou chtít komunikovat pouze v jazyce obvykle používaném pozemní stanicí.

1.2.9.8 Za zajištění zkoušek, přezkoušení, hodnocení a zápis jazykových znalostí do průkazů

způsobilosti ve smyslu ustanovení části 1.2.9 je v ČR odpovědný ÚCL. ÚCL dále zodpovídá za výmaz zápisu o jazykových znalostech v průkazech způsobilosti, pokud nebylo provedeno periodické přezkoušení dle ust. 1.2.9.7.

1.2.9.9 ÚCL zajišťuje zkoušení a hodnocení jazykových schopností v jazyce českém a anglickém.

1.2.9.10 ÚCL může přiznat expertní jazykové znalosti jazyka českého nebo anglického bez zkoušky jazykových znalostí, pokud při zkoušce odborné způsobilosti v daném jazyce nejsou pochybnosti o tom, že jazykové znalosti zjevně odpovídají expertní úrovni dle Požadavků na jazykové znalosti, jež jsou uvedeny v Doplnku 1. Stejně tak může přiznat expertní jazykové znalosti jazyka českého nebo anglického i v jiných případech, kdy vzhledem k okolnostem zjevně není pochybností o tom, že jazykové znalosti jednoznačně odpovídají expertní úrovni dle Požadavků na jazykové znalosti, jež jsou uvedeny v Doplnku 1.

1.2.9.11 ÚCL může přiznat a zapsat do průkazů způsobilosti schopnost komunikace v jiném jazyce než českém a anglickém, avšak pouze na základě žádosti obsahující potvrzení o jazykovém přezkoušení v daném jazyce v souladu s Požadavky na jazykové znalosti, jež jsou uvedeny v Doplnku 1, vystavené odpovědným úřadem jiného členského státu ICAO. Pokud je vyhodnocená úroveň jazykových znalostí nižší než expertní, je nutné v intervalech dle ust. 1.2.9.7 předkládat potvrzení o přezkoušení v daném jazyce vystavené odpovědným úřadem jiného členského státu ICAO.

1.2.10 Odebírání průkazů způsobilosti

1.2.10.1 ÚCL může trvale nebo dočasně odejmout průkaz způsobilosti člena leteckého personálu, nebo omezit oprávnění v něm uvedené, jestliže by ponechání oprávnění nebo průkazu způsobilosti bylo na újmu bezpečnosti leteckého provozu, nebo jiného obecného zájmu. ÚCL průkaz způsobilosti odejme v těchto případech:

- a) při šetření letecké nehody nebo jiné vážné letecké události, není-li možné vyloučit, že se držitel průkazu způsobilosti na vzniku letecké události podílel,
- b) je-li pravomocným rozhodnutím soudu vysloven trest zákazu činnosti, k níž je průkaz způsobilosti požadován,
- c) jestliže byly zjištěny u člena leteckého personálu závažné závady v dodržování leteckých předpisů a směrnic,
- d) když vznikly důvodné pochybnosti o jeho způsobilosti,
- e) odmítne-li člen leteckého personálu podrobit se na žádost státního dozoru, nebo stanoveného orgánu leteckého provozovatele nebo zaměstnavatele, vyšetření na obsah alkoholu v krvi,
- f) při pozitivním výsledku kontroly na obsah alkoholu, provedené v době od zahájení do ukončení činnosti související s letem nebo pracovní činností (službou),

g) při zatajení důležitých informací (nepravdivém prohlášení), které jsou požadovány tímto předpisem a návaznými směrnicemi.

1.2.10.1.1 ÚCL odebírá průkazy způsobilosti a oprávnění v nich uvedené ve správním řízení podle zákona č. 500/2004 Sb. o správním řízení ve znění pozdějších předpisů.

1.2.10.1.2 Případy uvedené v písmenech e) a f) jsou důvodem k trvalému odebrání průkazu způsobilosti nebo oprávnění.

1.2.10.1.3 V rozhodnutí o odebrání průkazu způsobilosti uvede ÚCL dobu, na kterou jsou průkazy způsobilosti nebo oprávnění odebrány. Dočasné odebrání se provádí nejdéle na dobu dvou let. V případě odebrání průkazu způsobilosti nebo oprávnění podle písmene b), je doba odebrání průkazu způsobilosti nebo oprávnění rovna době výkonu trestu zákazu činnosti.

1.2.10.1.4 Člen leteckého personálu, kterému byl průkaz způsobilosti (oprávnění) dočasně odebrán, může - s výjimkou odebrání podle písmene b) - požádat ÚCL po uplynutí poloviny doby, na níž byl průkaz způsobilosti (oprávnění) odebrán, o jeho vrácení. ÚCL posoudí okolnosti žádosti a rozhodne o vrácení průkazu způsobilosti (oprávnění), nebo potvrdí původní rozhodnutí o délce doby odebrání.

1.2.10.2 ÚCL má právo odebrat průkaz způsobilosti nebo omezit oprávnění z něj vyplývající i členům leteckého personálu, kterým průkaz vydala letecká organizace. Písemnou informaci, případně i odebraný průkaz, předá ÚCL letecké organizaci k dalšímu řízení (uložení průkazu), pokud ÚCL nevydal rozhodnutí sám. Vydá-li ÚCL v této věci rozhodnutí, předá letecké organizaci i toto rozhodnutí na vědomí. Letecká organizace má právo odebrat průkaz způsobilosti pouze držitelům průkazů vydaných touto organizací. Letecká organizace však může na základě zmocnění od ÚCL odebrat průkaz způsobilosti, který vystavil ÚCL pro člena letecké organizace, a to v případě, že není členem leteckého personálu jiné organizace. Takto odebraný průkaz způsobilosti předá ÚCL s uvedením důvodu zadržení, a také se stanovením doby odebrání a podmínek vrácení. V případě, že držitel odebraného průkazu způsobilosti vykonává činnost u jiného provozovatele, může mu letecká organizace pouze zastavit činnost, případně omezit oprávnění, v rámci svého leteckého provozu. Své rozhodnutí musí písemně oznámit ÚCL, který rozhodne o dalším případném odebrání průkazu způsobilosti.

1.2.10.3 Provozovatelé a letecké organizace jsou povinni oznamovat ÚCL okolnosti a důvody, které mohou podle ust. 1.2.10.1 vést k odebrání průkazu způsobilosti.

1.2.10.4 ÚCL oznámí písemně provozovateli odebrání průkazu způsobilosti nebo omezení oprávnění. V případě potřeby vyhlásí ztrátu způsobilosti Leteckým informačním oběžníkem (AIC).

1.2.10.5 Záznam o zapojení leteckého personálu do letecké nehody nebo incidentu nebo záznam o porušení předpisů nebo směrnic se zapisuje do evidence leteckého personálu vedené ÚCL, nebo se tyto záznamy evidují v pověřené organizaci, podle toho, kdo průkaz vydal.

Poznámka: Nakládání se záznamy vedenými v evidenci dle ust. 1.2.10.5 se řídí zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

1.2.11 Věková omezení

1.2.11.1 Držitel průkazu způsobilosti pilota, který dosáhl věku 60 let, nesmí vykonávat funkci pilota letadla nasazovaného na lety obchodní letecké dopravy, vyjma případů, kdy:

- a) je členem vícepilotní posádky a současně
- b) je jediným pilotem v letové posádce, který dosáhl věku 60 let.

Poznámka: Provozovatel letadel musí zajistit, aby pro velitele letadla, který dosáhl věku 60 let, získal v dostatečném časovém předstihu povolení od všech ostatních států, v jejichž vzdušném prostoru hodlá obchodní leteckou dopravu provozovat.

1.2.11.2 Držitel průkazu způsobilosti pilota, který dosáhl věku 65 let, nesmí vykonávat funkci pilota letadla nasazovaného na lety obchodní letecké dopravy.

1.2.11.3 Držitel průkazu způsobilosti leteckého navigátora, palubního inženýra a palubního radiotelegrafisty, který dosáhl věku 65 let, nesmí vykonávat žádnou letovou činnost v obchodní letecké dopravě.

1.2.12 Záznamy o letech a době letu

1.2.12.1 Výkonní letci jsou povinni vést osobní záznamy o letech a době letu. Obsah zápisníku letů, nebo dokladu jej nahrazujícího, schvaluje ÚCL. Údaje v něm uvedené potvrzují provozovatelé, u kterých výkonný letec prováděl svoji činnost. Periodické uzávěrky potvrzuje provozovatel, u kterého je výkonný letec v trvalém, nebo obdobném, pracovním poměru. U soukromých výkonných letců si periodickou uzávěrku výkonný letec potvrzuje sám svým podpisem, který má význam čestného prohlášení. Periodická uzávěrka musí být provedena minimálně jedenkrát ročně po skončení kalendářního roku.

1.2.12.2 Výkonní letci jsou povinni předložit zápisník letů:

- a) při prodlužování platnosti průkazu způsobilosti,
- b) při praktické zkoušce nebo při přezkoušení,
- c) odpovědnému pracovníkovi provozovatele nebo školy,
- d) letovému instruktorovi
- e) kontrolnímu orgánu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 2 – PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI A KVALIFIKACE PRO PILOTY

2.1 Všeobecná ustanovení týkající se průkazů způsobilosti a kvalifikací pilotů

2.1.1 Všeobecné specifikace pro udělování průkazů způsobilosti

2.1.1.1 Žádná osoba nesmí vykonávat funkci velitele nebo druhého pilota letadla kterékoliv z následujících kategorií, pokud tato osoba není držitelem průkazu způsobilosti pilota vydaného v souladu s ustanoveními této Hlavy:

- letouny,
- vzducholodě o objemu větším než 4600 m³,
- vrtulníky,
- kluzáky,
- volné balony,
- letadla s pohonem vztlaku.

Pro ČR se do ust. 2.1.1.1 doplňují tyto kategorie:

- **ultralehké letouny aerodynamicky řízené,**
- **ultralehké letouny inerčně řízené,**
- **ultralehké letouny padákové,**
- **motorové kluzáky,**
- **závěsné kluzáky,**
- **padákové kluzáky,**
- **volné balony plynové,**
- **volné balony horkovzdušné,**
- **volné balony říditelné (vzducholodě).**

2.1.1.2 Kategorie letadla musí být uvedena buď přímo v názvu průkazu způsobilosti, nebo potvrzena jako kvalifikace pro danou kategorii v průkazu způsobilosti.

2.1.1.2.1 Když držitel pilotního průkazu způsobilosti žádá o průkaz způsobilosti pro další kategorii letadel, orgán, který vydává průkazy způsobilosti, buď:

- a) vydá držiteli průkazu způsobilosti další pilotní průkaz způsobilosti pro danou kategorii letadel, nebo
- b) potvrdí kvalifikaci pro novou kategorii letadel do původního průkazu způsobilosti při dodržení podmínek uvedených v ust. 2.1.2.

Poznámka: Požadavky na kvalifikaci pro kategorii jsou dány jako specifikace pro udělení pilotních průkazů způsobilosti a na úrovních odpovídajících oprávněním, která mají být udělena držiteli průkazu způsobilosti.

2.1.1.3 Žadatel musí před vydáním jakéhokoliv pilotního průkazu způsobilosti nebo kvalifikace splnit všechny požadavky týkající se věku,

znalostí, zkušeností, letového výcviku, dovednosti a zdravotní způsobilosti, jak jsou stanoveny pro příslušný průkaz způsobilosti nebo kvalifikace.

2.1.1.3.1 Žadatel o jakýkoliv pilotní průkaz způsobilosti nebo kvalifikaci musí prokázat způsobem stanoveným orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti, že má takové znalosti a dovednosti, jaké jsou požadovány pro daný průkaz způsobilosti nebo kvalifikace.

2.1.1.4 Přechodná opatření vztahující se ke kategoriím letadel s pohonem vztlaku

Do 5. března 2015 může orgán vydávající průkazy způsobilosti udělovat typovou kvalifikaci pro kategorii letadel s pohonem vztlaku k průkazu způsobilosti pilota letounu nebo vrtulníku. Záznam udělení kvalifikace k průkazu způsobilosti musí uvádět, že letadlo patří do kategorie letadel s pohonem vztlaku. Výcvik typové kvalifikace pro kategorii letadel s pohonem vztlaku musí být dokončen během kurzu schváleného výcviku, musí brát v úvahu předchozí praxi žadatele v letounu nebo vrtulníku podle toho, co je vhodné a musí obsahovat všechna příslušná hlediska provozu letadla kategorie letadel s pohonem vztlaku.

2.1.2 Kvalifikace pro kategorie letadel

2.1.2.1 Kvalifikace pro kategorie letadel musí být udělovány pro kategorie letadel uvedené v ust. 2.1.1.1.

ČR:

Při dodatečném přiznávání kvalifikace pro další kategorie letadel a jejím záznamu do již platného průkazu způsobilosti musí být splněny stejné podmínky, jako pro vydání samostatného průkazu.

2.1.2.2 Kvalifikace pro kategorii nebude potvrzována v průkazu způsobilosti, je-li již uvedena přímo v názvu průkazu.

2.1.2.3 U kterékoliv přidavné kvalifikace pro kategorii letadel, potvrzené v pilotním průkazu způsobilosti, musí být uvedena úroveň oprávnění, pro kterou je kvalifikace pro danou kategorii udělena.

2.1.2.4 Držitel pilotního průkazu způsobilosti žádající o udělení kvalifikace pro další kategorii letadel, musí splnit požadavky tohoto předpisu odpovídající oprávněním, pro která je kvalifikace pro danou kategorii žádána.

2.1.3 Kvalifikace pro třídu letadla a typ

2.1.3.1 Kvalifikace pro třídy letadel musí být stanoveny pro letouny certifikované pro provoz s jedním pilotem a musí zahrnovat:

- a) jednomotorové pozemní letouny,
- b) jednomotorové vodní letouny,
- c) vícemotorové pozemní letouny,
- d) vícemotorové vodní letouny.

Poznámka: Ustanovení tohoto odstavce nevylučují stanovení dalších kvalifikačních tříd v rámci této základní struktury.

2.1.3.1.1 Smluvní státy by měly zvážit stanovení kvalifikační třídy pro ty vrtulníky, které jsou certifikovány pro provoz s jedním pilotem a které mají srovnatelný způsob pilotáže, srovnatelné výkony a další charakteristiky.

2.1.3.2 Typové kvalifikace musí být stanoveny pro:

- a) letadla certifikovaná pro provoz s minimální posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů,
- b) vrtulníky a letadla s pohonem vzlaku certifikované pro provoz s jedním pilotem, s výjimkou případů, kdy byla vydána kvalifikace pro třídu podle ust. 2.1.3.1.1, a
- c) typ letadla, když to považuje orgán vydávající průkazy způsobilosti za nutné.

Poznámka 1: Běžná typová kvalifikace může být vystavena pouze pro letadlo s podobnými charakteristikami ve smyslu provozních postupů, systémů a ovládání.

Poznámka 2: Požadavky na kvalifikaci pro třídu a typ kluzáků a volných balonů nebyly určeny.

2.1.3.3 Když žadatel prokáže dovednosti a znalosti pro počáteční vydání pilotního průkazu způsobilosti, musí být do průkazu způsobilosti zanesena kategorie a kvalifikace, odpovídající třídě nebo typu letadla použitého při zkoušce.

2.1.4 Okolnosti, za kterých se požaduje kvalifikace pro třídu a typ

2.1.4.1 Orgán, který vydal pilotní průkaz způsobilosti, nedovolí jeho držitel, aby vykonával funkci velitele nebo druhého pilota letounu nebo vrtulníku, pokud držitel průkazu způsobilosti nebyla udělena:

- a) kvalifikace pro příslušnou třídu letadla, uvedená v ust. 2.1.3.1, nebo
- b) typová kvalifikace, je-li požadována podle ustanovení v ust. 2.1.3.2.

2.1.4.1.1 Jestliže byla vydána typová kvalifikace s oprávněními omezenými pouze na funkci druhého pilota, nebo s oprávněními omezenými pouze na traťovou část letu, musí být taková omezení uvedena v průkazu společně s kvalifikací.

2.1.4.2 Orgán vydávající průkazy způsobilosti může držitel průkazu způsobilosti vydat pro lety výcvikové, zkušební, nebo pro neobchodní lety pro zvláštní účely, bez dopravy cestujících, zvláštní oprávnění. Toto oprávnění, nahrazující vydání kvalifikace pro třídu nebo typ podle ust. 2.1.4.1, musí být v písemné formě a musí mít platnost omezenou na dobu nezbytnou k provedení daného letu.

ČR:

Poznámka: Požadavky pro udělení ostatních kvalifikací, které nejsou uvedeny v tomto předpise, např. kvalifikace pro zkušební lety, pro aerovleky, pro výsadky, pro akrobacii, pro ošetřování zemědělských a lesních ploch, stanoví ÚCL v prováděcí směrnici.

2.1.5 Požadavky pro vydání kvalifikace pro třídu a typ

2.1.5.1 *Kvalifikace pro třídu letadel*

Žadatel musí prokázat stupeň dovednosti odpovídající průkazu způsobilosti v letadle té třídy, pro kterou kvalifikaci žádá.

2.1.5.2 *Kvalifikace pro typ letadla podle ust. 2.1.3.2 a)*

Žadatel musí:

- a) získat pod příslušným dozorem zkušenosti v daném typu letadla a/nebo letovém simulátoru v následujícím:
 - v normálních letových postupech a manévrech během všech fází letu,
 - v abnormálních a nouzových postupech a manévrech v případě závad a nesprávné činnosti částí letadla, jako je motor, systémy a drak letadla,
 - tam, kde to přichází v úvahu, podle přístrojů, včetně postupů pro přiblížení podle přístrojů, pro nezdařené přiblížení a pro přistání za normálních, abnormálních a nouzových podmínek, včetně simulovaného vysazení motoru,
 - v postupech pro případ zdravotních potíží za letu u členů posádky a v postupech koordinace činností v posádce, včetně rozdělení pilotních úkolů, a ve spolupráci v posádce a používání listů povinných úkonů,

Poznámka: Je třeba věnovat pozornost ust. 2.1.8.2, které se týká kvalifikací pilotů poskytujících letový výcvik.

- b) prokázat dovednosti a znalosti potřebné pro bezpečný provoz daného typu letadla, vztahující se k povinnostem velitele letadla nebo druhého pilota, podle toho, co přichází v úvahu,
- c) prokázat rozsah znalostí na úrovni průkazu způsobilosti dopravního pilota, určený orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti na základě požadavků stanovených v ust. 2.9.1.2.

Poznámka: Pokyny týkající se obecné povahy kvalifikace cross-crew a cross-credit je uveden v Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System, (Doc 9379).

2.1.5.3 *Kvalifikace pro typ letadla podle ust. 2.1.3.2 b) a c)*

Žadatel musí prokázat dovednosti a znalosti potřebné pro bezpečný provoz daného typu letadla, odpovídající požadavkům pro vydání průkazu způsobilosti a pilotním funkcím žadatele.

ČR:

Poznámka: Toto ustanovení se vztahuje i na typové kvalifikace nezapsované do průkazů způsobilosti.

2.1.6 Použití zařízení pro výcvik pomocí letové simulace pro získání zkušeností a prokázání dovednosti

Použití zařízení pro výcvik pomocí letové simulace pro získání zkušeností nebo provádění jakéhokoliv manévru požadovaného při prokazování dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti nebo kvalifikace musí být schváleno orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti, který musí zajistit, že použité zařízení pro výcvik pomocí letové simulace je vhodné pro tento účel.

2.1.7 Okolnosti, za kterých se požaduje přístrojová kvalifikace

Smluvní stát, který vydal pilotní průkaz způsobilosti, nesmí jeho držitelé povolit, aby vykonával funkci velitele letadla nebo druhého pilota podle pravidel letu podle přístrojů (IFR), pokud držitel průkazu nemá náležité oprávnění od tohoto státu. Toto oprávnění musí zahrnovat přístrojovou kvalifikaci příslušnou pro kategorii letadla.

Poznámka: Přístrojová kvalifikace je obsažena v průkazu způsobilosti dopravního pilota - kategorie letounů, průkazu způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce a průkazu způsobilosti obchodního pilota – kategorie vzducholoď. Ustanovení v ust. 2.1.7 nevylučuje vydání průkazu způsobilosti, jehož nedílnou částí je přístrojová kvalifikace.

2.1.8 Okolnosti, za kterých se požaduje oprávnění provádět výcvik

2.1.8.1 Smluvní stát, který vydal pilotní průkaz způsobilosti, nesmí jeho držitelé dovolit, aby prováděl letový výcvik požadovaný pro vydání pilotního průkazu způsobilosti nebo kvalifikace, pokud takový držitel průkazu nemá náležité oprávnění od tohoto smluvního státu. Toto oprávnění musí obsahovat:

- a) kvalifikaci letového instruktora v průkazu způsobilosti držitele,
- b) oprávnění jednat jako zástupce schválené organizace, pověřené k provádění letového výcviku orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti, nebo
- c) výslovné pověření vydané smluvním státem, který vydal průkaz způsobilosti.

2.1.8.2 Smluvní stát nesmí povolit provádět letový výcvik na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace vyžadovaný pro vydání pilotního průkazu způsobilosti nebo kvalifikace takové osobě, která je nebo byla držitelem příslušného průkazu způsobilosti nebo prošla příslušným letovým výcvikem a má letové zkušenosti a obdržela řádné oprávnění od tohoto smluvního státu.

2.1.9 Uznávání doby letu

2.1.9.1 Pilot-žák nebo držitel pilotního průkazu způsobilosti má právo na plné započítání samostatné doby letu, doby letu na dvojím řízení s instruktorem, a

doby letu ve funkci velitele letadla do celkové doby letu, požadované pro počáteční vydání pilotního průkazu způsobilosti, nebo pro vydání vyššího stupně pilotního průkazu způsobilosti.

2.1.9.2 Držitelé pilotního průkazu způsobilosti, který vykonává funkci druhého pilota na stanovišti pilota letadla certifikovaného pro provoz s jedním pilotem, ale u něhož smluvní stát vyžaduje provoz s druhým pilotem, se započítává 50% doby letu ve funkci druhého pilota do celkové doby letu, požadované pro vyšší stupeň pilotního průkazu způsobilosti. Smluvní stát může povolit započtení celé doby letu do celkové požadované doby letu, pokud je letadlo vybavené pro provoz druhým pilotem a je-li letadlo provozováno vícečlennou posádkou.

2.1.9.3 Držitelé pilotního průkazu způsobilosti, vykonávající funkci druhého pilota na stanovišti pilota letadla certifikovaného pro provoz s druhým pilotem, má nárok na započtení celé této doby letu do doby letu požadované pro vyšší stupeň pilotního průkazu způsobilosti.

2.1.9.4 Držitelé pilotního průkazu způsobilosti, vykonávající funkci velitele letadla pod dozorem, má nárok na započtení celé této doby letu do doby letu požadované pro vyšší stupeň pilotního průkazu způsobilosti.

2.1.10 Omezení rozsahu oprávnění pilotů, kteří dosáhli svých 60. narozenin a omezení rozsahu oprávnění pilotů, kteří dosáhli svých 65. narozenin.

2.1.10.1 Smluvní stát, který vydal pilotní průkazy způsobilosti, nesmí dovolit jejich držitelům, aby vykonávali funkci velitele těch letadel, která jsou používána v mezinárodní obchodní letecké dopravě, jestliže držitelé průkazů způsobilosti dosáhli svých 60. narozenin nebo v případě provozu s více než jedním pilotem, z nichž alespoň jeden je mladší 60ti let, svých 65. narozenin.

Pro ČR platí ustanovení uvedená v ust. 1.2.11.

2.1.10.2 Smluvní stát, který vydal pilotní průkazy způsobilosti, by neměl dovolit jejich držitelům, aby vykonávali funkci druhého pilota letadel, která jsou používána v mezinárodní obchodní letecké dopravě, jestliže držitelé průkazů způsobilosti dovršili 65 let věku.

Poznámka: Pozornost je třeba věnovat ust. 1.2.5.2.6 týkající se období platnosti Osvědčení zdravotní způsobilosti pro piloty starší 60 let nasazované na lety obchodní letecké dopravy.

2.2 Pilot-žák

2.2.1 Pilot-žák musí splnit požadavky předepsané daným smluvním státem. Při předepisování takových požadavků musí smluvní stát zajistit, že udělená oprávnění nedovolí pilotům-žákům, aby představovali nebezpečí pro letový provoz.

2.2.2 Pilot-žák nesmí létat samostatně, pokud není pod dozorem pověřeného letového instruktora, nebo nemá k tomu od něho povolení.

2.2.2.1 Pilot-žák nesmí provádět samostatně mezinárodní lety, pokud k tomu není zvláštní, nebo všeobecné, ujednání mezi danými smluvními státy.

2.2.3 Zdravotní způsobilost

Smluvní stát nesmí dovolit, aby pilot-žák létal samostatně, pokud není držitelem platného lékařského posudku o zdravotní způsobilosti 2.třídy.

2.3 Průkaz způsobilosti soukromého pilota

2.3.1 Všeobecné požadavky pro vydání průkazu způsobilosti pro kategorii letounů, vrtulníků, letadel s pohonem vzlaku a vzducholodí

2.3.1.1 Věk

Žadatel nesmí být mladší 17 let.

2.3.1.2 Znalosti

Žadatel musí prokázat úroveň znalostí, odpovídající oprávněním uděleným držiteli průkazu způsobilosti soukromého pilota a odpovídající kategorii letadla, která má být uvedena v průkazu způsobilosti, alespoň v těchto předmětech:

ČR:

Poznámka 1: Školní vzdělání - doporučuje se úplné středoškolské.

Poznámka 2: Minimální teoretické znalosti jsou stanoveny zkušebními osnovami pro soukromé piloty letounů, které sestavil a vydal ÚCL v souladu s požadavky ICAO.

Letecké předpisy

a) pravidla a předpisy vztahující se na držitele průkazu způsobilosti soukromého pilota, pravidla létání, postupy pro nastavení výškoměru, příslušné činnosti a postupy služeb řízení letového provozu,

Všeobecné znalosti letadel týkající se letounů, vrtulníků, letadel s pohonem vzlaku a vzducholodí

b) principy provozu a činnosti motorů, systémů a přístrojů,

c) provozní omezení příslušné kategorie letadel a jejich motorů, důležité provozní informace z letové příručky, nebo z jiných vhodných dokumentů,

d) u vrtulníků a letadel s pohonem vzlaku zařízení pro přenos výkonu, kde je to použitelné,

e) u vzducholodí fyzikální vlastnosti a praktická aplikace plynů,

Letové výkony, plánování a nakládání

f) účinky nákladu a rozložení hmotnosti na letové vlastnosti, výpočty hmotnosti a vyvážení,

g) používání a praktická aplikace vzletových, přistávacích a jiných výkonových údajů,

h) předletové plánování a plánování v průběhu letu, odpovídající soukromému provozu za VFR, příprava a podání letového plánu službám řízení

letového provozu, příslušné postupy služeb řízení letového provozu, postupy pro hlášení polohy, postupy pro nastavení výškoměru, létání v oblastech s vysokou hustotou provozu,

Výkonnost člověka

i) lidská výkonnost včetně zásad pro zvládání hrozeb a chyb,

Poznámka: Pokyny pro sestavení výcvikových programů k problematice lidské výkonnosti včetně zásad pro zvládání hrozeb a chyb je možné najít v ICAO Doc 9683 - "Human Factors Training Manual".

Meteorologie

j) aplikace základní letecké meteorologie, použití a postupy pro získání meteorologických informací, měření výšek, nebezpečné povětrnostní podmínky,

Navigace

k) praktické stránky letecké navigace a technika navigace výpočtem, používání leteckých map,

Provozní postupy

l) použití zásad pro zvládání hrozeb a chyb,

Poznámka: Informace, týkající se zvládání hrozeb a chyb jsou, uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

m) postupy pro nastavení výškoměru,

n) používání letecké dokumentace jako jsou AIP, NOTAM, letecké kódy a zkratky,

o) příslušné preventivní a nouzové postupy, včetně činností, které mají být provedeny pro vyhnutí se nebezpečným povětrnostním jevům, turbulenci v úplavu a jiným provozním rizikům,

p) v případě vrtulníku a je-li to použitelné, v případě letadla s pohonem vzlaku prosedání s výkonem, pozemní rezonance, přetažení na ustupujícím listu rotoru, dynamické překlopení a jiná provozní rizika, bezpečnostní postupy spojené s letem podle pravidel pro let za viditelnosti,

Základy letu

q) základní principy letu,

Radiotelefonie

r) spojovací postupy a frazeologie, jak se používají při VFR provozu, postup v případě ztráty spojení.

2.3.1.3 Dovednost

Žadatel musí prokázat schopnost jako velitel letadla příslušné kategorie letadel provádět postupy a manévry popsané v 2.3.3.2.1 nebo 2.3.4.2.1 nebo 2.3.5.2.1 nebo 2.3.6.2.1 se stupněm dovednosti, odpovídajícím oprávněním uděleným držiteli průkazu způsobilosti soukromého pilota, a dále schopnost:

a) rozpoznání a zvládání hrozeb a chyb,

Poznámka: Informace týkající se zvládnání hrozeb a chyb jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

- b) řídit letadlo v rozmezí jeho omezení,
- c) provádět všechny manévry plynule a přesně,
- d) projevit dobrý úsudek a smysl pro létání,
- e) uplatňovat letecké znalosti, a
- f) ovládat letadlo vždy takovým způsobem, aby byl zajištěn úspěšný výsledek prováděného postupu nebo manévru.

2.3.1.4 Zdravotní způsobilost

Žadatel musí být držitelem lékařského posudku o zdravotní způsobilosti 2.třídy.

Poznámka: V ust. 2.6.1.5 jsou uvedeny požadavky na zdravotní způsobilost držitelů průkazu způsobilosti soukromého pilota, kteří žádají o přístrojovou kvalifikaci.

2.3.2 Oprávnění držitele průkazu způsobilosti a podmínky, které musí být splněny při výkonu těchto oprávnění

2.3.2.1 Za předpokladu splnění požadavků stanovených v ust. 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 a 2.1, je držitel průkazu soukromého pilota oprávněn vykonávat, nikoliv však za úplatu, funkci velitele nebo druhého pilota letadla příslušné kategorie letadel, který provádí neobchodní lety.

Pro ČR je ust. 2.3.2.1 doplněn takto:

Za úplatu je oprávněn vykonávat funkci velitele ultralehkého letounu řízeného aerodynamickými prostředky.

2.3.2.2 Před výkonem těchto oprávnění v noci musí držitel průkazu způsobilosti absolvovat výcvik na letadle příslušné kategorie letadel s dvojitým řízením v nočním létání s instruktorem, včetně vzletů, přistání a navigace.

V ČR platí také tato ustanovení:

2.3.2.3 Před využíváním těchto oprávnění při akrobacii držitel průkazu způsobilosti musí splnit požadavek uvedený v ust. 2.3.3.2.3.

2.3.2.4 Držitel průkazu způsobilosti soukromého pilota letounu je oprávněn provádět předletové, meziletové a poletové prohlídky jednopilotních letadel, jestliže pro daný typ získal typové oprávnění, zaznamenané v zápisníku letů, a byl-li pro tuto činnost vyškolen. U vícepilotních letadel může být tento způsob aplikován za předpokladu, že je to uvedeno ve schváleném systému údržby.

2.3.3 Specifické požadavky na vydání kvalifikace pro kategorii letounů

2.3.3.1 Zkušenosti

2.3.3.1.1 Žadatel musí mít nalétáno nejméně 40 hodin doby letu nebo 35 hodin jako pilot letounu té

kategorie letadel, o jejíž kvalifikaci usiluje, pokud jsou odlétány během kurzu schváleného výcviku. Organ vydávající průkazy způsobilosti rozhodne, zda zkušenosti získané jako pilot ve výcviku na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace mohou být uznány jako část doby letu 40 hodin jednom nebo 35 hodin v druhém případě. Započítání takových zkušeností musí však být omezeno na maximálně 5 hodin.

2.3.3.1.1.1 Jestliže žadatel má zkušenosti získané jako pilot jiných kategorií letadel, organ vydávající průkazy způsobilosti rozhodne, zda takové zkušenosti jsou přijatelné, a je-li tomu tak, stanoví rozsah, v jakém mohou být sníženy požadavky na dobu letu, uvedené v 2.3.3.1.1.

2.3.3.1.2 Žadatel musí mít nalétáno na letounech nejméně 10 hodin samostatné doby letu odpovídající požadované třídní kvalifikaci pod dozorem pověřeného letového instruktora, včetně 5 hodin doby letu samostatných mimoletištních letů, z nichž alespoň jeden musí mít celkovou letovou délku nejméně 270 km a musí zahrnovat dvě úplná přistání na dvou různých letištích.

2.3.3.2 Letový výcvik

2.3.3.2.1 Žadatel musí absolvovat výcvik v letounech s dvojitým řízením odpovídající požadované třídní kvalifikaci pod vedením pověřeného letového instruktora. Instruktorem musí zajistit, že žadatel bude mít provozní zkušenosti na úrovni výkonnosti, požadované u soukromého pilota, alespoň v následujících oblastech:

- a) rozpoznání a zvládnání hrozeb a chyb,

Poznámka: Informace týkající se zvládnání hrozeb a chyb jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

- b) předletové činnosti, včetně stanovení hmotnosti a vyvážení, prohlídky letounu a jeho pozemní obsluhy,
- c) letištní provoz a létání po okruhu, prevence a postupy pro zabránění srážkám letadel,
- d) řízení letounu pomocí vnější vizuální orientace,
- e) let při kriticky nízkých rychlostech, rozpoznání přetažení a vybrání letounu z počínajícího a plného přetažení a pádu,
- f) let při kriticky vysokých rychlostech, rozpoznání a vyrovnání letounu ze střemhlavého letu ve spirále,
- g) normální vzlety a přistání, a totéž při bočním větru,
- h) vzlety při využití maximálních výkonů letounu (krátké letiště a přelet překážek), přistání do omezeného prostoru,
- i) let výhradně podle přístrojů, včetně horizontální zatáčky o 180 stupňů,
- j) přelet s používáním vizuálních vodítek (srovnávací navigace), dále s navigací výpočtem, a jsou-li k dispozici, s využitím radionavigačních prostředků,

- k) nouzové postupy, včetně simulovaných závad vybavení letounu,
- l) lety k, od a přes řízená letiště, dodržení postupů služeb řízení letového provozu a
- m) spojovací postupy a frazeologie.

Poznámka: Přístrojové zkušenosti, uvedené v ust. 2.3.3.2.1 i) a výcvik v letounu s dvojitým řízením v nočním létání uvedené v ust. 2.3.2.2 neopravňují držitele průkazu způsobilosti soukromého pilota provádět lety podle IFR.

ČR:

2.3.3.2.2 Jestliže oprávnění udělená průkazem způsobilosti mají být využívána při akrobacii, musí žadatel absolvovat schválený výcvik v akrobacii na letounu s dvojitým řízením.

2.3.4 Specifické požadavky na vydání kvalifikace pro kategorii vrtulníků

2.3.4.1 Zkušenosti

2.3.4.1.1 Žadatel musí mít nalétáno nejméně 40 hodin doby letu nebo 35 hodin, jestliže byly nalétány v průběhu schváleného výcvikového kurzu, jako pilot vrtulníků. ÚCL rozhodne, zda zkušenosti získané jako pilot ve výcviku na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace mohou být uznány jako část doby letu 40 hodin nebo 35 hodin, podle daného případu. Započítání takových zkušeností musí však být omezeno na maximálně 5 hodin.

2.3.4.1.1.1 Jestliže žadatel má zkušenosti získané jako pilot jiných kategorií letadel, ÚCL rozhodne, zda takové zkušenosti jsou přijatelné, a je-li tomu tak, stanoví rozsah, v jakém mohou být sníženy požadavky na dobu letu, uvedené v ust. 2.3.4.1.1.

2.3.4.1.2 Žadatel musí mít nalétáno na vrtulnicích nejméně 10 hodin samostatné doby letu pod dozorem pověřeného letového instruktora, včetně 5 hodin doby letu samostatných mimoletištních letů, z nichž alespoň jeden musí mít celkovou délku nejméně 180 km a musí zahrnovat přistání na dvou různých místech.

2.3.4.2 Letový výcvik

2.3.4.2.1 Žadatel musí absolvovat nejméně 20 hodin výcviku na vrtulnicích s dvojitým řízením pod vedením pověřeného letového instruktora. Instruktor musí zajistit, že žadatel bude mít provozní zkušenosti na úrovni výkonnosti, požadované u soukromého pilota vrtulníku, alespoň v těchto oblastech:

- a) rozpoznání a zvládnání hrozeb a chyb,

Poznámka: Informace, týkající se zvládnání hrozeb a chyb, jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

- b) předletové činnosti, včetně stanovení hmotnosti a vyvážení, prohlídky vrtulníku a jeho pozemní obsluhy,
- c) letištní provoz a létání po okruhu, prevence a postupy pro zabránění srážkám letadel,

- d) řízení vrtulníku pomocí vnější vizuální orientace,
- e) vyrovnání v počátečním stupni z prosedání s výkonem, technika vybrání z nízkých otáček rotoru v rozmezí normálního rozsahu otáček motoru,
- f) pozemní manévrování a rozběhy, visení, vzlety a přistání - normální, v závětrí a na svahu,
- g) vzlety a přistání s minimálním potřebným výkonem, technika vzletu a přistání s maximální výkonností vrtulníku, provoz v omezeném prostoru, rychlá zastavení,
- h) přelety s použitím vizuálních vodítek (srovnávací navigace), navigace výpočtem, a radionavigačních prostředků, kde jsou k dispozici, včetně jednoho letu v délce nejméně jedné hodiny,
- i) nouzový provoz, včetně simulovaných závad zařízení vrtulníku, přiblížení a přistání autorotací, a
- j) lety k, od a přes řízená letiště, dodržení postupů služeb řízení letového provozu; a
- k) spojovací postupy a frazeologie.

2.3.4.2.1.1 Žadatel by měl absolvovat přístrojový letový výcvik na vhodně přístrojově vybaveném vrtulníku s dvojitým řízením pod vedením pověřeného letového instruktora. Instruktor by měl zajistit, že žadatel bude mít provozní zkušenosti v létání výhradně podle přístrojů, včetně provedení zatáčky o 180 stupňů v horizontální rovině.

Poznámka: Přístrojové zkušenosti, uvedené v ust. 2.3.4.2.1.1 a výcvik s dvojitým řízením v nočním létání, uvedené v ust. 2.3.2.2, neopravňují držitele průkazu způsobilosti soukromého pilota vrtulníku k letům podle IFR.

2.3.5 Specifické požadavky na vydání kvalifikace pro kategorii letadel s pohonem vzlaku.

2.3.5.1 Zkušenosti

2.3.5.1.1 Žadatel by měl mít nalétáno nejméně 40 hodin doby letu jako pilot letadla s pohonem vzlaku. ÚCL rozhodne, zda zkušenosti získané jako pilot ve výcviku na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace mohou být uznány jako část doby letu 40 hodin.

2.3.5.1.2 Jestliže žadatel má zkušenosti získané jako pilot jiných kategorií letadel, ÚCL by měl rozhodnout, zda takové zkušenosti jsou přijatelné, a je-li tomu tak, stanoví rozsah, v jakém mohou být sníženy požadavky na dobu letu, uvedené v 2.3.5.1.1.

2.3.5.1.3 Žadatel by měl mít nalétáno na letadle s pohonem vzlaku nejméně 10 hodin samostatné doby letu pod dozorem pověřeného letového instruktora, včetně 5 hodin doby letu samostatných mimoletištních letů, z nichž alespoň jeden musí mít celkovou délku nejméně 270 km a musí zahrnovat úplná přistání na dvou různých letištích.

2.3.5.2 *Letový výcvik*

2.3.5.2.1 Žadatel by měl absolvovat nejméně 20 hodin výcviku na letadle s pohonem vzlaku s dvojitým řízením pod vedením pověřeného letového instruktora. Instruktor musí zajistit, že žadatel bude mít provozní zkušenosti na úrovni výkonnosti, požadované u soukromého pilota vrtulníku, alespoň v těchto oblastech:

a) rozpoznání a zvládání hrozeb a chyb,

Poznámka: Informace, týkající se zvládání hrozeb a chyb, jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

b) předletové činnosti, včetně stanovení hmotnosti a vyvážení, prohlídky letadla s pohonem vzlaku a jeho pozemní obsluhy,

c) letištní provoz a létání po okruhu, prevence a postupy pro zabránění srážkám letadel,

d) řízení letadla s pohonem vzlaku pomocí vnější vizuální orientace,

e) pozemní manévrování a rozběhy, visení a kloněné vzlety a počáteční stoupání, visení a kloněná přiblížení a přistání - normální, v závětrí a na svahu,

f) vzlety a přistání s minimálním potřebným výkonem, technika vzletu a přistání s maximální výkonností vrtulníku, provoz v omezeném prostoru, rychlá zastavení,

g) let výhradně podle přístrojů, včetně horizontální zatáčky o 180 stupňů,

h) vyrovnání v počátečním stupni z prosedání s výkonem, technika vybrání z nízkých otáček rotoru v rozmezí normálního rozsahu otáček motoru,

i) přelety s použitím vizuálních vodítek (srovnávací navigace), navigace výpočtem, a radionavigačních prostředků, kde jsou k dispozici, včetně jednoho letu v délce nejméně jedné hodiny,

j) nouzové postupy, včetně simulovaných závad vybavení letadla s pohonem vzlaku, výkon potřebný ke konverzi do autorotace a přiblížení autorotací tam, kde to přichází v úvahu, porucha přenosu výkonu a spojení hnacího hřídele tam, kde to přichází v úvahu,

k) lety k, od a přes řízená letiště, dodržení postupů služeb řízení letového provozu a

l) spojovací postupy a frazeologie.

Poznámka: Přístrojové zkušenosti, uvedené v ust. 2.3.5.2.1 g) a výcvik v letadle s pohonem vzlaku s dvojitým řízením v nočním létání, uvedené v ust. 2.3.2.2, neopravňují držitele průkazu způsobilosti soukromého pilota letadla s pohonem vzlaku k letům podle IFR.

2.3.6 Specifické požadavky na vydání kvalifikace pro kategorii vzducholodí

2.3.6.1 *Zkušenosti*

2.3.6.1.1 Žadatel musí mít nalétáno nejméně 25 hodin doby letu jako pilot vzducholodí, zahrnující alespoň:

a) 3 hodiny přeletového výcviku s jedním přeletem o celkové délce nejméně 45 km,

b) 5 vzletů a 5 přistání do úplného zastavení na letišti, která zahrnují let po okruhu letiště,

c) 3 hodiny přístrojové doby a

d) 5 hodin jako pilot vykonávající povinnosti velícího pilota pod dozorem velícího pilota.

2.3.6.2 *Letový výcvik*

2.3.6.2.1 Žadatel musí absolvovat výcvik na vzducholodích s dvojitým řízením pod vedením pověřeného letového instruktora. Instruktor musí zajistit, že žadatel absolvoval výcvik alespoň v těchto oblastech:

a) rozpoznání a zvládání hrozeb a chyb,

Poznámka: Informace, týkající se zvládání hrozeb a chyb, jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

b) předletové činnosti, včetně stanovení hmotnosti a vyvážení, prohlídky vzducholodí a její pozemní obsluhy,

c) pozemní referenční manévry,

d) letištní provoz a létání po okruhu, prevence a postupy pro zabránění srážkám letadel,

e) technika a postupy pro vzlet, včetně příslušných omezení, nouzových postupů a používaných signálů,

f) řízení vzducholodí pomocí vnější vizuální orientace,

g) vzlety a přistání a průlet,

h) vzlety při využití maximálních výkonů vzducholodě (přelet překážek),

i) let výhradně podle přístrojů, včetně horizontální zatáčky o 180 stupňů,

j) navigace, přelety s použitím vizuálních vodítek (srovnávací navigace), navigace výpočtem, a radionavigačních prostředků,

k) nouzové postupy (rozpoznání netěsností), včetně simulovaných závad vybavení vzducholodě, a

l) spojovací postupy a frazeologie.

2.4 **Průkaz způsobilosti obchodního pilota**

2.4.1 Všeobecné požadavky pro vydání průkazu způsobilosti pro kategorie letounu, vrtulníku, letadla s pohonem vzlaku a vzducholodě

2.4.1.1 *Věk*

Žadatel nesmí být mladší 18 let.

2.4.1.2 Znalosti

Žadatel musí prokázat úroveň znalostí, odpovídající oprávněním uděleným držiteli průkazu způsobilosti obchodního pilota a odpovídající kategorii letadla, která má být uvedena v průkaz způsobilosti, alespoň v následujících předmětech:

ČR:

Poznámka 1: Školní vzdělání - minimálně úplné středoškolské, doporučuje se vysokoškolské technického směru.

Poznámka 2: Minimální teoretické znalosti jsou stanoveny zkušebními osnovami pro obchodní piloty letounů, které sestavil a vydal ÚCL v souladu s požadavky ICAO.

Letecké předpisy

a) pravidla a předpisy vztahující se na držitele průkazu způsobilosti obchodního pilota letounu, pravidla létání, příslušné činnosti a postupy služeb řízení letového provozu,

Všeobecné znalosti letadel ve vztahu k letounu, vrtulníku, letadlu s pohonem vzlaku a vzducholodi

b) principy provozu a činnosti motorů, systémů a přístrojů,

c) provozní omezení příslušné kategorie letadel a jeho motorů, důležité provozní informace z letové příručky, nebo z jiných vhodných dokumentů,

d) použití a ověřování provozuschopnosti vybavení a systémů příslušného letadla,

e) postupy při údržbě draků, systémů a motorů příslušného letadla,

f) u vrtulníku a letadla s pohonem vzlaku, zařízení pro přenos výkonu tam, kde to přichází v úvahu,

g) u vzducholodě, fyzikální vlastnosti a praktické použití plynů,

Letové výkony, plánování a nakládání

h) účinky nákladu a rozložení hmotnosti na pilotáž letadla, na letové vlastnosti a výkony, dále výpočty hmotnosti a vyvážení,

i) používání a praktická aplikace vzletových, přistávacích a jiných výkonových údajů,

j) předletové plánování a plánování v průběhu letu, odpovídající obchodním letům podle VFR, příprava a podání letového plánu službám řízení letového provozu, příslušné postupy služeb řízení letového provozu, postupy pro nastavení výškoměru,

k) v případě vzducholodě, vrtulníku a letadla s pohonem vzlaku účinky vnějšího zatížení,

Výkonnost člověka

l) lidská výkonnost včetně zásad zvládnání hrozeb a chyb,

Poznámka: Pokyny pro sestavení výcvikových programů k problematice lidské výkonnosti, včetně zvládnání hrozeb a chyb, je možné najít v ICAO Doc 9683 - "Human Factors Training Manual".

Meteorologie

m) interpretace a využití leteckých meteorologických zpráv, map a předpovědí, použití a postupy pro získání meteorologických informací - před letem a za letu, měření výšek,

n) letecká meteorologie, klimatologie příslušných oblastí z hlediska prvků, které mají vliv na létání, pohyby tlakových systémů, struktura front, a vznik a charakteristiky význačných povětrnostních jevů, které ovlivňují podmínky vzletu, letu po trati a přistání,,

o) příčiny, rozpoznání a účinky námrazy, postupy pro průlety frontálními zónami, vyhnutí se nebezpečnému počasí,

Navigace

p) letecká navigace, včetně použití leteckých map, přístrojů a navigačních prostředků, porozumění principům a charakteristikám příslušných navigačních systémů, obsluha palubního vybavení,

q) v případě vzducholodě:

i) použití, omezení a provozuschopnost avioniky a přístrojů nezbytných pro řízení a navigaci,

ii) použití, přesnost a spolehlivost navigačních systémů používaných při odletu, při letu po trati, při přiblížení a přistání, identifikace radionavigačních prostředků,

iii) principy a charakteristiky navigačních systémů na vnějších prostředích nezávislých a navigačních systémů na vnějších prostředích závislých, obsluha palubního vybavení,

Provozní postupy

r) uplatnění zásad zvládnání hrozeb a chyb v provozu

Poznámka: Informace, týkající se zvládnání hrozeb a chyb, jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

s) používání letecké dokumentace jako jsou AIP, NOTAM, letecké kódy a zkratky,

t) postupy pro nastavení výškoměru,

u) příslušné preventivní a nouzové postupy,

v) provozní postupy pro dopravu nákladu, potenciální nebezpečí spojená s dopravou nebezpečného zboží,

w) požadavky a činnosti, související s předáváním bezpečnostních informací cestujícím, včetně opatření, která musí být dodržena při nástupu do a výstupu z letadla,

x) v případě vrtulníku, a pokud připadá v úvahu letadla s pohonem vzlaku, prosedání s výkonem, pozemní rezonance, náprava po přetažení, dynamické překlopení a jiná provozní nebezpečí,

postupy spojené se zajištěním bezpečnosti letu podle VMC,

Základy letu

y) základy letu,

Radiotelefonie

z) spojovací postupy a frazeologie, jak se používají při VFR provozu, postup v případě ztráty spojení.

2.4.1.3 Dovednost

Žadatel musí prokázat schopnost jako velitel letadla příslušné kategorie provádět postupy a manévry popsané v ust. 2.4.3.2.1 nebo 2.4.4.2.1 nebo 2.4.5.2.1 nebo 2.4.6.2.1 se stupněm dovednosti, odpovídajícím oprávněním uděleným držiteli průkazu způsobilosti obchodního pilota, a dále schopnost:

a) rozpoznání a zvládnání hrozeb a chyb,

Poznámka: Informace, týkající se zvládnání hrozeb a chyb, jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

b) řídit letadlo v rozmezí jeho omezení,

c) provádět všechny manévry plynule a přesně,

d) projevit dobrý úsudek a smysl pro létání,

e) uplatňovat letecké znalosti, a

f) ovládat letadlo vždy takovým způsobem, aby byl zajištěn úspěšný výsledek prováděného postupu nebo manévru.

2.4.1.4 Zdravotní způsobilost

Žadatel musí být držitelem platného potvrzení o zdravotní způsobilosti 1.třídy.

2.4.2 Oprávnění držitele průkazu způsobilosti a podmínky, které musí být splněny při výkonu těchto oprávnění.

2.4.2.1 Za předpokladu splnění požadavků stanovených v ust. 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7, 1.2.9 a 2.1, držitel průkazu způsobilosti obchodního pilota má právo:

a) využívat všech oprávnění držitele průkazu způsobilosti soukromého pilota v letadle příslušné kategorie,

b) vykonávat funkci velitele letadla v letadle příslušné kategorie provozovaném pro jiné účely, než je obchodní letecká doprava,

c) vykonávat funkci velitele letadla v obchodní letecké dopravě v letadle příslušné kategorie, certifikovaném pro provoz s jedním pilotem, a

d) vykonávat funkci druhého pilota v letadle příslušné kategorie, které musí být provozováno s druhým pilotem a

e) u kategorie vzducholodí pilotovat vzducholodí podle IFR.

2.4.2.2 Před výkonem těchto oprávnění v noci musí držitel průkazu způsobilosti absolvovat výcvik

na letadle příslušné kategorie s dvojitým řízením v nočním létání, včetně vzletů, přistání a navigace.

Poznámka: Určitá oprávnění průkazu způsobilosti jsou omezena ustanovením ust. 2.1.10 u držitelů průkazu způsobilosti, když dosáhnou věku 60 a 65 let.

ČR:

2.4.2.3 Před využíváním těchto oprávnění při akrobacii držitel průkazu způsobilosti musí splnit požadavek uvedený v ust. 2.4.3.2.2.

2.4.3 Specifické požadavky pro vydání kvalifikace pro kategorii letoun

2.4.3.1 Zkušenosti

2.4.3.1.1 Žadatel musí mít nalétáno jako pilot letounů nejméně 200 hodin letové doby, nebo nejméně 150 hodin, jestliže byly nalétány v průběhu schváleného výcvikového kurzu. ÚCL rozhodne, zda zkušenosti získané ve funkci pilota ve výcviku na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, jsou přijatelné jako část celkové letové doby 200 hodin nebo 150 hodin, podle daného případu. Započítání takových zkušeností však musí být omezeno na maximálně 10 hodin.

2.4.3.1.1.1 Žadatel musí mít nalétáno na letounech nejméně:

a) 100 hodin jako velitel letadla, nebo, v případě schváleného výcvikového kurzu, 70 hodin jako velitel letadla,

b) 20 hodin letové doby na přeletech jako velitel letadla, včetně jednoho letu o celkové délce nejméně 540 km, v jehož průběhu musí být provedena úplná přistání na dvou různých letištích,

c) 10 hodin výcviku letu podle přístrojů, z čehož nesmí být více než 5 hodin pozemní přístrojové doby, a

d) jestliže mají být oprávnění udělená průkazem způsobilosti využívána i v noci, 5 hodin letové doby v noci, včetně 5 vzletů a 5 přistání jako velitel letadla.

2.4.3.1.2 Jestliže má žadatel nalétané hodiny jako pilot letadel jiných kategorií, ÚCL rozhodne, zda takové zkušenosti jsou přijatelné a, je-li tomu tak, stanoví rozsah, v jakém mohou být v důsledku toho sníženy požadavky na letovou dobu, uvedené v ust. 2.4.3.1.1.1.

2.4.3.2 Letový výcvik

2.4.3.2.1 Žadatel musí absolvovat výcvik na letounech s dvojitým řízením odpovídající žádané třídě a/nebo typové kvalifikaci pod vedením pověřeného letového instruktora. Instruktor musí zajistit, že žadatel bude mít provozní zkušenosti na úrovni výkonnosti, požadované u obchodního pilota, alespoň v následujících oblastech:

a) rozpoznání a zvládnání hrozeb a chyb,

Poznámka: Informace, týkající se zvládnání hrozeb a chyb, jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

- b) předletové činnosti, včetně určení hmotnosti a vyvážení, prohlídky letounu a jeho pozemní obsluhy,
- c) letištní provoz a létání po okruhu, prevence a postupy pro zabránění srážkám letadel,
- d) řízení letounu pomocí vnější vizuální orientace,
- e) let při kriticky nízkých rychlostech, zabránění vývrtce, rozpoznání a vybrání letounu z počátečního a plného přetažení a pádu,
- f) let s asymetrickým výkonem u vícemotorové kvalifikace pro třídu nebo typ,
- g) let při kriticky vysokých rychlostech, rozpoznání a vyrovnání letounu ze střemhlavého letu ve spirále,
- h) normální vzlety a přistání, a totéž při bočním větru,
- i) vzlety při využití maximálních výkonů letounu (krátké letiště a přelet překážek), přistání do omezeného prostoru,
- j) základní letové manévry a vyrovnání letounu z neobvyklých poloh výhradně podle údajů základních letových přístrojů,
- k) přelet s používáním vizuálních vodítek (srovnávací navigace), navigace výpočtem a radionavigačních prostředků, postupy při letu na náhradní letiště,
- l) abnormální a nouzové postupy a manévry, včetně simulovaných závad vybavení letounu
- m) lety k, od a přes řízená letiště, dodržení postupů služeb řízení letového provozu a
- n) spojovací postupy a frazeologie.

Poznámka: Přístrojové zkušenosti uvedené v ust. 2.4.3.1.1.1 c) a 2.4.3.2.1 j), a zkušenosti v nočním létání a výcvik s dvojitým řízením uvedené v ust. 2.4.3.1.1.1 d) a 2.4.2.2 j), neopravňují držitele průkazu způsobilosti obchodního pilota provádět lety podle IFR.

ČR:
2.4.3.2.2 Jestliže oprávnění udělená průkazem způsobilosti mají být využívána při akrobacii, žadatel musí absolvovat schválený výcvik v akrobacii na letounu s dvojitým řízením.

2.4.4 Specifické požadavky pro vydání kvalifikace pro kategorii vrtulník

2.4.4.1 Zkušenosti

2.4.4.1.1 Žadatel musí mít nalétáno jako pilot vrtulníků nejméně 150 hodin doby letu, nebo 100 hodin, jestliže je nalétal v průběhu schváleného výcvikového kurzu. ÚCL rozhodne, zda zkušenosti, získané ve funkci pilota ve výcviku na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, jsou přijatelné jako část celkové doby letu 150 nebo 100 hodin, podle daného případu. Započítání takových zkušeností však musí být omezeno na maximálně 10 hodin.

2.4.4.1.1.1 Žadatel musí mít nalétáno na vrtulnících nejméně:

- a) 35 hodin jako velitel letadla,
- b) 10 hodin doby letu na přeletech jako velitel letadla, včetně přeletu, v jehož průběhu musí být provedena přistání na dvou různých místech,
- c) 10 hodin výcviku letu podle přístrojů, z nichž nesmí být více než 5 hodin pozemní přístrojové doby a
- d) jestliže mají být oprávnění průkazu způsobilosti využívána v noci, 5 hodin doby letu v noci, včetně provedení 5 vzletů a 5 přistání jako velitel letadla.

ČR:

Poznámka: V případě, že žadatel nebyl držitelem průkazu způsobilosti soukromého pilota vrtulníku, musí jeho zkušenosti zahrnovat i zkušenosti předepsané pro získání průkazu způsobilosti soukromého pilota vrtulníku.

2.4.4.1.2 Jestliže žadatel má zkušenosti získané jako pilot jiných kategorií letadel, ÚCL rozhodne, zda takové zkušenosti jsou přijatelné, a je-li tomu tak, stanoví rozsah, v jakém mohou být sníženy požadavky na dobu letu, uvedené v ust. 2.4.4.1.1.

2.4.4.2 Letový výcvik

2.4.4.2.1 Žadatel musí absolvovat výcvik na vrtulnících s dvojitým řízením pod vedením pověřeného letového instruktora. Instruktor musí zajistit, že žadatel bude mít provozní zkušenosti na úrovni výkonnosti, požadované u obchodního pilota vrtulníku, alespoň v těchto oblastech:

- a) rozpoznání a zvládání hrozeb a chyb,

Poznámka: Informace, týkající se zvládání hrozeb a chyb, jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

- b) předletové činnosti, včetně stanovení hmotnosti a vyvážení, prohlídky vrtulníku a jeho pozemní obsluhy,
- c) letištní provoz a létání po okruhu, prevence a postupy pro zabránění srážkám letadel,
- d) řízení vrtulníku pomocí vnější vizuální orientace,
- e) vyrovnání v počátečním stupni z prosedání s výkonem, technika vybrání z nízkých otáček rotoru v rozmezí normálního rozsahu otáček motoru,
- f) pozemní manévrování a rozběhy, visení, vzlety a přistání - normální, v závětrří a na svahu, strmá přiblížení,
- g) vzlety a přistání s minimálním potřebným výkonem, technika vzletu a přistání s maximální výkonností vrtulníku, provoz v omezeném prostoru, rychlá zastavení,
- h) visení bez účinku povrchu země, provoz s vnějším nákladem, pokud připadá v úvahu, let ve vysoké nadmořské výšce,
- i) základní letové manévry a vyrovnání z neobvyklých poloh výhradně s pomocí údajů základních letových přístrojů,

- j) přelety s využitím vizuálních vodítek (srovnávací navigace), navigace výpočtem a radionavigačních prostředků, postupy při letech na náhradní letiště,
- k) abnormální a nouzové postupy, včetně simulovaných závad zařízení vrtulníku, přiblížení a přistání autorotací,
- l) lety k, od a přes řízená letiště, dodržení postupů služeb řízení letového provozu, a
- m) spojovací postupy a frazeologie.

Poznámka: Přístrojové zkušenosti, uvedené v ust. 2.4.4.1.1.1 c) a 2.4.4.2.1 i), a zkušenosti v létání v noci a výcvik s dvojitým řízením, uvedené v ust. 2.4.4.1.1.1 d) a 2.4.2.2, neopravňují držitele průkazu způsobilosti obchodního pilota vrtulníku k letům podle IFR.

2.4.5 Specifické požadavky pro vydání kvalifikace pro kategorii letadlo s pohonem vzlaku.

2.4.5.1 Zkušenosti

2.4.5.1.1 Žadatel by měl absolvovat nejméně 200 hodin výcviku na letadle s pohonem vzlaku nebo 150 hodin, jestliže byly nalétány v průběhu schváleného výcvikového kurzu, jako pilot letadla. ÚCL rozhodne, zda zkušenosti získané jako pilot ve výcviku na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace mohou být uznány jako část doby letu 200 hodin nebo 150 hodin, podle daného případu.

2.4.5.1.2 Žadatel by měl mít nalétáno na letadle se s pohonem vzlaku nejméně:

- a) 50 hodin jako velitel letadla,
- b) 10 hodin doby letu na přeletech jako velitel letadla, včetně jednoho letu o celkové délce nejméně 540 km v jehož průběhu musí být provedena úplná přistání na dvou různých letištích,
- c) 10 hodin výcviku letu podle přístrojů, z nichž nesmí být více než 5 hodin pozemní přístrojové doby a
- d) jestliže mají být oprávnění průkazu způsobilosti využívána v noci, 5 hodin doby letu v noci, včetně provedení 5 vzletů a přistání jako velitel letadla.

2.4.5.1.3 Jestliže žadatel má zkušenosti získané jako pilot jiných kategorií letadel, ÚCL by měl rozhodnout, zda takové zkušenosti jsou přijatelné, a je-li tomu tak, stanoví rozsah, v jakém by mohly být sníženy požadavky na dobu letu, uvedené v ust. 2.4.5.1.1.

2.4.5.2 Letový výcvik

2.4.5.2.1 Žadatel by měl absolvovat výcvik na letadle s pohonem vzlaku s dvojitým řízením pod vedením pověřeného letového instruktora. Instruktor musí zajistit, že žadatel bude mít provozní zkušenosti na úrovni výkonnosti, požadované u obchodního pilota, alespoň v těchto oblastech:

- a) rozpoznání a zvládnání hrozeb a chyb,

Poznámka: Informace, týkající se zvládnání hrozeb a chyb, jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

- b) předletové činnosti, včetně stanovení hmotnosti a vyvážení, prohlídka letadla s pohonem vzlaku a jeho pozemní obsluhy,
- c) letištní provoz a létání po okruhu, prevence a postupy pro zabránění srážkám letadel,
- d) řízení letadla s pohonem vzlaku pomocí vnější vizuální orientace,
- e) vyrovnání v počátečním stupni z prosedání s výkonem, technika vybrání z nízkých otáček rotoru v rozmezí normálního rozsahu otáček motoru,
- f) pozemní manévrování a rozběhy, visení a kloněné vzlety a počáteční stoupání, visení a kloněná přiblížení a přistání - normální, v závětrí a na svahu, strmá přiblížení,
- g) vzlety a přistání s minimálním potřebným výkonem, technika vzletu a přistání s maximální výkonností vrtulníku, provoz v omezeném prostoru, rychlá zastavení,
- h) visení bez účinku povrchu země, provoz s vnějším nákladem, pokud připadá v úvahu, let ve vysoké nadmořské výšce,
- i) základní letové manévry a vyrovnání z neobvyklých poloh výhradně s pomocí údajů základních letových přístrojů,
- j) přelety s využitím vizuálních vodítek (srovnávací navigace), navigace výpočtem a radio-navigačních prostředků, kde jsou k dispozici, včetně jednoho letu v délce nejméně jedné hodiny,
- k) nouzové postupy, včetně simulovaných závad vybavení letadla s pohonem vzlaku tam, kde to přichází v úvahu, výkon potřebný ke konverzi do autorotace, přiblížení autorotací, porucha přenosu výkonu a spojení hnacího hřídele,
- l) lety k, od a přes řízená letiště, dodržení postupů služeb řízení letového provozu, a
- m) spojovací postupy a frazeologie.

Poznámka: Přístrojové zkušenosti, uvedené v ust. 2.4.5.1.2 c) a 2.4.5.2.1 i), a zkušenosti v létání v noci a výcvik letadla s pohonem vzlaku s dvojitým řízením, uvedené v ust. 2.4.5.1.2 d) a 2.4.2.2, neopravňují držitele průkazu způsobilosti obchodního pilota letadla s pohonem vzlaku k letům podle IFR.

2.4.6 Specifické požadavky pro vydání kvalifikace pro kategorii vzducholodí

2.4.6.1 Zkušenosti

2.4.6.1.1 Žadatel musí mít nalétáno jako pilot nejméně 200 hodin letové doby.

2.4.6.1.2 Žadatel musí mít nalétáno nejméně:

- a) 50 hodin jako pilot ve vzducholodích,
- b) 30 hodin jako velitel letadla nebo jako velitel letadla pod dozorem ve vzducholodích, zahrnujících nejméně:
 - 10 hodin letové doby na přeletech a
 - 10 hodin nočního létání
- c) 40 hodin výcviku letu podle přístrojů, z nichž 20 hodin musí být při letu a 10 hodin při letu ve vzducholodích a
- d) 20 hodin letového výcviku ve vzducholodích v oblastech provozu uvedených v odstavci 2.4.6.2.1.

2.4.6.2 *Letový výcvik*

2.4.6.2.1 Žadatel musí absolvovat výcvik na vzducholodi s dvojitým řízením pod vedením pověřeného letového instruktora. Instruktor musí zajistit, že žadatel bude mít provozní zkušenosti na úrovni výkonnosti, požadované u obchodního pilota, alespoň v těchto oblastech:

- a) rozpoznání a zvládnání hrozeb a chyb,
Poznámka: Informace, týkající se zvládnání hrozeb a chyb, jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.
- b) předletové činnosti, včetně stanovení hmotnosti a vyvážení, prohlídky vzducholodě a její pozemní obsluhy,
- c) letištní provoz a létání po okruhu, prevence a postupy pro zabránění srážkám letadel,
- d) techniky a postupy pro vzlet, včetně příslušných omezení vzdušné rychlosti, nouzových postupů a používaných signálů,
- e) řízení vzducholodě pomocí vnější vizuální orientace,
- f) rozpoznání netěsnosti,
- g) normální vzlety a přistání,
- h) vzlety při využití maximálních výkonů letounu (krátké letiště a přelet překážek), přistání do omezeného prostoru,
- i) let podle IFR,
- j) přelety s využitím vizuálních vodítek (srovnávací navigace), navigace výpočtem a radio-navigačních prostředků, kde jsou k dispozici,
- k) nouzové postupy, včetně simulovaných závad vybavení vzducholodě,
- l) lety k, od a přes řízená letiště, dodržení postupů služeb řízení letového provozu, a
- m) spojovací postupy a frazeologie.

2.5 Průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce odpovídající kategorii letounu

2.5.1 Všeobecné požadavky pro vydání průkazu způsobilosti

2.5.1.1 *Věk*

Žadatel nesmí být mladší 18 let.

2.5.1.2 *Znalosti*

Žadatel musí splňovat požadavky stanovené v odstavci 2.6.1.2 pro držitele průkazu způsobilosti dopravního pilota příslušné kategorie letounu ve schváleném výcvikovém kurzu.

2.5.1.3 *Dovednost*

2.5.1.3.1 Žadatel musí prokázat dovednosti požadované pro splnění všech celků kvalifikovanosti uvedených v Doplňku 3 jako pilot letící a pilot neletící podle požadované úrovně, aby je předvedl jako druhý pilot letounů s turbínovým pohonem certifikovaných pro provoz s minimální posádkou nejméně dvou pilotů podle VFR a IFR a dále:

- a) rozpoznání a zvládnání hrozeb a chyb,

Poznámka: Informace, týkající se zvládnání hrozeb a chyb, jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

- b) vždy plynulé a přesné ruční řízení letounu v rozmezí jeho omezení, aby byl zajištěn úspěšný výsledek prováděného postupu nebo manévru,
- c) ovládání letounu v režimu automatizace odpovídající fázi letu a vědomé ovládání aktivního režimu automatizace,
- d) přesné předvedení normálních, abnormálních a nouzových postupů ve všech fázích letu a
- e) účinná komunikace s ostatními členy posádky a prokázání schopnosti účinně provádět postupy v případě zdravotní nezpůsobilosti člena posádky za letu, koordinovat činnosti v posádce, včetně přidělení pilotních úkolů, spolupráce v posádce, dodržení standardních provozních postupů (SOPs) a používání kontrolních listů povinných úkonů.

2.5.1.3.2 Pokrok v osvojení si dovedností uvedených v ust. 2.5.1.3.1 musí být kontinuálně hodnocen.

2.5.1.4 *Letový výcvik*

Žadatel musí absolvovat letový výcvik na letounu s dvojitým řízením, požadovaný pro vydání průkazu způsobilosti obchodního pilota letounu (2.4.1.4) a pro vydání přístrojové kvalifikace pro letouny (2.6.1.3).

2.5.1.5 *Dovednost*

2.5.1.5.1 Žadatel musí prokázat schopnost provádět jako velitel vícemotorového letounu, který musí být provozován s druhým pilotem, následující postupy a manévry:

- a) předletové postupy, včetně přípravy letového plánu provozovatele, a vyplnění a podání letového plánu služeb řízení letového provozu,
- b) normální letové postupy a manévry v průběhu všech fází letu,
- c) postupy a manévry pro IFR lety za normálních, abnormálních a nouzových podmínek, včetně simulovaného vysazení motoru a zahrnující přinejmenším následující:
 - přechod na let podle přístrojů při vzletu,
 - standardní přístrojové odlety a přiletí,
 - traťové IFR postupy a navigace,
 - postupy pro vyčkávání,
 - přístrojová přiblížení na stanovená minima,
 - postupy pro nezdařené přiblížení,
 - přistání z přístrojových přiblížení,
- d) abnormální a nouzové postupy a manévry související se závadami a nesprávnou funkcí částí letounu, jako jsou motor, systémy a drak, a
- e) postupy v případě zdravotní nezpůsobilosti člena posádky za letu a pro koordinaci činností v posádce, včetně přidělení pilotních úkolů, spolupráce v posádce a používání kontrolních listů povinných úkonů.

2.5.1.5.1.1 Žadatel musí prokázat schopnost provádět postupy a manévry popsané v ust. 2.5.1.5.1 se stupněm dovednosti, odpovídajícím oprávněním uděleným držiteli průkazu způsobilosti dopravního pilota letounu, a dále schopnost:

- a) řídit letoun v rozmezí jeho omezení,
- b) provádět všechny manévry plynule a přesně,
- c) projevit dobrý úsudek a smysl pro létání,
- d) uplatňovat letecké znalosti,
- e) ovládat letoun vždy takovým způsobem, že nikdy nevznikne vážná pochybnost o úspěšném výsledku prováděného postupu nebo manévru,
- f) chápat a uplatňovat koordinaci činností v posádce, a postupy pro případ ztráty zdravotní způsobilosti člena posádky, a
- g) účinně komunikovat s ostatními členy posádky.

2.5.1.6 Zdravotní způsobilost

2.5.1.6.1 Žadatel musí být držitelem platného lékařského posudku o zdravotní způsobilosti 1. třídy.

2.5.2 Oprávnění držitele průkazu způsobilosti a podmínky, které musí být splněny při výkonu těchto oprávnění

2.5.2.1 Za předpokladu splnění požadavků stanovených v ust. 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7, 1.2.9 a v 2.1, držitel průkazu způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce má právo:

- a) využívat všech oprávnění držitele průkazu způsobilosti soukromého pilota odpovídající

kategorii letounu, za předpokladu, že byly splněny požadavky v ust. 2.3.3,

- b) v provozu využívat oprávnění přístrojové kvalifikace ve vícečlenné posádce a
- c) vykonávat funkci druhého pilota na letounu, který musí být provozován s druhým pilotem.

2.5.2.2 Před výkonem těchto oprávnění přístrojové kvalifikace v provozu letounů s jedním pilotem, musí držitel tohoto průkazu způsobilosti prokázat schopnost vykonávat funkci velitele letadla v provozu letounů s jedním pilotem řízených výhradně podle přístrojů a splnit dovednostní požadavek stanovený v ust. 2.7.1.2 odpovídající kategorii letounu.

2.5.2.3 Před výkonem těchto oprávnění průkazu způsobilosti obchodního pilota v provozu letounů s jedním pilotem, musí držitel tohoto průkazu způsobilosti mít:

- a) nalétáno 70 hodin buď jako velitel letadla, nebo skládající se z nejméně 10 hodin nalétaných jako velitel letadla a z potřebné další letové doby, nalétané jako velitel letadla pod dozorem v letounech,
- b) nalétáno 20 hodin letové doby na přeletech jako velitel letadla, nebo složených z nejméně 10 hodin nalétaných jako velitel letadla a 10 hodin nalétaných jako velitel letadla pod dozorem, včetně jednoho letu o celkové délce nejméně 540 km, v jehož průběhu musí být provedena úplná přistání na dvou různých letištích a
- c) splněny požadavky u průkazu způsobilosti obchodního pilota uvedené v ust. 2.4.1.2, 2.4.1.3, 2.4.3.1.1, 2.4.3.1.1.1 b) až d) a 2.4.3.2 odpovídající kategorii letounu.

Poznámka 1: Jestliže ÚCL udělí oprávnění pro provoz s jedním pilotem držiteli MPL, může tak dokumentovat oprávnění v rámci potvrzení MPL nebo v rámci vydání CPL v kategorii letoun.

Poznámka 2: Určitá oprávnění průkazu způsobilosti jsou omezena ustanovením v ust. 2.1.10 u držitelů průkazu způsobilosti, když dosáhnou věku 65 let.

2.5.3 Zkušenosti

2.5.3.1 Žadatel musí mít nalétáno ve schváleném výcvikovém kurzu nejméně 240 hodin jako pilot řídící a pilot neřídící skutečného a simulovaného letu.

2.5.3.2 Letové zkušenosti ze skutečného letu musí zahrnovat alespoň požadavky na zkušenosti v 2.3.3.1, výcvik pro zvládnutí nezvyklých poloh, noční létání a létání výhradně podle přístrojů.

2.5.3.3 Navíc aby splnil ust. 2.5.3.2, žadatel musí získat v letounu s turbínovým pohonem certifikovaném pro provoz s minimální posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů nebo na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace schváleném pro tento účel ÚCL v souladu s Doplňkem 3, ust. 4,

zkušenosti nezbytné k dosažení pokročilé úrovně způsobilosti definované v Doplňku 3.

2.5.4 Letový výcvik

2.5.4.1 Žadatel musí mít ukončen schválený výcvikový kurz zahrnující požadavky na zkušenosti požadované v ust. 2.5.3.

2.5.4.2 Žadatel musí absolvovat letový výcvik na letounu s dvojitým řízením obsahující všechny celky kvalifikovanosti stanovených v Doplňku 3 pro požadovanou úroveň pro vydání průkazu způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce tak, aby zahrnovala požadované celky kvalifikovanosti pro pilota podle pravidel letu podle přístrojů.

2.6 Průkaz způsobilosti dopravního pilota

2.6.1 Všeobecné požadavky pro vydání průkazu způsobilosti odpovídající kategoriím letoun, vrtulník a letadlo s pohonem vzlaku

2.6.1.1 Věk

Žadatel nesmí být mladší 21 let.

2.6.1.2 Znalosti

2.6.1.2.1 Žadatel musí prokázat úroveň znalostí, odpovídající oprávněním uděleným držiteli průkazu způsobilosti dopravního pilota a příslušné kategorie letadla pro niž je průkaz způsobilosti určen, alespoň v těchto předmětech:

ČR:

Poznámka 1: Školní vzdělání - minimálně úplné středoškolské, doporučuje se vysokoškolské s leteckou specializací, nebo jiného technického zaměření.

Poznámka 2: Minimální teoretické znalosti jsou stanoveny zkušebními osnovami pro dopravní piloty letounů, které sestavil a vydal ÚCL v souladu s požadavky ICAO.

Letecké předpisy

a) pravidla a předpisy vztahující se na držitele průkazu způsobilosti dopravního pilota, pravidla létání, příslušné činnosti a postupy služeb řízení letového provozu,

Všeobecné znalosti letadel ve vztahu k letounu, vrtulníku a letadlu s pohonem vzlaku

b) všeobecné charakteristiky a omezení systémů elektrických a hydraulických, systémů přetlakování, a jiných letadlových systémů, dále znalost systémů řízení letadla, včetně automatického systému řízení a posílení stability,

c) principy činnosti, postupy při obsluze a provozní omezení motorů letadla, účinky atmosférických podmínek na výkon motoru, příslušné provozní informace z letové příručky nebo z jiných vhodných dokumentů,

d) provozní postupy a omezení příslušné kategorie letadla, účinky atmosférických podmínek na výkony

letadla, v souladu s důležitými provozními informacemi z letové příručky,

e) použití a ověřování provozuschopnosti vybavení a systémů příslušného letadla,

f) letové přístroje, kompas - chyby při zatáčení a zrychlení, gyroskopické přístroje - provozní omezení a účinky precese, činnosti a postupy v případě závad na různých letových přístrojích a elektronických zobrazovacích jednotkách,

g) postupy při údržbě draků, systémů a motorů příslušného letadla,

h) u vrtulníku a letadla s pohonem vzlaku zařízení pro přenos výkonu, kde je to použitelné,

Letové výkony a plánování

i) účinky nákladu a rozložení hmotnosti na pilotáž letadla, na letové vlastnosti a výkony, dále výpočty hmotnosti a vyvážení,

j) používání a praktická aplikace vzletových, přistávacích a jiných výkonových údajů, včetně postupů pro řízení letu od ukončení stoupání po vzletu do zahájení sestupu na přistání,

k) předletové plánování a plánování v průběhu letu, příprava a podání letového plánu službám řízení letového provozu, příslušné postupy služeb řízení letového provozu, postupy pro nastavení výškoměru,

l) v případě vzducholodě, vrtulníku a letadla s pohonem vzlaku, účinky vnějšího nákladu při pilotáži,

Výkonnost člověka

m) lidská výkonnost včetně zásad pro zvládání hrozeb a chyb,

Poznámka: Pokyny pro sestavení výcvikových programů k problematice lidské výkonnosti včetně zvládání hrozeb a chyb je možné najít v ICAO Doc 9683 - "Human Factors Training Manual".

Meteorologie

n) interpretace a využití leteckých meteorologických zpráv, map a předpovědí, kódy a zkratky, použití a postupy pro získání meteorologických informací - před letem a za letu, měření výšek,

o) letecká meteorologie, klimatologie příslušných oblastí z hlediska prvků, které mají vliv na létání, pohyb tlakových systémů, struktura front, a vznik a charakteristiky význačných povětrnostních jevů, které ovlivňují podmínky vzletu, letu po trati a přistání,

p) příčiny, rozpoznání a účinky námrazy na motorech a draku letadla, postupy pro průlety frontálními zónami, vyhnout se nebezpečnému počasí,

q) v případě letounu a letadla s pohonem vzlaku praktická meteorologie velkých výšek, včetně interpretace a použití zpráv o počasí, map a předpovědí, jetstreamy,

Navigace

- r) letecká navigace, včetně používání leteckých map, radionavigačních prostředků a systémů prostorové navigace, specifické navigační požadavky pro dálkové lety,
- s) použití, omezení a provozuschopnost avioniky a přístrojů nezbytných pro řízení a navigační vedení letadla,
- t) způsob použití, přesnost a spolehlivost navigačních systémů používaných při odletu, při letu po trati, při přiblížení a přistání, identifikace radionavigačních prostředků,
- u) principy a charakteristiky navigačních systémů na vnějších prostředcích nezávislých a navigačních systémů na vnějších prostředcích závislých, obsluha palubního vybavení,

Provozní postupy

- v) aplikace zvládnutí hrozeb a chyb k provoznímu výkonu,

Poznámka: Informace týkající se zvládnutí hrozeb a chyb jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

- w) interpretace a používání letecké dokumentace jako jsou AIP, NOTAM, letecké kódy a zkratky,
- x) preventivní a nouzové postupy, úkony spojené se zajištěním bezpečnosti letu podle IFR,
- y) provozní postupy pro dopravu nákladu a nebezpečného zboží,
- z) požadavky a činnosti související s předáváním bezpečnostních informací cestujícím, včetně opatření, která musí být dodržena při nástupu do a výstupu z letadla,
- aa) v případě vrtulníku a je-li to použitelné, v případě letadla s pohonem vzlaku prosedání s výkonem, pozemní rezonance, přetažení na ustupujícím listu rotoru, dynamické překlopení a jiná provozní rizika, bezpečnostní postupy spojené s letem podle VMC,

Základy letu

- bb) základy letu,

Radiotelefonie

- cc) spojovací postupy a frazeologie, postup v případě ztráty spojení.

2.6.1.2.2 Navíc k výše uvedeným předmětům, žadatel o průkaz způsobilosti dopravního pilota k dané kategorii letounu nebo letadla s pohonem vzlaku musí splňovat požadavky na znalosti pro přístrojovou kvalifikaci v ust. 2.7.1.1.

2.6.1.3 *Dovednost*

2.6.1.3.1 Žadatel musí prokázat schopnost provádět jako velitel letadla odpovídající kategorie,

který musí být provozován s druhým pilotem, následující postupy a manévry:

- a) předletové postupy, včetně přípravy letového plánu provozovatele, a vyplnění a podání letového plánu služeb řízení letového provozu,
- b) normální letové postupy a manévry v průběhu všech fází letu,
- c) abnormální a nouzové postupy a manévry související se závadami a nesprávnou funkcí částí letounu, jako jsou motor, systémy a drak,
- d) postupy v případě zdravotní nezpůsobilosti člena posádky za letu a pro koordinaci činností v posádce, včetně přidělení pilotních úkolů, spolupráce v posádce a používání kontrolních listů povinných úkonů a
- e) v případě letounu a letadla s pohonem vzlaku, postupy a manévry při letu podle přístrojů popsané v ust. 2.7.1.2.1 a) až d), včetně simulovaného vysazení motoru.

2.6.1.3.1.1 V případě letounu, žadatel musí prokázat schopnost provádět postupy a manévry popsané v ust. 2.6.1.3.1, jako velitel vícemotorového letounu.

2.6.1.3.1.2 Žadatel musí prokázat schopnost provádět postupy a manévry popsané v ust. 2.6.1.3 se stupněm dovednosti, odpovídajícím oprávněním uděleným držiteli průkazu způsobilosti dopravního pilota, a dále schopnost:

- a) rozpoznání a zvládnutí hrozeb a chyb,

Poznámka: Informace týkající se zvládnutí hrozeb a chyb jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

- b) vždy plynulé a přesné ruční řízení letadla v rozmezí jeho omezení, aby byl zajištěn úspěšný výsledek prováděného postupu nebo manévru,
- c) ovládat letoun v režimu automatizace odpovídající fázi letu a vědomé ovládání aktivního režimu automatizace,
- d) předvedl, přesným způsobem, normální, abnormální a nouzové postupy ve všech fázích letu a
- e) projevit dobrý úsudek a smysl pro létání, zahrnující strukturovanou tvorbu rozhodnutí a zachování si uvědomování situace a
- f) účinně komunikovat s ostatními členy posádky a prokázat schopnost účinně provádět postupy v případě zdravotní nezpůsobilosti člena posádky za letu, koordinovat činnosti v posádce, včetně přidělení pilotních úkolů, spolupráce v posádce, dodržení standardních provozních postupů (SOPs) a používání kontrolních listů povinných úkonů.

2.6.1.4 *Zdravotní způsobilost*

Žadatel musí být držitelem platného lékařského posudku o zdravotní způsobilosti 1. třídy.

2.6.2 Oprávnění držitele průkazu způsobilosti a podmínky, které musí být splněny při výkonu těchto oprávnění

2.6.2.1 Za předpokladu splnění požadavků stanovených v ust. 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7, 1.2.9 a v 2.1, držitel průkazu způsobilosti dopravního pilota má právo:

- a) využívat všech oprávnění držitele průkazu způsobilosti soukromého a obchodního pilota letadla příslušné kategorie letadla a v případě průkazu způsobilosti pro kategorie letoun a letadlo s pohonem vztlaku, přístrojové kvalifikace a
- b) vykonávat funkci velitele letadla v obchodní letecké dopravě v letadle příslušné kategorie a certifikovaném pro provoz s více než jedním pilotem.

2.6.2.2 Když držitel průkazu způsobilosti dopravního pilota v kategorii letoun vlastní pouze dřívější MPL, práva vyplývající z daného průkazu způsobilosti musí být omezena na provoz vícečlenné posádky, pokud držitel nespĺňuje požadavky uvedené v ustanoveních ust. 2.5.2.1 a), 2.5.2.2 a 2.5.2.3 podle toho, co se držitele týká. Každé omezení práv musí být zaneseno do průkazu způsobilosti.

Poznámka - Určitá oprávnění průkazu způsobilosti jsou omezena ustanovením v ust. 2.1.10 u držitelů průkazu způsobilosti, když dosáhnou věku 60 a 65 let.

2.6.3 Specifické požadavky pro vydání kvalifikace pro kategorii letoun

2.6.3.1 *Zkušenosti*

2.6.3.1.1 Žadatel musí mít nalétáno jako pilot letounů nejméně 1500 hodin doby letu. ÚCL rozhodne, zda zkušenosti, získané ve funkci pilota ve výcviku na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, jsou přijatelné jako část celkové doby letu 1500 hodin. Započítání takových zkušeností však musí být omezeno na maximálně 100 hodin, z nichž nesmí být více než 25 hodin získaných na trenažéru letových postupů nebo na základním trenažéru pro lety podle přístrojů.

2.6.3.1.1.1 Žadatel musí mít nalétáno na letounech nejméně:

- a) 500 hodin jako velitel letadla pod dozorem nebo 250 hodin buď jako velitel letadla, nebo složených z nejméně 70 hodin nalétaných jako velitel a z potřebné další doby letu, nalétané jako velitel letadla pod dozorem,
- b) 200 hodin doby letu na přeletech, z nichž nejméně 100 hodin musí nalétat jako velitel letadla nebo jako velitel letadla pod dozorem,
- c) 75 hodin přístrojové doby, z čehož nesmí být více než 30 hodin pozemní přístrojové doby,
- d) 100 hodin doby letu v noci jako velitel letadla nebo druhý pilot.

ČR:

e) 500 hodin doby letu jako pilot letounů certifikovaných pro provoz se dvěma piloty v civilní letecké dopravě.

2.6.3.1.2 Jestliže má žadatel nalétané hodiny jako pilot letadel jiných kategorií, ÚCL rozhodne, zda takové zkušenosti jsou přijatelné a, je-li tomu tak, stanoví rozsah, v jakém mohou být v důsledku toho sníženy požadavky na dobu letu, uvedené v 2.6.3.1.

2.6.3.2 *Letový výcvik*

Žadatel musí absolvovat letový výcvik na letounu s dvojitým řízením, požadovaný v ust. 2.4.3.2 pro vydání průkazu způsobilosti obchodního pilota a v ust. 2.7.4 pro vydání přístrojové kvalifikace nebo v ust. 2.5.4 pro vydání průkazu způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce.

2.6.4 Specifické požadavky pro vydání kvalifikace pro kategorii vrtulník

2.6.4.1 *Zkušenosti*

2.6.4.1.1 Žadatel musí mít nalétáno nejméně 1 000 hodin doby letu jako pilot vrtulníků. ÚCL rozhodne, zda zkušenosti, získané ve funkci pilota ve výcviku na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, jsou přijatelné jako část celkové doby letu 1 000 hodin. Započítání takových zkušeností však musí být omezeno na maximálně 100 hodin, z nichž nesmí být více než 25 hodin získaných na trenažéru letových postupů nebo na základním trenažéru pro lety podle přístrojů.

2.6.4.1.1.1 Žadatel musí mít nalétáno na vrtulnících nejméně:

- a) 250 hodin buď jako velitel letadla, nebo složených z nejméně 70 hodin nalétaných jako velitel a z potřebné další doby letu, nalétané jako velitel letadla pod dozorem,
- b) 200 hodin doby letu na přeletech, z nichž nejméně 100 hodin musí nalétat jako velitel nebo jako velitel letadla pod dozorem,
- c) 30 hodin přístrojové doby, z níž nesmí být více než 10 hodin pozemní přístrojové doby, a
- d) 50 hodin doby letu v noci jako velitel nebo druhý pilot vrtulníku.

2.6.4.1.2 Jestliže má žadatel nalétané hodiny jako pilot letadel jiných kategorií, ÚCL rozhodne, zda takové zkušenosti jsou přijatelné, a je-li tomu tak, stanoví rozsah, v jakém mohou být v důsledku toho sníženy požadavky na dobu letu, uvedené v ust. 2.6.4.1.1.

2.6.4.2 *Letový výcvik*

Žadatel musí absolvovat letový výcvik požadovaný pro vydání průkazu způsobilosti obchodního pilota (2.4.4.2).

Poznámka: Přístrojové zkušenosti uvedené v ust. 2.6.4.1.1.1 c) a noční doba letu uvedené v ust. 2.6.4.1.1.1 d) neopravňují držitele průkazu

způsobilosti dopravního pilota vrtulníku k letům podle IFR.

2.6.5 Specifické požadavky pro vydání kvalifikace pro kategorii letadlo s pohonem vzlaku

2.6.5.1 Zkušenosti

2.6.5.1.1 Žadatel by měl mít nalétáno nejméně 1 500 hodin doby letu jako pilot letadla s pohonem vzlaku. ÚCL by měl rozhodnout, zda zkušenosti, získané ve funkci pilota ve výcviku na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, jsou přijatelné jako část celkové doby letu 1 500 hodin.

2.6.5.1.2 Žadatel by měl mít nalétáno na letadle s pohonem vzlaku nejméně:

- a) 250 hodin buď jako velitel letadla, nebo složených z nejméně 70 hodin nalétaných jako velitel a z potřebné další doby letu, nalétané jako velitel letadla pod dozorem,
- b) 100 hodin doby letu na přeletech, z nichž nejméně 50 hodin musí nalétat jako velitel nebo jako velitel letadla pod dozorem,
- c) 70 hodin přístrojové doby, z níž nesmí být více než 30 hodin pozemní přístrojové doby, a
- d) 25 hodin doby letu v noci jako velitel nebo druhý pilot vrtulníku.

2.6.5.1.3 Jestliže má žadatel nalétané hodiny jako pilot letadel jiných kategorií, ÚCL by měl rozhodnout, zda takové zkušenosti jsou přijatelné, a je-li tomu tak, stanoví rozsah, v jakém by měly být v důsledku toho sníženy požadavky na dobu letu, uvedené v ust. 2.6.5.1.1.

2.6.5.2 Letový výcvik

2.6.5.2.1 Žadatel by měl absolvovat letový výcvik na letounu s dvojitým řízením, požadovaný v ust. 2.4.5.2 pro vydání průkazu způsobilosti obchodního pilota a ust. 2.7.4 pro vydání přístrojové kvalifikace.

2.7 Přístrojová kvalifikace

2.7.1 Požadavky pro přiznání přístrojové kvalifikace pro kategorie letoun, vrtulník, letadlo s pohonem vzlaku a vzducholoď

2.7.1.1 Znalosti

Žadatel musí prokázat úroveň znalostí, odpovídající oprávněním uděleným držiteli přístrojové kvalifikace pilota, alespoň v těchto předmětech:

ČR:

Poznámka: Minimální teoretické znalosti jsou stanoveny zkušebními osnovami pro udělení přístrojové kvalifikace, které sestavil a vydal ÚCL v souladu s požadavky ICAO.

Letecké předpisy

- a) pravidla a předpisy vztahující se na lety podle IFR, příslušné činnosti a postupy služeb řízení letového provozu,

Všeobecné znalosti letadel pro požadovanou kategorii letadla

- b) použití, omezení a provozuschopnost avioniky, elektronických zařízení a přístrojů nezbytných pro řízení a navigační vedení letadla při letu podle IFR a za přístrojových meteorologických podmínek, použití a omezení systémů automatického řízení letounu,
- c) kompasů - chyby při zatáčení a zrychlení, gyroskopické přístroje - jejich provozní omezení a účinky precese, činnosti a postupy v případě závad na různých letových přístrojích,

Letové výkony a plánování pro požadovanou kategorii letadla

- d) předletová příprava a kontroly příslušné k letu podle IFR,
- e) příprava letového plánu provozovatele, dále příprava a podání letových plánů pro let podle IFR službám řízení letového provozu, postupy pro nastavení výškoměru,

Výkonnost člověka pro požadovanou kategorii letadla

- f) lidská výkonnost ve vztahu k řízení letu letadla podle přístrojů, včetně zásad pro zvládání hrozeb a chyb,

Poznámka: Pokyny pro sestavení výcvikových programů k problematice lidské výkonnosti, včetně zvládání hrozeb a chyb, je možné najít v ICAO Doc 9683 - "Human Factors Training Manual".

Meteorologie pro požadovanou kategorii letadla

- g) aplikace letecké meteorologie, interpretace a využití zpráv, map a předpovědí, kódy a zkratky, používání a postupy pro získání meteorologických informací, měření výšek,
- h) příčiny, rozpoznání a účinky námrazy na motorech a draku letounu, postupy pro průlety frontálními zónami, vyhnutí se nebezpečnému počasí,
- i) v případě vrtulníku a letadla s pohonem vzlaku, účinky námrazy na rotoru,

Navigace pro požadovanou kategorii letadla

- j) praktická letecká navigace s využitím radionavigačních prostředků,
- k) způsob použití, přesnost a spolehlivost navigačních systémů používaných při odletu, při letu po trati, při přiblížení a přistání, identifikace radionavigačních prostředků,

Provozní postupy pro požadovanou kategorii letadla

- l) aplikace zvládání hrozeb a chyb k provozním postupům
- m) interpretace a použití letecké dokumentace jako jsou AIP, NOTAM, letecké kódy a zkratky, a mapy přístrojových postupů pro odlety, lety po trati, sestupy a přiblížení,

- n) preventivní a nouzové postupy, úkony spojené se zajištěním bezpečnosti letu podle IFR, kriteria přeletu překážek,

Poznámka: Informace pro piloty a letový personál o parametrech letového postupu a provozních postupech jsou obsaženy v PANS-OPS, Svazek 1 – Letové postupy [Flight Procedures] (Doc 8168). Postupy použité v určitých státech mohou být rozdílné od PANS-OPS, a znalost těchto rozdílů je důležitá z bezpečnostních důvodů.

Radiotelefonie

- o) spojovací postupy a frazeologie, uplatňované při letech podle IFR, postup v případě ztráty spojení.

2.7.1.2 Dovednost

2.7.1.2.1 Žadatel musí prokázat v letadle kategorie, pro kterou je přístrojová kvalifikace žádána, schopnost provádět postupy a manévry popsané v ust. 2.7.4.1 se stupněm dovednosti odpovídajícím oprávněním uděleným držiteli přístrojové kvalifikace, a dále schopnost:

- a) rozpoznání a zvládnutí hrozeb a chyb,

Poznámka: Požadovaný materiál týkající se zvládnutí hrozeb a chyb je uveden v PANS/TRG, Hlava 3, Dodatek D a v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

- b) řídit letadlo žádané kategorie v rozmezí jeho omezení,
 c) provádět všechny manévry plynule a přesně,
 d) projevit dobrý úsudek a smysl pro létání,
 e) uplatňovat letecké znalosti, a
 f) ovládat letadlo vždy takovým způsobem, aby byl zajištěn úspěšný výsledek prováděného postupu nebo manévru.

2.7.1.2.1.1 Jestliže mají být oprávnění vyplývající z přístrojové kvalifikace využívána na vícemotorovém letadle odpovídající kategorie, žadatel musí prokázat schopnost řídit takové letadlo výhradně podle přístrojů při vysazení jednoho motoru, nebo při simulovaném vysazení jednoho motoru.

Poznámka: Je třeba věnovat pozornost ust. 2.1.6, který se týká použití zařízení pro výcvik pomocí letové simulace k prokázání dovednosti.

2.7.1.3 Zdravotní způsobilost

2.7.1.3.1 Žadatelé, kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti soukromého pilota letounu, musí prokázat takovou ostrost sluchu, jaká je požadována pro vydání potvrzení o zdravotní způsobilosti 1. třídy.

2.7.1.3.2 Smluvní státy by měly zvážit možnost požadovat od držitelů průkazu způsobilosti soukromého pilota, aby splňovali fyzické, mentální a zrakové požadavky pro vydání lékařského posudku o zdravotní způsobilosti 1. třídy.

2.7.2 Oprávnění držitele přístrojové kvalifikace a podmínky, které musí být splněny při výkonu těchto oprávnění

2.7.2.1 Za předpokladu splnění požadavků stanovených v ust. 1.2.5, 1.2.6 a 2.1, držitel přístrojové kvalifikace s konkrétní kategorií letadla je oprávněn řídit tuto kategorii letadla podle IFR.

2.7.2.2 Před využíváním těchto oprávnění na vícemotorovém letadle musí držitel přístrojové kvalifikace splnit požadavky uvedené v ust. 2.7.1.2.1.1.

Poznámka: Piloti mohou využívat oprávnění spojené kategorie přístrojové kvalifikace ve více než jedné kategorii letadla, pokud splnili požadavky v každé kategorii.

2.7.3 Zkušenosti

2.7.3.1 Žadatel musí být držitelem průkazu způsobilosti pilota pro požadovanou kategorii letadla.

2.7.3.2 Žadatel musí mít nalétáno nejméně:

- a) 50 hodin doby letu na přeletech jako velitel letadla takové kategorie, jaká je přijatelná pro ÚCL, z čehož nejméně 10 hodin musí být na požadované kategorii letadla, a
 b) 40 hodin přístrojové doby na letadle, z čehož ne více než 20 hodin, nebo v případě, že je používán letový simulátor, ne více než 30 hodin, může být pozemní přístrojová doba. Tato pozemní doba musí být absolvována pod dozorem pověřeného instruktora.

2.7.4 Letový výcvik

2.7.4.1 Žadatel musí získat nejméně 10 hodin přístrojové doby letu, požadované v 2.7.3.2 b), při přístrojovém letovém výcviku na požadované kategorii letadla s dvojitým řízením pod dozorem pověřeného letového instruktora. Instruktor musí zajistit, že žadatel bude mít provozní zkušenosti na úrovni, požadované u držitele přístrojové kvalifikace, přinejmenším v následujících oblastech:

- a) předletové postupy, včetně použití letové příručky, nebo jiné ekvivalentní dokumentace, a příslušných dokumentů služeb řízení letového provozu, při přípravě letového plánu IFR,
 b) předletová prohlídka, používání kontrolních listů povinných úkonů, проверки zařízení při pojiždění a před vzletem,
 c) postupy a manévry pro IFR lety za normálních, abnormálních a nouzových podmínek, zahrnující přinejmenším toto:
- přechod na let podle přístrojů při vzletu,
 - standardní přístrojové odlety a přiletý,
 - traťové IFR postupy,
 - postupy pro vyčkávání,
 - přístrojová přiblížení na stanovená minima,
 - postupy pro nezdařené přiblížení,

- přistání z přístrojových přiblížení,

d) manévry za letu a důležité charakteristiky letu.

2.7.4.2 Jestliže oprávnění vyplývající z přístrojové kvalifikace mají být využívána na vícemotorových letounech, uchazeč musí absolvovat přístrojový letový výcvik na takových letounech s dvojitým řízením pod dozorem pověřeného letového instruktora. Instruktor musí zajistit, že žadatel bude mít provozní zkušenosti s letounem řízeným výhradně podle přístrojů při vysazení jednoho motoru nebo při simulovaném vysazení motoru.

2.8 Kvalifikace letového instruktora pro letouny, vzducholodě, vrtulníky a letadla s pohonem vztlaku

2.8.1 Požadavky pro přiznání kvalifikace instruktora

2.8.1.1 Znalosti

Žadatel musí splňovat požadavky na znalosti pro vydání průkazu způsobilosti obchodního pilota, podle příslušnosti ke kategorii letadla uvedené v průkazu způsobilosti. Navíc musí žadatel prokázat úroveň znalostí, odpovídající oprávněním uděleným držiteli kvalifikace letového instruktora, přinejmenším v těchto oblastech:

- a) způsoby vyučování,
- b) posouzení výkonnosti žáka v těch předmětech, v nichž se provádí pozemní výcvik,
- c) učební metody,
- d) základní prvky efektivního vyučování,
- e) hodnocení a přezkušování žáka, metodika výcviku,
- f) příprava programů výcviku,
- g) plánování výuky,
- h) metody výcviku v učebně,
- i) používání výcvikových pomůcek, včetně zařízení pro výcvik letové simulace, podle toho, co padá v úvahu pro příslušnou situaci,
- j) rozbor a oprava chyb žáka,
- k) lidská výkonnost z hlediska letového výcviku včetně zásad pro zvládání hrozeb a chyb,

Poznámka: Pokyny pro sestavení výcvikových programů k problematice lidské výkonnosti, včetně zvládání hrozeb a chyb, je možné najít v ICAO Doc 9683 - "Human Factors Training Manual".

- l) rizika související se simulováním závad systémů a nesprávných činností zařízení letadla.

ČR:

Poznámka: U aeroklubu může být splnění těchto požadavků nahrazeno úspěšným absolvováním schváleného výcviku. V takovém případě uděluje orgán pro vydávání průkazů způsobilosti kvalifikaci letového instruktora s omezením do úrovně soukromého pilota.

2.8.1.2 Dovednost

Žadatel musí prokázat v kategorii a třídě letadel, pro kterou mu má být uděleno oprávnění letového instruktora, schopnost provádět výcvik v těch oblastech, v nichž má být letový výcvik poskytován, včetně předletového, poletového a pozemního výcviku, podle toho, co padá v úvahu pro příslušnou situaci.

2.8.1.3 Zkušenosti

Žadatel musí splňovat požadavky na zkušenosti platné pro vydání průkazu způsobilosti obchodního pilota, jak jsou stanoveny v ust. 2.4.3.1, 2.4.4.1, 2.4.5.1 a 2.4.6.1 pro každou kategorii letadla, podle příslušného druhu letadla.

ČR:

Poznámka: U aeroklubu může být žadatel o kvalifikaci letového instruktora držitelem průkazu soukromého pilota za předpokladu, že má tyto praktické zkušenosti:

a) pro kvalifikaci instruktora na letounech:

- celkově nalétáno nejméně 200 hodin doby letu na letounech, z toho
 - 100 hodin jako velitel letadla,
 - 25 hodin jako velitel letadla při traťových letech,
 - 5 hodin podle přístrojů v zakryté kabině,
 - 5 hodin doby letu v noci jako velitel letadla, má-li být oprávnění využíváno i v noci,
 - 5 hodin akrobatických letů jako velitel letadla, má-li být oprávnění využíváno i pro akrobacii.

b) pro kvalifikaci instruktora na vrtulnicích:

- celkově nalétáno nejméně 150 hodin doby letu na vrtulnicích, z toho
 - 35 hodin jako velitel letadla,
 - 15 hodin jako velitel letadla při traťových letech,
 - 5 hodin podle přístrojů v zakryté kabině,
 - 5 hodin doby letu v noci jako velitel letadla, má-li být oprávnění využíváno i v noci.

2.8.1.4 Letový výcvik

Žadatel musí pod dozorem letového instruktora, kterého pro tento účel schválil ÚCL:

- a) absolvovat výuku o metodikách letového výcviku, která bude zahrnovat praktické předvedení, činnosti žáka, rozpoznání a opravy běžných chyb žáka, a
- b) prakticky provádět techniku výcviku těch letových manévru a postupů, jejichž letový výcvik má po získání kvalifikace provádět.

ČR:

Poznámka: Předpokládá se, že u vícemístného letadla s dvojím řízením, certifikovaného pro provoz s jedním pilotem, je zahrnuta i praxe řízení letadla z místa instruktora.

2.8.2 Oprávnění držitele kvalifikace a podmínky, které musí být splněny při výkonu těchto oprávnění

2.8.2.1 Za předpokladu splnění požadavků stanovených v ust. 1.2.5 a 2.1, držitel kvalifikace letového instruktora je oprávněn:

- a) vykonávat dozor nad samostatnými lety pilotních žáků, a
- b) provádět letový výcvik pro vydání průkazu způsobilosti soukromého a obchodního pilota, přístrojové kvalifikace a kvalifikace letového instruktora, a to za předpokladu, že letový instruktor:
 - 1) je přinejmenším držitelem průkazu způsobilosti a kvalifikace, pro něž je výcvik poskytován, v příslušné kategorii letadel,
 - 2) je držitelem průkazu způsobilosti a kvalifikací, jež jsou nezbytné, aby mohl vykonávat funkci velitele letadla, na němž provádí výcvik,

ČR:

Doplnění písmena 2): Při výcviku na letadlech s dvojím řízením musí mít praxi v řízení daného letadla z místa instruktora.

- 3) má udělená oprávnění letového instruktora zapsaná v průkazu způsobilosti.

ČR:

Poznámka 1: Držitel průkazu způsobilosti soukromého pilota s udělenou kvalifikací letového instruktora, s omezením do úrovně soukromého pilota, může provádět výcvik pouze do úrovně, do které byl sám vycvičen. Výcvik prvků, které jsou požadovány pro vyšší průkaz způsobilosti nebo vyšší kvalifikace, musí provádět letový instruktor příslušně kvalifikovaný.

Poznámka 2: Jiné lety, než je výcvik žáků pro získání průkazů způsobilosti a kvalifikací (typová přeškolení, kontrolní lety po přestávce v létání, traťové lety), může provádět letový instruktor s nižším průkazem způsobilosti, než má pilot ve výcviku, jen za předpokladu, že splňuje požadavky uvedené v ust. 2.8.2 b), ust. 2 a 3, a za podmínky, že nebude provádět manévry a postupy, jejichž dovednost je vyžadována vyšším průkazem způsobilosti nebo jinou kvalifikací.

2.8.2.2 Žadatel, aby prováděl výcviky k průkazu způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce, musí také splnit všechny kvalifikační požadavky instruktora.

Poznámka: Specifické ustanovení pro letového instruktora provádějící výcviky k průkazu způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce jsou v PANS-TRG, Hlava 4.

2.9 Průkaz způsobilosti pilota kluzáků

2.9.1 Požadavky pro vydání průkazu způsobilosti

2.9.1.1 Věk

Žadatel nesmí být mladší 16 let.

2.9.1.2 Znalosti

Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající oprávněním, uděleným držiteli průkazu způsobilosti pilota kluzáků, alespoň v těchto předmětech:

ČR:

Poznámka 1: Školní vzdělání - nejméně úplné základní vzdělání.

Poznámka 2: Minimální teoretické znalosti jsou stanoveny zkušebními osnovami pro piloty kluzáků, které sestavil a vydal ÚCL v souladu s požadavky ICAO.

Letecké předpisy

- a) pravidla a předpisy vztahující se na držitele průkazu způsobilosti pilota kluzáků, pravidla létání, příslušné činnosti a postupy služeb řízení letového provozu,

Všeobecné znalosti letadel

- b) principy obsluhy systémů a přístrojů kluzáku,
- c) provozní omezení kluzáků, příslušné provozní informace z letové příručky nebo z jiných vhodných dokumentů,

Letové výkony a plánování

- d) účinky nákladu a rozložení hmotnosti na letové vlastnosti, význam hmotnosti a vyvážení,
- e) používání a praktická aplikace vzletových, přistávacích a jiných výkonových údajů,
- f) předletové plánování a plánování v průběhu letu, odpovídající letům podle VFR, příslušné postupy služeb řízení letového provozu, postupy pro nastavení výškoměru, létání v oblastech s vysokou hustotou provozu,

Výkonnost člověka

- g) lidská výkonnost z hlediska pilota kluzáku včetně zásad pro zvládání hrozeb a chyb,

Poznámka: Pokyny pro sestavení výcvikových programů k problematice lidské výkonnosti, včetně zvládání hrozeb a chyb, je možné najít v ICAO Doc 9683 - "Human Factors Training Manual".

Meteorologie

- h) aplikace základní letecké meteorologie, používání a postupy pro získání meteorologických informací, měření výšek,

Navigace

- i) praktické stránky letecké navigace a technika navigace výpočtem, používání leteckých map,

Provozní postupy

- j) používání letecké dokumentace jako jsou AIP, NOTAM, letecké kódy a zkratky,
- k) různé způsoby vzletu a s tím spojené postupy,
- l) příslušné preventivní a nouzové postupy, včetně postupů pro vyhnutí se nebezpečnému počasí, turbulenci v úplavu a jiným provozním rizikům,

Základy letu

- m) základy letu ve vztahu ke kluzákům.

2.9.1.2.1 Žadatel by měl prokázat úroveň znalostí odpovídající oprávněním, uděleným držiteli průkazu způsobilosti pilota kluzáků, pokud jde o spojovací postupy a frazeologii, jak je to potřeba při letech podle VFR, a také pokud jde o postup v případě ztráty spojení.

2.9.1.3 *Zkušenosti*

2.9.1.3.1 Žadatel musí mít nalétáno nejméně 6 hodin doby letu jako pilot kluzáků, včetně 2 hodin samostatné doby letu, během které provedl nejméně 20 vzletů a přistání.

2.9.1.3.1.1 Jestliže žadatel má nalétanou dobu letu jako pilot letounů, orgán vydávající průkaz způsobilosti rozhodne, zda takové zkušenosti jsou přijatelné, a je-li tomu tak, v jakém rozsahu mohou být sníženy požadavky na dobu letu, uvedené v 2.9.1.3.1.

ČR:

Poznámka: Současně s tím orgán vydávající průkazy způsobilosti stanoví možnost úlev z celkové požadované doby letu v základním výcviku za předpokladu, že bude praktický výcvik ukončen do pěti měsíců od jeho zahájení.

2.9.1.3.2 Žadatel musí získat, pod odpovídajícím dozorem, provozní zkušenosti na kluzácích přinejmenším v těchto oblastech:

- a) předletové činnosti, včetně sestavení kluzáku a jeho prohlídky,
- b) technika a postupy pro používaný způsob vzletu, včetně příslušných omezení vzdušné rychlosti, nouzových postupů a používaných signálů,
- c) provoz na okruhu, prevence a postupy pro zabránění srážkám,
- d) řízení kluzáku s použitím vnější vizuální orientace,
- e) let po celé letové obálce,
- f) rozpoznání a vybrání kluzáku z počínajícího a plného přetažení, a ze strmých sestupných letů po spirále,

- g) vzlety, přiblížení a přistání za normálního a za bočního větru,
- h) přelety s využitím vizuální orientace a navigace výpočtem,
- i) nouzové postupy.

2.9.1.4 *Dovednost*

Žadatel musí prokázat schopnost provádět jako velitel kluzáku postupy a manévry popsané v 2.9.1.3.2 se stupněm dovednosti, odpovídajícím oprávněním uděleným držiteli průkazu způsobilosti pilota kluzáku, a dále schopnost:

- a) rozpoznání a zvládání hrozeb a chyb,

Poznámka: Informace týkající se zvládání hrozeb a chyb jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

- b) řídit kluzák v mezích jeho omezení,
- c) provádět všechny manévry plynule a přesně,
- d) projevit dobrý úsudek a smysl pro létání,
- e) uplatňovat letecké znalosti, a
- f) ovládat kluzák vždy takovým způsobem, že nikdy nevznikne vážná pochybnost o úspěšném výsledku prováděného postupu nebo manévru.

2.9.1.5 *Zdravotní způsobilost*

Žadatel musí být držitelem lékařského posudku o zdravotní způsobilosti 2. třídy.

2.9.2 Oprávnění držitele průkazu způsobilosti a podmínky, které musí být splněny při výkonu těchto oprávnění

2.9.2.1 Za předpokladu splnění požadavků stanovených v ust. 1.2.5, 1.2.6 a 2.1, držitel průkazu způsobilosti pilota kluzáků je oprávněn vykonávat funkci velitele na jakémkoliv kluzáku, pokud má provozní zkušenosti s používaným způsobem vzletu.

2.9.2.2 Jestliže mají být přepravováni cestující, držitel průkazu způsobilosti by měl mít nalétáno nejméně 10 hodin doby letu jako pilot kluzáků.

ČR:

2.9.2.2 Má-li být oprávnění využíváno ve funkci velitele kluzáku pro lety s dalšími osobami na palubě, držitel průkazu způsobilosti pilota kluzáků musí mít nalétáno nejméně 25 hodin samostatné doby letu na kluzáku a 5 hodin samostatné doby letu na použitém typu kluzáku.

2.9.2.2.1 Má-li být oprávnění využíváno ve funkci velitele kluzáku při vykonávání leteckých prací, musí držitel průkazu způsobilosti pilota kluzáků být starší 18 let, musí mít nalétáno nejméně 100 hodin celkové letové doby na kluzáku, z toho nejméně 5 hodin samostatné doby letu na použitém typu kluzáku a v případě letu s jakoukoli další osobou na palubě musí mít ještě

za posledních 90 dní provedeny nejméně 3 vzlety a 3 přistání ve funkci velitele kluzáku.

2.9.2.3 Má-li být oprávnění udělené průkazem způsobilosti využíváno při akrobacii, musí žadatel absolvovat schválený výcvik v akrobacii na kluzáku s dvojitým řízením.

2.9.2.4 Držitel průkazu způsobilosti pilota dané kategorie je oprávněn provádět předletové, meziletové a poletové prohlídky jednopilotních letadel, jestliže pro daný typ získal typové oprávnění zaznamenané v zápisníku letů a byl-li pro tuto činnost vyškolen. U vícepilotních letadel může být tento způsob aplikován za předpokladu, že je to uvedeno ve schváleném systému údržby.

2.10 Průkaz způsobilosti pilota volných balonů

Poznámka: Ustanovení týkající se průkazu způsobilosti pilota volných balonů platí pro volné balony používající horký vzduch nebo plyn.

ČR:

Doplnění: Platí i pro balony říditelné (vzducholodě).

2.10.1 Požadavky pro vydání průkazu způsobilosti

2.10.1.1 Věk

Žadatel nesmí být mladší 16 let.

2.10.1.2 Znalosti

Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající oprávněním, uděleným držiteli průkazu způsobilosti pilota volných balonů, alespoň v těchto předmětech:

ČR:

Poznámka 1: Školní vzdělání - nejméně úplné základní vzdělání.

Poznámka 2: Minimální teoretické znalosti jsou stanoveny zkušebními osnovami pro piloty volných balonů, které sestavil a vydal ÚCL v souladu s požadavky ICAO.

Letecké předpisy

a) pravidla a předpisy vztahující se na držitele průkazu způsobilosti pilota volných balonů, pravidla létání, příslušné činnosti a postupy služeb řízení letového provozu,

Všeobecné znalosti letadel

b) principy obsluhy systémů a přístrojů volných balonů,
c) provozní omezení volných balonů, příslušné provozní informace z letové příručky nebo z jiných vhodných dokumentů,
d) fyzikální vlastnosti a praktická aplikace plynů v používaných volných balonech,

Letové výkony a plánování

e) účinky nákladu na letové vlastnosti, výpočty hmotnosti,
f) používání a praktická aplikace vzletových, přistávacích a jiných výkonových údajů, včetně účinku teploty,
g) předletové plánování a plánování v průběhu letu, odpovídající letům podle VFR, příslušné postupy služeb řízení letového provozu, postupy pro nastavení výškoměru, létání v oblastech s vysokou hustotou provozu,

Výkonnost člověka

h) lidská výkonnost z hlediska pilota volných balonů včetně zásad pro zvládání hrozeb a chyb,

Poznámka: Pokyny pro sestavení výcvikových programů k problematice lidské výkonnosti, včetně zvládání hrozeb a chyb, je možné najít v ICAO Doc 9683 - "Human Factors Training Manual".

Meteorologie

i) aplikace základní letecké meteorologie, používání a postupy pro získání meteorologických informací, měření výšek,

Navigace

j) praktické stránky letecké navigace a technika navigace výpočtem, používání leteckých map,

Provozní postupy

k) používání letecké dokumentace jako jsou AIP, NOTAM, letecké kódy a zkratky,
l) příslušné preventivní a nouzové postupy, včetně postupů pro vyhnutí se nebezpečnému počasí, turbulenci v úplavu a jiným provozním rizikům,

Základy letu

m) základy letu ve vztahu k volným balonům.

2.10.1.2.1 Žadatel by měl prokázat úroveň znalostí odpovídající oprávněním, uděleným držiteli průkazu způsobilosti pilota volných balonů, pokud jde o radiotelefonní postupy a frazeologii, jak je to potřeba při letech podle VFR, a také pokud jde o postup v případě ztráty spojení.

2.10.1.3 *Zkušenosti*

2.10.1.3.1 Žadatel musí mít nalétáno nejméně 16 hodin doby letu jako pilot volných balonů, včetně nejméně osmi vzletů a stoupání, z nichž jeden musí být samostatný.

2.10.1.3.2 Žadatel musí získat, pod odpovídajícím dozorem, provozní zkušenosti na volných balonech přinejmenším v těchto oblastech:

a) předletové činnosti, včetně sestavení balonu, jeho vystrojení, naplnění, ukotvení a prohlídky,

- b) technika a postupy pro vzlet a stoupání, včetně příslušných omezení, nouzových postupů a používaných signálů,
- c) postupy pro zabránění srážkám,
- d) řízení volného balonu s použitím vnější vizuální orientace,
- e) rozpoznání a vyrovnání rychlých sestupů,
- f) přelet s použitím vizuální orientace a navigace výpočtem,
- g) přiblížení a přistání, včetně pozemní obsluhy balonu,
- h) nouzové postupy.

2.10.1.3.3 Mají-li být oprávnění daná průkazem způsobilosti využívána v noci, musí žadatel získat, pod odpovídajícím dozorem, provozní zkušenosti v nočním létání volných balonů.

2.10.1.3.4 Jestliže mají být přepravováni cestující za úplatu nebo v pronájmu, držitel průkazu způsobilosti by měl mít nalétáno nejméně 35 hodin doby letu včetně 20 hodin jako pilot volných balonů.

2.10.1.4 Dovednost

Žadatel musí prokázat schopnost jako velitel volného balonu provádět postupy a manévry popsané v ust. 2.10.1.3.2 se stupněm dovednosti, odpovídajícím oprávněním uděleným držiteli průkazu způsobilosti pilota volných balonů, a dále schopnost:

- a) rozpoznání a zvládnutí hrozeb a chyb,

Poznámka: Informace, týkající se zvládnutí hrozeb a chyb, jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

- b) řídit volný balon v rozmezí jeho omezení,
- c) provádět všechny manévry plynule a přesně,
- d) projevit dobrý úsudek a smysl pro létání,
- e) uplatňovat letecké znalosti, a
- f) ovládat volný balon vždy takovým způsobem, že nikdy nevznikne vážná pochybnost o úspěšném výsledku prováděného postupu nebo manévru.

2.10.1.5 Zdravotní způsobilost

Žadatel musí být držitelem lékařského posudku o zdravotní způsobilosti 2. třídy.

2.10.2 Oprávnění držitele průkazu způsobilosti a podmínky, které musí být splněny při výkonu těchto oprávnění

2.10.2.1 Za předpokladu splnění požadavků stanovených v ust. 1.2.5, 1.2.6, 2.1 a 2.10.1.3.4, držitel průkazu způsobilosti pilota volných balonů je oprávněn vykonávat funkci velitele na jakémkoliv volném balonu za podmínky, že držitel průkazu způsobilosti má provozní zkušenosti na horkovzdušných balonech nebo na balonech plněných plynem, podle toho, který typ balonu přichází v úvahu.

ČR:

Poznámka: Ustanovení 2.10.2.1 platí i pro říditelné balony (vzducholodě).

2.10.2.2 Před využíváním těchto oprávnění v noci musí držitel průkazu způsobilosti splnit požadavky uvedené v 2.10.1.3.3.

ČR:

2.10.2.3 Má-li být oprávnění využíváno ve funkci velitele volného balonu pro lety s dalšími osobami na palubě, musí mít držitel průkazu způsobilosti pilota volných balonů nalétáno nejméně 10 hodin samostatné doby letu na použitém typu balonu.

2.10.2.3.1 Má-li být oprávnění využíváno ve funkci velitele volného balonu při vykonávání leteckých prací, musí držitel průkazu způsobilosti pilota volných balonů být starší 18 let, musí mít nalétáno od získání průkazu způsobilosti pilota volných balonů nejméně 50 hodin letové doby ve funkci velitele volného balonu, z toho nejméně 5 hodin samostatné doby letu na použitém typu balonu a v případě letu s jakoukoliv další osobou na palubě musí mít ještě za posledních 90 dní proveden nejméně 1 vzlet a 1 přistání ve funkci velitele volného balonu.

2.10.2.4 Držitel průkazu způsobilosti pilota dané kategorie je oprávněn provádět předletové, meziletové a poletové prohlídky jednopilotních letadel, jestliže pro daný typ získal typové oprávnění zaznamenané v zápisníku letů a byl-li pro tuto činnost vyškolen. U vícepilotních letadel může být tento způsob aplikován za předpokladu, že je to uvedeno ve schváleném systému údržby.

2.11 Oprávnění letového inspektora

2.11.1 Držitel oprávnění letového instruktora může být provozovatelem jmenován do funkce letového inspektora (vedoucího letového instruktora), který je oprávněn provádět to přezkušování pilotů a instruktorů, které je v pravomoci provozovatele. Jmenování letového inspektora provozovatele schvaluje ÚCL.

Poznámka 1: Uvedené činnosti mohou být vykonávány i pro jiné provozovatele na základě vzájemné dohody provozovatelů.

Poznámka 2: Oprávnění letového inspektora se do průkazu způsobilosti nezaznamenává.

2.11.2 Letového inspektora provozovatele, případně letového instruktora, může ÚCL pověřit výkonem činností inspektora ÚCL pro zkoušky k získání průkazů způsobilosti a kvalifikací, a k provádění periodických přezkoušení.

Pro potřeby civilního letectví ČR se zavádějí tyto další průkazy způsobilosti a kvalifikace:

2.12 Průkaz způsobilosti pilota ultralehkých letounů aerodynamicky řízených

2.13 Průkaz způsobilosti pilota ultralehkých letounů inerčně řízených

2.14 Průkaz způsobilosti pilota motorových kluzáků

2.15 Kvalifikace letového instruktora pro kluzáky a motorové kluzáky

2.16 Kvalifikace letového instruktora pro volné balony

2.17 Kvalifikace letového instruktora pro ultralehké letouny aerodynamicky řízené

2.18 Kvalifikace letového instruktora pro ultralehké letouny inerčně řízené

Na všechny tyto průkazy způsobilosti a kvalifikace se vztahují všeobecná ustanovení předpisu L1. Podrobné požadavky pro vydání těchto průkazů způsobilosti a kvalifikací jsou uvedeny v prováděcí směrnici vydané ÚCL.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 3 – PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI JINÝCH ČLENŮ POSÁDKY NEŽ PILOTŮ

3.1 Všeobecná ustanovení týkající se průkazů způsobilosti leteckého navigátora a palubního inženýra**ČR:**

Tato všeobecná ustanovení platí i pro průkazy způsobilosti palubního radiotelefonisty a palubních průvodců, a pro kvalifikaci instruktora.

3.1.1 Před získáním průkazu způsobilosti leteckého navigátora nebo palubního inženýra musí žadatel splnit takové požadavky z hlediska věku, znalostí, zkušeností, dovedností a zdravotní způsobilosti, jaké jsou stanoveny pro tyto průkazy způsobilosti.

3.1.1.1 Žadatel o průkaz způsobilosti leteckého navigátora nebo palubního inženýra musí prokázat způsobem, stanoveným orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti, že má takové znalosti a dovednosti, jaké jsou požadovány pro vydání těchto průkazů.

ČR:

3.1.2 Orgán vydávající průkazy způsobilosti, nebo provozovatel, nedovolí držiteli průkazu způsobilosti, aby vykonával samostatně funkci člena posádky příslušné odbornosti, pokud není držitelem platného průkazu způsobilosti, vydaného v souladu s ustanoveními této HLAVY, se zapsanou příslušnou typovou kvalifikací.

3.1.2.1 Prokáže-li žadatel znalosti a dovednosti pro počáteční vydání průkazu způsobilosti člena posádky dané odbornosti, musí mu být do tohoto průkazu zapsána typová kvalifikace.

3.1.3 Žák**3.1.3.1 Věk**

Žadatel nesmí být mladší 18 let.

3.1.3.2 Základní požadavky a oprávnění k odbornosti žák - člen posádky jsou uvedeny v prováděcí směrnici vydané ÚCL.

3.1.3.3 Zdravotní způsobilost

Žadatel musí být držitelem lékařského posudku o zdravotní způsobilosti té třídy, která je nutná pro příslušnou odbornost.

3.2 Průkaz způsobilosti leteckého navigátora**3.2.1 Požadavky pro vydání průkazu způsobilosti****3.2.1.1 Věk**

Žadatel nesmí být mladší 18 let.

3.2.1.2 Znalosti

Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající oprávněním, uděleným držiteli průkazu způsobilosti leteckého navigátora, alespoň v těchto předmětech:

ČR:

Poznámka 1: Školské vzdělání - úplné středoškolské, doporučuje se vysokoškolské s leteckou specializací, nebo jiného technického zaměření.

Poznámka 2: Minimální teoretické znalosti jsou stanoveny zkušebními osnovami pro letecké navigátory, které sestavil a vydal ÚCL v souladu s požadavky ICAO.

Letecké předpisy

- a) pravidla a předpisy vztahující se na držitele průkazu způsobilosti leteckého navigátora, příslušné činnosti a postupy služeb řízení letového provozu,

Letové výkony a plánování

- b) účinky nákladu a rozložení hmotnosti na výkony letadla,
- c) používání vzletových, přistávacích a jiných výkonových údajů, včetně postupů pro řízení letu od ukončení stoupání po vzletu do zahájení sestupu na přistání,
- d) předletové plánování a plánování v průběhu letu, příprava a podání letového plánu službám řízení letového provozu, příslušné postupy služeb řízení letového provozu, postupy pro nastavení výškoměru,

Výkonnost člověka

- e) lidská výkonnost z hlediska leteckého navigátora včetně zásad pro zvládání hrozeb a chyb,

Poznámka.- Pokyny pro sestavení výcvikových programů k problematice lidské výkonnosti, včetně zvládání hrozeb a chyb, je možné najít v ICAO Doc 9683 - "Human Factors Training Manual".

Meteorologie

- f) interpretace a praktické využití leteckých meteorologických zpráv, map a předpovědí, kódy a zkratky, používání a postupy pro získání meteorologických informací - před letem a za letu, měření výšek,
- g) letecká meteorologie, klimatologie příslušných oblastí z hlediska prvků, které mají vliv na létání, pohyb tlakových systémů, struktura front, a vznik a

charakteristiky význačných meteorologických jevů, které ovlivňují podmínky vzletu, letu po trati a přistání,

b) ve dne - nejméně 25krát pomocí astronomických pozorování v kombinaci s nezávislymi nebo závislymi navigačními systémy.

Navigace

- h) navigace výpočtem, postupy tlakové a astronomické navigace, používání leteckých map, radionavigačních prostředků a systémů prostorové navigace, specifické navigační požadavky pro dálkové lety,
- i) použití, omezení a provozuschopnost avioniky a přístrojů, nezbytných pro navigační vedení letadla,
- j) použití, přesnost a spolehlivost navigačních systémů používaných při odletu, při letu po trati a v přibližovacích fázích letu, identifikace radionavigačních prostředků,
- k) principy, charakteristiky a použití na vnějších prostředcích nezávislých a na vnějších prostředcích závislých navigačních systémů, obsluha palubního vybavení,
- l) nebeská koule, včetně pohybu nebeských těles a jejich výběru a identifikace pro účely pozorování a redukci zaměření, kalibrace sextantů, vyplňování navigační dokumentace,
- m) definice, jednotky a vzorce používané v letecké navigaci,

ČR:

3.2.1.3.3 Žadatel musí získat provozní zkušenosti ve výkonu povinností leteckého navigátora pod dozorem instruktora alespoň v těchto oblastech:

- a) **normální postupy**
 - předletová příprava
 - kontrola dokumentace a její využití,
 - předletové prohlídky vybavení letadla,
 - postupy v průběhu všech fází letu,
 - koordinace činností posádky a postupy pro případ dočasné zdravotní nezpůsobilosti členů posádky,
 - hlášení závad,
- b) **abnormální a náhradní postupy**
 - rozpoznání abnormální činnosti navigačního systému letadla,
 - použití abnormálních a náhradních postupů,
- c) **nouzové postupy**
 - rozpoznání nouzových stavů,
 - použití příslušných nouzových postupů.

3.2.1.4 Dovednost

Žadatel musí prokázat schopnost vykonávat činnosti leteckého navigátora se stupněm dovednosti, odpovídajícím oprávněním uděleným držiteli průkazu způsobilosti leteckého navigátora, a

- a) rozpoznání a zvládání hrozeb a chyb,

Poznámka.- Informace, týkající se zvládání hrozeb a chyb, jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

- b) projevit dobrý úsudek a smysl pro létání,
- c) uplatňovat letecké znalosti,
- d) vykonávat všechny povinnosti jako člen integrované posádky, a
- e) účinně komunikovat s ostatními členy posádky.

3.2.1.5 Zdravotní způsobilost

Žadatel musí být držitelem osvědčení zdravotní způsobilosti 2. třídy.

3.2.2 Oprávnění držitele průkazu způsobilosti a podmínky, které musí být splněny při výkonu těchto oprávnění

Za předpokladu splnění požadavků stanovených v 1.2.5 a v 1.2.6, držitel průkazu způsobilosti leteckého navigátora je oprávněn vykonávat tuto funkci na jakémkoliv letadle. Pokud se toto oprávnění má vztahovat i na radiotelefonní komunikaci, musí držitel splňovat požadavky stanovené v 1.2.9.

ČR:

Uvedené oprávnění se omezuje pouze na typ letadla, jehož typovou kvalifikaci má letecký navigátor zapsanou v průkazu způsobilosti.

Provozní postupy

- n) interpretace a použití letecké dokumentace jako jsou AIP, NOTAM, letecké kódy a zkratky, a mapy přístrojových postupů pro odlety, lety po trati, sestupy a přiblížení,

Základy letu

- o) základy letu,

Radiotelefonie

- p) spojovací postupy a frazeologie.

3.2.1.3 Zkušenosti

3.2.1.3.1 Žadatel musí mít nalétáno při výkonu povinností leteckého navigátora nejméně 200 hodin letové doby, přijatelné pro orgán vydávající průkazy způsobilosti, v letadle provádějícím přelety, včetně nejméně 30 hodin v noci.

3.2.1.3.1.1 Má-li žadatel nalétané hodiny jako pilot, orgán vydávající průkazy způsobilosti rozhodne, zda takové zkušenosti jsou přijatelné, a v kladném případě stanoví rozsah, v jakém mohou být sníženy požadavky na letovou dobu, uvedené v 3.2.1.3.1.

3.2.1.3.2 Žadatel musí předložit důkaz, že uspokojivě určil polohu letadla za letu a použil tyto údaje k navigačnímu vedení letu, a to:

- a) v noci - nejméně 25krát pomocí astronomických pozorování,

3.3 Průkaz způsobilosti palubního inženýra

3.3.1 Požadavky pro vydání průkazu způsobilosti

3.3.1.1 Věk

Žadatel nesmí být mladší 18 let.

Pro ČR platí: Žadatel nesmí být mladší 21 let.

3.3.1.2 Znalosti

Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající oprávněním, uděleným držiteli průkazu způsobilosti palubního inženýra, a to alespoň v těchto předmětech:

ČR:

Poznámka 1: Školní vzdělání - úplné středoškolské, doporučuje se vysokoškolské s leteckou specializací, nebo jiného technického zaměření.

Poznámka 2: Minimální teoretické znalosti jsou stanoveny zkušebními osnovami pro palubní inženýry, které sestavil a vydal ÚCL v souladu s požadavky ICAO.

Letecké předpisy

a) pravidla a předpisy vztahující se na držitele průkazu způsobilosti palubního inženýra, dále pravidla a předpisy, jimiž se řídí provoz civilních letadel a jež mají vztah k povinnostem palubního inženýra,

Všeobecné znalosti letadel

b) základní principy pohonných jednotek, plynových turbin a/nebo pístových motorů, charakteristiky paliv a palivových systémů, včetně ovládání průtoku paliva, mazadla a mazací systémy, přídatné spalování a vstřikovací systémy, funkce a obsluha zapalovacích a spouštěcích systémů motorů,

c) principy provozu, postupy pro ovládání a provozní omezení pohonných jednotek letadel, účinky atmosférických podmínek na výkon motoru,

d) draky, systémy řízení, části konstrukce, sestavy kol, brzdy a protismyková zařízení, koroze a únavová životnost, zjišťování závad a poškození konstrukce,

e) systémy ochrany před námrazou a deštěm,

f) systémy přetlakování a klimatizace, kyslíkové systémy,

g) hydraulické a pneumatické systémy,

h) základní teorie elektřiny, elektrické systémy (střídavé i stejnosměrné), systémy kabeláže letadla, vodivé propojení a stínění,

i) základy obsluhy přístrojů, kompasů, automatických systémů řízení, radio-komunikačního vybavení, radiových i radarových navigačních prostředků, systémů pro řízení a optimalizaci letu (FMS), displejů a avioniky,

j) omezení daného letadla,

k) protipožární ochrana, systémy pro zjištění, potlačení a uhašení požáru,

l) použití a ověřování provozuschopnosti zařízení a systémů daného letadla,

Letové výkony a plánování

m) účinky nákladu a rozložení hmotnosti na pilotáž letadla, na letové vlastnosti a výkony, výpočty hmotnosti a vyvážení,

n) používání a praktická aplikace výkonových údajů, včetně postupů pro řízení letu od ukončení stoupání po vzletu do zahájení sestupu na přistání,

Výkonnost člověka

o) lidská výkonnost z hlediska palubního inženýra včetně zásad pro zvládání hrozeb a chyb,

Poznámka.- Pokyny pro sestavení výcvikových programů k problematice lidské výkonnosti, včetně zvládání hrozeb a chyb, je možné najít v ICAO Doc 9683 - "Human Factors Training Manual".

Provozní postupy

p) principy údržby, postupy pro udržování letové způsobilosti, hlášení závad, předletové prohlídky, preventivní postupy při plnění paliva a použití vnějšího zdroje energie, instalovaná zařízení a kabinové systémy,

q) normální, abnormální a nouzové postupy,

r) provozní postupy pro dopravu nákladu a nebezpečného zboží,

Základy letu

s) základy aerodynamiky,

Radiotelefonie

t) spojovací postupy a frazeologie.

3.3.1.2.1 Doporučení.- Žadatel by měl prokázat úroveň znalostí, odpovídající oprávněním uděleným držiteli průkazu způsobilosti palubního inženýra, také v těchto předmětech:

a) základy navigace, principy a obsluha nezávislých navigačních systémů, a

b) provozní stránky meteorologie.

3.3.1.3 *Zkušenosti*

3.3.1.3.1 Žadatel musí mít nalétáno pod dozorem osoby, kterou pro tento účel schválil orgán vydávající průkazy způsobilosti, nejméně 100 hodin letové doby při výkonu povinností palubního inženýra.

Orgán vydávající průkazy způsobilosti musí rozhodnout, zda zkušenosti získané ve funkci palubního inženýra na schváleném letovém simulátoru jsou přijatelné jako část celkové letové

doby 100 hodin. Započítání takových zkušeností však musí být omezeno na maximálně 50 hodin.

ČR:

Kromě toho se požaduje praxe při údržbě nebo opravách letadel v rozsahu stanoveném provozovatelem a schváleném ÚCL.

3.3.1.3.1.1 Má-li žadatel nalétané hodiny jako pilot, orgán vydávající průkazy způsobilosti musí rozhodnout, zda takové zkušenosti jsou přijatelné, a v kladném případě stanoví rozsah, v jakém mohou být sníženy požadavky na letovou dobu, uvedené v bodě 3.3.1.3.1.

3.3.1.3.2 Žadatel musí mít provozní zkušenosti ve výkonu povinností palubního inženýra, pod dozorem k tomu účelu orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti schváleného palubního inženýra, přinejmenším v těchto oblastech:

- a) Normální postupy
 - předletové prohlídky
 - postupy při plnění paliva, řízení toku paliva
 - kontrola dokladů o údržbě
 - normální postupy v pilotní kabině v průběhu všech fází letu
 - koordinace činností posádky a postupy v případě zdravotní nezpůsobilosti členů posádky za letu
 - hlášení závad
- b) Abnormální a alternativní (záložní) postupy
 - rozpoznání abnormální činnosti systémů letadla
 - použití abnormálních a alternativních (záložních) postupů
- c) Nouzové postupy
 - rozpoznání nouzových stavů
 - použití příslušných nouzových postupů.

3.3.1.4 *Dovednost*

Žadatel musí prokázat schopnost vykonávat povinnosti a postupy palubního inženýra letadla, uvedené v 3.3.1.3.2, se stupněm dovednosti, odpovídajícím oprávněním uděleným držiteli průkazu způsobilosti palubního inženýra, a

- a) rozpoznání a zvládnání hrozeb a chyb,

Poznámka.- Informace, týkající se zvládnání hrozeb a chyb, jsou uvedeny v Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part 2, Chapter 2.

- b) používat letadlové systémy v rozmezí schopností a omezení letadla,
- c) projevit dobrý úsudek a smysl pro létání,
- d) uplatňovat letecké znalosti,
- e) vykonávat všechny povinnosti jako člen integrované posádky tak, aby byl zajištěn úspěšný výsledek, a

- f) komunikovat účinně s ostatními členy posádky letadla.

3.3.1.4.1 Použití zařízení pro výcvik pomocí letové simulace pro provedení kteréhokoliv postupu, vyžadovaného při prokazování dovednosti popsané v 3.3.1.4, musí být schváleno orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti, který zajistí, že zařízení pro výcvik pomocí letové simulace je vhodné pro tento úkol.

3.3.1.5 *Zdravotní způsobilost*

Žadatel musí být držitelem osvědčení zdravotní způsobilosti 2. třídy.

3.3.2 Oprávnění držitele průkazu způsobilosti a podmínky, které musí být splněny při výkonu těchto oprávnění

3.3.2.1 Za předpokladu splnění požadavků stanovených v 1.2.5 a v 1.2.6, držitel průkazu způsobilosti palubního inženýra je oprávněn vykonávat tuto funkci na jakémkoliv typu letadla, na kterém držitel průkazu prokázal takovou úroveň znalostí a dovedností, jaká je stanovena orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti na základě těch požadavků, uvedených v 3.3.1.2 a v 3.3.1.4, které je možné uplatnit pro bezpečný provoz onoho typu letadla.

3.3.2.2 Typy letadel, na nichž má právo držitel průkazu způsobilosti palubního inženýra vykonávat oprávnění tohoto průkazu, musí buď být zapsány v průkazu způsobilosti, nebo zaznamenány jiným způsobem, který je přijatelný pro orgán vydávající průkazy způsobilosti.

ČR:

3.3.2.3 Orgán vydávající průkazy způsobilosti může vydat průkaz způsobilosti s omezením na An-2 v souladu s požadavky stanovenými v prováděcí směrnici ÚCL. Žadatel o vydání průkazu způsobilosti palubního inženýra s platností pouze pro lety na letounu An-2 musí být držitelem platného potvrzení o zdravotní způsobilosti 2.třídy.

3.4 Průkaz způsobilosti palubního radiotelefonisty

Poznámka 1.- V případech, kdy znalosti a dovednosti žadatele byly uznány jako dostatečné z hlediska požadavků pro vydání omezeného osvědčení radiotelefonního operátora, jak jsou stanoveny ve všeobecných radiových předpisech, které tvoří přílohu k Mezinárodní telekomunikační úmluvě, a žadatel splňuje požadavky, které souvisí s provozem radiotelefonní stanice na palubě letadla, smluvní stát může schválit průkaz způsobilosti, jehož je již žadatel držitelem (viz bod 5.1.1 XIII), nebo vydat samostatný průkaz způsobilosti, podle toho, co uzná za vhodné.

Poznámka 2.- Požadavky na dovednost a znalosti radiotelefonních postupů a frazeologie jsou zpracovány jako integrální součást všech průkazů způsobilosti pilotů letounů a vrtulníků.

ČR:

3.4.1 Požadavky pro vydání průkazu způsobilosti

3.4.1.1 Věk

Žadatel nesmí být mladší 18 let.

3.4.1.2 Znalosti

Školní vzdělání - úplné středoškolské, doporučuje se vysokoškolské s leteckou specializací, nebo jiného technického zaměření. Minimální teoretické znalosti jsou stanoveny zkušebními osnovami pro palubní radiotelefonisty, které sestavil a vydal ÚCL v souladu s požadavky ICAO.

3.4.1.3 Zkušenosti

3.4.1.3.1 Žadatel musí mít nalétáno pod dozorem instruktora nejméně 50 hodin při výkonu povinností palubního radiotelefonisty na letadlech při přeletech.

3.4.1.3.1.1 Má-li žadatel nalétané hodiny jako pilot nebo letecký navigátor, orgán vydávající průkazy způsobilosti rozhodne, v jakém rozsahu mohou být sníženy požadavky na letovou dobu, uvedené v bodě 3.4.1.3.1.

3.4.1.3.1.2 Jestliže žadatel odpracoval nejméně jeden rok jako řídicí letového provozu nebo operátor pozemní nebo lodní stanice, může orgán vydávající průkazy způsobilosti snížit požadavky na zkušenosti, uvedené v bodě 3.4.1.3.1, na 25 hodin.

3.4.1.3.2 Žadatel musí získat provozní zkušenosti ve výkonu povinností palubního radiotelefonisty pod dozorem instruktora alespoň v těchto oblastech:

a) normální postupy

- předletová příprava,
- kontrola dokumentace a její využití,
- předletová prohlídka radiokomunikačního vybavení letadla,
- postupy v průběhu všech fází letu,
- koordinace činností posádky a postupy pro případ dočasné zdravotní nezpůsobilosti členů posádky,
- hlášení a popis závad vybavení letadla,

b) abnormální a náhradní postupy

- rozpoznání abnormální činnosti systémů letadla, nebo jejich částí, v rozsahu svých povinností,
- použití abnormálních a náhradních postupů,

c) nouzové postupy

- rozpoznání nouzových stavů,
- postupy při ztrátě spojení.

3.4.1.4 Dovednost

Žadatel musí prokázat schopnost vykonávat činnosti palubního radiotelefonisty se stupněm dovednosti, odpovídajícím oprávněním uděleným držiteli průkazu způsobilosti palubního radiotelefonisty a dále:

- a) projevit dobrý úsudek a vyvinutý smysl pro letový provoz,
- b) uplatňovat letecké znalosti,
- c) vykonávat všechny povinnosti vyplývající ze součinnosti posádky, a
- d) účinně spolupracovat s ostatními členy posádky.

3.4.1.5 Zdravotní způsobilost

Žadatel musí být držitelem lékařského posudku o zdravotní způsobilosti 2.třídy.

3.4.2 Oprávnění držitele průkazu způsobilosti a podmínky, které musí být splněny při využívání těchto oprávnění

3.4.2.1 Při splnění požadavků uvedených v bodech 1.2.5 a 1.2.6 je držitel průkazu způsobilosti palubního radiotelefonisty oprávněn vykonávat tuto funkci na jakémkoliv typu letadla, na kterém prokázal úroveň znalostí a dovedností, požadovaných ust. 3.4.1.2 a 3.4.1.4, které je možno aplikovat na bezpečný provoz daného typu letadla.

3.4.2.2 Držitel průkazu způsobilosti palubního radiotelefonisty může vykonávat oprávnění, udělená tímto průkazem, pouze na typech letadel zapsaných v průkazu způsobilosti.

Pro potřeby ČR se do HLAVY 3 dále doplňuje:

3.5 Průkaz způsobilosti palubního průvodčího

3.5.1 Požadavky pro vydání průkazu způsobilosti

3.5.1.1 Věk

Žadatel nesmí být mladší 18 let. Horní věkovou hranici stanovuje provozovatel.

3.5.1.2 Znalosti

- 1) Školní vzdělání: úplné středoškolské.
- 2) Minimální teoretické znalosti jsou stanoveny zkušebními osnovami pro palubní průvodčí, které sestavil a vydal ÚCL.

3.5.1.3 Zkušenosti

Žadatel musí úspěšně absolvovat výcvik podle schváleného programu.

3.5.1.4 Dovednost

Žadatel musí prokázat schopnost vykonávat s požadovanou úrovní dovednosti tyto povinnosti palubních průvodčích:

- a) obsluha nouzových a záchranných prostředků,

- b) provádění nouzových a záchranných postupů,
- c) poskytování první pomoci,
- d) obsluha systémů letadla, které spadají do oblastí jejich činností.

3.5.1.5 Zdravotní způsobilost

Žadatel musí být držitelem lékařského posudku o zdravotní způsobilosti 2.třídy.

3.5.2 Oprávnění držitele průkazu způsobilosti a podmínky, které musí být splněny při využívání těchto oprávnění

3.5.2.1 Při splnění požadavků uvedených v bodech 1.2.5 a 1.2.6 je držitel průkazu způsobilosti palubního průvodčího oprávněn vykonávat tuto funkci na jakémkoliv typu letadla, na kterém prokázal úroveň znalostí a dovedností, požadovaných ust. 3.5.1.2 a 3.5.1.4, které je možno aplikovat na bezpečný provoz daného typu letadla.

3.5.2.2 Držitel průkazu způsobilosti palubního průvodčího může využívat oprávnění udělená tímto průkazem pouze na typech letadel zapsaných v průkazu způsobilosti.

3.6 Kvalifikace instruktora

3.6.1 Požadavky pro udělení kvalifikace instruktora

3.6.1.1 Znalosti

Žadatel musí být držitelem průkazu způsobilosti té odbornosti, pro kterou má být kvalifikace instruktora udělena. Kromě toho musí žadatel prokázat úroveň znalostí, odpovídající oprávněním uděleným držiteli kvalifikace instruktora, alespoň v těchto oblastech:

- a) způsoby vyučování,
- b) posouzení výkonnosti žáka v těch předmětech, ve kterých se provádí pozemní výcvik,
- c) učební metody,
- d) základní prvky efektivního vyučování,
- e) hodnocení a přezkušování žáka, metodika výcviku,
- f) vývoj výcvikových programů,
- g) plánování výuky,
- h) způsoby výuky v učebně,
- i) používání výcvikových pomůcek,
- j) rozbor a oprava chyb žáka,
- k) lidská výkonnost a její omezení z hlediska letového výcviku,
- l) rizika související se simulováním poruch systémů letadla.

3.6.1.2 Zkušenosti

Žadatel musí mít zkušenosti, požadované pro tuto funkci výcvikovým programem pro danou odbornost a typ, schváleným ÚCL.

3.6.1.3 Praktický výcvik

Žadatel musí pod dozorem instruktora, schváleného pro tento účel orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti,

- a) absolvovat výuku o způsobech výcviku, zahrnující praktické předvádění, výukové prvky, rozpoznání a opravy možných chyb žáků,
- b) získat praxi v technice výcviku u těch manévrů a postupů, ve kterých má provádět výcvik.

3.6.1.4 Dovednost

Žadatel musí prokázat v odbornosti, pro kterou mu má být udělena kvalifikace instruktora, schopnost provádět výcvik v příslušných oblastech, včetně předletového i poletového výcviku.

3.6.2 Oprávnění držitele kvalifikace instruktora a podmínky, které musí být splněny při využívání těchto oprávnění

3.6.2.1 Při splnění požadavků uvedených v bodech 1.2.5 a 1.2.6 je držitel kvalifikace instruktora oprávněn provádět výcvik pro vydání průkazů způsobilosti a udělení kvalifikací za předpokladu, že je držitelem průkazu způsobilosti dané odbornosti s udělenými kvalifikacemi pro poskytovaný výcvik pro příslušný typ letadla, a má oprávnění instruktora zapsané v průkazu způsobilosti.

3.7 Oprávnění inspektora

3.7.1 Držitel kvalifikace instruktora může být provozovatelem jmenován do funkce inspektora (vedoucího instruktora), který je oprávněn provádět to přezkušování členů posádek a instruktorů stejné odbornosti, které je v pravomoci provozovatele. Jmenování inspektora provozovatele pro příslušnou odbornost schvaluje ÚCL.

Poznámka 1: Uvedené činnosti mohou být vykonávány i pro jiné provozovatele na základě vzájemné dohody provozovatelů.

Poznámka 2: Oprávnění inspektora se do průkazu způsobilosti nezaznamenává.

3.7.2 Inspektora provozovatele (případně instruktora) může ÚCL pověřit výkonem činností inspektora ÚCL pro zkoušky k získání průkazů způsobilosti a kvalifikací, a k provádění periodických přezkoušení členů posádek letadel příslušné odbornosti.

HLAVA 4 – PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI A KVALIFIKACE LETECKÉHO POZEMNÍHO PERSONÁLU

4.1 Všeobecná ustanovení týkající se průkazů způsobilosti a kvalifikací leteckého pozemního personálu

Poznámka: Konkrétní požadavky uplatňované v ČR na průkaz způsobilosti nebo kvalifikaci leteckého pozemního personálu obsahuje souhrnně Dodatek O vycházející z ustanovení předpisu ESARR-5.

4.1.1 Uchazeč musí před vydáním jakéhokoliv průkazu způsobilosti nebo kvalifikace splnit požadavky týkající se věku, znalostí, zkušeností, a tam, kde je to stanoveno, i zdravotní způsobilosti a dovednosti, jak jsou požadovány pro daný průkaz způsobilosti nebo kvalifikace.

4.1.2 Uchazeč o jakýkoliv průkaz způsobilosti nebo kvalifikaci leteckého pozemního personálu musí prokázat způsobem stanoveným orgánem pro vydávání průkazů způsobilosti, že má takové znalosti a dovednosti, jaké jsou požadovány pro daný průkaz způsobilosti nebo kvalifikace.

4.2 Průkaz způsobilosti (technika, inženýra, mechanika) údržby letadel (AML)

Poznámka: Výrazy v závorce jsou uvedeny jako přijatelné doplňky názvu průkazu způsobilosti. Od každého smluvního státu se očekává, že ve svých vlastních předpisech použije ten výraz, kterému dává přednost. V ČR se používá název „technik údržby letadel“.

4.2.1 Požadavky pro vydání průkazů způsobilosti

4.2.1.1 Věk

Žadatel nesmí být mladší 18 let.

4.2.1.2 Znalosti

Žadatel musí prokázat úroveň znalostí příslušnou k oprávněním, která mají být udělena, a odpovídající odpovědnostem držitele průkazu způsobilosti k údržbě letadel, alespoň v následujících předmětech:

Letecké předpisy a požadavky letové způsobilosti

a) pravidla a předpisy, týkající se držitele průkazu způsobilosti k údržbě letadel, včetně platných požadavků letové způsobilosti, jimiž se řídí osvědčování a zachování letové způsobilosti letadel, a schválená organizace k údržbě letadel a příslušné postupy,

Přírodní vědy a všeobecné znalosti letadel

b) základní matematika, jednotky měření, základní principy a teorie fyziky a chemie použitelné v údržbě letadel,

Letadlová technika

c) charakteristika a použití materiálů při stavbě letadel, včetně zásad konstrukce a funkce konstrukcí letadla, způsoby upevňování, motory a jim přidružené systémy, mechanické, kapalné, elektrické a elektronické zdroje energie, letadlové přístrojové a zobrazovací systémy, systémy řízení letadla a palubní navigační a komunikační systémy,

Údržba letadel

d) práce požadované k zajištění zachování letové způsobilosti letadla, včetně způsobů a postupů pro generální opravy, běžné opravy, prohlídky, výměny, modifikace nebo odstranění závad konstrukcí letadel, letadlových celků a systémů, v souladu s metodami předepsanými v příslušných Příručkách pro údržbu a v použitelných standardech letové způsobilosti, a

Lidská výkonnost

e) lidská výkonnost, včetně principů zvládnání hrozeb a chyb, vztahující se k údržbě letadel.

Poznámka: Poradenský materiál pro sestavení výcvikových programů k problematice lidské výkonnosti, včetně zvládnání hrozeb a chyb, je možné nalézt v dokumentu ICAO Human Factors Training Manual (Doc 9683).

4.2.1.3 Zkušenosti

Žadatel musí mít následující zkušenosti v prohlídkách, v obsluze a v údržbě letadel nebo jejich částí:

a) pro vydání průkazu způsobilosti s oprávněními pro letadlo jako celek alespoň:

1) čtyři roky, nebo

2) dva roky, jestliže žadatel uspokojivě dokončil schválený výcvikový kurz, a

b) pro vydání průkazu způsobilosti s oprávněními omezenými v souladu s ust. 4.2.2.2 a)2) nebo 3), dobu, která umožní získat úroveň způsobilosti rovnocennou té, která je požadována v bodě a), za předpokladu, že tato doba není menší než:

1) dva roky, nebo

2) taková doba, jakou stát považuje za nezbytnou k poskytnutí rovnocenné úrovně praktických zkušeností žadatelům, kteří uspokojivě dokončili schválený výcvikový kurz.

4.2.1.4 Výcvik

Žadatel by měl úspěšně absolvovat výcvikový kurz odpovídající oprávněním, která mají být udělena.

Poznámka: ICAO Training Manual (Doc 7192), Část D-1, obsahuje poradenský materiál pro výcvikový kurz pro žadatele o průkaz způsobilosti k údržbě letadel.

4.2.1.5 Dovednost

Žadatel musí prokázat schopnost provádět takové činnosti, které odpovídají oprávněním, která mají být udělena.

4.2.2 Oprávnění držitele průkazu způsobilosti a podmínky, které musí být splněny při výkonu těchto oprávnění

4.2.2.1 Za předpokladu splnění požadavků stanovených v ust. 4.2.2.2 a v 4.2.2.3, bude držitel průkazu způsobilosti k údržbě letadel oprávněn k osvědčování letové způsobilosti letadel, nebo jejich částí, po schválené opravě, modifikaci nebo po zástavbě motoru, příslušenství, přístroje a/nebo části výstroje, a k podepisování potvrzení o údržbě po prohlídce, po činnostech údržby a/nebo pravidelné obsluhy.

4.2.2.2 Oprávnění držitele průkazu způsobilosti k údržbě letadel budou vykonávána pouze:

a) ve vztahu k:

- 1) letadlům, která jsou zapsána v průkazu způsobilosti jako celek, a to buď konkrétně, nebo jako všeobecné kategorie, nebo
- 2) drakům a motorům, a letadlovým systémům nebo celkům, jak jsou zapsány v průkazu způsobilosti, a to buď konkrétně, nebo jako všeobecné kategorie, a/nebo
- 3) letadlovým systémům avioniky/elektroniky nebo jejich celkům, jak jsou zapsány v průkazu způsobilosti, a to buď konkrétně, nebo jako všeobecné kategorie,

b) za předpokladu, že držitel průkazu způsobilosti je obeznámen se všemi příslušnými informacemi, týkajícími se údržby a letové způsobilosti příslušných letadel, pro která držitel průkazu podepisuje potvrzení o údržbě, nebo takového draku, motoru, letadlového systému nebo jeho celku, a systému avioniky/elektroniky nebo jeho celků, jejichž letovou způsobilost držitel průkazu osvědčuje, a

c) za podmínky, že během předcházejících 24 měsíců držitel průkazu způsobilosti buď po dobu nejméně šesti měsíců získal zkušenosti v prohlídkách, obsluze nebo údržbě letadla, nebo jeho částí v souladu s oprávněními, udělenými průkazem způsobilosti, jehož je držitelem nebo splnil podmínky pro vydání průkazu způsobilosti s příslušnými oprávněními ke spokojenosti orgánu, který průkazy způsobilosti vydává.

4.2.2.3 Smluvní stát musí předepsat rozsah oprávnění držitele průkazu způsobilosti s ohledem na složitost úkolů, na které se osvědčování letové způsobilosti vztahuje.

4.2.2.3.1 Podrobnosti o oprávněních k osvědčování letové způsobilosti musí být potvrzeny v průkazu způsobilosti, nebo k němu připojeny, buď přímo, nebo s odvoláním na jiný doklad vydaný smluvním státem.

Poznámka: Kvalifikace zapisované do AML, doby platnosti AML, požadavky na prodloužení a obnovu platnosti AML anebo kvalifikační stanovi ÚCL.

4.2.2.4 Jestliže ÚCL zplnomocní organizaci oprávněnou k údržbě k ustanovení personálu bez průkazů způsobilosti pro výkon oprávnění podle ust. 4.2.2, musí daná osoba splňovat požadavky uvedené v ust. 4.2.1.

4.2.2.5 Kromě držitelů průkazu způsobilosti k údržbě letadel dle tohoto předpisu mohou práva dle ust. 4.2.2.1 využívat i držitelé průkazu způsobilosti k údržbě letadel dle Přílohy III (Část-66) k nařízení (EU) č. 2042/2003, v platném znění, a to následovně:

- a) držitel průkazu způsobilosti k údržbě letadel dle Části-66 při osvědčování letové způsobilosti letadel, která jsou zapsána v průkazu způsobilosti jako celek, a to buď konkrétně, nebo jako všeobecné kategorie, nebo jako konkrétní úkoly údržby;
- b) držitel průkazu způsobilosti k údržbě letadel dle Části-66 kategorie B1/B3 při osvědčování způsobilosti draků a motorů, a letadlových systémů nebo celků, které jsou součástí typového návrhu letadel, která jsou zapsána v průkazu způsobilosti, a to buď konkrétně, nebo jako všeobecné kategorie;
- c) držitel průkazu způsobilosti k údržbě letadel dle Části-66 kategorie B2 při osvědčování způsobilosti letadlových systémů avioniky/elektroniky nebo jejich celků.

Poznámka: V případě letadlových systémů avioniky/elektroniky nebo jejich celků není právo držitele průkazu způsobilosti k údržbě letadel dle Části-66 kategorie B2 omezeno zapsanou kvalifikací.

4.3 Řídicí letového provozu - žák

4.3.1 Smluvní státy musí přijmout odpovídající opatření, která zajistí, aby řídicí letového provozu – žák neznamenal nebezpečí pro letový provoz.

4.3.2 Zdravotní způsobilost

Smluvní stát nesmí dovolit, aby řídicímu letového provozu – žákovi byl poskytnut provozní výcvik, pokud nebude držitelem Osvědčení zdravotní způsobilosti 3. třídy.

4.4 Průkaz způsobilosti řídicího letového provozu

4.4.1 Požadavky pro vydání průkazu způsobilosti řídicího letového provozu

Před vydáním průkazu způsobilosti řídicího letového provozu musí smluvní stát vyžadovat, aby uchazeč splnil požadavky ust. 4.4.1 a požadavky přinejmenším jedné z kvalifikací uvedených v ust. 4.5. Státní zaměstnanci, kteří nejsou držiteli průkazu způsobilosti, mohou vykonávat činnost řídicího letového provozu za podmínky, že splňují stejné požadavky.

4.4.1.1 Věk

Žadatel nesmí být mladší 21 let.

4.4.1.2 Znalosti

Žadatel musí prokázat úroveň znalostí, odpovídající držiteli průkazu způsobilosti řídicího letového provozu, alespoň v následujících předmětech:

Letecké předpisy

- a) pravidla a předpisy, týkající se řídicího letového provozu,

Vybavení pro řízení letového provozu

- b) principy, použití a omezení vybavení používaného při řízení letového provozu,

Všeobecné znalosti

- c) principy letu, základy provozu a funkce letadla, motorů a systémů, výkonosti letadel, týkající se činnosti řízení letového provozu,

Lidská výkonnost

- d) lidská výkonnost ve vztahu k řízení letového provozu, včetně principů zvládnání hrozeb a chyb,

Poznámka: Poradenský materiál pro sestavení výcvikových programů k problematice lidské výkonnosti, včetně principů zvládnání hrozeb a chyb, je možné najít v dokumentu ICAO Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Meteorologie

- e) letecká meteorologie, používání a vyhodnocení meteorologické situace a informací, vznik a charakteristiky meteorologických jevů, ovlivňujících letový provoz a bezpečnost provozu, měření výšek,

Navigace

- f) principy letecké navigace, základy, omezení a přesnost navigačních systémů a vizuálních pomůcek,

Provozní postupy

- g) postupy řízení letového provozu, komunikace, radiotelefonní a frazeologické postupy (rutinní, nerutinní a nouzové), používání příslušné letecké dokumentace, bezpečnostní postupy související s letem.

4.4.1.3 Zkušenosti

Žadatel musí mít ukončen schválený výcvikový kurz a úspěšně absolvovat nejméně tři měsíce skutečného řízení letového provozu pod dozorem příslušně kvalifikovaného řídicího letového provozu. Požadavky na zkušenosti, které jsou stanovené pro kvalifikace řídicího letového provozu v bodě 4.5, mohou být považovány za část zkušeností požadovaných v tomto ustanovení.

4.4.1.4 Zdravotní způsobilost

Žadatel musí být držitelem lékařského posudku o zdravotní způsobilosti 3. třídy.

4.5 Kvalifikace řídicího letového provozu

4.5.1 Kategorie kvalifikací řídicího letového provozu

Kvalifikace řídicího letového provozu musí zahrnovat následující kategorie:

- kvalifikace pro letištní řízení vizuální,
- kvalifikace pro letištní řízení přístrojové,
- kvalifikace pro přiblížovací řízení procedurální,
- kvalifikace pro přiblížovací řízení přehledové,
- kvalifikace pro oblastní řízení procedurální,
- kvalifikace pro oblastní řízení přehledové.

Poznámka: Světová meteorologická organizace stanovila požadavky na personál provádějící meteorologická pozorování, které se vztahují na řídicí letového provozu, kteří tuto službu poskytují.

4.5.2 Požadavky na kvalifikace řídicího letového provozu

4.5.2.1 Znalosti

Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající oprávněním, která mají být udělena, alespoň v následujících předmětech, pokud ovlivňují oblast jeho odpovědnosti:

- kvalifikace pro letištní řízení:*
 - uspořádání letiště, fyzikální charakteristiky a vizuální pomůcky,
 - struktura vzdušného prostoru,
 - platné předpisy, postupy a zdroj informací,
 - letecká navigační zařízení,
 - vybavení pro řízení letového provozu a jeho použití,
 - terén a významné orientační body,
 - charakteristiky letového provozu,
 - povětrnostní jevy, a
 - nouzové, pátrací a záchranné plány,
- kvalifikace pro přiblížovací procedurální a oblastní procedurální řízení:*
 - struktura vzdušného prostoru,

- 2) platné předpisy, postupy a zdroj informací,
- 3) letecká navigační zařízení,
- 4) vybavení pro řízení letového provozu a jeho použití,
- 5) terén a významné orientační body,
- 6) charakteristiky letového provozu a toku provozu,
- 7) povětrnostní jevy, a
- 8) nouzové, pátrací a záchranné plány,

c) *kvalifikace pro přibližovací řízení přehledové, přesné radarové přibližovací řízení a oblastní řízení přehledové:*

Žadatel musí splňovat požadavky uvedené pod bodem b), pokud ovlivňují oblast jeho odpovědností, a musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným oprávněním přinejmenším v následujících doplňujících předmětech:

- 1) principy, použití a omezení přehledových systémů ATS a s nimi souvisejících zařízení, a
- 2) postupy pro poskytování přehledových služeb ATS podle toho, co se žadatele týká, včetně postupů pro zajištění příslušné výšky letadla nad terénem.

4.5.2.2 Zkušenosti

4.5.2.2.1 Žadatel musí:

- a) úspěšně ukončit schválený výcvikový kurz,
- b) být držitelem průkazu způsobilosti řídicího letového provozu nebo řídicího letového provozu – žáka,
- c) úspěšně absolvovat pod dohledem příslušně kvalifikovaného řídicího letového provozu:
 - 1) *kvalifikace pro letištní řízení:* službu letištního řízení po dobu nejméně 90 hodin nebo jednoho měsíce, podle toho, co je delší, na pracovišti, pro které je kvalifikace žádána,
 - 2) *kvalifikace pro přibližovací řízení procedurální, přibližovací řízení přehledové, oblastní řízení procedurální nebo oblastní řízení přehledové:* službu řízení, pro kterou je kvalifikace žádána, po dobu nejméně 180 hodin nebo tří měsíců, podle toho, co je delším obdobím, na pracovišti, pro které je kvalifikace žádána,
- d) jestliže oprávnění kvalifikace pro přibližovací řízení přehledové zahrnuje povinnosti provádění přiblížení pomocí přehledového radaru, zkušenosti musí zahrnovat nejméně 25 přiblížení s použitím přehledového radaru na tom typu zařízení, který je používán na pracovišti, pro které je kvalifikace

žádána, a za dohledu příslušně kvalifikovaného řídicího pro radarové přiblížení,

- e) jestliže oprávnění kvalifikace pro řízení radarového přiblížení zahrnuje povinnosti provádění přiblížení pomocí přesného přibližovacího radaru, zkušenosti musí zahrnovat nejméně 200 přesných přiblížení, z nichž ne více než 100 bude provedeno na radarovém simulátoru, schváleném pro tento účel Úřadem pro civilní letectví (ÚCL). Nejméně 50 z těchto přesných přiblížení musí být provedeno na pracovišti a na zařízení, pro které je kvalifikace žádána.

4.5.2.2.2 Zkušenosti uvedené v ust. 4.4.2.2.1 b) musí být získány v období 6 měsíců bezprostředně předcházejících podání žádosti.

4.5.2.2.3 Jestliže je žadatel již držitelem kvalifikace řídicího letového provozu jiné kategorie, nebo stejné kategorie pro jiné pracoviště řízení letů, ÚCL rozhodne, zda mohou být požadavky na zkušenosti uvedené v ust. 4.4.2.2 sníženy, a v jakém rozsahu.

4.5.2.3 Dovednost

Žadatel musí prokázat na úrovni odpovídající udělovaným oprávněním dovednost, úsudek a výkonnost, jak je to třeba pro poskytování bezpečných, uspořádaných a rychlých služeb řízení, včetně rozpoznávání a zvládání hrozeb a chyb.

Poznámka: Poradenský materiál pro uplatňování principů zvládání hrozeb a chyb je možné nalézt v dokumentech Procedures for Air Navigation Services - Training (Doc 9868, PANS-TRG), Chapter 3, Attachment C, Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part II, Chapter 2 a v oběžníku ICAO Cir 314, Threat and Error Management (TEM) in Air Traffic Control.

4.5.2.4 Souběžné vydání dvou kvalifikací řídicího letového provozu

Jestliže uchazeč žádá o souběžné vydání dvou kvalifikací řídicího letového provozu, ÚCL musí stanovit příslušné požadavky na základě požadavků pro každou z nich. Tyto požadavky nesmí být menší, než jsou požadavky k vydání náročnější kvalifikace.

4.5.3 Oprávnění držitele kvalifikace (kvalifikací) řídicího letového provozu a podmínky, které musí být při výkonu těchto oprávnění dodržovány.

4.5.3.1 Neuplatňuje se.

Poznámka: V ČR jsou oprávnění spojená s danou kvalifikací, popsána v čl. 10 nařízení Komise (EU) č. 805/2011.

4.5.3.2 Před výkonem oprávnění spojených s danou kvalifikací se držitel průkazu způsobilosti musí seznámit se všemi s tím souvisejícími platnými informacemi.

4.5.3.3 Platnost kvalifikace

Kvalifikace se stane neplatnou, když řídicí letového provozu přeruší výkon oprávnění kvalifikace po dobu

stanovenou vydavatelem průkazu způsobilosti. Tato doba nesmí překročit šest měsíců. Kvalifikace zůstane neplatnou až do doby, kdy řídící znovu prokáže svou schopnost vykonávat oprávnění kvalifikace.

4.6 Průkaz způsobilosti dispečera letecké dopravy

4.6.1 Požadavky pro vydání průkazu způsobilosti

4.6.1.1 *Věk*
Žadatel nesmí být mladší 21 let.

4.6.1.2 *Znalosti*
Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající oprávněním, která mají být udělena držiteli průkazu způsobilosti dispečera letecké dopravy, alespoň v následujících předmětech:

Poznámka: Minimální teoretické znalosti jsou stanoveny zkušebními osnovami pro dispečery letecké dopravy, které sestavil a vydal ÚCL v souladu s požadavky ICAO.

Letecké předpisy

a) pravidla a předpisy týkající se držitele průkazu způsobilosti dispečera letecké dopravy, odpovídající činností a postupům služeb řízení letového provozu,

Všeobecné znalosti letadel

b) základy provozu motorů letadel, letadlových systémů a přístrojů,
c) provozní omezení letadel a jejich motorů,
d) seznam minimálního vybavení letadla,

Výpočty letových výkonů a plánovací postupy

e) účinky nákladu a rozložení hmotnosti na výkony letadla a na jeho letové vlastnosti, výpočty hmotnosti a vyvážení,
f) operační plánování letu, výpočty spotřeby paliva a maximální doby letu, postupy pro výběr záložního letiště, řízení letu po trati, provoz s prodlouženým doletem,
g) příprava a podávání letových plánů pro služby řízení letového provozu,
h) základní principy počítačových plánovacích systémů,

Lidská výkonnost

i) lidská výkonnost týkající se povinností dispečera letecké dopravy, včetně principů zvládnutí hrozeb a chyb.

Poznámka: Poradenský materiál pro sestavení výcvikových programů k problematice lidské výkonnosti, včetně zvládnutí hrozeb a chyb, je možné

najít v dokumentu ICAO Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Meteorologie

j) letecká meteorologie, pohyb tlakových systémů, struktura front, a vznik a charakteristiky významných meteorologických jevů, které ovlivňují podmínky vzletu, letu po trati a přistání,
k) interpretace a využití meteorologických hlášení, map a předpovědí, kódy a zkratky, používání a postupy pro získání meteorologických informací,

Navigace

l) základy letecké navigace se zvláštním zaměřením na let podle přístrojů,

Provozní postupy

m) použití letecké dokumentace,
n) provozní postupy pro přepravu nákladů a nebezpečného zboží,
o) postupy vztahující se k leteckým nehodám a k nenormálním situacím v provozu, nouzové postupy za letu,
p) postupy vztahující se k nezákonnému zásahu do průběhu letu a k sabotáži letadla,

Základy letu

q) základy letu vztahující se na příslušnou kategorii letadel, a

Radiokomunikace

r) postupy pro spojení s letadly a s příslušnými pozemními stanicemi.

4.6.1.3 Zkušenosti

4.6.1.3.1 Žadatel musí mít získány následující zkušenosti:

a) dvouletou službu v kterékoliv jedné nebo v jakékoliv kombinaci činností uvedených v bodech 1) až 3) včetně, za předpokladu, že v jakékoliv kombinaci zkušeností bude období odsloužené v jedné z těchto činností dlouhé nejméně jeden rok:

- 1) člen posádky letadla v letecké dopravě, nebo
- 2) meteorolog sloužící v dispečerské organizaci pro leteckou dopravu nebo
- 3) řídící letového provozu, nebo technický dozor nad dispečery letecké dopravy, nebo nad operačními systémy letecké dopravy, nebo

b) alespoň jeden rok činnosti jako asistent v dispečinku letecké dopravy, nebo

c) úspěšně ukončený schválený výcvikový kurz.

4.6.1.3.2 Žadatel musí sloužit nejméně 90 pracovních dnů, v průběhu šesti měsíců bezprostředně předcházejících žádosti, pod dohledem dispečera letecké dopravy.

4.6.1.4 Dovednost

Žadatel musí prokázat svou schopnost:

- ze souboru denních meteorologických map a meteorologických hlášení zpracovat přesné a provozně přijatelné analýzy meteorologických podmínek, poskytnout provozně platný briefing o meteorologických podmínkách převládajících v oblasti určité letové tratě, předpovědět trendy vývoje počasí ve vztahu k letecké dopravě, se zvláštním zaměřením na cílové a záložní letiště,
- určit optimální dráhu letu pro daný úsek a vytvořit přesné manuálně a/nebo počítačově zpracované letové plány, a
- poskytovat provozní dozor a veškerou jinou pomoc letadlu ve skutečných nebo simulovaných nepříznivých meteorologických podmínkách, jak to vyplývá z povinností držitele průkazu způsobilosti dispečera letecké dopravy,
- rozpoznat a zvládat hrozby a chyby.

Poznámka: Poradenský materiál pro uplatňování principů zvládnutí hrozeb a chyb je možné nalézt v dokumentech Procedures for Air Navigation Services - Training (Doc 9868, PANS-TRG), Chapter 3, Attachment C a Human Factors Training Manual (Doc 9683), Part II, Chapter 2.

4.6.2 Oprávnění držitele průkazu způsobilosti a podmínky, které musí být splněny při výkonu těchto oprávnění

Za předpokladu splnění požadavků stanovených v ust. 1.2.5 bude držitel průkazu způsobilosti dispečera letecké dopravy oprávněn sloužit v této funkci se zodpovědností za každou oblast, pro kterou žadatel splňuje požadavky stanovené v Předpisu L6.

4.7 Průkaz způsobilosti operátora letecké stanice

Poznámka: Tento průkaz způsobilosti není zamýšlen pro personál poskytující letištní letové informační služby (AFIS). Poradenský materiál ke kvalifikacím, které musí být splněny tímto personálem, je možné nalézt v ICAO Oběžníku 211, Aerodrome Flight Information Service (AFIS).

4.7.1 Požadavky pro vydání průkazu způsobilosti

4.7.1.1 Před vydáním průkazu způsobilosti operátora letecké stanice musí smluvní stát požadovat od žadatele, aby splnil požadavky ust. 4.7.1. Osoby bez průkazu způsobilosti mohou pracovat jako operátoři letecké stanice za podmínky, že stát, v němž pracují, zajistí, že splňují stejné požadavky.

4.7.1.2 Věk

Žadatel nesmí být mladší 18 let.

4.7.1.3 Znalosti

Žadatel musí prokázat úroveň znalostí, odpovídající držiteli průkazu způsobilosti operátora letecké stanice, alespoň v následujících předmětech:

Poznámka: Minimální teoretické znalosti jsou stanoveny zkušebními osnovami pro operátory leteckých stanic, které sestavil a vydal ÚCL v souladu s požadavky ICAO.

Všeobecné znalosti

- služby řízení letového provozu, poskytované uvnitř státu,

Provozní postupy

- radiotelefonní postupy, frazeologie, telekomunikační síť,

Pravidla a předpisy

- pravidla a předpisy vztahující se k činnosti operátora letecké stanice, a

Telekomunikační vybavení

- základy, použití a omezení telekomunikačního vybavení letecké stanice.

4.7.1.4 Zkušenosti

4.7.1.4.1 Žadatel musí:

- v období 12 měsíců bezprostředně předcházejících žádosti úspěšně absolvovat schválený výcvikový kurz, a po dobu nejméně dvou měsíců úspěšně sloužit pod dohledem kvalifikovaného operátora letecké stanice, nebo
- úspěšně sloužit pod dohledem kvalifikovaného operátora letecké stanice po dobu nejméně šest měsíců, a to v období 12 měsíců bezprostředně předcházejících žádosti.

4.7.1.5 Dovednost

Žadatel musí prokázat své schopnosti:

- v obsluze používaného telekomunikačního zařízení, a
- ve vysílání a v příjmu radiotelefonních zpráv s požadovanou výkonností a přesností.

4.7.2 Oprávnění operátora letecké stanice a podmínky, které musí být splněny při výkonu těchto oprávnění

4.7.2.1 Za předpokladu splnění požadavků stanovených v ust. 1.2.5 a 1.2.9 je držitel průkazu způsobilosti operátora letecké stanice oprávněn působit jako operátor letecké stanice. Před zahájením činnosti vyplývající z tohoto oprávnění musí být držitel průkazu způsobilosti seznámen se všemi potřebnými a platnými informacemi o typech vybavení a provozních postupech, používaných na dané stanici.

4.8 Personál letecké meteorologické služby

Poznámka 1: Za stanovování požadavků na výcvik a kvalifikaci veškerého personálu letecké meteorologické služby je zodpovědná Světová meteorologická organizace (World Meteorological Organization – WMO), a to v souladu s Pracovními dohodami mezi ICAO a WMO (ICAO Doc 7473 – Working Arrangements between the International Civil Aviation Organization and the World Meteorological

Organization). Tyto požadavky je možné nalézt v dokumentu WMO č. 258 (WMO Document 258 – Guidelines for the education and training of personnel in meteorology and operational hydrology – Volume I, Meteorology).

Poznámka 2: Podle vládního nařízení č. 96/1953 Sb., je za zajištění předpovědí pro zabezpečení leteckého provozu zodpovědný Český hydrometeorologický ústav.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 5 – SPECIFIKACE PRŮKAZŮ ZPŮSOBILOSTI

5.1 Průkazy způsobilosti, vydané smluvním státem v souladu s příslušnými ustanoveními předpisu L1, musí vyhovovat těmto specifikacím:

5.1.1 Údaje

5.1.1.1 ÚCL, který vydal průkaz způsobilosti, musí zajistit, aby další státy byly schopny snadno zjistit práva vyplývající z průkazu způsobilosti a platnost kvalifikací.

Poznámka.- Doklady provozovatele nebo osobní záznamník člena letové posádky, v nichž mohou být vyhovujícím způsobem zaznamenány záznamy o udržování dovednosti a nedávné praxi, nejsou obvykle vezeny na mezinárodní lety.

5.1.1.2 V průkazu způsobilosti musí být uvedeny tyto údaje:

- I) Název státu (polotučným typem)
- II) Název průkazu (velmi výrazným typem)
- III) Pořadové číslo průkazu arabskými číslicemi, přidělené orgánem vydávajícím průkaz
- IV) Úplné jméno držitele průkazu
- IVa) Datum narození
- V) Adresa držitele průkazu
- VI) Státní příslušnost držitele průkazu
- VII) Podpis držitele průkazu
- VIII) Orgán, který průkaz vydal, a kde je to třeba, podmínky, za kterých je průkaz způsobilosti vydáván
- IX) Potvrzení platnosti průkazu a zmocnění držitele vykonávat oprávnění příslušná k průkazu
- X) Podpis pracovníka, který průkaz vydal, a datum vydání
- XI) Pečeť nebo razítko orgánu, který průkaz vydal
- XII) Kvalifikace, např. kategorie, třída, typ letadla, drak letadla, letištní řízení, atd.

XIII) Poznámky, tj. zvláštní zápisy týkající se omezení a potvrzení oprávnění, od 5. března 2008 též potvrzení jazykových znalostí a další požadované informace na základě čl. 39 Chicagské Úmluvy.

XIV) Jakékoliv další údaje požadované státem vydávajícím průkaz způsobilosti.

5.1.2 Materiál

Musí být použit papír nebo jiný vhodný materiál, včetně plastových karet, nejvyšší kvality, a všechny údaje uvedené v bodě 5.1.1 musí být v průkazu zřetelně vyznačeny.

5.1.3 Barva

5.1.3.1 V případě, že se použije materiál stejné barvy pro všechny průkazy způsobilosti vydávané smluvním státem, tato barva musí být bílá.

5.1.3.2 Pokud průkazy způsobilosti vydávané smluvním státem mají rozlišující barevné označení, pak musí být použity tyto barvy:

a)	soukromý pilot letounu	světle hnědá
b)	obchodní pilot letounu	světle modrá
c)	dopravní pilot letounu	tmavě zelená
d)	soukromý pilot vrtulníku	světle šedá
e)	obchodní pilot vrtulníku	tmavě šedá
f)	dopravní pilot vrtulníku	dva nebo více tmavě šedých pruhů na bílém podkladě
g)	pilot kluzáků	růžová
h)	pilot volných balonů	fialová
i)	letecký navigátor	červená
j)	palubní inženýr	hnědá
k)	údržba letadel (technik/inženýr/mechanik)	kaštanově červená
l)	řídící letového provozu	žlutá
m)	dispečer letecké dopravy	světle zelená
n)	operátor letecké stanice	dva nebo více oranžových pruhů na bílém podkladě

5.1.4 Jazyk

Jsou-li průkazy způsobilosti vydány jiným jazyce než angličtině, musí být v nich uveden překlad do angličtiny minimálně těchto odstavců I), II), VI), IX),

XII), XIII) a XIV). Když jsou autorizace podle ust. 1.2.2.1 vystaveny v jiném jazyce než v angličtině, musí být uveden anglický překlad názvu státu, který autorizaci vydal, omezení doby platnosti autorizace, a jakýchkoliv dalších stanovených vymezení nebo restrikcí.

5.1.5 Uspořádání jednotlivých údajů

Jednotlivé položky průkazu způsobilosti musí být jednotně označeny římskými číslicemi, jak je uvedeno v bodě 5.1.1, aby na kterémkoliv průkazu a za jakékoliv úpravy se určité číslo vždy vztahovalo ke stejnému názvu položky.

Poznámka.- Záhloví jednotlivých položek mohou být uspořádána tak, jak to nejlépe vyhovuje smluvnímu státu, který průkaz způsobilosti vydává.

ČR:

Držitel průkazu způsobilosti vydaného bez fotografie držitele je povinen při vykonávání oprávnění vyplývajících z tohoto průkazu nebo v něm zapsaných kvalifikací mít u sebe průkaz totožnosti s fotografií. V případech, kdy je povinen předložit průkaz způsobilosti člena leteckého personálu, který byl vydán bez fotografie držitele, je povinen oprávněné osobě prokázat svoji totožnost průkazem totožnosti s fotografií (občanský průkaz, pas).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 6 – ZDRAVOTNÍ USTANOVENÍ PRO VYDÁNÍ PRŮKAZU ZPŮSOBILOSTI

Poznámka 1: Standardy a doporučení, uvedené v této Hlavě, nemohou být rozvedeny tak podrobně, aby pokryly všechny možné individuální situace. Proto musí být mnohá rozhodnutí týkající se vyhodnocení zdravotní způsobilosti ponechána na individuálním hodnocení posuzujícího lékaře. Vyhodnocení musí být proto založeno na celkovém vyšetření provedeném v souladu s nejvyšší úrovní lékařské praxe.

Poznámka 2: Predispoziční faktory nemoci, jako jsou obezita a kouření, mohou být důležité pro rozhodování, zda je v individuálním případě nutné další hodnocení nebo vyšetření.

Poznámka 3: V případech, kdy žadatel nevyhovuje úplně požadavkům zdravotní způsobilosti a v komplikovaných a neobvyklých případech, může být posouzení odloženo a případ postoupen posudkovému lékaři orgánu vydávajícího průkazy způsobilosti ke konečnému zhodnocení. V těchto případech musí být brán patřičný ohled na práva udělená průkazem způsobilosti, požadovaného nebo drženého žadatelem o osvědčení zdravotní způsobilosti, a na podmínky, za kterých bude držitel průkazu způsobilosti tato práva vykonávat při plnění svěřených povinností.

Poznámka 4: Je třeba věnovat pozornost ust. 1.2.4.9 zabývajícím se autorizovaným lékařským rozhodnutím.

Poznámka 5: Pokyny pro pomoc orgánům vydávajícím průkazy způsobilosti a posuzujícím lékařům jsou uveřejněny samostatně v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984). Tyto pokyny také obsahují diskuzi o termínech 'pravděpodobně' a 'význačný' tak, jak jsou používány v kontextu zdravotních ustanovení v Hlavě 6.

Poznámka 6: Základní principy řízení bezpečnosti, jsou-li uplatněny pro postup lékařského posouzení, mohou pomoci zajistit, aby letecko-lékařské zdroje byly účinně využity.

6.1 Zdravotní způsobilost – všeobecně

6.1.1 Třídy zdravotní způsobilosti

Musí být stanoveny tyto tři třídy zdravotní způsobilosti:

- a) zdravotní způsobilost 1. třídy – platí pro žadatele o a držitele průkazu způsobilosti:
 - obchodního pilota letounů, vzducholodí, vrtulníků a letadel s pohonem vzlaku
 - průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce letounu
 - dopravního pilota letounů, vrtulníků a letadel s pohonem vzlaku
- b) zdravotní způsobilost 2. třídy – platí pro žadatele o a držitele průkazu způsobilosti:
 - leteckého navigátora

- palubního inženýra
- soukromého pilota letounů, vzducholodí, vrtulníků a letadel s pohonem vzlaku
- pilota kluzáků
- pilota volných balonů
- palubních průvodčů

- c) zdravotní způsobilost 3. třídy – platí pro žadatele o a držitele průkazu způsobilosti:

- řídicího letového provozu.

6.1.2 Žadatel o osvědčení zdravotní způsobilosti musí dodat posuzujícímu lékaři osobně stvrzené prohlášení o skutečnostech týkajících se osobní i rodinné anamnézy a o případných dědičných faktorech. Žadatel musí být upozorněn na nutnost poskytnout informace tak úplné a přesné, jak to znalosti žadatele dovolují, a že v případě falešného prohlášení se bude postupovat podle ust. 1.2.4.6.1.

6.1.3 Posuzující lékař musí oznámit orgánu vydávajícímu průkazy způsobilosti jakýkoliv individuální případ, kdy neschopnost žadatele splnit jakýkoliv požadavek, ať v číselné hodnotě nebo jiné, je dle úsudku posuzujícího lékaře taková, že výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti, o který žádá, nebo jehož je držitelem, pravděpodobně neohrozí bezpečnost letu (1.2.4.9).

6.1.4 Úroveň zdravotní způsobilosti, která musí být splněna pro obnovení osvědčení zdravotní způsobilosti musí být stejná jako při prvním vydání osvědčení zdravotní způsobilosti s výjimkou případů, kde je to výslovně stanoveno jinak.

Poznámka: Intervaly mezi pravidelnými vyšetřeními za účelem obnovení zdravotní způsobilosti jsou uvedeny v ust. 1.2.5.2.

6.2 Požadavky na osvědčení zdravotní způsobilosti

6.2.1 Všeobecné zásady

Žadatel o osvědčení zdravotní způsobilosti v souladu s ustanovením v ust. 1.2.4.1 se musí podrobit lékařskému vyšetření, zda zdravotní stav odpovídá požadavkům:

- a) somatickým a psychickým,
- b) zrakovým a na barvocit, a
- c) sluchovým.

6.2.2 Somatické a psychické požadavky
Žadatel o osvědčení zdravotní způsobilosti kterékoliv třídy nesmí mít:

- a) žádnou vrozenou nebo získanou abnormalitu, nebo
- b) žádnou zjevnou nebo skrytou, akutní nebo chronickou poruchu zdraví, nebo
- c) žádnou ránu, poranění nebo následek operace, nebo
- d) žádný následek nebo vedlejší účinek jakýchkoliv předepsaných nebo nepředepsaných terapeutických, diagnostických nebo preventivních užívaných léčebných prostředků,

jež by měly za následek takové funkční selhání, které pravděpodobně ohrozí bezpečnost letu nebo bezpečný výkon povinností.

Poznámka: Zvláštní pozornost vyžaduje používání rostlinných přípravků a alternativních postupů vzhledem k možným vedlejším účinkům.

6.2.3 Požadavky na zrakovou ostrost
Používané metody měření zrakové ostrosti mohou dávat různé výsledky. Aby se dosáhlo srovnatelnosti výsledků, smluvní státy musí zajistit dosažení rovnocennosti vyhodnocovacích metod.

6.2.3.1 Při zjišťování zrakové ostrosti by měly být dodrženy následující zásady:

- a) Zkoušky zrakové ostrosti by se měly provádět v prostředí s úrovní osvětlení, která odpovídá normálnímu kancelářskému osvětlení (30–60 cd/m²).
- b) Zraková ostrost by se měla měřit pomocí série Landoltových prstenců nebo podobných optotypů, umístěných od vyšetřovaného v příslušné vzdálenosti podle použité metody.

6.2.4 Požadavky na barvocit
Smluvní státy musí používat takové metody, které zaručují spolehlivé přezkoušení barvocitu.

6.2.4.1 Žadatel musí prokázat schopnost snadno vnímat ty barvy, jejichž rozeznávání je nutné pro bezpečný výkon povinností.

6.2.4.2 Žadatel musí prokázat schopnost správně identifikovat sérii pseudoisochromatických destiček za denního světla, nebo za umělého světla stejné barevné teploty, jako je světlo dodávané standardním světelným zdrojem C nebo D65, jak je specifikován Mezinárodní komisí pro osvětlení (CIE).

6.2.4.3 Žadatel, který dosáhl uspokojivého výsledku, jak je předepsán orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti, musí být uznán za způsobilého. Žadatel, který neprokázal při takovém vyšetření uspokojivý výsledek, může být přesto uznán za způsobilým, pokud je schopen snadno rozlišovat barvy používané v leteckém provozu a správně identifikovat letecká barevná návěstidla. Žadatelé, kteří nespĺňují tato kritéria, musí být uznáni za nezpůsobilé, s výjimkou uznání zdravotní způsobilosti

2. třídy s tímto omezením: Platné pouze pro denní dobu.

Poznámka: Pokyny týkající se vhodných metod pro vyhodnocení barevného vidění, jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.2.4.3.1 Sluneční brýle, používané při výkonu práv vyplývajících z daného průkazu způsobilosti nebo kvalifikace, by měly být nepolarizující a neutrálního šedého zbarvení.

6.2.5 Požadavky na vyšetření sluchu
Smluvní státy musí používat takové vyšetřovací metody, které budou garantovat spolehlivé vyšetření sluchu.

6.2.5.1 Žadatelé musí prokázat výkonnost sluchu, postačující pro bezpečný výkon práv vyplývajících z jejich průkazu způsobilosti a kvalifikace.

6.2.5.2 Žadatelé o osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy musí být vyšetřeni tónovou audiometrií při prvním vydání osvědčení zdravotní způsobilosti, ne méně než jednou za každých pět let do dosažení 40 let věku a dále ne méně než jednou za každé dva roky.

6.2.5.2.1 Je možné použít jiné alternativní metody, poskytující stejné výsledky.

6.2.5.3 Žadatelé o osvědčení zdravotní způsobilosti 3. třídy musí být vyšetřeni tónovou audiometrií při prvním vydání osvědčení zdravotní způsobilosti, ne méně než jednou za každé čtyři roky do dosažení věku 40 let a dále ne méně než jednou za každé dva roky.

6.2.5.3.1 Je možné použít jiné alternativní metody, poskytující stejné výsledky.

6.2.5.4 Žadatelé o osvědčení zdravotní způsobilosti 2. třídy by měli být vyšetřeni tónovou audiometrií při prvním vydání osvědčení zdravotní způsobilosti a po dosažení věku 50 let ne méně než jednou za každé dva roky.

6.2.5.5 Při lékařských vyšetřeních, jiných než jsou uvedena v 6.2.5.2, 6.2.5.3 a 6.2.5.4, pokud není provedena audiometrie, musí být žadatelé v tiché místnosti vyšetřeni šepotem a zkouškou hovorovou řečí.

Poznámka 1: Referenční nula pro kalibraci tónových audiometrů musí odpovídat příslušným Standardům platného vydání Audiometrických vyšetřovacích metod, vydaných Mezinárodní organizací pro standardizaci (ISO).

Poznámka 2: Pro účely vyšetření sluchu v souladu s předpisy je tichou místností místnost s hladinou hluku pozadí nižší než 35 dB(A).

Poznámka 3: Pro účely vyšetření sluchu v souladu s požadavky je hladina akustické intenzity průměrného hovorového hlasu ve vzdálenosti 1 m od zdroje (dolního rtu mluvčího) –asi 60 dB(A) a asi 45 dB(A) při šepotu. Ve vzdálenosti 2 m od mluvčího je hladina akustické intenzity o 6 dB(A) nižší.

Poznámka 4: Pokyny pro posuzování žadatelů, kteří používají sluchové pomůcky, jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Poznámka 5: Je třeba věnovat pozornost ust. 2.6.1.5.1 a 2.10.1.5.1 týkajících se požadavků pro vydání přístrojové kvalifikace žadatelům, kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti soukromého pilota.

6.3 Zdravotní způsobilost 1. třídy

6.3.1 Vydání a obnovení osvědčení zdravotní způsobilosti

6.3.1.1 Žadatel o průkaz způsobilosti obchodního pilota letounu, vzducholodě, vrtulníku nebo letadla s pohonem vzlaku, průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce letounu nebo průkaz způsobilosti dopravního pilota letounu, vrtulníku nebo letadla s pohonem vzlaku se musí podrobit vstupnímu lékařskému vyšetření pro vydání osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy.

6.3.1.2 S výjimkou toho, co je stanoveno jinde v tomto předpisu, držitelé průkazů způsobilosti obchodního pilota letounu, vzducholodě, vrtulníku nebo letadla s pohonem vzlaku, průkazů způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce letounu nebo průkazů způsobilosti dopravního pilota letounu, vrtulníku nebo letadla s pohonem vzlaku musí mít svá osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy obnovována v intervalech, které nejsou delší než intervaly uvedené v ust. 1.2.5.2.

6.3.1.2.1 Orgán vydávající průkazy způsobilosti by měl v případě žadatelů o osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy, kterým je méně než 40 let, dle vlastního uvážení posuzujícím lékařům povolit, aby každý druhý rok mohli vynechat některá běžná vyšetření posuzující tělesnou způsobilost, zatímco zvýší důraz na zdravotní vzdělanost a prevenci nemocnosti.

Poznámka: Pokyny pro orgány vydávající průkazy způsobilosti, mající v případě žadatelů, kterým je méně než 40 let, v úmyslu snížit důraz na zjišťování tělesných onemocnění při současném zvýšení důrazu na zdravotní vzdělanost a prevenci nemocnosti, jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.1.3 Je-li orgán vydávající průkazy způsobilosti přesvědčen, že požadavky tohoto předpisu a všeobecná ustanovení 6.1 a 6.2 jsou splněny, musí vydat žadateli osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy.

6.3.2 Somatické a psychické požadavky

6.3.2.1 Žadatel nesmí trpět žádnou nemocí nebo vadou, která by mohla způsobit, že se žadatel pravděpodobně náhle stane neschopným bezpečně ovládat letadlo, nebo bezpečně vykonávat svěřené povinnosti.

6.3.2.2 Žadatel nesmí mít anamnézu ani klinickou diagnózu:

a) organické duševní poruchy;

- b) duševní poruchy a poruchy chování vyvolané účinkem psychoaktivních látek; to zahrnuje syndrom závislosti vyvolaný alkoholem nebo jinými psychoaktivními látkami;
- c) schizofrenie, schizofrenní poruchy nebo poruchu s bludy;
- d) poruchy nálady (afektivní poruchu);
- e) neurotické poruchy, poruchy vyvolané stresem nebo somatoformní poruchy;
- f) behaviorálního syndromu spojeného s fyziologickými poruchami nebo somatickými faktory;
- g) poruchy osobnosti a chování u dospělých, zvláště pokud je spojena s opakovanými veřejnými projevy;
- h) mentální retardace;
- i) poruchy psychického vývoje;
- j) poruchy chování a emocí se začátkem v dětství nebo adolescenci; nebo
- k) nespecifikované duševní poruchy;

které by mohly způsobit neschopnost žadatele bezpečně vykonávat práva vyplývající z průkazu způsobilosti, o který žádá, nebo jehož je držitelem.

6.3.2.2.1 Žadatel trpící depresemi, který užívá antidepressivní léky, by měl být posouzen jako nezpůsobilý, pokud posudkový lékař s přístupem k detailům dotčeného případu neuváží, že žadatelův stav pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon povinností vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka 1: Pokyny k posuzování žadatelů léčících se antidepressivními léky jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Poznámka 2: Duševní poruchy a poruchy chování jsou definovány v souladu s klinickým popisem a diagnostickými směrnici Světové zdravotnické organizace, jak byly vydány v 10. revizi Mezinárodní statistické klasifikace nemocí a přidružených zdravotních problémů – Klasifikace duševních poruch a poruch chování, WHO 1992. Tento dokument obsahuje podrobný popis diagnostických požadavků, jež mohou být užitečné při jejich aplikaci v lékařském posuzování.

6.3.2.3 Žadatel nesmí mít anamnézu ani klinickou diagnózu čehokoliv z následujícího:

- a) progresivního nebo neprogresivního onemocnění nervové soustavy, jehož důsledky pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele,
- b) epilepsie, nebo
- c) jakékoliv poruchy vědomí, jejíž příčina nebyla uspokojivě lékařsky vysvětlena.

6.3.2.4 Žadatel nesmí mít utrpení žádné poranění hlavy, jehož následky pravděpodobně naruší

bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.3.2.5 Žadatel nesmí mít žádnou vrozenou nebo získanou abnormalitu srdce, která pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.3.2.5.1 Žadatel, který podstoupil koronární bypas nebo angioplastiku (s nebo bez stentu) nebo jiný srdeční invazivní zákrok, nebo který má anamnézu srdečního infarktu nebo který trpí jiným srdečním postižením, které může vyvolat zdravotní selhání, musí být posouzen jako nezpůsobilý kromě případů, kdy stav žadatelova srdce byl vyšetřen a zhodnocen v souladu s nejlepší lékařskou praxí a byl posouzen tak, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.3.2.5.2 Žadatel s abnormalitou srdečního rytmu musí být posouzen jako nezpůsobilý, dokud srdeční arytmie nebyla vyšetřena a zhodnocena v souladu s nejlepší lékařskou praxí a nebyla posouzena tak, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka: Pokyny pro kardiiovaskulární hodnocení jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.6 Elektrokardiografické vyšetření musí být součástí vyšetření srdce při prvním vydání osvědčení zdravotní způsobilosti.

6.3.2.6.1 Elektrokardiografické vyšetření musí být součástí kontrolních vyšetření žadatelů starších 50 let nejméně jednou za rok.

6.3.2.6.2 Elektrokardiografické vyšetření by mělo být součástí kontrolních vyšetření žadatelů ve věku mezi 30 až 50 let nejméně jednou za dva roky.

Poznámka 1: Účelem běžného elektrokardiografického vyšetření je zjištění onemocnění. Neposkytuje však, bez dalšího pečlivého kardiiovaskulárního vyšetření, dostatečné důkazy pro rozhodnutí o zdravotní nezpůsobilosti.

Poznámka 2: Pokyny pro klidovou a zátěžovou elektrokardiografii jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.7 Systolický a diastolický krevní tlak musí být v normálním rozmezí.

6.3.2.7.1 Používání léků pro snižování vysokého krevního tlaku musí znamenat nezpůsobilost s výjimkou těch léků, jejichž použití je slučitelné s bezpečným výkonem práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka: Pokyny k této problematice jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.8 Nesmí být zjištěna žádná význačná funkční nebo organická abnormalita oběhové soustavy.

6.3.2.9 Nesmí být zjištěno žádné akutní oslabení plic, ani jakékoliv aktivní onemocnění struktury plic, mezihrudí nebo pohrudnice, které pravděpodobně vyvolá příznaky nezpůsobilosti během normálních nebo nouzových operací.

6.3.2.9.1 Rentgenologické vyšetření hrudníku by mělo být součástí vstupního lékařského vyšetření.

Poznámka: Opakované rentgenologické vyšetření hrudníku není obvykle nutné, ale může být nutností v případech podezření na asymptomatické plicní onemocnění.

6.3.2.10 Žadatelé s chronickou obstrukční plicní nemocí musí být posouzeni jako nezpůsobilí, dokud žadatelův stav není vyšetřen a zhodnocen v souladu s nejlepší lékařskou praxí a není posouzen tak, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.3.2.11 Žadatelé s astmatem působícím značné příznaky, nebo které pravděpodobně přivodí příznaky nezpůsobilosti během normálních nebo nouzových operací, musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.3.2.11.1 Použití léků pro kontrolu astmatu musí znamenat nezpůsobilost kromě případů, kdy jejich užívání je slučitelné s bezpečným výkonem práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka: Pokyny o rizicích medikace a drog jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.12 Žadatelé s aktivní plicní tuberkulózou musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.3.2.12.1 Žadatelé s němými nebo zhojenými lézemi, prokázaně nebo patrně tuberkulózního původu, mohou být posouzeni jako způsobilí.

Poznámka 1: Pokyny pro posuzování nemocí dýchací soustavy jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Poznámka 2: Pokyny o rizicích medikace a drog jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.13 Žadatelé s význačnou poruchou funkce trávicí soustavy nebo jejich adnex musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.3.2.13.1 Žadatelé nesmí mít kýlu takového rozsahu, že by mohla vyvolat příznaky nezpůsobilosti.

6.3.2.14 Žadatelé s následky po onemocnění nebo chirurgickém zákroku na kterékoliv části zažívací soustavy nebo jeho adnex, které pravděpodobně vyvolají za letu nezpůsobilost, zejména jakýkoliv uzávěr v důsledku striktury nebo komprese, musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.3.2.14.1 Žadatel, který se podrobil větší operaci žlučových cest nebo zažívací soustavy nebo jeho adnex, s úplným nebo částečným odstraněním nebo změnou kteréhokoliv z těchto orgánů, by měl být posouzen jako nezpůsobilý až do doby, kdy

posudkový lékař mající přístup ke všem podrobnostem, které se týkají dané operace, dojde k závěru, že pravděpodobně následný stav po operaci nevyvolá zdravotní nezpůsobilost za letu.

6.3.2.15 Žadatelé s nemocemi přeměny látek, výživy a endokrinními poruchami, které pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z jejich průkazu způsobilosti a kvalifikace, musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.3.2.16 Žadatelé s diabetes mellitus léčeným inzulínem musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

Poznámka: Pokyny pro posuzování žadatelů s diabetes druhého typu léčeným inzulínem v souladu s ustanovením 1.2.4.9 jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.16.1 Žadatelé s diabetes mellitus neléčeným inzulínem musí být posouzeni jako nezpůsobilí, dokud se neprokáže, že jejich stav lze uspokojivě kontrolovat pouze dietou, nebo dietou kombinovanou s perorálními antidiabetiky, jejichž použití je slučitelné s bezpečným výkonem práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka: Pokyny pro posuzování žadatelů s diabetem jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.17 Žadatelé s nemocemi krve a/nebo lymfatické soustavy musí být posouzeni jako nezpůsobilí, dokud nejsou náležitě vyšetřeni a není shledáno, že jejich stav pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z jejich průkazu způsobilosti a kvalifikace.

Poznámka: Srpkovitá porucha nebo jiné hemoglobinopatie jsou obvykle slučitelné s přiznáním způsobilosti.

6.3.2.18 Žadatelé s nemocemi ledvin nebo pohlavní a močové soustavy musí být posouzeni jako nezpůsobilí, dokud nejsou náležitě vyšetřeni a není shledáno, že jejich stav pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace.

6.3.2.18.1 Vyšetření moči musí být součástí lékařského vyšetření a abnormální nálezy musí být náležitě vyšetřeny.

Poznámka: Pokyny pro vyšetření moči a hodnocení abnormálních nálezů jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.19 Žadatelé s následky po onemocnění nebo po operaci ledvin nebo pohlavní a močové soustavy, zejména obstrukce v důsledku striktury nebo komprese, musí být posouzeni jako nezpůsobilí do doby, než bude stav žadatele vyšetřen a zhodnocen v souladu s nejlepší lékařskou praxí a posouzen tak, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z žadatelova průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.3.2.19.1 Žadatelé po nefrektomii musí být posouzeni jako nezpůsobilí, pokud jejich stav není dobře kompenzován.

6.3.2.20 Žadatelé se séropozitivitou na onemocnění virem lidské imunodeficiency (HIV) musí být posouzeni jako nezpůsobilí, pokud nebyl žadatelův zdravotní stav vyšetřen a vyhodnocen v souladu s nejlepší lékařskou praxí a nebyl posouzen tak, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon povinností vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka 1: Včasná diagnóza a aktivní řízení onemocnění HIV s antiretrovirální terapií snižuje úmrtnost a zlepšuje prognózu a tím zvyšuje pravděpodobnost posouzení způsobilosti.

Poznámka 2: Pokyny pro posuzování žadatelů se séropozitivitou na virus lidské imunodeficiency (HIV) jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.21 Těhotné žadatelky, musí být posouzeny jako nezpůsobilé kromě těch, kde vyšetření porodníkem a trvalý lékařský dohled prokáží nízkorizikové nekomplikované těhotenství.

6.3.2.21.1 U žadatelek s nízkorizikovým nekomplikovaným těhotenstvím, zhodnoceným a kontrolovaným v souladu s ust. 6.3.2.21, by měla být způsobilost přiznána na období od konce 12. týdne do konce 26. týdne gestace.

6.3.2.22 Po porodu nebo po přerušení těhotenství nesmí být žadatelce dovoleno vykonávat práva vyplývající z jejího průkazu způsobilosti, dokud neprošla novým zhodnocením v souladu s nejlepší lékařskou praxí a nebylo rozhodnuto, že je schopna bezpečného výkonu práv vyplývajících z jejího průkazu způsobilosti a kvalifikace.

6.3.2.23 Žadatel nesmí mít jakoukoliv anomálii kostí, kloubů, svalů, šlach nebo souvisejících struktur, které pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka: U jakýchkoliv následků po zraněních, postihujících kosti, klouby, svaly nebo šlachy a u některých anatomických defektů bude obvyčejně nutné funkční posouzení zdatnosti.

6.3.2.24 Žadatel nesmí mít žádnou abnormalitu nebo onemocnění ucha nebo souvisejících struktur, které pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.3.2.25 Nesmí být přítomna:

- a) jakákoliv porucha vestibulární funkce;
- b) jakákoliv význačná dysfunkce Eustachových trubíc;
- c) jakákoliv nezhojená perforace bubínků.

6.3.2.25.1 Izolovaná suchá perforace bubínku neznamená nezpůsobilost žadatele.

Poznámka: Pokyny pro vyšetřování vestibulární funkce jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.26 Nesmí být přítomna:

- a) žádná obstrukce nosu; a
- b) žádná malformace nebo jakékoliv onemocnění ústní dutiny nebo horních dýchacích cest,

kteří pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele;

6.3.2.27 Žadatelé s kockáním nebo jinými řečovými defekty natolik těžkými, že by způsobily poruchu řečové komunikace, musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.3.3 Zrakové požadavky

Lékařské vyšetření musí vycházet z následujících požadavků.

6.3.3.1 Funkce obou očí a jejich adnex musí být normální. Nesmí být zjištěn žádný aktivní patologický stav, akutní nebo chronický, ani jakékoliv následky po operaci nebo po úrazu očí nebo jejich adnex, které pravděpodobně sníží jejich správnou zrakovou funkci natolik, že bude ohrožen bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.3.3.2 Zraková ostrost do dálky, s použitím korekčních čoček nebo bez nich, musí být na každém oku samostatně 6/9 nebo lepší a binokulární zraková ostrost musí být 6/6 nebo lepší. Žádné limity neplatí pro nekorigovanou zrakovou ostrost. V případě, že této úrovně zrakové ostrosti je možné dosáhnout pouze s použitím korekčních čoček, žadatel může být uznán způsobilým za předpokladu, že:

- a) nosí korekční čočky při výkonu práv vyplývajících z průkazu způsobilosti nebo kvalifikace, o něž žádá, nebo jejichž je držitelem, a
- b) navíc má žadatel při výkonu práv vyplývajících ze svého průkazu způsobilosti stále u sebe vhodné korekční brýle.

Poznámka 1: Podmínka uvedená v 6.3.3.2 b) je také součástí standardních postupů v předpisu L6.

Poznámka 2: Žadatel splňující tato ustanovení je považován tak dlouho za způsobilého, dokud není důvod k podezření, že se stav změnil. V tom případě se požaduje zpráva o lékařském vyšetření očí, jestliže to orgán vydávající průkazy způsobilosti považuje za nutné. Ostrost zraková bez korekce a s korekcí se pravidelně měří a zaznamenává při každém dalším vyšetření. Stav, který ukazuje na potřebu obdržet zprávu o lékařském vyšetření zraku, zahrnují: podstatné snížení ostrosti zrakové bez korekce, jakýkoliv pokles nejlepší korigované zrakové ostrosti, a výskyt očního onemocnění, zranění oka nebo operace oka.

6.3.3.2.1 Žadatelé mohou používat ke splnění tohoto požadavku kontaktní čočky za předpokladu, že:

- a) čočky jsou monofokální a nezabarvené,
- b) čočky žadatel dobře snáší, a
- c) žadatel má při výkonu práv vyplývajících z průkazu způsobilosti u sebe vhodné korekční brýle.

Poznámka: U žadatelů, kteří používají kontaktní čočky, není třeba při každém dalším vyšetření měřit jejich nekorigovanou zrakovou ostrost, ovšem za předpokladu, že jsou známy údaje o jejich předpisu na kontaktní čočky.

6.3.3.2.2 Žadatelé s velkou refrakční vadou musí používat kontaktní čočky nebo brýle s vysokoindexovými čočkami.

Poznámka: Pokud používají žadatelé brýle, musí mít čočky s vysokým indexem, aby se minimalizovalo zkreslení okrajového pole.

6.3.3.2.3 Od žadatelů, jejichž nekorigovaná zraková ostrost do dálky na jednom z očí je horší než 6/60, musí být požadováno, aby dodali úplnou zprávu o lékařském vyšetření očí před prvním vydáním osvědčení zdravotní způsobilosti, a každých pět let potom.

Poznámka 1: Účelem požadovaného lékařského vyšetření očí je (1) potvrzení normální zrakové výkonnosti a (2) zjištění jakéhokoliv významného onemocnění.

Poznámka 2: Pokyny pro posuzování monokulárních žadatelů podle ustanovení 1.2.4.9, jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.3.3 Žadatelé, kteří prodělali operaci ovlivňující stav refrakce oka, mohou být považováni za způsobilé, jestliže se již zbavili těch následků, které by mohly narušit bezpečný výkon práv vyplývajících z jejich průkazu způsobilosti a kvalifikace.

6.3.3.4 Žadatel musí být schopen přečíst při použití korekčních čoček, jestliže jsou požadovány ust. 6.3.3.2, tabulku N5 nebo její ekvivalent na vzdálenost, kterou si žadatel zvolí v rozmezí 30 až 50 cm, a být schopen přečíst tabulku N14 nebo její ekvivalent na vzdálenost 100 cm. Je-li tento požadavek splněn pouze s použitím korekce na blízko, žadatel může být uznán za způsobilého za předpokladu, že tato korekce na blízko je přidána ke korekci brýlemi již předepsané v souladu s ust. 6.3.3.2. Jestliže žádná taková korekce není předepsána, musí mít žadatel u sebe při výkonu práv vyplývajících z průkazu způsobilosti brýle pro použití na blízko. Když je požadována korekce na blízko, žadatel musí prokázat, že jedny brýle mu stačí pro splnění obou zrakových požadavků - do dálky i na blízko.

Poznámka 1: N5 a N14 udávají velikost použitého druhu písma. Další podrobnosti jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Poznámka 2: Žadatel, který potřebuje korekci na blízko, musí pro splnění tohoto požadavku používat brýle s průhledem, nebo bifokální, nebo možná multifokální čočky, aby byl schopen číst údaje na přístrojích a mapy nebo příručky držené v ruce, a také sledovat vzdálenou vnější situaci oknem kabiny, aniž by snímal brýle. Brýle na čtení s jednou lomivou silou čoček výrazně zhoršují zrakovou ostrost do dálky, a proto nejsou přijatelné.

Poznámka 3: Kdykoliv vznikne požadavek na nové nebo obnovené korekční brýle, očekává se od žadatele, že sdělí optikovi čtecí vzdálenosti pro vizuální úkoly v pilotní kabině, které odpovídají typům letadel, na nichž žadatel zpravidla létá.

6.3.3.4.1 Jestliže je v souladu s tímto ustanovením vyžadována korekce na blízko, musí být vždy k dispozici pro okamžité použití druhé brýle pro korekci na blízko.

6.3.3.5 Žadatel musí mít normální zorná pole.

6.3.3.6 Žadatel musí mít normální binokulární funkci.

6.3.3.6.1 Omezená stereopsie, abnormální konvergence nenarušující vidění na blízko a oční dysbalance tam, kde jsou rezervy pro fúzi dostatečné, aby nevznikly astenopie a diplopie, nemusí být považovány za důvod nezpůsobilosti.

6.3.4 Sluchové požadavky

6.3.4.1 Žadatel, pokud je vyšetřován pomocí audiometru s čistým tónem, nesmí mít sluchovou ztrátu, v každém uchu samostatně, větší než 35 dB na kterémkoliv z kmitočtů 500, 1000 nebo 2000 Hz, nebo větší než 50 dB na kmitočtu 3000 Hz.

6.3.4.1.1 Žadatel se sluchovou ztrátou větší než je uvedeno výše, může být uznán způsobilým, pokud se prokáže normální výkonnost sluchu v hlukovém pozadí, které reprodukuje nebo simuluje maskovací vlastnosti hluku v pilotní kabině na řeč a signály majáku.

Poznámka 1: Je důležité, aby hluk pozadí byl charakteristický pro hluk v pilotní kabině typu letadla, pro nějž platí průkaz způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka 2: V řečovém materiálu pro diskriminační zkoušky se obvykle používají jak letecky relevantní fráze, tak foneticky vyvážená slova.

6.3.4.1.2 Alternativně lze použít praktickou sluchovou zkoušku provedenou za letu v pilotní kabině typu letadla, pro nějž platí průkaz způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.4 Zdravotní způsobilost 2. třídy

6.4.1 Vydání a obnovení osvědčení zdravotní způsobilosti

6.4.1.1 Žadatel o průkaz způsobilosti soukromého pilota letounu, vzducholodě, vrtulníku nebo letadla s pohonem vztlaku, průkaz způsobilosti pilota kluzáků, průkaz způsobilosti pilota volných balonů, průkaz způsobilosti palubního inženýra nebo průkaz způsobilosti navigátora se musí podrobit vstupnímu lékařskému vyšetření pro vydání osvědčení zdravotní způsobilosti 2. třídy.

Poznámka: Ustanovení 6.4.1.1 platí také pro palubní průvodčí a pro letecké techniky, kteří se zúčastňují zkušebních letů.

6.4.1.2 S výjimkou toho, co je stanoveno jinde v tomto předpisu, držitelé průkazů způsobilosti soukromého pilota letounu, vzducholodě, vrtulníku nebo letadla s pohonem vztlaku, průkazů způsobilosti pilota kluzáků, průkazů způsobilosti pilota volných balonů nebo průkazů způsobilosti palubního inženýra nebo průkazů způsobilosti navigátora musí mít svá

osvědčení zdravotní způsobilosti 2. třídy obnovována v intervalech, které nejsou delší než intervaly uvedené v ust. 1.2.5.2.

Poznámka: Ustanovení 6.4.1.2 platí také pro palubní radiotelefonisty a pro palubní průvodčí.

6.4.1.3 Je-li orgán vydávající průkazy způsobilosti přesvědčen, že požadavky tohoto předpisu a všeobecná ust. 6.1 a 6.2 jsou splněny, musí vydat žadateli osvědčení zdravotní způsobilosti 2. třídy.

6.4.2 Somatické a psychické požadavky
Lékařské vyšetření musí vycházet z těchto požadavků.

6.4.2.1 Žadatel nesmí trpět žádnou nemocí nebo vadou, která by mohla způsobit, že by se žadatel mohl náhle stát neschopným bezpečně ovládat letadlo nebo vykonávat bezpečně jemu svěřené povinnosti.

6.4.2.2 Žadatel nesmí mít anamnézu, ani klinickou diagnózu:

- a) organické duševní poruchy;
- b) duševní poruchy a poruchy chování vyvolané účinkem psychoaktivních látek; to zahrnuje syndrom závislosti vyvolaný alkoholem nebo jinými psychoaktivními látkami;
- c) schizofrenie, schizofrenní poruchy nebo poruchy s bludy;
- d) poruchy nálady (afektivní poruchy);
- e) neurotické poruchy, poruchy vyvolané stresem nebo somatoformní poruchy;
- f) behaviorálního syndromu spojeného s fyziologickými poruchami nebo somatickými faktory;
- g) poruchy osobnosti a chování u dospělých, zvláště pokud je spojena s opakovanými veřejnými projevy;
- h) mentální retardace;
- i) poruchy psychického vývoje;
- j) poruchy chování a emocí se začátkem v dětství nebo adolescenci; nebo
- k) nespécifikované duševní poruchy;

kteřé by mohly způsobit neschopnost žadatele bezpečně vykonávat práva vyplývající z průkazu způsobilosti, o kterýž žádá, nebo jehož je držitelem.

6.4.2.2.1 Žadatel trpící depresemi, který užívá antidepresivní léky, by měl být posouzen jako nezpůsobilý, pokud posudkový lékař s přístupem k detailům dotčeného případu neuváží, že žadatelův stav pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon povinností vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka 1: Pokyny k posuzování žadatelů léčících se antidepresivními léky jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Poznámka 2: Duševní poruchy a poruchy chování jsou definovány v souladu s klinickým popisem a diagnostickými směrnici Světové zdravotnické organizace, jak byly vydány v 10. revizi Mezinárodní statistické klasifikace nemocí a přidružených zdravotních problémů - Klasifikace duševních poruch a poruch chování, WHO 1992. Tento dokument obsahuje podrobný popis diagnostických požadavků, jež mohou být užitečné při jejich aplikaci v lékařském posuzování.

6.4.2.3 Žadatel nesmí mít anamnézu ani klinickou diagnózu, čehokoliv z následujícího:

- a) progresivního nebo neprogresivního onemocnění nervové soustavy, jehož důsledky pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele,
- b) epilepsie,
- c) jakékoliv poruchy vědomí, jejichž příčina nebyla uspokojivě lékařsky vysvětlena.

6.4.2.4 Žadatel nesměl utrpět žádné poranění hlavy, jehož následky pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.4.2.5 Žadatel nesmí mít žádnou vrozenou nebo získanou abnormalitu srdce, která pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.4.2.5.1 Žadatel, který podstoupil koronární bypas nebo angioplastiku (s nebo bez stentu) nebo jiný srdeční invazivní zákrok, nebo trpí jiným srdečním postižením, které může vyvolat zdravotní selhání, musí být posouzen jako nezpůsobilý kromě případů, kdy stav žadatelova srdce byl zhodnocen v souladu s nejlepší lékařskou praxí a byl posouzen tak, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.4.2.5.2 Žadatel s abnormalitou srdečního rytmu musí být posouzen jako nezpůsobilý, pokud srdeční arytmie, vyšetřená a zhodnocená v souladu s nejlepší lékařskou praxí, nebyla posouzena tak, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka: Pokyny pro kardiiovaskulární hodnocení jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.6 Elektrokardiografické vyšetření musí být součástí vyšetření srdce při prvním vydání osvědčení zdravotní způsobilosti po dosažení věku 40 let.

6.4.2.6.1 Elektrokardiografické vyšetření musí být součástí kontrolních vyšetření žadatelů starších 50 let nejméně jednou za dva roky.

6.4.2.6.2 Elektrokardiografické vyšetření srdce by mělo být součástí vyšetření srdce při prvním vydání osvědčení zdravotní způsobilosti.

Poznámka 1: Účelem běžného elektrokardiografického vyšetření je zjištění onemocnění. Neposkytuje však bez dalšího pečlivého kardiiovaskulárního vyšetření dostatečné důkazy pro rozhodnutí o zdravotní nezpůsobilosti.

Poznámka 2: Pokyny pro klidovou a zátěžovou elektrokardiografii jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.7 Systolický a diastolický krevní tlak musí být v normálním rozmezí.

6.4.2.7.1 Používání léků pro snižování vysokého krevního tlaku musí znamenat nezpůsobilost s výjimkou těch léků, jejichž použití je slučitelné s bezpečným výkonem práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka: Pokyny k této problematice jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.8 Nesmí být zjištěna žádná význačná funkční nebo organická abnormalita oběhové soustavy.

6.4.2.9 Nesmí být zjištěno žádné oslabení plic, ani jakékoliv aktivní onemocnění struktury plic, mezihrudí nebo pohrudnice, které pravděpodobně vyvolá příznaky nezpůsobilosti během normálních nebo nouzových operací.

6.4.2.9.1 Rentgenologické vyšetření hrudníku by mělo být součástí vstupního a pravidelných lékařských vyšetření v případech podezření na asymptomatické plicní onemocnění.

6.4.2.10 Žadatelé s chronickou obstrukční plicní nemocí musí být posouzeni jako nezpůsobilí, dokud vyšetření a zhodnocení stavu žadatele v souladu s nejlepší lékařskou praxí neprokáže, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.4.2.11 Žadatelé s astmatem provázeným význačnými příznaky, nebo které pravděpodobně přivodí nezpůsobilost během normálních nebo nouzových operací, musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.4.2.11.1 Použití léků pro kontrolu astmatu znamená nezpůsobilost kromě případů, kdy jejich užívání je slučitelné s bezpečným výkonem práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka: Pokyny o rizicích medikace a drog jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.12 Žadatelé s aktivní plicní tuberkulózou musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.4.2.12.1 Žadatelé s němými nebo zhojenými lézemi, prokázaně nebo patrně tuberkulózního původu, mohou být posouzeni jako způsobilí.

Poznámka 1: Pokyny pro posuzování nemocí dýchací soustavy jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Poznámka 2: Pokyny o rizicích medikace a drog jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.13 Žadatelé nesmí mít kýlu takového rozsahu, že by mohla vyvolat příznaky nezpůsobilosti.

6.4.2.13.1 Žadatelé s význačnou poruchou funkce trávicí soustavy nebo jejích adnex musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.4.2.14 Žadatelé s následky po onemocnění nebo chirurgickém zákroku na kterékoliv části zažívací soustavy nebo jeho adnex, které pravděpodobně vyvolají za letu nezpůsobilost, zejména jakýkoliv uzávěr v důsledku striktury nebo komprese, musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.4.2.14.1 Žadatel, který se podrobil větší operaci žlučových cest nebo zažívací soustavy nebo jeho adnex, s úplným nebo částečným odstraněním nebo změnou kteréhokoliv z těchto orgánů, by měl být posouzen jako nezpůsobilý až do doby, kdy posudkový lékař mající přístup ke všem podrobnostem, které se týkají dané operace, dojde k závěru, že pravděpodobně následný stav po operaci nevyvolá zdravotní nezpůsobilost za letu.

6.4.2.15 Žadatelé s nemocemi přeměny látek, výživy a endokrinními poruchami, které pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z jejich průkazu způsobilosti a kvalifikací, musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.4.2.16 Žadatelé s diabetes mellitus léčeným inzulínem musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

Poznámka: Pokyny pro posouzení žadatelů s diabetes druhého typu léčeným inzulínem v souladu s ustanovením 1.2.4.9 jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.16.1 Žadatelé s diabetes mellitus neléčeným inzulínem musí být posouzeni jako nezpůsobilí, dokud se neprokáže, že jejich stav lze uspokojivě kontrolovat pouze dietou, nebo dietou kombinovanou s perorálními antidiabetiky, jejichž použití je slučitelné s bezpečným výkonem práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka: Pokyny pro posuzování žadatelů s diabetem jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.17 Žadatelé s nemocemi krve a/nebo lymfatické soustavy musí být posouzeni jako nezpůsobilí, dokud jejich stav není náležitě vyšetřen a není shledáno, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z jejich průkazu způsobilosti a kvalifikace.

Poznámka: Srpkovitá porucha nebo jiné hemoglobinopatie jsou obvykle slučitelné s přiznáním způsobilosti.

6.4.2.18 Žadatelé s nemocemi ledvin a pohlavní a močové soustavy musí být posouzeni jako nezpůsobilí, dokud nejsou náležitě vyšetřeni a není shledáno, že jejich stav pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z jejich průkazu způsobilosti a kvalifikace.

6.4.2.18.1 Vyšetření moči musí být součástí lékařského vyšetření a abnormální nálezy musí být náležitě vyšetřeny.

Poznámka: Pokyny pro vyšetření moči a hodnocení abnormálních nálezů jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.19 Žadatelé s následky po onemocnění nebo po operaci ledvin nebo pohlavní a močové soustavy, zejména obstrukce v důsledku striktury nebo komprese, musí být posouzeni jako nezpůsobilí do doby, než bude stav žadatele vyšetřen a zhodnocen v souladu s nejlepší lékařskou praxí a posouzen tak, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.4.2.19.1 Žadatelé po nefrektomii musí být posouzeni jako nezpůsobilí, pokud jejich stav není dobře kompenzován.

6.4.2.20 Žadatelé se séropozitivou na onemocnění virem lidské imunodeficiencie (HIV) musí být posouzeni jako nezpůsobilí, pokud nebyl žadatelův zdravotní stav vyšetřen a vyhodnocen v souladu s nejlepší lékařskou praxí a nebyl posouzen tak, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon povinností vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka 1: Včasná diagnóza a aktivní řízení onemocnění HIV s antiretrovirální terapií snižuje úmrtnost a zlepšuje prognózu a tím zvyšuje pravděpodobnost posouzení způsobilosti.

Poznámka 2: Pokyny pro posuzování žadatelů se séropozitivou na virus lidské imunodeficiencie (HIV) jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.21 Těhotné žadatelky musí být posouzeny jako nezpůsobilé kromě těch, kde vyšetření porodníkem a trvalý lékařský dohled prokáží nízkorizikové nekomplikované těhotenství.

6.4.2.21.1 U žadatelek s nízkorizikovým nekomplikovaným těhotenstvím, zhodnoceným a kontrolovaným v souladu s ust. 6.4.2.21, by měla být způsobilost přiznána na období od konce 12. týdne do konce 26. týdne gestace.

6.4.2.22 Po porodu nebo po přerušení těhotenství nesmí být žadatelce dovoleno vykonávat práva vyplývajících z jejího průkazu způsobilosti, dokud neprošla novým zhodnocením v souladu s nejlepší lékařskou praxí a nebylo rozhodnuto, že je schopna bezpečného výkonu práv vyplývajících z jejího průkazu způsobilosti a kvalifikace.

6.4.2.23 Žadatel nesmí mít jakoukoliv anomálii kostí, kloubů, svalů, šlach nebo souvisejících struktur, které pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka: U jakýchkoliv následků po zraněních, postihujících kosti, klouby, svaly nebo šlachy a u některých anatomických defektů bude obvyčejně nutně funkční posouzení zdatnosti.

6.4.2.24 Žadatel nesmí mít žádnou abnormalitu nebo onemocnění ucha nebo souvisejících struktur, které pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.4.2.25 Nesmí být přítomna:

- jakákoliv porucha vestibulární funkce;
- jakákoliv význačná dysfunkce Eustachovy trubice;
- jakákoliv nezhojená perforace bubínků.

6.4.2.25.1 Izolovaná suchá perforace bubínku neznamená nezpůsobilost žadatele.

Poznámka: Pokyny pro vyšetřování vestibulární funkce jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.26 Nesmí být přítomna:

- žádná obstrukce nosu; a
- žádná malformace nebo jakékoliv onemocnění ústní dutiny nebo horních dýchacích cest;

kteří pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.4.2.27 Žadatelé s kochleárním nebo jinými řečovými defekty natolik těžkými, že by způsobili poruchu řečové komunikace, musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.4.3 Zrakové požadavky

Lékařské vyšetření musí vycházet z následujících požadavků.

6.4.3.1 Funkce obou očí a jejich adnex musí být normální. Nesmí být zjištěn žádný aktivní patologický stav, akutní nebo chronický, ani jakékoliv následky po operaci nebo po úrazu očí nebo jejich adnex, které pravděpodobně sníží jejich správnou zrakovou funkci natolik, že bude ohrožen bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.4.3.2 Zraková ostrost do dálky, s použitím korekčních čoček nebo bez nich, musí být na každém oku samostatně 6/12 nebo lepší a binokulární zraková ostrost musí být 6/9 nebo lepší. Žádné limity neplatí pro nekorigovanou zrakovou ostrost. V případě, že této úrovně zrakové ostrosti je možné dosáhnout pouze s použitím korekčních čoček, žadatel může být uznán způsobilým za předpokladu, že:

- nosí korekční čočky při výkonu práv vyplývajících z průkazu způsobilosti nebo kvalifikace, o něž žádá, nebo jejichž je držitelem, a
- navíc má žadatel při výkonu práv vyplývajících ze svého průkazu způsobilosti stále u sebe vhodné korekční brýle.

Poznámka: Žadatel splňující tato ustanovení je považován tak dlouho za způsobilého, dokud není důvod k podezření, že se stav změnil. V tom případě se požaduje zpráva o lékařském vyšetření očí, jestliže to orgán vydávající průkazy způsobilosti pokládá za

nutné. Ostrost zraková bez korekce a s korekcí se pravidelně měří a zaznamenává při každém dalším vyšetření. Stav, který ukazuje na potřebu odřzet zprávu o lékařském vyšetření zraku, zahrnují: podstatné snížení zrakové ostrosti bez korekce, jakýkoliv pokles nejlepší korigované zrakové ostrosti, a výskyt očního onemocnění, zranění oka nebo operace oka.

6.4.3.2.1 Žadatelé mohou používat ke splnění tohoto požadavku kontaktní čočky za předpokladu, že:

- čočky jsou monofokální a nezabarvené,
- čočky žadatel dobře snáší, a
- žadatel má při výkonu práv vyplývajících z průkazu způsobilosti u sebe vhodné korekční brýle.

Poznámka: U žadatelů, kteří používají kontaktní čočky, není třeba při každém dalším vyšetření měřit jejich nekorigovanou zrakovou ostrost, ovšem za předpokladu, že jsou známy údaje o jejich předpisu na kontaktní čočky.

6.4.3.2.2 Žadatelé s velkou refrakční vadou musí používat kontaktní čočky nebo brýle s vysokoindexovými čočkami.

Poznámka: Pokud používají žadatelé brýle, musí mít čočky s vysokým indexem, aby se minimalizovalo zkreslení okrajového pole.

6.4.3.2.3 Od žadatelů, jejichž nekorigovaná zraková ostrost do dálky na jednom z očí je horší než 6/60, by mělo být požadováno, aby dodali úplnou zprávu o lékařském vyšetření očí před prvním vydáním osvědčení zdravotní způsobilosti, a každých pět let potom.

Poznámka 1: Účelem požadovaného lékařského vyšetření očí je (1) potvrzení normální zrakové výkonnosti a (2) zjištění jakéhokoliv významného onemocnění.

Poznámka 2: Pokyny týkající se posuzování monokulárních žadatelů podle ustanovení 1.2.4.9, jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine. (Doc 8984).

6.4.3.3 Žadatelé, kteří prodělali operaci ovlivňující stav refrakce oka, mohou být považováni za způsobilé, jestliže se již zbavili těch následků, které by mohly narušit bezpečný výkon práv vyplývajících z jejich průkazu způsobilosti a kvalifikace.

6.4.3.4 Žadatel musí být schopen přečíst při použití korekčních čoček, jestliže jsou požadovány ust. 6.4.3.2, tabulku N5 nebo její ekvivalent na vzdálenost, kterou si žadatel zvolí v rozmezí 30 až 50 cm. Je-li tento požadavek splněn pouze s použitím korekce na blízko, žadatel může být uznán za způsobilého za předpokladu, že tato korekce na blízko je přidána ke korekci brýlemi již předepsané v souladu s ust. 6.4.3.2. Jestliže žádná taková korekce není předepsána, musí mít žadatel u sebe při výkonu práv vyplývajících z průkazu způsobilosti brýle pro použití na blízko. Když je požadována korekce na blízko, žadatel musí prokázat, že jedny brýle mu stačí pro splnění obou zrakových požadavků - do dálky i na blízko.

Poznámka 1: N5 udává velikost použitého druhu písma. Další podrobnosti jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Poznámka 2: Žadatel, který potřebuje korekci na blízko, musí pro splnění tohoto požadavku používat brýle s průhledem, nebo bifokální, nebo možná multifokální čočky, aby byl schopen číst údaje na přístrojích a mapy nebo příručky držené v ruce, a také sledovat vzdálenou vnější situaci oknem kabiny, aniž by snímal brýle. Brýle na čtení s jednou lomivou silou čoček výrazně zhoršují zrakovou ostrost do dálky, a proto nejsou přijatelné.

Poznámka 3: Kdykoliv vznikne požadavek na nově nebo obnovené korekční brýle, očekává se od žadatele, že sdělí optikovi čtecí vzdálenosti pro vizuální úkoly v pilotní kabině, které odpovídají typům letadel, na nichž žadatel zpravidla létá.

6.4.3.4.1 Jestliže je v souladu s tímto ustanovením vyžadována korekce na blízko, musí být vždy k dispozici pro okamžité použití druhé brýle pro korekci na blízko.

6.4.3.5 Žadatel musí mít normální zorná pole.

6.4.3.6 Žadatel musí mít normální binokulární funkci.

6.4.3.6.1 Omezená stereopsie, abnormální konvergence nenarušující vidění na blízko a oční dysbalance tam, kde jsou rezervy pro fúzi dostatečné, aby nevznikly astenopie a diplopie, nemusí být považovány za důvod nezpůsobilosti.

6.4.4 Sluchové požadavky

Poznámka: Je třeba věnovat pozornost ust. 2.6.1.5.1 a 2.10.1.5.1 týkajících se požadavků pro vydání přístrojové kvalifikace žadatelům, kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti soukromého pilota.

6.4.4.1 Žadatelé, kteří nejsou schopni slyšet průměrný hovorový hlas v tiché místnosti oběma ušima ze vzdálenosti 2 m od vyšetřujícího, otočeného k nim zády, musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.4.4.2 Při vyšetření tónovou audiometrií čistými tóny žadatelé se sluchovou ztrátou, v každém uchu samostatně, větší než 35 dB na kterémkoliv z kmitočtů 500, 1000 nebo 2000 Hz, nebo větší než 50 dB na kmitočtu 3000 Hz, musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.4.4.3 Žadatel, který nesplní požadavky ust. 6.4.4.1 nebo 6.4.4.2 by měl podstoupit další vyšetření v souladu s ust. 6.3.4.1.1.

6.5 Zdravotní způsobilost 3. třídy

6.5.1 Vydání a obnovení osvědčení zdravotní způsobilosti

6.5.1.1 Žadatel o průkaz způsobilosti řídicího letového provozu se musí podrobit vstupnímu

lékařskému vyšetření pro vydání osvědčení zdravotní způsobilosti 3. třídy.

6.5.1.2 S výjimkou toho, co je stanoveno jinde v tomto předpisu, držitelé průkazu způsobilosti řídicího letového provozu musí mít svá osvědčení zdravotní způsobilosti obnovována v intervalech, které nejsou delší než intervaly uvedené v ust. 1.2.5.2.

6.5.1.3 Je-li orgán vydávající průkazy způsobilosti přesvědčen, že požadavky tohoto předpisu a všeobecná ustanovení 6.1 a 6.2 jsou splněny, musí vydat žadateli osvědčení zdravotní způsobilosti 3. třídy.

6.5.2 Somatické a psychické požadavky

6.5.2.1 Žadatel nesmí trpět žádnou nemocí nebo vadou, která by mohla způsobit, že by se žadatel mohl náhle stát neschopným bezpečně vykonávat jemu svěřené povinnosti.

6.5.2.2 Žadatel nesmí mít anamnézu ani klinickou diagnózu:

- a) organické duševní poruchy;
- b) duševní poruchy a poruchy chování vyvolané účinkem psychoaktivních látek; to zahrnuje syndrom závislosti vyvolaný alkoholem nebo jinými psychoaktivními látkami;
- c) schizofrenie, schizofrenní poruchy nebo poruchy s bludy;
- d) poruchy nálady (afektivní poruchy);
- e) neurotické poruchy, poruchy vyvolané stresem nebo somatoformní poruchy;
- f) behaviorálního syndromu spojeného s fyziologickými poruchami nebo somatickými faktory;
- g) poruchy osobnosti a chování u dospělých, zvláště pokud je spojena s opakovanými veřejnými projevy;
- h) mentální retardace;
- i) poruchy psychického vývoje;
- j) poruchy chování a emocí se začátkem v dětství nebo adolescenci; nebo
- k) nespecifikované duševní poruchy;

kteřé by mohly způsobit neschopnost žadatele vykonávat bezpečně práva vyplývající z průkazu způsobilosti, o který žádá, nebo jehož je držitelem.

6.5.2.2.1 Žadatel trpící depresemi, který užívá antidepresivní léky, by měl být posouzen jako nezpůsobilý, pokud posudkový lékař s přístupem k detailům dotčeného případu neuváží, že žadatelův stav pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon povinností vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka 1: Pokyny k posuzování žadatelů, léčících se antidepresivními léky, jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Poznámka 2: Duševní poruchy a poruchy chování jsou definovány v souladu s klinickým popisem a diagnostickými směrnici Světové zdravotnické organizace, jak byly vydány v 10. revizi Mezinárodní statistické klasifikace nemocí a přidružených zdravotních problémů - Klasifikace duševních poruch a poruch chování, WHO 1992. Tento dokument obsahuje podrobný popis diagnostických požadavků, jež mohou být užitečné při jejich aplikaci v lékařském posuzování.

6.5.2.3 Žadatel nesmí mít anamnézu ani klinickou diagnózu čehokoliv z následujícího:

- a) progresivního nebo neprogresivního onemocnění nervové soustavy, jehož důsledky pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele;
- b) epilepsie; nebo
- c) jakékoliv poruchy vědomí, jejíž příčina nebyla lékařsky uspokojivě vysvětlena.

6.5.2.4 Žadatel nesměl utrpět žádné poranění hlavy, jehož následky pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.5.2.5 Žadatel nesmí mít žádnou vrozenou nebo získanou abnormalitu srdce, která pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.5.2.5.1 Žadatel, který podstoupil koronární bypas nebo angioplastiku (s nebo bez stentu) nebo jiný srdeční invazivní zákrok, nebo má anamnézu srdečního infarktu, nebo trpí jiným srdečním postižením, které může vyvolat zdravotní selhání, musí být posouzen jako nezpůsobilý kromě případů, kdy stav žadatelova srdce byl zhodnocen v souladu s nejlepší lékařskou praxí a byl posouzen tak, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.5.2.5.2 Žadatel s abnormalitou srdečního rytmu musí být posouzen jako nezpůsobilý, pokud srdeční arytmie, vyšetřená a zhodnocená v souladu s nejlepší lékařskou praxí, nebyla posouzena tak, že nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka: Pokyny pro kardiovaskulární hodnocení jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.6 Elektrokardiografické vyšetření musí být součástí vyšetření srdce při prvním vydání osvědčení zdravotní způsobilosti.

6.5.2.6.1 Elektrokardiografické vyšetření musí být součástí kontrolních vyšetření žadatelů starších 50 let nejméně jednou za dva roky.

Poznámka 1: Účelem běžného elektrokardiografického vyšetření je zjištění onemocnění. Neposkytuje však bez dalšího pečlivého kardiovaskulárního vyšetření dostatečné důkazy pro rozhodnutí o zdravotní nezpůsobilosti.

Poznámka 2: Pokyny pro klidovou a zátěžovou elektrokardiografii jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.7 Systolický a diastolický krevní tlak musí být v normálním rozmezí.

6.5.2.7.1 Používání léků pro snižování vysokého krevního tlaku musí znamenat nezpůsobilost s výjimkou těch léků, jejichž použití je slučitelné s bezpečným výkonem práv vyplývajících z průkazu způsobilosti žadatele.

Poznámka: Pokyny k této problematice jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.8 Nesmí být zjištěna žádná význačná funkční nebo organická abnormalita oběhové soustavy.

6.5.2.9 Nesmí být zjištěno žádné oslabení plic, ani jakékoliv aktivní onemocnění struktury plic, mezihrudí nebo pohrudnice, které pravděpodobně vyvolá příznaky nezpůsobilosti.

Poznámka: Rentgenologické vyšetření hrudníku není obvykle nutné, ale může být indikováno v případech podezření na asymptomatické plicní onemocnění.

6.5.2.10 Žadatelé s chronickou obstrukční plicní nemocí musí být posouzeni jako nezpůsobilí, dokud vyšetření a zhodnocení stavu žadatele v souladu s nejlepší lékařskou praxí neprokáže, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.5.2.11 Žadatelé s astmatem provázeným význačnými příznaky, nebo které pravděpodobně přivodí nezpůsobilost, musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.5.2.11.1 Použití léků pro kontrolu astmatu znamená nezpůsobilost kromě případů, kdy jejich užívání je slučitelné s bezpečným výkonem práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka: Pokyny o rizicích medikace a drog jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.12 Žadatelé s aktivní plicní tuberkulózou musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.5.2.12.1 Žadatelé s němými nebo zhojenými lézemi, prokázaně nebo patrně tuberkulózního původu, mohou být posouzeni jako způsobilí.

Poznámka 1: Pokyny pro posuzování nemocí dýchací soustavy jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Poznámka 2: Pokyny o rizicích medikace a drog jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.13 Žadatelé s význačnou poruchou funkce trávicí soustavy nebo jejich adnex musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.5.2.14 Žadatelé s následky po onemocnění nebo chirurgickém zákroku na kterékoliv části zažívací soustavy nebo jeho adnex, které pravděpodobně budou příčinou nezpůsobilosti, zejména jakýkoliv uzávěr v důsledku striktury nebo komprese, musí být posouzeni jako nezpůsobilí

6.5.2.14.1 Žadatel, který se podrobil větší operaci žlučových cest nebo zažívací soustavy nebo jeho adnex, s úplným nebo částečným odstraněním nebo změnou kteréhokoliv z těchto orgánů, by měl být posouzen jako nezpůsobilý až do doby, kdy posudkový lékař mající přístup k podrobnostem, které se týkají dané operace, dojde k závěru, že pravděpodobně následný stav po operaci nevyvolá zdravotní nezpůsobilost.

6.5.2.15 Žadatelé s nemocemi přeměny látek, výživy a endokrinními poruchami, které pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z jejich průkazu způsobilosti a kvalifikace, musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.5.2.16 Žadatelé s diabetes mellitus léčeným inzulínem musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

Poznámka: Pokyny pro posouzení žadatelů s diabetes druhého typu léčeným inzulínem v souladu s ustanovením 1.2.4.9 jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.16.1 Žadatelé s diabetes mellitus neléčeným inzulínem, musí být posouzeni jako nezpůsobilí, dokud se neprokáže, že jejich stav lze uspokojivě kontrolovat pouze dietou, nebo dietou kombinovanou s perorálními antidiabetiky, jejichž použití je slučitelné s bezpečným výkonem práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka: Pokyny pro posuzování žadatelů s diabetem jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.17 Žadatelé s nemocemi krve a/nebo lymfatické soustavy musí být posouzeni jako nezpůsobilí, dokud jejich stav není náležitě vyšetřen a není shledáno, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z jejich průkazu způsobilosti a kvalifikace.

6.5.2.18 Žadatelé s nemocemi ledvin nebo pohlavní a močové soustavy musí být posouzeni jako nezpůsobilí, dokud nejsou náležitě vyšetřeni a není shledáno, že jejich stav pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z jejich průkazu způsobilosti a kvalifikace.

6.5.2.18.1 Vyšetření moči musí být součástí lékařského vyšetření a abnormální nálezy musí být náležitě vyšetřeny.

Poznámka: Pokyny pro vyšetření moči a hodnocení abnormálních nálezů jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.19 Žadatelé s následky po onemocnění nebo po operaci ledvin nebo pohlavní a močové soustavy, zejména obstrukce v důsledku striktury nebo komprese, musí být posouzeni jako nezpůsobilí do doby, než bude stav žadatele vyšetřen

a zhodnocen v souladu s nejlepší lékařskou praxí a posouzen tak, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.5.2.19.1 Žadatelé po nefrektomii musí být posouzeni jako nezpůsobilí, pokud jejich stav není dobře kompenzován.

6.5.2.20 Žadatelé se séropozitivitou na onemocnění virem lidské imunodeficiency (HIV) musí být posouzeni jako nezpůsobilí, pokud nebyl žadatelův zdravotní stav vyšetřen a vyhodnocen v souladu s nejlepší lékařskou praxí a nebyl posouzen tak, že pravděpodobně nenaruší bezpečný výkon povinností vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka 1: Včasná diagnóza a aktivní řízení onemocnění HIV s antiretrovirální terapií snižuje úmrtnost a zlepšuje prognózu a tím zvyšuje pravděpodobnost posouzení způsobilosti.

Poznámka 2: Pokyny pro posuzování žadatelů se séropozitivitou na virus lidské imunodeficiency (HIV) jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.21 Těhotné žadatelky musí být posouzeny jako nezpůsobilé kromě těch, kde vyšetření porodníkem a trvalý lékařský dohled prokáží nízkorizikové nekomplikované těhotenství.

6.5.2.21.1 Během období gestace by měla být přijata opatření ke včasnému uvolnění řídicí letového provozu v případě předčasného porodu nebo jiných komplikací.

6.5.2.21.2 U žadatelek s nízkorizikovým nekomplikovaným těhotenstvím, zhodnoceným a kontrolovaným v souladu s ust. 6.5.2.21, by měla být způsobilost přiznána na období do konce 34. týdne gestace.

6.5.2.22 Po porodu nebo po přerušení těhotenství nesmí být žadatelce dovoleno vykonávat práva vyplývající z jejího průkazu způsobilosti, dokud neprošla novým zhodnocením v souladu s nejlepší lékařskou praxí a nebylo rozhodnuto, že je schopna bezpečného výkonu práv vyplývajících z jejího průkazu způsobilosti a kvalifikace.

6.5.2.23 Žadatel nesmí mít jakoukoliv anomálii kostí, kloubů, svalů, šlach nebo souvisejících struktur, které pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

Poznámka: U jakýchkoliv následků po zraněních, postihujících kosti, klouby, svaly nebo šlachy a u některých anatomických defektů bude obyčejně nutné funkční posouzení zdatnosti.

6.5.2.24 Žadatel nesmí mít žádnou abnormalitu nebo onemocnění ucha nebo souvisejících struktur, které pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.5.2.25 Nesmí být přítomna žádná malformace nebo jakékoliv onemocnění nosu, ústní

dutiny nebo horních cest dýchacích, která pravděpodobně naruší bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.5.2.26 Žadatelé s kockáním nebo jinými řečovými defekty natolik těžkými, že by způsobily poruchu řečové komunikace, musí být posouzeni jako nezpůsobilí.

6.5.3 Zrakové požadavky

Lékařské vyšetření musí vycházet z následujících požadavků.

6.5.3.1 Funkce obou očí a jejich adnex musí být normální. Nesmí být zjištěn žádný aktivní patologický stav, akutní nebo chronický, ani jakékoliv následky po operaci nebo po úrazu očí nebo jejich adnex, které pravděpodobně sníží jejich správnou zrakovou funkci natolik, že bude ohrožen bezpečný výkon práv vyplývajících z průkazu způsobilosti a kvalifikace žadatele.

6.5.3.2 Zraková ostrost do dálky, s použitím korekčních čoček nebo bez nich, musí být na každém oku samostatně 6/9 nebo lepší a binokulární zraková ostrost musí být 6/6 nebo lepší. Žádné limity neplatí pro nekorigovanou zrakovou ostrost. V případě, že této úrovně zrakové ostrosti je možné dosáhnout pouze s použitím korekčních čoček, žadatel může být uznán způsobilým za předpokladu, že:

- nosí korekční čočky při výkonu práv vyplývajících z průkazu způsobilosti nebo kvalifikace, o něž žádá, nebo jejichž je držitelem, a
- navíc má žadatel při výkonu práv vyplývajících ze svého průkazu způsobilosti stále u sebe vhodné korekční brýle.

Poznámka: Žadatel splňující tato ustanovení je považován tak dlouho za způsobilého, dokud není důvod k podezření, že se stav změnil. V tom případě se požaduje zpráva o lékařském vyšetření očí, jestliže to orgán vydávající průkazy způsobilosti pokládá za nutné. Ostrost zraková bez korekce a s korekcí se pravidelně měří a zaznamenává při každém dalším vyšetření. Stav, které ukazují na potřebu obdržet zprávu o lékařském vyšetření zraku, zahrnují: podstatné snížení zrakové ostrosti bez korekce, jakýkoliv pokles nejlepší korigované zrakové ostrosti, a výskyt očního onemocnění, zranění oka nebo operace oka.

6.5.3.2.1 Žadatelé mohou používat ke splnění tohoto požadavku kontaktní čočky za předpokladu, že:

- čočky jsou monofokální a nezabarvené,
- čočky žadatel dobře snáší, a
- žadatel má při výkonu práv vyplývajících z průkazu způsobilosti u sebe vhodné korekční brýle.

Poznámka: U žadatelů, kteří používají kontaktní čočky, není třeba při každém dalším vyšetření měřit jejich nekorigovanou zrakovou ostrost, ovšem za předpokladu, že jsou známy údaje o jejich předpisu na kontaktní čočky.

6.5.3.2.2 Žadatelé s velkou refrakční vadou musí používat kontaktní čočky nebo brýle s vysokoindexovými čočkami.

Poznámka: Pokud používají žadatelé brýle, musí mít čočky s vysokým indexem, aby se minimalizovalo zkreslení okrajového pole.

6.5.3.2.3 Od žadatelů, jejichž nekorigovaná zraková ostrost do dálky na jednom z očí je horší než 6/60, musí být požadováno, aby dodali úplnou zprávu o lékařském vyšetření očí před prvním vydáním osvědčení zdravotní způsobilosti, a každých pět let potom.

Poznámka 1: Účelem požadovaného lékařského vyšetření očí je (1) potvrzení normální zrakové výkonnosti a (2) zjištění jakéhokoliv významného onemocnění.

Poznámka 2: Pokyny pro posuzování monokulárních žadatelů podle ustanovení 1.2.4.9 jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.3.3 Žadatelé, kteří prodělali operaci ovlivňující stav refrakce oka, mohou být považováni za způsobilé, jestliže se již zbavili těch následků, které by mohly narušit bezpečný výkon práv vyplývajících z jejich průkazu způsobilosti a kvalifikace.

6.5.3.4 Žadatel musí být schopen přečíst při použití korekčních čoček, jestliže jsou požadovány podle ust. 6.5.3.2, tabulku N5 nebo její ekvivalent na vzdálenost, kterou si žadatel zvolil v rozmezí 30 až 50 cm a být schopen přečíst tabulku N14 nebo její ekvivalent na vzdálenost 100 cm. Je-li tento požadavek splněn pouze s použitím korekce na blízko, žadatel může být uznán za způsobilého za předpokladu, že tato korekce na blízko je přidána ke korekci brýlemi již předepsané v souladu s ust. 6.5.3.2. Jestliže žádná taková korekce není předepsána, musí mít žadatel u sebe při výkonu práv vyplývajících z průkazu způsobilosti brýle pro použití na blízko. Když je požadována korekce na blízko, žadatel musí prokázat, že jedny brýle mu stačí pro splnění obou zrakových požadavků – do dálky i na blízko.

Poznámka 1: N5 a N14 udávají velikost použitého druhu písma. Další podrobnosti jsou uvedeny v Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Poznámka 2: Žadatel, který potřebuje korekci na blízko, musí pro splnění tohoto požadavku používat brýle s průhledem, nebo bifokální, nebo možná multifokální čočky, aby mohl sledovat radarové obrazovky, vizuální displeje a psaný nebo tištěný materiál, a také využívat dálkový výhled z oken, aniž by snímal brýle. Je nutné si uvědomit, že brýle na blízko s jednou lomivou silou čoček výrazně zhoršují zrakovou ostrost do dálky.

Poznámka 3: Kdykoliv vznikne požadavek na nové nebo obnovené korekční brýle, očekává se od žadatele, že sdělí optikovi čtecí vzdálenosti pro ty povinnosti řídicího letového provozu, které žadatel zpravidla vykonává.

6.5.3.4.1 Jestliže je v souladu s tímto ustanovením vyžadována korekce na blízko, musí být vždy k dispozici pro okamžité použití druhé brýle pro korekci na blízko.

- 6.5.3.5 Žadatel musí mít normální zorná pole.
- 6.5.3.6 Žadatel musí mít normální binokulární funkci.
- 6.5.3.6.1 Omezená stereopsie, abnormální konvergence nenarušující vidění na blízko a oční dysbalance tam, kde jsou rezervy pro fúzi dostatečné, aby nevznikly astenopie a diplopie, nemusí být považovány za důvod nezpůsobilosti.
- 6.5.4 Sluchové požadavky
- 6.5.4.1 Pokud je žadatel vyšetřován pomocí audiometru s čistým tónem nesmí mít sluchovou ztrátu, v každém uchu samostatně, větší než 35 dB na kterémkoliv z kmitočtů 500, 1000 nebo 2000 Hz, nebo větší než 50 dB na kmitočtu 3000 Hz.
- 6.5.4.1.1 Žadatel se sluchovou ztrátou větší než je uvedeno výše, může být uznán způsobilým, pokud se prokáže normální výkonnost sluchu v hlukovém pozadí, které reprodukuje nebo simuluje typické pracovní prostředí řídicího letového provozu.
- Poznámka 1: Frekvenční skladba hlukového pozadí je definována pouze do té míry, aby dostatečně reprezentovala frekvenční rozsah 600 až 4800 Hz (rozsah řečové frekvence).*
- Poznámka 2: V řečovém materiálu pro diskriminační zkoušky se obvykle používají jak letecky relevantní fráze, tak foneticky vyvážená slova.*
- 6.5.4.1.2 Alternativně lze použít praktickou sluchovou zkoušku provedenou v tom prostředí řízení letového provozu, pro nějž platí průkaz způsobilosti a kvalifikace žadatele.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 1 – POŽADAVKY NA JAZYKOVÉ ZNALOSTI PRO RADIOTELEFONNÍ KOMUNIKACI
(viz Hlava 1, díl 1.2.9)

1. Všeobecné zásady

Poznámka.- ICAO požadavky na jazykové znalosti obsahují hlavní obecné požadavky dle odstavce 2 tohoto doplňku a znalosti na Provozní úrovni (úroveň 4) dle Hodnotící stupnice ICAO pro jazykové znalosti, jež je uvedena v dodatku. Požadavky na jazykové znalosti jsou vhodné jak pro posuzování frazeologie, tak i vlastního běžného jazyka.

1.1 Splnění požadavků na jazykové znalosti, jež jsou obsaženy v odstavci 1.2.9, musí žadatel o průkaz způsobilosti nebo držitel průkazu způsobilosti prokázat způsobem přijatelným pro orgán vydávající průkazy způsobilosti. Toto prokáže tak, že vyhovuje hlavním obecným požadavkům dle odstavce 2 tohoto doplňku a Provozní úrovni (úroveň 4) dle Hodnotící stupnice ICAO pro jazykové znalosti, jež je uvedena v Dodatku.

2. Hlavní obecné požadavky

2.1 Osoba ovládající jazyk musí být schopna:

- a) efektivně komunikovat při čistě verbálním styku (telefon, radiotelefonní spojení) i při osobním kontaktu,
- b) udržovat přesnou a jasnou komunikaci o všeobecných, konkrétních a pracovních zaměřených tématech,
- c) vhodně používat komunikační taktiku k výměně zpráv, rozeznávat a řešit nedorozumění (např. kontrolovat, potvrzovat nebo vyjasňovat informace), a to v obecných nebo pracovních zaměřených souvislostech,
- d) s relativní lehkostí úspěšně zvládat jazykové obtíže vytvářené komplikacemi nebo nepředpokládanými změnami okolností, jež vznikají v souvislosti s rutinními pracovními situacemi nebo komunikačními úkoly, s nimiž je jinak dobře obeznámen,
- e) používat pouze takový přízvuk nebo nářečí, jež je srozumitelné pro leteckou veřejnost.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 2 – SCHVÁLENÁ ORGANIZACE PRO VÝCVIK

(viz Hlava 1, ust. 1.2.8.2)

Poznámka: Předpis L19 obsahuje ustanovení o řízení bezpečnosti pro schválenou organizaci pro výcvik, která je vystavena bezpečnostním rizikům spojeným s provozem letadla při poskytování svých služeb. Další poradenský materiál je uveden v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

1. Vydání schválení

1.1 Vydání schválení organizace pro výcvik a zachování platnosti oprávnění musí být podmíněno tím, aby organizace pro výcvik splňovala požadavky tohoto Doplnku.

1.2 Schvalující dokument musí obsahovat nejméně následující:

- a) název organizace a její místo,
- b) datum vydání a období platnosti (pokud je stanoveno),
- c) podmínky schválení.

2. Příručka pro výcvik a postupy

2.1 Organizace pro výcvik musí poskytnout k užívání a jako poradenský materiál personálu příručku pro výcvik a postupy. Tato příručka může být vydána v oddělených částech a musí obsahovat nejméně následující informace:

- a) obecný popis rámce výcviku schváleného podle rozsahu oprávnění organizace,
- b) obsah nabízených výcvikových programů, výukových materiálů a vybavení, které mají být použity,
- c) popis systému zabezpečení jakosti organizace podle ust. 3,
- d) popis zařízení organizace,
- e) jméno, povinnosti a kvalifikace určené osoby, která je zodpovědná za dodržování požadavků pro schválení podle ust. 6.1,
- f) popis povinností a kvalifikace určeného personálu, který je zodpovědný za plánování, provádění a dozor výcviku podle ust. 6.2,
- g) popis postupů použitých pro získání a udržení dovednosti instruktorů, jak je požadováno v ust.6.3,
- h) popis metody použité pro sběr a uchovávání záznamů o výcviku, jak je požadováno v ust. 7,
- i) je-li to použitelné, popis dodatečného výcviku potřebného pro splnění postupů a požadavků provozovatele a
- j) popis výběru, funkce a povinností oprávněného personálu, stejně tak jako příslušné požadavky stanovené orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti, jestliže ÚCL oprávnil schválenou organizaci pro výcvik provádět přezkušování požadované pro vydání průkazu způsobilosti nebo kvalifikace podle ust. 9.

2.2 Organizace pro výcvik musí zajistit, že příručka pro výcvik a postupy bude změnována tak, aby informace v ní uvedené byly aktuální.

2.3 Kopie veškerých změn v příručce pro výcvik a postupů musí být včas předloženy všem organizacím nebo osobám, kterým byla příručka vydána.

3. Výcvikové programy

3.1 Orgán vydávající průkazy způsobilosti může schválit výcvikový program pro průkaz způsobilosti soukromého pilota, průkaz způsobilosti obchodního pilota, přístrojovou kvalifikaci nebo průkaz způsobilosti technika údržby, jenž dovoluje alternativní způsoby průkazu vyhovění požadavkům na zkušenosti stanoveným Předpisem L1 za předpokladu, že schválená organizace pro výcvik prokáže ke spokojenosti orgánu vydávajícího průkazy způsobilosti, že výcvik poskytne takovou úroveň kvalifikovanosti, která je přinejmenším rovnocenná té úrovni stanovené minimálními požadavky na zkušenosti u personálu, který neabsolvoval takový schválený výcvik.

Poznámka: Úplná osnova výcviku pro získání průkazu způsobilosti technika údržby, včetně různých úrovní kvalifikovanosti, je uvedena v dokumentu Procedures for Air Navigation Services – Training (Doc 9868, PANS-TRG).

3.2 Jestliže orgán vydávající průkazy způsobilosti schválí výcvikový program pro průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce, musí schválená organizace pro výcvik prokázat ke spokojenosti orgánu vydávajícího průkazy způsobilosti, že výcvik poskytne takovou úroveň kvalifikovanosti v postupech vícečlenné posádky, která je přinejmenším rovna úrovni, kterou splnili držitelé průkazu způsobilosti obchodního pilota, přístrojové kvalifikace a kvalifikace pro typ pro letoun certifikovaný pro provoz s minimální posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů.

Poznámka: Poradenské materiály pro schválení výcvikových programů jsou uvedeny v Manual on Approval of Training Organizations (Doc 9841).

4. Systém zabezpečení jakosti

4.1 Organizace pro výcvik musí stanovit systém zabezpečení jakosti, který zajistí, že výcvikové a výukové postupy splňují všechny příslušné požadavky. Systém zabezpečení jakosti musí být přijatelný pro orgán vydávající průkazy způsobilosti, který jej schvaluje.

5. Zařízení

5.1 Zařízení a pracovní prostředí musí být vhodné pro plnění úkolu, který má být vykonán a který je přijatelný pro orgán vydávající průkazy způsobilosti.

5.2 Organizace pro výcvik musí mít nezbytné informace, vybavení, výcviková zařízení a materiály pro provádění kurzů, pro které je schválena, nebo k nim mít přístup.

5.3 Syntetická výcviková zařízení musí být kvalifikována podle požadavků stanovenými ÚCL a jejich použití musí být schváleno orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti, aby bylo zajištěno, že jsou vhodná pro plnění úkolu.

Poznámka: ICAO Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625) stanoví poradenské materiály pro schválení zařízení pro výcvik pomocí letové simulace.

6. Personál

6.1 Organizace pro výcvik musí jmenovat odpovědnou osobu za dodržování požadavků na schválenou organizaci.

6.2 Organizace musí zaměstnat personál nezbytný pro plánování, provádění a dozor výcviku, který má být vykonáván.

6.3 Dovednost instruktorů musí být v souladu s postupy a na úrovni přijatelné pro orgán vydávající průkazy způsobilosti.

6.4 Organizace pro výcvik musí zajistit, že všichni instruktoři absolvují počáteční a pokračovací výcvik odpovídající jejich přiděleným úkolům a odpovědnostem. Výcvikový program stanovený organizací pro výcvik musí zahrnovat výcvik znalostí a dovedností týkajících se lidské výkonnosti.

Poznámka: Poradenské materiály pro tvorbu výcvikových programů pro rozvíjení znalostí a dovedností týkajících se lidské výkonnosti lze nalézt v Human Factors Training Manual (Doc 9683).

7. Záznamy

7.1 Organizace pro výcvik musí uchovávat podrobné záznamy žáků, aby prokázala, že všechny požadavky výcvikového kurzu byly splněny, jak bylo schváleno orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti.

7.2 Organizace pro výcvik musí spravovat systém zaznamenávání kvalifikací a výcviku instruktorů a examinátorů, pokud je to stanoveno.

7.3 Záznamy požadované podle ust. 7.1 musí být uchovány po dobu minimálně 2 let po ukončení výcviku. Záznamy požadované podle ust. 7.2 musí být uchovány po dobu minimálně 2 let poté, co instruktor nebo examinátor přestane vykonávat svoji funkci v organizaci pro výcvik.

8. Dozor

8.1 ÚCL udržuje účinný program dozoru nad schválenou organizací pro výcvik, aby bylo zajištěno soustavné dodržování příslušných požadavků.

9. Hodnocení a přezkušování

9.1 Jestliže ÚCL oprávnil schválenou organizaci pro výcvik k provádění přezkušování požadovaného pro vydání průkazu způsobilosti nebo kvalifikace, přezkušování musí být provedeno personálem, který je oprávněn orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti nebo určen organizací pro výcvik v souladu s kritérii schválenými orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**DOPLNĚK 3 – POŽADAVKY PRO VYDÁNÍ PRŮKAZU ZPŮSOBILOSTI PILOTA
VE VÍCEČLENNÉ POSÁDCE (MPL)
(viz Hlava 2, ust. 2.5)**

1. Výcvik

1.1 Aby byly splněny požadavky průkazu způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce v kategorii letoun, žadatel musí mít dokončený schválený výcvikový kurz. Výcvik musí být založen na kvalifikovanosti a prováděn v provozním prostředí vícečlenné posádky.

1.2 V průběhu výcviku žadatel musí získat znalosti, dovednosti a reakce požadované jako základ pro výkon funkce druhého pilota dopravního letounu s turbínovým pohonem certifikovaného pro provoz s minimální posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů.

2. Úroveň hodnocení

2.1 Žadatel o průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce v příslušné kategorii letounu musí uspokojivě předvést provedení celkem devíti celků kvalifikovanosti uvedených níže v ust. 3.1, v pokročilé úrovni kvalifikovanosti jak jsou definovány v Dodatku 2.

Poznámka: Schéma výcviku pro průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce v příslušné kategorii letounu včetně různých úrovní kvalifikovanosti jsou uvedeny v dokumentu Procedures for Air Navigation Services-Training (PANS-TRG).

3. Celky kvalifikovanosti

3.1 Devět celků kvalifikovanosti, které žadatel musí předvést podle ust. 2.5.3 jsou tyto:

- 1) uplatňovat zásady zvládnání hrozeb a chyb (TEM),
- 2) provedení pozemního provozu letounu,
- 3) provedení vzletu,
- 4) provedení stoupání,
- 5) provedení cestovního letu,
- 6) provedení klesání,
- 7) provedení přiblížení,
- 8) provedení přistání a
- 9) provedení činností po přistání a poletový provoz letounu.

Poznámka 1: Celky kvalifikovanosti jsou rozděleny na základní prvky, pro které jsou definovány specifická

kritéria výkonnosti. Prvky kvalifikovanosti a výkonnostní kritéria jsou uvedena v dokumentu Procedures for Air Navigation Services-Training (PANS-TRG).

Poznámka 2: Použití zásad zvládnání hrozeb a chyb je specifickým celkem kvalifikovanosti, který má být součástí každého dalšího celku kvalifikovanosti pro účely výcviku a přezkušování.

4. Simulovaný let

Poznámka: Dokument Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625), Volume I – Aeroplanes, poskytuje poradenský materiál vztahující se ke způsobilosti zařízení pro výcvik pomocí letové simulace používaných v rámci výcvikových programů. Tato příručka uvádí sedm příkladů zařízení pro výcvik pomocí letové simulace založených na konkrétním výcviku, který má být prováděn, včetně čtyř příkladů pro čtyři úrovně výcviku k získání průkazu způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce definované v Dodatku 2 tohoto předpisu. Systém číslování používaný v dokumentu Doc 9625 se liší od číslování podle ust. 4.2.

4.1 Zařízení pro výcvik pomocí letové simulace používané k získání zkušeností uvedených v Hlavě 2, ust. 2.5.3.3 musí být schváleno ÚCL.

4.2 Zařízení pro výcvik pomocí letové simulace se dělí na:

a) Typ I

E-výcvik a část zařízení paralelně zpracovávající úlohy schváleného ÚCL, které mají tyto vlastnosti:

- obsahují příslušenství, mimo těch obvykle spojených se stolními počítači, jako funkční kopie sektoru ovládnání přípusti nebo plynu, boční řídící páka nebo FMS klávesnice a
- obsahují psychomotorické působení s vhodným použitím síly a časováním odezev.

b) Typ II

Zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, které reprezentuje generický letoun s turbínovým pohonem.

Poznámka: Tento požadavek může být splněn zařízením pro výcvik pomocí letové simulace vybaveným systémem pro denní viditelnost a splňujícím minimálně ustanovení ekvivalentní FAA FTD úroveň 5 nebo JAA FNPT II, MCC.

c) Typ III

Zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, které reprezentuje vícemotorový letoun s turbínovým pohonem certifikované pro posádku složenou ze dvou pilotů a vybavené zlepšeným systémem pro denní viditelnost a automatickým systémem řízení.

Poznámka: Tento požadavek může být splněn zařízením pro výcvik pomocí letové simulace vybaveným systémem pro denní viditelnost a splňujícím v minimálně ustanovení ekvivalentní úrovni B simulátoru, jak je definováno v JAR STD 1A,

v platném znění, a v FAA AC 120-40B, v platném znění, včetně Alternate Means of Compliance (AMOC), jak je dovoleno v AC 120/40B. (Je možné použít některé simulátory již dříve hodnocené jako úroveň A (Full Flight Simulators), které byly schváleny pro výcvik a přezkušování požadovaných manévru.)

d) Typ IV

Plně ekvivalentní úrovni D letového simulátoru nebo úrovni C letového simulátoru se zlepšeným systémem pro denní viditelnost.

Poznámka: Tento požadavek může být splněn zařízením pro výcvik pomocí letové simulace splňujícím v minimálně ustanovení ekvivalentní úrovni C a úrovni D simulátoru, jak je definováno v JAR STD 1A, v platném znění, a v FAA AC 120-40B, v platném znění, včetně Alternate Means of Compliance (AMOC), jak je dovoleno v AC 120/40B.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK 1

1.1 Hodnotící stupnice ICAO pro jazykové znalosti: Expertní, Rozšířená a Provozní úroveň

Úroveň	Výslovnost (předpokládá se přízvuk a/nebo nářečí které je srozumitelné pro leteckou veřejnost)	Struktura (příslušné gramatické vazby a větná spojení jsou určovány dle jazykového významu vhodného pro daný účel)	Slovní zásoba	Plynulost	Porozumění	Interakce
Expertní 6	Výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace, i když mohou být případně ovlivněny mateřským jazykem nebo oblastním nářečím, nejsou téměř nikdy překážkou snadnému porozumění.	Jak základní tak i složené gramatické struktury a větné vzorce jsou průběžně dobře ovládnuty.	Slovní zásoba a přesnost je obvykle dostačující ke komunikaci v širokém rozsahu známých i ne zcela známých témat. Slovní zásoba je idiomatická, s rozlišením jemných významových rozdílů a citlivá na použitý tón hlasu.	Schopnost delšího proslovu s přirozeným, lehkým tokem řeči. Dochází k změnám toku řeči ze stylistických důvodů, např. k zdůraznění hlavní myšlenky. Jsou využívány spontánně vhodné textové markery a konektory.	Porozumění je průběžně přesné v téměř všech významech, a to včetně porozumění lingvistickým a kulturním zvláštěstím.	Interakce je bez potíží téměř ve všech situacích. Je zde citlivost na verbální i neverbální nářečky, a je na ně vhodně reagováno.
Rozšířená 5	Výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace, i když jsou ovlivněny mateřským jazykem nebo oblastním nářečím, jsou pouze výjimečně překážkou snadnému porozumění.	Základní gramatické struktury a větné vzorce jsou průběžně dobře ovládnuty. Jsou pokusy o složené struktury, avšak s chybami jež občas narušují celkový význam.	Slovní zásoba a přesnost je obvykle dostačující k efektivní komunikaci na obvyklá, konkrétní nebo pracovní zaměřená témata. Je možné průběžně a úspěšně používat parafrázování. Slovní zásoba je někdy idiomatická.	Schopnost delšího proslovu s relativní lehkostí o známých tématech, avšak změna toku řeči není využívána jako stylistický prostředek. Mohou být využívány textové markery a konektory.	Porozumění je přesné v obvyklých, konkrétních a pracovních zaměřených tématech, a většinou přesné pokud dojde k jazykovým nebo situačním komplikacím, nebo k nepředpokládaným zvrátům v ději. Je zde schopnost porozumět škále řečových variant (dialektů a/nebo přízvuku) nebo tónů hlasu.	Reakce jsou okamžité, odpovídající a informativní. Efektivně je kontrolován vztah mezi řečníkem a posluchačem.
Provozní 4	Výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace jsou ovlivněny mateřským jazykem nebo oblastním nářečím, avšak pouze občas jsou překážkou snadnému porozumění.	Základní gramatické struktury a větné vzorce jsou kreativně vytvářeny a obvykle dobře ovládnuty. Chyby mohou nastat, především v nezvyklých nebo nepředpokládaných situacích, ale pouze zřídka jsou překážkou porozumění.	Slovní zásoba a přesnost je obvykle dostačující k efektivní komunikaci na obvyklá, konkrétní nebo pracovní zaměřená témata. Je často možné použít parafrázi tam kde chybí slovní zásoba při nezvyklých nebo nepředpokládaných situacích.	Jsou vytvářeny souvislé úseky v řeči, a to odpovídající rychlostí. Může docházet k občasným ztrátám plynulosti při přechodech od proslovu nebo podobného projevu k spontánní reakci, což však nezabraňuje efektivní komunikaci. Mohou být omezeně používány textové markery a konektory. Stylistické výplně nejsou rozptýlující.	Porozumění je většinou přesné v obvyklých, konkrétních a pracovních zaměřených tématech, pokud použitý přízvuk nebo akcent jsou dostatečně srozumitelné pro mezinárodní veřejnost. Pokud dojde k jazykovým nebo situačním komplikacím, nebo k nepředpokládaným zvrátům v ději, může být porozumění pomalejší, nebo může vyžadovat další objasňující postup.	Reakce jsou obvykle okamžité, odpovídající a informativní. Je zahájena a udržována výměna informací i případech kdy dojde ke konfrontaci s nepředpokládanou změnou situace. Je zde schopnost se vypořádat se zřejmým nedorozuměním cestou kontroly, potvrzení nebo vyjasnění.
úrovně 1, 2 a 3 jsou na následující stránce						

1.2 Hodnotící stupnice ICAO pro jazykové znalosti: Přípravná-provozní, Základní a Přípravná-základní úroveň

Úroveň	Výslovnost (předpokládá se přízvuk a/nebo nářečí jež je srozumitelné pro leteckou veřejnost)	Struktura (příslušné gramatické vazby a větná spojení jsou určovány dle jazykového významu vhodného pro daný účel)	Slovní zásoba	Plynulost	Porozumění	Interakce
úrovně 4, 5 a 6 jsou na následující stránce						
Přípravná provozní 3	Výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace jsou ovlivněny mateřským jazykem nebo oblastním nářečím a často s jsou překážkou snadnému porozumění.	Základní gramatické struktury a větné vzorce navazující na předvídatelné situace nejsou vždy dobře vytvářeny. Chyby často brání porozumění.	Slovní zásoba a přesnost je často dostačující ke komunikaci na obvyklá, konkrétní nebo pracovní zaměřená témata, ale rozsah je omezen a výběr slov je často nepatřičný. Je často nemožné použít parafrázi tam kde je nedostatek slovní zásoby.	Jsou vytvářeny souvislé úseky v řeči, avšak frázování a přestávky jsou často nepatřičné. Rozpaky nebo pomalost ve vyjadřování může zabránit efektivní komunikaci. Používání stylistických výplní je někdy rozptylující.	Porozumění je často přesné v obvyklých, konkrétních a pracovních zaměřených tématech, pokud použitý přízvuk nebo akcent jsou dostatečně srozumitelné pro mezinárodní veřejnost. Porozumění může selhat při jazykových nebo situačních komplikacích, nebo při nepředpokládaných zvratech v ději.	Reakce jsou někdy okamžité, odpovídající a informativní. Může být zahájena a udržována výměna informací s potřebnou lehkostí, pokud se týká důvěrně známých témat v předpokládaných situacích. Všeobecně nedostatečné reakce, pokud dojde k nepředpokládaným zvrátům v ději.
Základní 2	Výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace jsou silně ovlivněny mateřským jazykem nebo oblastním nářečím a obvykle jsou překážkou snadnému porozumění.	Ukazuje se pouze částečná kontrola několika jednoduše zapamatovatelných gramatických struktur a větných vzorců.	Omezená slovní zásoba skládající se pouze z nesouvisejících slov a zapamatovaných frází.	Jsou vytvářeny pouze velmi krátké, nesouvislé, zapamatovatelné výroky, s častými přerušeními a rozptylujícím používáním stylistických výplní při hledání výrazů a při formulování méně známých slov.	Porozumění je omezeno na osamělé zapamatovatelné fráze, pokud jsou opatrně a pomalu vyslovovány.	Reakční doba je pomalá, a často nepatřičná. Výměna informací je omezena na jednoduchou rutinní výměnu informací
Přípravná základní 1	Znalosti nedosahují základní úrovně.	Znalosti nedosahují základní úrovně.	Znalosti nedosahují základní úrovně.	Znalosti nedosahují základní úrovně.	Znalosti nedosahují základní úrovně.	Znalosti nedosahují základní úrovně.

Poznámka.- Provozní úroveň (úroveň 4) je minimální požadovaná úroveň jazykových znalostí pro radiotelefonní komunikaci. Úrovně 1 až 3 popisují Přípravnou základní, Základní a Přípravnou provozní jazykovou znalost, jež jsou všechny pod minimální úrovní požadavků ICAO na jazykové znalosti. Úrovně 5 a 6 popisují Rozšířenou a Expertní úroveň, tj. úrovně jazykových znalostí vyšší než je minimální požadovaný standard. Jako celek může tato stupnice sloužit jako měřítko pro výcvik a přezkušování při přípravě uchazečů o dosažení ICAO Provozní úrovně (úroveň 4).

DODATEK 2 – PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI PILOTA VE VÍCEČLENNÉ POSÁDCE (MPL) PRO LETOUNY**1. Úrovně kvalifikovanosti**

- a) Jádrem dovedností v létání je úroveň kvalifikovanosti, v níž žadatel musí splnit požadavky na průkaz způsobilosti soukromého pilota uvedené v Hlavě 2, odstavec 2.3, včetně požadavků pro noční létání a navíc mít splněny, plynule a s přesností, všechny postupy a manévry související se samovolnou poruchou stability a říditelností při výcviku a letu výhradně podle přístrojů. Od začátku je celý výcvik prováděn v integrované vícečlenné posádce, založen na kvalifikovanosti a v prostředí zvládnutí hrozeb a chyb (TEM). Počáteční výcvik a vstupní výukové úrovně jsou vysoké a jako jádro dovedností jsou začleněny od začátku. Hodnocení v této úrovni potvrzuje, že řízení letounu je ovládáno vždy takovým způsobem, aby byl zajištěn úspěšný výsledek prováděného postupu nebo manévru.
- b) *Úroveň 1 (základní)* je úroveň kvalifikovanosti, v níž hodnocení potvrzuje, že řízení letounu nebo situace je ovládáno vždy a takovým způsobem, že když je úspěšný výsledek prováděného postupu nebo manévru nejistý, je korekčním zásahem napraven. Činnost v generickém prostředí pilotní kabiny dosud nerovnoměrně splňuje standardy znalostí, provozní dovednosti a dosaženou úroveň požadované za jádro dovedností. Nepřetržitý vstupní výcvik je požadován pro splnění přijatelného počátečního standardu. Specifické výkonnostní zdokonalování/osobní plány rozvoje budou schváleny a podrobnosti zaznamenány. Žadatelé budou průběžně hodnoceni pokud jde o jejich připravenost k dalšímu výcviku a hodnocení v po sobě jdoucích fázích.
- c) *Úroveň 2 (střední)* je úroveň kvalifikovanosti v níž hodnocení potvrzuje, že řízení letounu nebo situace je ovládáno vždy a takovým způsobem, aby byl zajištěn úspěšný výsledek prováděného

postupu nebo manévru. Výcvik absolvovaný v úrovni 2 musí být prováděn podle pravidel letu podle přístrojů, ale nemusí být přesně stanovený žádný typ letounu. K dokončení úrovně 2 musí žadatel prokázat úroveň znalostí a provozní dovednosti, které jsou dostatečné v tomto prostředí a dosahují základních standardů v jádru schopnosti. Výcviková podpora může být prováděna podle specifického plánu vývoje, zajišťující zlepšování ovládnutí letadla, uplatnění vedoucích schopností a týmového vedení. Zdokonalování a rozvoj k dosažení standardů je hlavním cílem. Každé jádro dovednosti, hodnocené méně než uspokojivě, by mělo obsahovat podkladovou dokumentaci a nápravný plán.

- d) *Úroveň 3 (pokročilá)* je úroveň kvalifikovanosti vyžadující řízení a reagovat jako druhý pilot v letounu s turbínovým pohonem certifikovaného pro provoz s minimální posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů, za podmínek viditelnosti a podle přístrojů. Hodnocení potvrzuje, že řízení letounu nebo situace je ovládáno vždy takovým způsobem, aby byl zajištěn úspěšný výsledek prováděného postupu nebo manévru. Žadatel musí průběžně prokazovat znalosti, dovednosti a reakce požadované pro bezpečný provoz daného typu letounu, jak jsou uvedeny v kritériích výkonnosti.

Poznámka.- Pokyny na rozvoj kritérií výkonnosti jsou uvedeny v dokumentu Procedures for Air Navigation Services-Training (PANS-TRG).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ČR:

**DODATEK N – PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU (AMC) A PORADENSKÝ MATERIÁL (GM)
KE ZPŮSOBILOSTI ŘÍDÍCÍCH LETOVÉHO PROVOZU**

1 ZKRATKY

ATCL	průkaz způsobilosti řídicího letového provozu (Air Traffic Controller Licence)
ATCSL	průkaz způsobilosti řídicího letového provozu – žáka (Air Traffic Controller Student Licence)
ATM	uspořádání letového provozu (Air Traffic Management)
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organisation)
OJT	provozní výcvik (On-the-Job Training)
Pre-OJT	předprovozní výcvik (Pre-On-the-Job Training)
TT	přechodový výcvik (Transition Training)
UTP	výcvikový plán stanoviště (Unit Training Plan)
ÚCL	Úřad pro civilní letectví

2 DEFINICE

Pro účely tohoto dodatku jsou definovány následující pojmy:

Platná kvalifikace (Valid Rating): Kvalifikace včetně místní doložky a případných doložek ke kvalifikaci zapisovaná do průkazu způsobilosti řídicího letového provozu, jejíž doba platnosti neuplynula.

Praxe: Minimální nezbytná doba v rámci určeného časového období, po kterou musí držitel ATCSL / ATCL vykonávat svoji činnost v rozsahu své kvalifikace a doložek.

Problematické užívání psychoaktivních látek (Problematic Use of Substances): Použití jedné nebo více psychoaktivních látek leteckým personálem takovým způsobem, že to představuje přímé riziko pro uživatele, nebo to ohrožuje životy či zdraví ostatních anebo to způsobuje fyzické či mentální poruchy nebo zhoršuje pracovní či společenské vztahy.

Provozní instruktor (OJT Instructor): Osoba, která je oprávněna poskytovat provozní výcvik.

Provozní výcvik (OJT Training): Probíhá ve skutečném provozu na příslušném pracovišti. Jeho cílem je zajistit, aby uchazeči získali všechny znalosti, dovednosti a nezbytné návyky potřebné pro činnost řídicího letového provozu na daném pracovišti. Po provozním výcviku následuje zkouška znalostí a zkouška dovednosti.

Předprovozní výcvik (Pre-OJT Training): Probíhá na simulátoru příslušného stanoviště řízení letového provozu. Jeho cílem je zajistit, aby uchazeči získali znalosti, dovednosti a návyky potřebné pro zahájení další části místního výcviku. Po předprovozním výcviku následuje zkouška dovednosti.

Přechodový výcvik (Transitional Training): Probíhá na příslušném stanovišti řízení letového provozu jako součást místního výcviku. Jeho cílem je zajistit, aby uchazeči získali znalosti dokumentace daného stanoviště před zahájením další části pokračovacího výcviku. Po přechodovém výcviku následuje zkouška znalostí.

Přezkoušení odborné způsobilosti (Proficiency Check): Přezkoušení z praktických dovedností a návyků, jehož účelem je prodloužení doby platnosti nebo obnova platnosti kvalifikace.

Simulátor stanoviště (Unit Simulator): Přesně představuje realistické prostředí příslušného pracoviště na stanovišti, a to do takové míry, že jsou realisticky simulovány reakce řízeného provozu a ovládací funkce na pracovišti.

Výcvik na stanovišti (Unit Training): Zahnuje všechny druhy výcviku prováděné na stanovištích poskytujících letové provozní služby.

Výcvikový plán poskytovatele služeb ATM (ATM Provider Training Plan): Skládá se z Výcvikového plánu organizace pro výcvik (je-li jeho součástí) a Výcvikových plánů jednotlivých stanovišť. Výcvikový plán poskytovatele služeb ATM zpracovává poskytovatel služeb ATM a schvaluje ÚCL.

Výcvikový plán stanoviště (Unit Training Plan): Dokument zpracováváný každým stanovištěm poskytujícím letové provozní služby. V souladu s dokumentací EUROCONTROL jsou zde popsány všechny druhy výcviku a způsob provádění příslušných zkoušek znalostí a dovedností prováděných na stanovištích tak, aby byly splněny požadavky pro získání a udržení příslušných kvalifikací a způsobilostí řídicích letového provozu stanoviště.

Zkouška dovednosti (Skill Test): Zkouška z praktických dovedností a návyků, jejímž účelem je získání nové kvalifikace nebo doložky ke kvalifikaci.

Zkouška znalostí (Theoretical Knowledge Examination): Zkouška teoretických znalostí, která se provádí na závěr určitého kurzu pro získání teoretických znalostí.

3 PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU (AMC) A PORADENSKÝ MATERIÁL (GM) K NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 805/2011

AMC k čl. 5, odst. 2 Záznam o výcviku a přezkoušení řídicích letového provozu

Řídicí letového provozu vedou záznamník o počtu hodin ve výcviku k prokázání svých zkušeností. Údaje uvedené v záznamníku potvrzuje řídicí letového provozu, pod jehož dozorem žadatel výcvik provádí. Do záznamníku rovněž zaznamenává výcvik, školení a přezkoušení, které potvrdí instruktor. Řídicí letového provozu předkládají záznamník:

- a) příslušnému úřadu (ÚCL) při žádosti o vydání, prodloužení platnosti nebo obnovení průkazů způsobilosti a s nimi spojených kvalifikací a/nebo doložek,
- b) při praktické zkoušce nebo při přezkoušení,
- c) odpovědnému pracovníkovi poskytovatele letových navigačních služeb nebo organizace pro výcvik,
- d) instruktorovi.

AMC k čl. 7 Zajištění výkonu práv vyplývajících z průkazů způsobilosti

Poskytovatel letových navigačních služeb a jeho stanoviště služeb letového provozu:

- a) kontrolují, zda řídicí letového provozu poskytující letové provozní služby:
 - i) je držitelem platného průkazu způsobilosti řídicího letového provozu se zapsanými kvalifikacemi a doložkami, jež odpovídají letovým provozním službám, které poskytuje,
 - ii) je držitelem platného osvědčení zdravotní způsobilosti 3. třídy,
 - iii) je způsobilý poskytovat letové provozní služby zapsané v jeho průkazu způsobilosti řídicího letového provozu,
- b) kontrolují, zda řídicí letového provozu - žák:
 - i) je držitelem platného průkazu způsobilosti řídicího letového provozu - žáka, který ho opravňuje poskytovat letové provozní služby, pro které podstupuje výcvik na pracovišti,
 - ii) je držitelem platného osvědčení zdravotní způsobilosti 3. třídy,
- c) zajistí a pravidelně kontrolují aplikaci postupů, vypracovaných v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, pro sledování řídicích letového provozu, zda neužívají psychoaktivní látky, a pro poskytování rad řídicím, kteří užívají léky,

- d) zajistí a kontrolují, aby stanoviště interně řešilo případy, kdy některý z řídicích letového provozu neplní postupy stanoviště pro udržování způsobilosti, a neprodleně to oznámí ÚCL,
- e) informují ÚCL vždy, když:
 - i) způsobilost některého z řídicích letového provozu nebo řídicího letového provozu – žáka je zpochybněna, nebo
 - ii) některý z řídicích letového provozu nebo řídicích letového provozu – žáků už není považován za způsobilého poskytovat letové provozní služby související s jeho platnými kvalifikacemi, nebo
 - iii) některý z řídicích nebo z řídicích letového provozu – žáků byl vyhodnocen jako zdravotně nezpůsobilý poskytovat letové provozní služby, nebo
 - iv) některý z provozních instruktorů na pracovišti už není považován za způsobilého poskytovat provozní výcvik.

AMC k čl. 14 Doložka instruktora

Úřad kontroluje, zda řídicí letového provozu před vydáním doložky provozního instruktora, opravňující poskytovat provozní výcvik na pracovišti:

- a) měl praxi minimálně 2 roky v tom druhu své kvalifikace, pro který bude poskytovat výcvik,
- b) měl praxi minimálně 6 měsíců při využívání kvalifikace na tom sektoru nebo provozním zařízení, pro které bude poskytovat výcvik,
- c) ukončil příslušný kurz pro získání kvalifikace provozního instruktora a byl úspěšný ve všech požadovaných souvisejících hodnoceních.

AMC1 k čl. 15 Osvědčení zdravotní způsobilosti

1. Osvědčení zdravotní způsobilosti vydává posuzující lékař pověřený ÚCL.
2. Posuzující lékař vydá osvědčení zdravotní způsobilosti žadateli, který lékařským posudkem o zdravotní způsobilosti prokázal, že splnil požadavky Hlavy 6 Předpisu L 1 na zdravotní způsobilost 3. třídy.
3. Na osvědčení zdravotní způsobilosti, jehož vzor je uveden v bodu AMC2 k čl. 15, se vztahují tyto náležitosti:
 - a) rozměr každé stránky osvědčení je jedna osmina formátu A4,
 - b) papír nebo jiný materiál použitý na osvědčení je takový, aby znemožňoval nebo snadno prokázal neoprávněné změny provedené v těchto dokumentech,
 - c) na osvědčení má být použit papír nebo jiný materiál bílé barvy,
 - d) všechna data v osvědčení zdravotní způsobilosti jsou zapsána v tomto standardním tvaru: den, měsíc, rok, tj. DD.MM.RRRR,
 - e) do osvědčení zdravotní způsobilosti smí být zapisovány pouze zkratky, jejichž plné znění je uvedeno přímo v tomto dokumentu,
 - f) do osvědčení zdravotní způsobilosti smí provádět záznamy pouze posuzující lékař.
4. Držitel osvědčení zdravotní způsobilosti 3. třídy má tento dokument spolu s průkazem totožnosti u sebe při výkonu svých práv a při návštěvě ÚCL nebo posuzujícího lékaře související se způsobilostí řídicího letového provozu.
5. Držitel osvědčení zdravotní způsobilosti 3. třídy předloží na vyzvání tento doklad ke kontrole inspektorovi ÚCL, posuzujícímu lékaři a oprávněným osobám poskytovatele služeb ATM, které jsou stanoveny vnitřním dokumentem poskytovatele služeb ATM.

AMC2 k čl. 15 Vzor osvědčení zdravotní způsobilosti 3. třídy

		<p><i>(znak vydávajícího zdravotnického zařízení)</i></p> <p>OSVĚDČENÍ ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOSTI 3. TŘÍDY</p> <p>MEDICAL CERTIFICATE CLASS 3</p> <p>PŘÍLOHA K PRŮKAZU ZPŮSOBILOSTI ŘÍDÍČÍHO LETOVÉHO PROVOZU</p> <p>PERTAINING TO AN AIR TRAFFIC CONTROLLER LICENCE</p> <p>VYDÁNO V SOULADU S NORMAMI ICAO</p> <p>ISSUED ACCORDING TO ICAO STANDARDS</p>
--	--	---

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

I	Stát vydání State of issue		VIII	Vydávající úřad Issuing Authority Úřad pro civilní letectví Civil Aviation Authority of the Czech Republic	Vstupní lékařské vyšetření Initial medical examination Datum Date DD.MM.RRRR Stát Česká republika State Czech Republic
	Číslo průkazu způsobilosti Licence number Kód státu Country code			II	
IV	Příjmení a jméno držitele Last and first name of holder		IX	Datum začátku platnosti Validity commencement date	Poslední lékařské vyšetření Last medical examination Datum Date DD.MM.RRRR Platnost do DD.MM.RRRR Valid till
IVa	Datum narození Date of birth				
V	Adresa Address		XIII	Omezení Limitations	Poznámky Comments
VI	Státní příslušnost Nationality				
VII	Podpis držitele Signature of holder		X	Datum vydání, podpis a razítko vydávajícího lékaře	
			XI	Date of issue, signature and stamp of issuing aeromedical examiner	

GM k čl. 17 Snížená zdravotní způsobilost

Návod na vhodné metody zjišťování (které mohou zahrnovat biochemické testy při takových příležitostech, jakými je výběr uchazečů, důvodné podezření, po nehodě anebo incidentu, v určitých intervalech a náhodně) a jiné náměty na prevenci jsou obsaženy v ICAO Manual of Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace (Doc 9654).

AMC k čl. 20 Výcvikový plán poskytovatele služeb ATS

1. Každý poskytovatel služeb ATS zpracuje Výcvikový plán poskytovatele služeb ATS.
2. Výcvikový plán obsahuje informace a pokyny umožňující personálu poskytovatele služeb ATS plnit povinnosti související s výcvikem a udržováním způsobilosti řídicích letového provozu a žákům a uchazečům ve výcviku dává návod na to, jak plnit požadavky výcviku.
3. Výcvikový plán poskytovatele služeb ATS schvaluje ÚCL.
4. Pokud stanoviště či organizace pro výcvik hodlá provést změny ve schválené části výcviku nebo v UTP, musí před zavedením těchto změn získat souhlas ÚCL. Stanoviště nemusí s ÚCL konzultovat nevýznamné změny v běžném denním provozu. Vyskytne-li se jakákoliv pochybnost o významnosti navrhované změny, musí být stanovisko konzultováno s ÚCL.

AMC1 k Příloze II, Části B Místní výcvik

Uchazeč o získání ATCL zahájí místní výcvik nejpozději do 3 měsíců od data ukončení vstupního výcviku.

AMC2 k Příloze II, Části B Přechodový výcvik (TT)

1. Přechodový výcvik je první fází místního výcviku. Jeho účelem je získání znalostí potřebných pro dané stanoviště řízení letového provozu a pro zahájení předprovozního výcviku.
2. Přechodový výcvik probíhá na daném stanovišti řízení letového provozu.
3. Každý druh přechodového výcviku je popsán v UTP.
4. Do přechodového výcviku smí být zařazen pouze:
 - a) držitel platného ATCSL s kategorií kvalifikací odpovídající danému stanovišti řízení letového provozu, nebo
 - b) držitel ATCL s kvalifikací odpovídající kategorii kvalifikací pro dané stanoviště řízení letového provozu, nebo
 - c) držitel ATCL s kvalifikací jinou než odpovídající kategorii kvalifikací pro dané stanoviště řízení letového provozu, který úspěšně absolvoval kvalifikační část vstupního výcviku včetně rozdílové zkoušky znalostí a dovedností odpovídající kategorii kvalifikací pro dané stanoviště řízení letového provozu.
5. Zkoušku znalostí po přechodovém výcviku provádí examinátor podle pravidel stanovených v UTP.

AMC3 k Příloze II, Části B Předprovozní výcvik (Pre-OJT):

1. Předprovozní výcvik je druhou fází místního výcviku. Jeho účelem je získání dovedností potřebných pro dané stanoviště řízení letového provozu a pro zahájení provozního výcviku.
2. Předprovozní výcvik probíhá na simulátoru daného stanoviště řízení letového provozu, pokud UTP nestanoví jinak.
3. Každý druh předprovozního výcviku je popsán v UTP.
4. Do předprovozního výcviku nebo jeho částí smí být zařazen pouze:

- a) držitel platného ATCSL nebo držitel ATCL, který na daném stanovišti řízení letového provozu úspěšně absolvoval přechodový výcvik a zkoušku znalostí po přechodovém výcviku, nebo
- b) držitel ATCL s příslušnou kvalifikací, který podstupuje takto stanovený výcvik pro obnovu platnosti této kvalifikace, nebo
- c) držitel ATCL s příslušnou kvalifikací, který podstupuje takto stanovený výcvik pro obnovení jeho způsobilosti.

5. Zkoušku po předprovozním výcviku provádí examinátor na simulátoru stanoviště řízení letového provozu, které poskytlo předprovozní výcvik, podle pravidel stanovených v UTP v rozsahu činností řídicího letového provozu procvičovaných při předprovozním výcviku. Součástí zkoušky je ověření dovedností a znalostí potřebných pro výkon funkce na daném stanovišti.

AMC4 k Příloze II, Části B Provozní výcvik (OJT)

1. Provozní výcvik je třetí fází místního výcviku. Jeho účelem je získání profesionálních dovedností a návyků potřebných pro samostatnou práci řídicího letového provozu na daném stanovišti řízení letového provozu.
2. Provozní výcvik probíhá na daném stanovišti řízení letového provozu pod dozorem provozního instruktora přímo ve skutečném provozu.
3. Provozní výcvik probíhá podle pravidel stanovených v UTP.
4. Každý druh provozního výcviku je popsán v UTP.
5. Do provozního výcviku nebo jeho částí smí být zařazen pouze:
 - a) držitel platného ATCSL nebo držitel ATCL, který na daném stanovišti řízení letového provozu úspěšně absolvoval předprovozní výcvik a zkoušku dovedností po předprovozním výcviku, nebo
 - b) držitel ATCL s příslušnou kvalifikací, který podstupuje takto stanovený výcvik pro obnovu platnosti této kvalifikace, nebo
 - c) držitel ATCL s příslušnou kvalifikací, který podstupuje takto stanovený výcvik pro získání praxe pro tuto kvalifikaci.
6. Zkoušku dovedností po provozním výcviku provádí examinátor ve skutečném provozu na stanovišti řízení letového provozu podle pravidel stanovených UTP. Součástí zkoušky je i namátkové přezkoušení znalostí.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**ČR:
DODATEK O – ZPŮSOBILOST SERVISNÍHO PERSONÁLU ATM**

(Zpracováno podle Standardů ICAO a Eurocontrol)

OBSAH

HLAVA 1	ZKRATKY A DEFINICE
1.1	Zkratky
1.2	Definice
HLAVA 2	POUŽITELNOST
2.1	Obecně
2.2	Dozor nad plněním požadavků
2.3	Povinnosti servisní organizace
2.4	Povinnosti servisního personálu
HLAVA 3	VYMEZENÍ ODPOVĚDNOSTI
3.1	Obecně
HLAVA 4	VÝCVIK SERVISNÍHO PERSONÁLU
4.1	Minimální vstupní požadavky
4.2	Rozdělení výcviku
4.3	Základní výcvik
4.4	Typový výcvik
4.5	Výcvik instruktora
4.6	Udržovací výcvik
4.7	Výcvikový plán servisní organizace
HLAVA 5	KVALIFIKACE SERVISNÍHO PERSONÁLU
5.1	Typová kvalifikace
5.2	Instruktor
5.3	Examinátor

HLAVA 1 – ZKRATKY A DEFINICE**1.1 Zkratky**

ANS	letové navigační služby (Air Navigation Services)
ANSP	poskytovatelé letových navigačních služeb (Air Navigation Service Providers)
ASM	uspořádání vzdušného prostoru (Airspace Management)
ATFM	uspořádání toku letového provozu (Air Traffic Flow Management)
ATM	uspořádání letového provozu (Air Traffic Management)
ATS	letové provozní služby (Air Traffic Services)
COM	komunikace (Communication)
DATA	zpracování dat (Data)
NAV	navigace (Navigation)
NSA	vnitrostátní dozorový orgán (National Supervisory Authority)
OST	výcvik za provozu (On-Site Training)
SUR	přehled (Surveillance)
ÚCL	Úřad pro civilní letectví

1.2 Definice

Pro účely tohoto Dodatku jsou zavedeny následující definice:

Bezpečnostní požadavek (Safety requirement): Znamená způsob zmírnění nebezpečí definovaný ze strategie zmírňování rizik, kterým se dosahuje určitého cíle bezpečnosti včetně organizačních, provozních, procedurálních, funkčních požadavků a požadavků na výkonnosti a součinnost nebo charakteristiky prostředí.

Examinátor (Examinator): Osoba pověřená ÚCL k provádění a hodnocení zkoušek znalostí, zkoušek dovedností a přezkušováním odborné způsobilosti.

Instruktor (Instructor): Osoba oprávněná k poskytování typového výcviku uchazečům o typovou kvalifikaci, udržovacího a zdokonalovacího výcviku servisnímu personálu s typovou kvalifikací na daném zařízení či systému ATM, pro které má kvalifikaci instruktora. Instruktor je způsobilý provádět na daném typu OST.

Letové navigační služby (Air Navigation Services): Výraz zahrnující ATS, komunikační služby, navigační služby a služby pro přehled o provozu, meteorologické služby pro letovou navigaci a letecké informační služby.

Letové provozní služby (Air Traffic Services): Výraz zahrnující letovou informační službu, pohotovostní službu, letovou poradní službu a službu řízení letového provozu (oblastní službu řízení, přiblížovací službu řízení a letištní službu řízení).

Poskytovatelé letových navigačních služeb (Air Navigation Service Providers): Poskytovateli letových navigačních služeb se rozumějí všechny fyzické a právnické osoby, které poskytují ANS pro všeobecný letový provoz.

Servisní organizace (Operating Organisation): Obecný termín, který zahrnuje všechny organizace technicky zajišťující (vývoj, výrobu, údržbu) systémy a zařízení v oblasti ATM. Tato servisní organizace může být součástí ANSP.

Servisní personál (Air Traffic Safety Electronic Personnel): Osoby určené k plnění povinností přímo souvisejících s bezpečným poskytováním servisních služeb systémům a zařízením ATM za účelem zajištění jejich provozu a údržby.

Simulátor (Simulator): Simulátor je takové zařízení, na kterém si servisní personál v rámci výcviku ověřuje teoretické znalosti a získává praktické dovednosti. Odpovídá přímo úměrně složitosti, rozsahu a charakteru daného zařízení či systému ATM, která se používají v reálném provozu.

Technický útvar (Technical section): Je takový útvar, který zahrnuje všechna příslušná zařízení a systémy ATM odpovídající příslušné doméně ATM (standardně NAV, COM, SUR a DATA).

Typový výcvik (Type training): Účelem typového výcviku je vyškolení uchazeče pro daný typ zařízení či systém ATM, na kterém bude vykonávat úkoly spojené s provozní bezpečností ANS (servisní úkoly).

Udržovací a zdokonalovací výcvik (Refresher and Development Training): Účelem udržovacího a zdokonalovacího výcviku je zachování způsobilosti servisního personálu, které je spojené s výkonem praxe příslušného oprávnění. Jeho součástí musí být OST.

Uspořádání letového provozu (Air Traffic Management): Soubor pozemních funkcí (zahrnující ATS, ASM a ATFM) a letových funkcí, kterých je třeba pro zajištění bezpečného a účinného pohybu letadel ve všech fázích letového provozu.

Vnitrostátní dozorový orgán (National Supervisory Authority): Členským státem EU stanovený orgán, který s ohledem na bezpečnost a účinnost zajišťuje výkon nezávislého dozoru nad činností ANSP, kteří poskytují služby vztahující se k vzdušnému prostoru, který spadá do pravomoci členského státu, jenž určil nebo zřídil tento příslušný orgán. NSA je nad těmito poskytovateli nezávislý.

Výcvik instruktora (Instructor training): Účelem výcviku instruktora je získání nezbytných znalostí a dovedností k provádění výcviku uchazečů o typovou kvalifikaci a udržovacího a zdokonalovacího výcviku servisního personálu s typovou kvalifikací na daném zařízení či systému ATM.

Výcvikový plán servisní organizace (Operating Organisation Training Plan): Dokument zpracovaný servisní organizací a ANSP, v němž jsou popsány všechny druhy výuky a výcviku žáků a servisního personálu a způsob provádění příslušných zkoušek znalostí a dovedností.

Výcvik za provozu (On-Site Training): Probíhá ve skutečném provozu na daném zařízení či systému ATM. Jeho cílem je zajistit, aby uchazeči získali všechny znalosti, dovednosti a nezbytné návyky potřebné pro činnost servisního personálu na daném zařízení či systému ATM.

Základní výcvik (Initial Training): Účelem základního výcviku je, aby uchazeč získal obecné základní znalosti a pochopil podstatu fungování ANS, seznámil se se systémy a zařízeními ATM v rámci ANSP, u kterého bude vykonávat úkoly spojené s provozní bezpečností (servisní úkoly).

Zkouška dovedností (Skill Test): Zkouška z praktických dovedností a návyků, jejímž účelem je získání nebo udržení příslušného oprávnění.

Zkouška znalostí (Theoretical Knowledge Examination): Zkouška teoretických znalostí, jejímž účelem je získání nebo udržení příslušného oprávnění.

HLAVA 2 – POUŽITELNOST

2.1 Obecně

2.1.1 Servisní personál servisní organizace je součástí zajištění technické funkčnosti jednotlivých složek ATM. Jako takový musí být způsobilý vykonávat své činnosti s požadovanou úrovní znalostí a dovedností, aby ATM bylo bezpečné, kvalitní a efektivní. Aby toto bylo zajištěno, musí mít servisní organizace zaveden systém vzdělávání a prokazování způsobilosti servisního personálu, který podléhá schválení a dozoru NSA, v České republice ÚCL.

2.1.2 Servisní organizace může být součástí ANSP. V rámci ANSP může působit více servisních organizací, zajišťujících servis pro jednotlivé oborové oblasti ATM.

2.1.3 Tento dodatek stanovuje požadavky na kvalifikaci servisního personálu, vymezuje domény ATM, které musejí být v rámci ANSP předmětem kvalifikace servisního personálu.

2.1.4 Platnost předpisu. Předpis vstupuje v platnost v den jeho vydání. NSA může na žádost organizace stanovit přechodné období pro implementaci tohoto Dodatku v délce max. 3 let.

2.2 Dozor nad plněním požadavků

2.2.1 Dozor nad plněním požadavků provádí NSA, který musí:

- a) zajistit dozor nad dodržováním bezpečnostních požadavků na servisní personál, kterému servisní organizace uložila vykonávat úkoly spojené s provozní bezpečností ANS (servisní úkoly);
- b) na základě svého šetření provést příslušné regulační kroky vůči servisní organizaci nebo jejímu servisnímu personálu, který neplní požadavky stanovené tímto Dodatkem;
- c) ověřovat, že z bezpečnostního hlediska jsou používány odpovídající metody pro dosažení toho, že jednotlivci z ostatních organizací, kteří jsou pověřeni prováděním úkolů spojených s provozní bezpečností ANS (servisních úkolů), splňují požadavky tohoto Dodatku.

2.3 Povinnosti servisní organizace

2.3.1 Servisní organizace musí prokázat, že vede evidenci svého servisního personálu, která je na vyžádání k dispozici NSA. Dokládá vhodnost a adekvátnost způsobu vzdělávání a prokazování způsobilosti jejího servisního personálu, který vykonává úkoly spojené s provozní bezpečností ANS (servisní úkoly). Servisní organizace musí zejména prokázat:

- a) dostatek personálu kvalifikovaného k vykonávání úkolů spojených s provozní bezpečností ANS (servisních úkolů);
- b) systém kvalifikací a politiku jejich uplatňování v rámci servisní organizace;
- c) aktuální záznamy o personálu servisní organizace;
- d) plány a postupy výcviku servisního personálu;
- e) záznamy z výcviku servisního personálu;
- f) postupy pro dozor nekvalifikovaného personálu (personál ve výcviku).

2.3.2 Servisní organizace musí mít vypracován systém vnitřních kontrol a inspekci. Tyto kontroly a inspekce musí pravidelně zjišťovat, zda výcvik personálu a jeho způsobilost odpovídá všem požadavkům tohoto předpisu. Na základě zjištěných nedostatků musí servisní organizace stanovovat a provádět nápravná opatření, jejichž cílem je odstranění zjištěných nedostatků.

2.4 Povinnosti servisního personálu

2.4.1 Servisní personál, který vykonává úkoly spojené s provozní bezpečností ANS (servisní úkoly), musí:

- a) udržovat si platnou kvalifikaci v souladu s požadavky schématu výcviku a prokazování způsobilosti servisní organizace;
- b) splňovat případné další požadavky NSA;
- c) nevykonávat úkoly spojené s provozní bezpečností ANS (servisní úkoly) v případě, kdy se domnívá, anebo ví, že jeho fyzický anebo psychický stav vykonávání takových úkolů znemožňuje;
- d) znát a rozumět:
 - i) službě ATM, v jejímž rámci vykonává úkoly spojené s provozní bezpečností ANS (servisní úkoly), dopadu těchto úkolů na provozní bezpečnost této služby;
 - ii) znát pracovní postupy a metody pro vykonávání úkolů spojených s provozní bezpečností ANS (servisních úkolů);
- e) hlásit události v souladu s předpisem L13.

HLAVA 3 – VYMEZENÍ ODPOVĚDNOSTI**3.1 Obecně**

3.1.1 ANSP je povinen zajistit, aby servisní personál servisní organizace rozsahem svých činností a poskytovaných služeb vždy řádně vykonával správu zařízení a systémů ATM alespoň těchto následujících domén:

- a) komunikace (COM);
- b) navigace (NAV);
- c) přehled (SUR);
- d) zpracování dat (DATA); a

byl vždy typově kvalifikován dle jednotlivých typů zařízení a systémů ATM.

3.1.2 Vzhledem k rozmanitosti zařízení a systémů ATM a jejich neustálému rozvoji je zcela přípustné, že typová kvalifikace servisního personálu pro konkrétní zařízení či systém ATM vyžaduje znalosti a dovednosti z více než jedné domény ATM. Výše specifikované domény ATM se mohou vzájemně překrývat, spojovat, jedna může být součástí druhé. ANSP může zvolit odlišné pojmenování jednotlivých domén ATM, může je dále členit, důležité je však, aby byla zachována jejich funkčnost. Rozdělení jednotlivých domén ATM v rámci ANSP podléhá schválení NSA.

3.1.3 Výcvik, prokazování a udržování způsobilosti servisního personálu provádí servisní organizace v souladu s výcvikovým plánem, schváleným NSA. Výcvik servisního personálu může být případně zajištěn i organizací pro výcvik servisního personálu, která musí být schválena NSA.

3.1.4 NSA doporučuje, aby prokazování způsobilosti servisního personálu bylo provedeno formou vydávání příslušných oprávnění. Vždy však musí být vedena průkazná dokumentace o výcviku, způsobilosti a udržování způsobilosti servisního personálu. Systém prokazování způsobilosti servisního personálu podléhá schválení NSA.

HLAVA 4 – VÝCVIK SERVISNÍHO PERSONÁLU**4.1 Minimální vstupní požadavky**

4.1.1 Uchazeč může být zařazen do výcviku servisního personálu pokud:

- a) má ukončené středoškolské nebo vysokoškolské vzdělání příslušného odborného zaměření;
- b) je schopen číst, psát a komunikovat na srozumitelné úrovni v anglickém jazyce;
- c) je bezúhonný ve smyslu leteckého zákona.

4.2 Rozdělení výcviku

4.2.1 Servisní organizace musí minimálně zavést tyto druhy výcviku:

- a) základní výcvik;
- b) typový výcvik;
- c) výcvik instruktora;
- d) udržovací a zdokonalovací výcvik.

4.3 Základní výcvik

4.3.1 Účelem základního výcviku je, aby uchazeč získal obecné základní znalosti a pochopil podstatu fungování ANS, seznámil se systémy a zařízeními ATM v rámci ANSP, u kterého bude vykonávat úkoly spojené s provozní bezpečností ANS (servisní úkoly).

4.3.2 Základní výcvik probíhá podle postupů stanovených ve výcvikovém plánu, ve kterém jsou i stanoveny podmínky pro výběr kompetentních osob, jež mohou základní výcvik provádět.

4.3.3 Obsahem základního výcviku jsou tyto tématické oblasti:

- a) základní informace a podstata fungování ANS;
- b) základní informace o uspořádání, fungování ANSP, u kterého uchazeč bude vykonávat úkoly spojené s provozní bezpečností ANS (servisní úkoly);
- c) systémy a zařízení ATM;
- d) lidský činitel v ATM.

4.3.4 Základní výcvik je ukončen zkouškou znalostí, kterou podle postupů stanovených ve výcvikovém plánu provádí zvolená komise, jejíž složení je součástí výcvikového plánu.

4.4 Typový výcvik

4.4.1 Po úspěšně absolvovaném základním výcviku následuje typový výcvik, jehož účelem je vyškolit uchazeče pro daný typ zařízení či systém ATM, na kterém bude vykonávat úkoly spojené s provozní bezpečností ANS (servisní úkoly).

4.4.2 Typový výcvik provádí instruktor podle postupů stanovených k danému typu zařízení či systému ATM, které musí být součástí výcvikového plánu.

4.4.3 NSA upřednostňuje, aby byl typový výcvik nejdříve zahájen na simulátoru daného typu zařízení či systému ATM, a poté následoval OST. Tam, kde to není možné, může být rovnou zahájen OST na daném typu zařízení či systému ATM. To však podléhá schválení NSA.

4.4.4 Součástí typového výcviku na daném typu zařízení či systému ATM musí být vždy OST.

4.4.5 Typový výcvik je ukončen zkouškou znalostí a dovedností, kterou podle postupů stanovených ve výcvikovém plánu provádí zvolená komise, jejímž členem musí být vždy příslušný examinator a předsedou osoba nebo subjekt pověřený výcvikovým plánem v souvislosti s prokazováním způsobilosti nebo zástupce NSA.

4.5 Výcvik instruktora

4.5.1 Účelem výcviku instruktora je získání nezbytných znalostí a dovedností k provádění výcviku uchazečů o typovou kvalifikaci a udržovacího a zdokonalovacího výcviku servisního personálu s typovou kvalifikací na daném zařízení či systému ATM.

4.5.2 Výcvik instruktora, jehož součástí musí být absolvování kurzu andragogiky (vzdělávání a výchova dospělých), probíhá podle postupů stanovených ve výcvikovém plánu.

4.5.3 Výcvik instruktora je ukončen zkouškou znalostí a dovedností, kterou podle postupů stanovených ve výcvikovém plánu provádí zvolená komise, jejíž členem musí být vždy příslušný examinator a předsedou osoba nebo subjekt pověřený výcvikovým plánem v souvislosti s prokazováním způsobilosti nebo zástupce NSA.

4.6 Udržovací a zdokonalovací výcvik

4.6.1 Účelem udržovacího výcviku je zachování způsobilosti servisního personálu, které je spojené s výkonem příslušného oprávnění.

4.6.2 Příslušný servisní personál musí vždy podstoupit zdokonalovací výcvik k danému typu zařízení či systému ATM, došlo-li k jeho modernizaci.

4.6.3 Udržovací a zdokonalovací výcvik provádí instruktor a probíhá podle postupů stanovených ve výcvikovém plánu. Instruktor v jednotlivých fázích výcviku provádí průběžné hodnocení jeho účastníků. Tyto průběžné výsledky, které musejí být řádně zdokumentovány, jsou na závěr udržovacího a zdokonalovacího výcviku souhrnně vyhodnoceny examínátorem.

4.6.4 Součástí udržovacího a zdokonalovacího výcviku musí být vždy OST.

4.7 Plán výcviku servisní organizace

4.7.1 Každá servisní organizace je povinna zpracovat plán výcviku, který se skládá z Výcvikového plánu a požadavků na udržování kvalifikace. Plán výcviku musí být zpracován pro každý typ zařízení či systémy ATM, pro které servisní organizace provádí výcvik.

4.7.2 Výcvikový plán definuje strukturu kvalifikací, kvalifikační požadavky a příslušné výukové / zkušební postupy.

Obsahuje:

- kompetenční schéma
- kvalifikační požadavky, včetně rozsahu a obsahu praktických a teoretických zkoušek
- postupy výcviku pro získání jednotlivých kvalifikací
- požadavky na dokumentaci vedenou v průběhu výcviku

4.7.3 Udržení kvalifikace je podmíněno absolvováním udržovacího a zdokonalovacího výcviku. Pro účely tohoto výcviku je zpracováván roční Plán udržovacího a zdokonalovacího výcviku, který obsahuje:

- moduly výcviku pro jednotlivé organizační útvary
- rozsah modulů
- personální zajištění výcviku
- požadavky na dokumentaci vedenou v průběhu výcviku.

Operativní změny v plánu v souvislosti s aktuálním chováním systémů a s tím souvisejícím vynuceným doplňkovým výcvikem musí být řádně zdokumentovány a předloženy NSA nejpozději do 5 pracovních dnů od jejich uskutečnění. V případě opakované nutnosti uskutečnit mimořádný výcvik může NSA nařídit změny ve schváleném plánu výcviku.

4.7.4 Výcvikový plán i Plán udržovacího a zdokonalovacího výcviku schvaluje NSA.

4.7.5 Změny ve Výcvikovém plánu související se zásadními změnami v kvalifikačních požadavcích či se změnami souvisejícími s postupy pro získání kvalifikace podléhají schválení NSA.

4.7.6 Zásadní operativní změny v Plánu udržovacího a zdokonalovacího výcviku musí být řádně zadokumentovány a ohlášeny NSA.

HLAVA 5 – KVALIFIKACE SERVISNÍHO PERSONÁLU**5.1 Typová kvalifikace**

5.1.1 Uchazeč, který úspěšně absolvoval příslušný typový výcvik, získá pro dané zařízení či systém ATM typovou kvalifikaci.

5.1.2 Typová kvalifikace opravňuje provádět údržbu daného zařízení či systému ATM dle kvalifikační úrovně. Servisní personál s typovou kvalifikací vykonává úkoly spojené s provozní bezpečností ANS (servisní úkoly).

5.2 Instruktor

5.2.1 Instruktor musí mít platné typové kvalifikace pro zařízení či systémy ATM, pro které provádí činnost instruktora, a musí splňovat výcvik dle bodu 4.5.

5.2.2 Instruktor je oprávněn poskytovat typový výcvik uchazečům o typovou kvalifikaci, udržovací a zdokonalovací výcvik servisnímu personálu s typovou kvalifikací na daném zařízení či systému ATM, pro které má kvalifikaci instruktora. Je způsobilý provádět OST na daném typu.

5.3 Examinátor

5.3.1 Examinátor je do své funkce navržen servisní organizací a pověřen NSA.

5.3.2 Examinátor musí mít platné kvalifikace instruktora pro zařízení či systémy ATM, pro které provádí činnost examinatora.

5.3.3 Examinátor je oprávněn provádět a hodnotit zkoušky znalostí a dovedností uchazečů o typovou kvalifikaci a kvalifikaci instruktora na daném zařízení či systému ATM, pro které má kvalifikaci examinatora. V rámci udržovacího a zdokonalovacího výcviku servisního personálu s typovou kvalifikací provádí souhrnné hodnocení průběžných výsledků uchazeče, zaznamenaných instruktorem v jednotlivých fázích tohoto výcviku. Examinátor je způsobilý provádět zkoušky dovedností v plném provozu na daném typu.

5.3.4 Examinátor provádí a hodnotí zkoušky znalostí a dovedností podle postupů stanovených ve výcvikovém plánu.