



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA STROJNÍHO INŽENÝRSTVÍ
LETECKÝ ÚSTAV

FACULTY OF MECHANICAL ENGINEERING
INSTITUTE OF AEROSPACE ENGINEERING

ROZDÍLY MEZI JAR-FCL A PART-FCL PRO VYDÁNÍ PRŮKAZU ZPŮSOBILOSTI

DIFFERENCES BETWEEN JAR-FCL AND PART-FCL REQUIREMENTS FOR LICENSE
ISSUING

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE
BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

JAKUB ŠEBESTA

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

Ing. PAVEL PTÁČEK

BRNO 2013

Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství

Letecký ústav

Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

student(ka): Jakub Šebesta

který/která studuje v **bakalářském studijním programu**

obor: **Profesionální pilot (3708R030)**

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma bakalářské práce:

Rozdíly mezi JAR-FCL a Part-FCL pro vydání průkazu způsobilosti

v anglickém jazyce:

Differences Between JAR-FCL and Part-FCL Requirements for License Issuing

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Rešerše podmínek pro vydání licencí podle obou předpisů. Jejich zhodnocení z pohledu zájemce o získání pilotní licence a také z pohledu letecké školy.

Cíle bakalářské práce:

Provést porovnání předpisu způsobilosti členů letových posádek JAR-FCL a PART-FCL a přehledně zmapovat celkový stav legislativy v oblasti vydávání pilotních licencí se zaměřením na přechodná období, která jsou uplatňována v ČR a v ostatních členských zemích EASA.

Seznam odborné literatury:

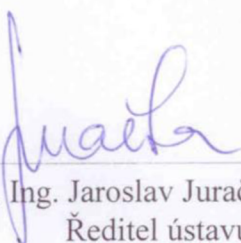
- [1] Způsobilost členů letových posádek JAR-FCL1. MDČR. 1. prosinec, 2006. Dostupné z WWW: http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/Jar/JAR-FCL_1/index.htm.
- [2] PART-FCL. Commission Regulation (EU) No 1178/2011. Official Journal of the European Union, Volume 54, 25 November 2011. ISSN 1977-0677. Dostupné z WWW: <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2011:311:SOM:EN:HTML>.
- [3] EASA Regulation on Aircrew. Dostupné z WWW: <http://easa.europa.eu/flightstandards/aircrew.html>.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Pavel Ptáček

Termín odevzdání bakalářské práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2012/13.

V Brně, dne 14.11.2012




doc. Ing. Jaroslav Juračka, Ph.D.
Ředitel ústavu


prof. RNDr. Miroslav Doupovec, CSc., dr. h. c.
Děkan

Abstrakt

Bakalářská práce pojednává o legislativních změnách souvisejících s přechodem Evropského leteckého práva z předpisu JAR-FCL na předpis Part-FCL. Zaměřuje se především na rozdíly ve vydávání průkazu způsobilosti.

Klíčová slova

JAR-FCL, Part-FCL, letecký předpis, průkaz způsobilosti

Abstract

This bachelor thesis provides an overview of legislative changes between JAR-FCL and Part-FCL regulation. It focuses primarily on changes of the licence publishing.

Keywords

JAR-FCL, Part-FCL, aviation regulation, pilot licence

Bibliografická citace:

ŠEBESTA, J. *Rozdíly mezi JAR-FCL a Part-FCL pro vydání průkazu způsobilosti*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství, 2013. 37 s. Vedoucí bakalářské práce Ing. Pavel Ptáček.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem zadanou práci zpracoval samostatně, za odborného vedení vedoucího práce a s použitím literatury uvedené v seznamu.

V Brně dne 24.5.2013

Jakub Šebesta

Poděkování

Děkuji Ing. Pavlu Ptáčkovi za odborné vedení bakalářské práce a Mgr. Jaromíru Hammerovi za cenné připomínky při vedení semináře k bakalářské práci. Dále děkuji Úřadu pro civilní letectví, jmenovitě Ing. Vladimíru Horákovi za zprostředkování přednášky o změnách v letecké legislativě, které v době psaní práce probíhají.

Obsah

Úvod.....	9
1. Vývoj leteckých předpisů.....	10
2. Předpis JAR-FCL.....	11
3. Předpis Part-FCL.....	13
4. Aplikace předpisu Part-FCL v ČR a v ostatních členských zemích EASA.....	14
4.1 Přejídní období.....	14
5. Srovnání předpisů JAR-FCL a Part-FCL.....	17
5.1 Obecné rozdíly.....	17
5.2 Nové průkazy způsobilosti.....	18
5.2.1 Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (LAPL).....	18
5.2.2 Průkaz způsobilosti pilota kluzáků (SPL).....	19
5.2.3 Průkaz způsobilosti pilota balónů (BPL).....	19
5.3 Podmínky pro vydání průkazu způsobilosti.....	20
5.3.1 Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (LAPL).....	20
5.3.2 Průkaz způsobilosti pilota kluzáků (SPL).....	21
5.3.3 Průkaz způsobilosti pilota balónů (BPL).....	22
5.3.4 Průkaz způsobilosti soukromého pilota (PPL).....	23
5.3.5 Průkaz způsobilosti obchodního pilota (CPL).....	24
5.3.6 Průkaz způsobilosti dopravního pilota (ATPL).....	24
5.3.7 Průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce (MPL).....	24
6. Srovnání vzorů průkazů způsobilosti podle JAR-FCL a Part-FCL.....	25
Závěr.....	26
Použitá literatura.....	27
Seznam zkratk.....	28
Seznam tabulek.....	30
Seznam příloh.....	31
Příloha 1.....	32
Příloha 2.....	35

Úvod

Letecká doprava a provoz letadel je stále se vyvíjející odvětví lidského průmyslu. Zdokonalují se technologické postupy výroby letadel, dochází k uplatnění nových materiálů a zpřísňují se bezpečnostní požadavky na provoz. Ruku v ruce s tímto postupem dochází i k modifikaci leteckých předpisů. Evropa a potažmo Česká republika v posledních dvou dekadách zaznamenaly poměrně rozsáhlé změny v letecké legislativě. První významnou změnou u nás bylo zavedení leteckých předpisů řady JAR, které v České republice začaly platit v roce 2000. Další velkou změnou je v posledních letech přechod na společné předpisy Evropské unie. Jak ale zjistíme dále v obsahu práce, jedná se z velké míry pouze o změnu názvu předpisů a jednotlivé změny bývají pouze dílčí a v závislosti na druhu předpisu více či méně rozsáhlé. V závislosti na této skutečnosti bych spíše než termín změna použil výraz převod.

Převodem předpisů prošla téměř všechna odvětví leteckého průmyslu. Jedná se zejména o předpisy určující pravidla pro vývoj a certifikaci letadel, předpisy stanovující pravidla provozu letadel a v neposlední řadě předpisy stanovující podmínky licencování leteckého personálu. A právě poslední zmíněné období prochází v současnosti největšími změnami. Mění se struktura dostupných průkazů způsobilosti, podmínky pro jejich vydávání, dále pravomoci držitelů jednotlivých pilotních licencí a podmínky pro uznávání zdravotní způsobilosti. Všechny tyto změny se snaží reagovat na vývoj letecké dopravy, technologický pokrok a rostoucí potřebu bezpečného létání.

Pokud se podíváme na statistiku leteckých nehod tak zjistíme, že chyba pilota hraje hlavní roli a stojí vysoko nad poruchovostí techniky. V současné době jsme schopni stavět spolehlivá a bezpečná letadla a hlavní náplní zvyšování bezpečnosti létání by měla být snaha o výcvik kvalitních a spolehlivých pilotů. A právě předpisy řady FCL určují pravidla, která tento výcvik řídí.

Cílem práce je zmapovat současnou leteckou legislativu a její vývoj týkající se zejména licencování leteckého personálu a vydávání průkazů způsobilosti. Pro ucelenou představu o této problematice je nutné si nejdříve připomenout obecný vývoj leteckých předpisů. Dále se zaměříme na dva nejdůležitější předpisy týkající se přiděleného tématu, kterými jsou předpisy JAR-FCL a Part-FCL. Hlavní část práce pojednává o samotných rozdílech mezi těmito předpisy. Pro řešení přiděleného tématu byla zvolena komparační metoda. U každého průkazu způsobilosti jsou shrnuty změny v podmínkách pro vydávání, pravomocích velitele a jejich srovnání s předpisem JAR-FCL. Problematika licencování pilotů vrtulníků, balónů, vzducholodí a kluzáků bude, z důvodu autorova zaměření na letouny, nastíněna pouze okrajově.

1. Vývoj leteckých předpisů

Snaha o zavedení určitého řádu nad provozem letadel přišla jako první z Francie, která v roce 1919 nechala svolat do Paříže konferenci, kde byla přijata Úmluva o úpravě letectví. V tomto prvním oficiálním právním dokumentu byla dohodnuta suverenita nad vzdušným prostorem daného státu, nad jehož územím se vzdušný prostor nacházel.

Další rozvoj letecké přepravy vyžadoval zavedení dodatečných právních opatření zajišťujících práva cestujících a definujících odpovědnost dopravce za způsobenou škodu. Za tímto účelem byla v roce 1926 podepsána Varšavská úmluva. Následovala Úmluva o sjednocení některých pravidel týkajících se pomoci a záchranu letadel, nebo letadly na moři podepsaná v Bruselu v roce 1938. [2]

Koncem druhé světové války zažila letecká přeprava velký boom. Nové technologie vyvinuté během války umožnily masový rozvoj letecké dopravy. Jednotlivé státy začali pocítovat nutnost určení státní příslušnosti letadel, řešení odpovědnosti dopravce za škody, pravidla kabotáže, atp. Za tímto účelem byla v roce 1944 svolána do Chicága konference, na které se měly tyto důležité body dojednat. Výsledkem bylo 7. prosince 1944 podepsání dokumentu, který dnes známe pod pojmem Chicágská úmluva nebo také Úmluva. Jedná se o základní právní dokument upravující podmínky pro využívání vzdušného prostoru a slouží jako základ leteckého práva až do dnešních dnů.

Počínaje Úmluvou můžeme pocítovat snahu světa o sjednocení leteckých předpisů. Na základě článku 43. Úmluvy byla založena organizace ICAO (International Civil Aviation Organization, Mezinárodní organizace pro civilní letectví). Mimo jiné je jednou z funkcí ICAO vydávat tzv. annexy (přílohy k Úmluvě). Jedná se o dokumenty, které doplňují současné znění Úmluvy tak, aby byla stále použitelná i přes neustálý vývoj letecké dopravy. Tyto annexy (číslo 1 až 18) jsou přijímány členskými státy jako národní předpisy a tvoří základ letecké legislativy v daném státě.

Snaha o sjednocení leteckých předpisů vyvrcholila v roce 1970, kdy byla ustanovena dohoda o spolupráci mezi převážně evropskými leteckými úřady a vznikla organizace JAA (Joint Aviation Authorities, Spojené letecké úřady). Produktem JAA jsou letecké předpisy řady JAR (Joint Aviation Requirements, Společné letecké předpisy). Předpisy JAR byly dlouhou dobu základním právním dokumentem, podle kterého se řídil vývoj, certifikace, provoz a údržba letadel a licencování leteckého personálu v Evropě. V případě předpisů JAR a JAA můžeme vidět jistou analogii s americkými předpisy FAR (Federal Aviation Regulations, Federální letecké předpisy) a s organizací FAA (Federal Aviation Administration, Federální letecký úřad).

V posledních letech bylo třeba, aby se letecká legislativa začlenila do systému společné Evropy podle vzoru Evropské Unie. Tento požadavek předpisy od JAA nespĺňují, a proto bylo rozhodnuto, že je postupně nahradí nová instituce EASA (European Aviation Safety Agency, Evropská agentura pro bezpečnost letectví), která spadá přímo pod Evropskou komisi. Evropská komise vydává skrz EASA nařízení Evropské komise.

Pro účely této bakalářské práce je nejdůležitější Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 jehož přílohou (Annex I) je i Part-FCL.

2. Předpis JAR-FCL

Předpis JAR-FCL (Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licencing) je jedním z řady předpisů JAR, které vydávaly a spravovaly JAA (Joint Aviation Authorities). Ve své základní podobě je rozdělen na čtyři samostatné části: JAR-FCL 1 (letoun), JAR-FCL 2 (vrtulník), JAR-FCL 3 (zdravotní způsobilost) a JAR-FCL 4 (palubní inženýři). Pro účely této bakalářské práce si vystačíme s předpisem JAR-FCL 1 (způsobilost členů letových posádek - letoun).

V průběhu existence předpisu JAR-FCL 1 vyšlo několik jeho doplňků (amendmentů), které jsou uvedeny v následující tabulce (seznam amendmentů po přidružení České Republiky k JAA v roce 2001).

Tab. 1. Seznam změn v předpisu JAR-FCL 1

NÁZEV ZMĚNY	DATUM ÚČINNOSTI
Amendment 1	01.06.2001
Amendment 2	24.07.2003
Amendment 3	01.05.2004
Amendment 4	03.08.2006
Amendment 5	15.03.2007
Amendment 6	15.03.2007
Amendment 7	10.06.2008

Předpis JAR-FCL 1 má dvě části: „Část 1 – požadavky a Část 2 – přijatelné způsoby průkazu (AMC)/výkladový a vysvětlující materiál (IEM).“ [1]

Část 1 (požadavky) je rozdělena do hlav (Hlava A až K):

- HLAVA A – Všeobecné požadavky;
- HLAVA B – Pilot (žák) letoun;
- HLAVA C – Průkaz způsobilosti soukromého pilota (letoun) – PPL(A);
- HLAVA D – Průkaz způsobilosti obchodního pilota (letoun) – CPL (A);
- HLAVA E – Přístrojová kvalifikace (letoun) – IR(A);
- HLAVA F – Třídní a typová kvalifikace (letoun);
- HLAVA G – Průkaz způsobilosti dopravního pilota (letoun);
- HLAVA H – Kvalifikace instruktora (letoun);
- HLAVA I – Examinátoři (letoun);
- HLAVA J – Požadavky na teoretické znalosti a postupy provádění zkoušek teoretických znalostí pro průkazy způsobilosti profesionálního pilota a přístrojové kvalifikace;
- HLAVA K – Průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce (letoun) – MPL(A).

V celém předpisu JAR-FCL 1 jsou tedy definovány podmínky pro získání jednotlivých průkazů způsobilosti, doložek a kvalifikací a práva držitelů jednotlivých průkazů způsobilosti (HLAVA C, HLAVA D, HLAVA E, HLAVA F, HLAVA G, HLAVA H, HLAVA I a HLAVA K) a dále podmínky a způsob výcviku posádek v teoretických znalostech (HLAVA J). V této bakalářské práci se z předpisu JAR-FCL 1 budeme zabývat podmínkami pro vydávání jednotlivých průkazů způsobilosti a srovnávat je s novými podmínkami, které vstoupí v platnost s předpisem Part-FCL.

3. Předpis Part-FCL

Předpis Part-FCL je, jak bylo řečeno v úvodu práce, Annexem I k Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, které bylo vydáno 3. listopadu 2011 a má následující strukturu:

- Annex I – Part-FCL;
- Annex II – Převod národních průkazů;
- Annex III – Průkazy států mimo EU;
- Annex IV – Part-MED (zdravotní způsobilost).

Dne 30. března 2012 bylo vydáno doplňující Nařízení Komise (EU) č. 290/2012, na jehož základě byly doplněny zbývající dodatky:

- Annex V – Kvalifikace palubních průvodčích v obchodní letecké dopravě (Část-CC);
- Annex VI – Požadavky úřadu pro posádky letadel (Část-ARA);
- Annex VII – Požadavky organizace pro posádky letadel (Část-ORA). [3]

Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 společně s nařízením Komise (EU) č. 290/2012 tvoří dohromady předpisy zvané Aircrew regulation.

Podobně, jako předpis JAR-FCL, tak i Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 stanovuje podmínky pro vydávání a prodlužování pilotních průkazů a kvalifikací, stanovuje práva držitelů těchto průkazů a určuje kritéria pro uznání zdravotní způsobilosti.

Dodatek Part-FCL má podobnou strukturu jako jeho předchůdce, předpis JAR-FCL. Skládá se z hlav (A až K):

- HLAVA A – Obecné požadavky;
- HLAVA B – Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (LAPL);
- HLAVA C – Průkaz způsobilosti soukromého pilota (PPL), Průkaz způsobilosti pilota kluzáků (SPL), Průkaz způsobilosti pilota balónů (BPL);
- HLAVA D – Průkaz způsobilosti obchodního pilota (CPL);
- HLAVA E – Průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce (MPL);
- HLAVA F – Průkaz způsobilosti dopravního pilota (ATPL);
- HLAVA G – Přístrojová kvalifikace (IR);
- HLAVA H – Třídní a typová kvalifikace;
- HLAVA I – Dodatečné kvalifikace
- HLAVA J - Instruktoři
- HLAVA K – Examinátoři. [4]

4. Aplikace předpisu Part-FCL v ČR a v ostatních členských zemích EASA

Česká republika samozřejmě není jediným státem, kde dochází ke změně letecké legislativy. Převod předpisu JAR-FCL na Part-FCL je povinný pro všechny státy EU. Členská základna JAA byla ovšem rozsáhlejší než současná členská základna EU. Pro státy, které nejsou členy Evropské unie povinnost zavedení nového předpisu neplatí. Tyto státy si mohou vybrat, jestli k nové letecké legislativě přistoupí nebo ne. Proto se někteří bývalí členové JAA, kteří současně nejsou členy EU, rozhodli evropský letecký předpis přijmout. Takový stát se ovšem musí stát členem EASA a spadá pod její kontrolu. Souhrn všech těchto států se nazývá EASA Member States. Jedná se o státy: Rakousko, Belgie, Bulharsko, Kypr, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Německo, Řecko, Maďarsko, Island, Irsko, Itálie, Litva, Lichtenštejnsko, Lotyšsko, Lucembursko, Malta, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Nizozemí a Velká Británie. [8] Ačkoliv je tedy EASA orgánem EU, má vliv i na leteckou legislativu některých států mimo Evropskou unii (Švýcarsko, Island, Lichtenštejnsko, Norsko, apod.).

Samozřejmě nelze změnit předpis ze dne na den, a proto byla ustanovena přechodná období, která umožňují jednotlivých členským státům plynulý přechod na novou leteckou legislativu.

4.1 Přechodná období

Převod jednoho předpisu na druhý je nelehký úkol nejen pro národní úřady pro civilní letectví, které mají aplikaci nového předpisu na starost, ale také pro provozovatele, kteří se novým předpisem musí řídit. Mimo jiné je třeba přepracovat provozní příručky, zažádat úřad o jejich schválení a potažmo o schválení ATO a vypracovat nové osnovy výcviku pilotů tak, aby splňovaly požadavky nového předpisu. Při rozsahu změn, který nový předpis Part-FCL zavádí, si tato změna vyžádá delší časové období.

Aby organizace měly dostatek času připravit se na nové změny a úřady mohly vyměnit všechny průkazy způsobilosti, které nesplňují požadavky předpisu Part-FCL, lze využít přechodná období. Jedná se o časový úsek, po který se odsouvá platnost předpisu nebo jeho části, i když předpis již nabyt účinnosti.

Každý členský stát EU má právo určit si délku jednotlivých přechodných období až do stanovené hranice, která už nelze dále posouvat. Délka jednotlivých přechodných období se dá upravovat tím, že úřad oznámí změnu délky přechodného období na centrálu EASA. Jednotlivá přechodná období aplikovaná v České republice jsou uvedena v tabulce 2.

Tab. 2. Přejídná období aplikovaná v ČR. [5]

8.4.2013 →	8.4.2014 →	8.4.2015 →	8.4.2016 →	8.4.2017 →
	Uplatnění Annexu I, II, III, IV, V, VI, VII Aircrew Regulation kromě dále uvedených výjimek:			
Převod národních průkazů pilotů letounů a vrtulníků na průkazy JAR/Part-FCL	Národní průkazy pilotů letounů a vrtulníků už neplatí			
ÚCL schvaluje příslušné příručky, provádí audity	FTO / TRTO / AeMC: splňují požadavky Part-ARA/ORA včetně ORA.GEN.200(a)(3) řízení rizik			
Netýká se ČR	Výcvikové organizace jiné než dle JAR: splňují požadavky Part-ORA			
Převody průkazů pilota kluzáků a balónů	Průkazy pilota balónů a kluzáků ICAO a národní kvalifikace jsou už neplatné			
Převody národních kvalifikací	ATO pro LAPL, PPL, BPL, SPL:			
ÚCL schvaluje příslušné příručky, provádí audity	ATO pro zkušební lety: splňují Part-ARA/ORA			
Příprava a vydávání požadovaných dokumentů	CC.GEN.030 dokumenty a jejich uchování			
Konec platnosti:	výcviky ne-JAR-FCL zahájené dříve →			
	průkazy JAA pilotů letounů a vrtulníků (až 2018 →)			
	Osvědčení zdravotní způsobilosti jiná než Part-ARA →			
	Osvědčení AME jiná než Part-ARA →			
	Osvědčení AeMC jiná než Part-ARA →			
	Osvědčení FTO a TRTO →			
	Osvědčení FSTD jiná než Part-ARA →			
	Atestáty CC dle EU-OPS →			

Pozn.: Šipky v tabulce směřují k době, do kdy daná položka platí (musí být změněna).

Například ve Velké Británii od 17. září 2012 začali vydávat EASA licence. Stejně jako u nás, se 8. dubna 2012 všechny licence JAA stávají licencemi EASA. Kvalifikace, které zůstávají definovány v Part-FCL se stávají kvalifikacemi Part-FCL.

Do 7. dubna 2014 musí být převedeny všechny průkazy UK CPL/ATPL, UK PPL (národní průkazy). Dále průkazy BCPL (Basic Commercial Pilot Licence, národní průkaz obchodního pilota před zavedením JAR-FCL v Británii) se považují za UK CPL a jsou tedy převeditelné na CPL podle Part-FCL v termínu uvedeném výše.[9] Jedná se o analogii našeho převodu průkazů podle ICAO na průkazy JAA. Podrobněji je tento proces znázorněn na obrázku 1.

Tab. 3. Přejídná období aplikovaná v UK [10]

8.4.2012	17.9.2012	7.4.2014	7.4.2015	7.4.2017
Začátek platnosti Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011. Osvědčení zdravotní způsobilosti JAR se stávají osvědčeními podle Part-MED a průkazy JAR se stávají průkazy podle Part-FCL.	Vchází v platnost Přílohy (Annexy) Part-FCL, Part-MED, Part-ORA, Part-ARA. Úřad začíná vydávat EASA Part-FCL licence. Začíná převod národních průkazů způsobilosti.	Poslední den, kdy se může létat s licencemi JAR-FCL na letadlech certifikovaných EASA, provádět s nimi letecké práce a obchodní leteckou dopravu, nebo všechna letadla jejichž maximální vzletová hmotnost je větší než 2000 kg nebo jsou pro více než 4 osoby na palubě. Od 8.4. EASA Part-FCL průkazy budou povinné pro všechny tyto lety.	Poslední den, kdy UK (ne-JAR) licence může být použita pro létání s letadlem, vrtulníkem, balónem, vzducholodí certifikovanými EASA. Zároveň poslední den, kdy platí národní předpisy pro EASA hydroplány. Od 8.4.2015 EASA Part-FCL licence je povinná pro létání jakéhokoliv letadla EASA k jakémukoliv účelu.	Poslední den platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti podle JAR-FCL.

5. Srovnání předpisů JAR-FCL a Part-FCL

5.1 Obecné rozdíly

Předpisy JAR-FCL a Part-FCL jsou si v mnohém velmi podobné. Jak bylo řečeno v úvodu práce, jedná se o jistý druh převodu předpisu JAR-FCL na předpis Part-FCL s určitými, více či méně výraznými změnami. Předpis JAR-FCL stojí na kvalitním základu předpisu FAR (Federal Aviation Regulation), který vydává FAA (Federal Aviation Administration) a který platí již několik desetiletí v USA. Převod předpisu JAR-FCL na Part-FCL využila Evropská unie k tomu, aby odstranila některé nedostatky (například v oblasti vydávání osvědčení zdravotní způsobilosti, sjednocení výcvikových organizací na ATO nebo rozšíření létání pro více lidí zavedením licencí LAPL) a přiblížila evropskou legislativu ještě blíže americké.

V USA mají velkou výhodu v jednotnosti jazyka. Předpisy nejsou překládány a tím se předchází chybám v interpretaci předpisu vzniklých špatným překladem. Problém překládání předpisů se Evropě nikdy nevyhne. Téměř každý členský stát Evropské unie má svůj vlastní jazyk, do kterého předpis musí být přeložen. Jedním z posledních nedorozumění vzniklých špatným překladem, bylo překládání předpisu JAR-FCL v době, kdy byl u nás zaváděn. V té době se myslelo, že instruktor musí mít dozorováno alespoň 25 žáků. Pokud tuto podmínku nesplnil, byl stále instruktorem s omezením (nemohl pouštět žáky na sólo apod.). Později se zjistilo, že stačí mít dozorováno pouze 25 sólo vzletů různých žáků.

V oblasti posuzování zdravotní způsobilosti jsme se dočkali velkého usnadnění ve formě rozšíření počtu lékařů, kteří mohou obnovovat osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy i mimo ULZ. Dále se rozšířil počet nemocí a vad, které jsou v toleranci podle Part-MED a které byly podle předpisu JAR-FCL 3 pro výkon pilota nepřijatelné (například některé oční vady a jejich způsoby nápravy). V oblasti leteckého lékařství tedy velký krok kupředu, který rozhodně pomůže usnadnit získání a obnovení zdravotní způsobilosti.

Z pohledu leteckých škol se chystá velká změna. Nynější FTO (Flight Training Organization, Organizace pro letový výcvik) a RZ (registrovaná zařízení) se mění na ATO (Approved Training Organization, Schválená organizace pro výcvik). Nejde ale pouze o změnu názvu. Pro získání ATO musí letecké školy splnit nové požadavky, které jsou stanoveny v Part-ORA. Jedná se zejména o schválení nových příruček pro výcvik.

Požadavky Part-ORA jsou ovšem tak přísné (zejména požadavky na personál a administrativu), že současná podoba RZ nemůže být zachována. Registrovaná zařízení tedy mají v zásadě dvě možnosti, jak zachovat své působení. První z nich je snaha o schválení ATO, což bude pro většinu velmi těžké kvůli požadavkům Part-ORA na personál a vedení administrativy. Druhou možností je přidružení se k nějaké větší letecké škole, která bude schopná požadavky Part-ORA splnit a svojí činnost si tím pádem zachovat.

Předpis Part-FCL již také bere na vědomí stále rostoucí oblibu sportovního létání a pro piloty, kteří nehodlají pokračovat v kariéře obchodního pilota, nabízí alternativu v průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel LAPL.

Dále předpis sjednotil některé národní kvalifikace (akrobacie, vleky, hory, zkušební lety, atd.) a vytvořil průkaz způsobilosti pilota kluzáků (SPL), kde stanovil minimální nálet během výcviku na 15 hodin (dříve stačilo 6 hodin podle předpisu L1).

5.2 Nové průkazy způsobilosti

5.2.1 Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (LAPL)

Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel je určitou obdobou průkazu způsobilosti soukromého pilota PPL s jistými omezeními. Definiuje jej Hlava B předpisu Part-FCL. Rozeznáváme celkem čtyři druhy průkazu LAPL: LAPL(A) – Aircraft (letouny; Hlava B, Oddíl 2 předpisu Part-FCL), LAPL(H) – Helicopter (vrtulníky; Hlava B, Oddíl 3 předpisu Part-FCL), LAPL(S) – Sailplane (kluzáky; Hlava B, Oddíl 4 předpisu Part-FCL) a LAPL(B) – Balloon (balóny; Hlava B, Oddíl 5 předpisu Part-FCL).

V případě průkazu LAPL(A) je velmi významnou změnou, oproti průkazu PPL, maximální hmotnost letadla, které může pilot s licenci LAPL pilotovat a počet cestujících na palubě. „Držitel průkazu LAPL(A) má práva k výkonu funkce velitele letadla v jednomotorových pístových pozemních letounech nebo TMG s maximální certifikovanou vzletovou hmotností 2 000 kg nebo nižší, přičemž smí přepravovat nejvíce tři cestující, takže počet osob na palubě letadla nikdy nepřesáhne čtyři osoby.“ [4] Rozsah praktického výcviku je předpisem stanoven na minimálně 30 hodin.

Licence LAPL(H) má velmi podobné znění práv držitele. „Držitel průkazu LAPL pro vrtulníky má práva k výkonu funkce velitele letadla v jednomotorových vrtulnících s maximální certifikovanou vzletovou hmotností 2 000 kg nebo nižší, přičemž smí přepravovat nejvíce tři cestující, takže počet osob na palubě letadla nikdy nepřesáhne čtyři osoby.“ [4] Odlišná je ale délka praktického výcviku, která je stanovena na minimálně 40 hodin.

„Držitel průkazu LAPL pro kluzáky má práva k výkonu funkce velitele letadla v kluzácích a motorových kluzácích. Aby držitel průkazu mohl vykonávat práva v TMG, musí splňovat požadavky uvedené v článku FCL.135.S.“ [4]

„Držitel průkazu LAPL pro balóny má práva k výkonu funkce velitele letadla v horkovzdušných balónech nebo horkovzdušných vzducholodích s maximální kapacitou obalu 3 400 m³ nebo v balónech plněných plynem s maximální kapacitou obalu 1 200 m³, přičemž smí přepravovat nejvíce tři cestující, takže počet osob na palubě letadla nikdy nepřesáhne čtyři osoby.“ [4]

Poměrně omezující je nutnost létat pouze typ, na kterém bylo provedeno závěrečné praktické přezkoušení až do doby, než pilot splní předpisem definované nálety a přeškolovací výcvik na nový letoun. To zjednodušeně znamená, že se pilot nesmí ihned po získání licence přeškolit na další typ, ale musí splnit určité podmínky. Další nevýhodou licence LAPL je nemožnost pokračovat na další licence a doložky jak je CPL, IR, apod.

5.2.2 Průkaz způsobilosti pilota kluzáků (SPL)

Průkaz způsobilosti pilota kluzáků SPL je novým průkazem způsobilosti navzdory tomu, že již dříve existoval národní průkaz způsobilosti pilota kluzáků GLD. Průkaz GLD byl definován předpisem L1 a podle předpisu JAR-FCL 1 žádný ekvivalentní průkaz neexistoval. V novém předpisu Part-FCL je již průkaz způsobilosti pilota kluzáků definován jako SPL (Sailplane Pilot Licence; Hlava C předpisu Part-FCL).

Oproti starému průkazu GLD, průkaz SPL umožňuje svému držiteli létat za úplaty jako instruktor nebo examinátor, pokud dotyčný splnil podmínky podle ustanovení FCL.205.S písm. c): „Aniž jsou dotčena ustanovení písm. b) odst. 2), může držitel průkazu SPL s právy instruktora nebo examinátora obdržet úplatu za:

- poskytování letového výcviku pro získání průkaz LAPL(S) nebo SPL;
- provádění zkoušek dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro tyto průkazy způsobilosti;
- kvalifikace a osvědčení související s těmito průkazy způsobilosti.“[4]

Další změnou oproti starému průkazu GLD je doba výcviku. Podle předpisu L1 stačilo žadateli o vydání průkazu GLD nalétat ve výcviku celkem 6 hodin, z toho 2 hodiny samostatného letu. Podle předpisu Part-FCL musí žadatel o vydání průkazu SPL splnit nálet 15 hodin, z toho 2 hodiny samostatného letu.

Problém může nastat u čerstvých držitelů průkazu GLD, kteří létali podle staré osnovy a závěrečné přezkoušení absolvovali po méně než 15 hodinách výcviku a zároveň nestihli do konverze svého průkazu GLD na průkaz SPL nalétat alespoň 50 hodin samostatného letu nebo 15 hodin pod vedením instruktora. V tomto případě nelze průkaz GLD konvertovat na průkaz SPL bez předchozího splnění požadavků uvedených v tabulce pro konverze průkazů. Proto se doporučuje leteckým školám, které stále provádějí výcvik podle staré osnovy, aby tento výcvik prodloužili na požadavky předpisu Part-FCL a tím předešly problémům s konverzí průkazu GLD na průkaz SPL.

5.2.3 Průkaz způsobilosti pilota balónů (BPL)

Dalším novým průkazem, který má podobný osud jako průkaz způsobilosti pilota kluzáků, je průkaz způsobilosti pilota balónů. Stejně jako SPL, má i BPL své kořeny v předpisu L1, kde byl veden jako národní průkaz. S převodem předpisu JAR-FCL na Part-FCL se tento průkaz dostává i do mezinárodní letecké legislativy a má platnost po celé Evropě. V předpisu Part-FCL je definován společně s průkazem SPL a PPL v Hlavě C.

Co se týče práv a požadavků na držitele SPL, změny zde nejsou tak markantní jako u průkazu SPL. Nálet ve výcviku zůstal stejný: 16 hodin. Změnil se jen počet startů z celkem 8, z toho jeden samostatný, na celkem 10, z toho také jeden samostatný. Žádná velká změna.

Držitel národního průkazu způsobilosti pilota volných balónů podle předpisu L1 směl lety poskytovat za úplatu po nalétání nejméně 35 hodin celkové doby letu, z toho 20 hodin jako pilot volných balónů. Podle předpisu Part-FCL musí pilot balónu nalétat

nejméně 50 hodin a mít 50 startů jako velitel. V tomto případě tedy došlo ke zpřísnění požadavků, ovšem ne zásadně.

5.3 Podmínky pro vydání průkazu způsobilosti

5.3.1 Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (LAPL)

Jelikož je průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel novým průkazem způsobilosti, není jej tedy s čím srovnávat. V předpisu JAR-FCL ani v národním předpisu L1 neexistuje žádný ekvivalentní průkaz. Proto v této podkapitole bude, pouze shrnutí podmínek pro vydání průkazu LAPL tak, jak je předpis Part-FCL stanovil.

Obecné požadavky (Hlava B, Oddíl 1 předpisu Part-FCL)

Žadatel o průkaz LAPL musí mít, v případě letounů a vrtulníků 17 let, v případě vzducholodí a balónů 16 let. Věkový požadavek je v tomto případě stejný jako požadavek pro žadatele o průkaz PPL (v případě letounů a vrtulníků) a BPL (v případě balónů).

Výcvikový kurz probíhá podle přijatelné osnovy ve schválené organizaci pro výcvik ATO. Sestává z teoretické výuky a praktického létání. Teoretická příprava je podobná jako pro žadatele o průkaz PPL a sestává ze stejných předmětů, které ovšem nejsou brány tolik do hloubky. Praktický výcvik se liší podle zaměření průkazu (letouny, vrtulníky, balóny, vzducholodě, kluzáky).

Zkouška dovednosti pro získání průkazu LAPL sestává z jednotlivých oddílů. Každý oddíl má určitý počet úloh. Pokud žadatel nesplní jednu úlohu, nesplní tím celý oddíl. Pokud dojde k nesplnění oddílu, žadatel tento oddíl opakuje. Pokud žadatel nesplní více než jeden oddíl, opakuje celou zkoušku. Pokud žadatel neuspěje ve všech oddílech zkoušky na dva pokusy, musí podstoupit další praktický výcvik. [4]

Specifické požadavky na průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel pro letouny – LAPL(A) (Hlava B, Oddíl 2 předpisu Part-FCL)

Žadatel musí mít ve výcvikovém kurzu nalétáno minimálně 30 hodin celkové doby letu, z toho minimálně 15 hodin ve dvojím a 6 hodin samostatné doby letu pod dozorem. Součástí samostatných letů musí být i navigační let v minimální délce 150 km a s minimálně jedním mezipřistáním na jiném letišti, než je letiště vzletu. Jedná se tedy o takovou zmenšeninu požadavku pro získání průkazu způsobilosti soukromého pilota letounů PPL(A), kterým je navigační let po trati dlouhé minimálně 270 km a s přistáním na minimálně dvou jiných letištích, než je letiště vzletu.

Držitel průkazu LAPL(S) s rozšířením o TMG může využít úlev ve výcviku dle uvážení schválené organizace pro výcvik, ve které bude výcvik prováděn.

Velkým handicapem oproti průkazu PPL je skutečnost, že průkaz LAPL platí pouze pro typ letounu, na kterém byla vykonána závěrečná zkouška dovednosti. To znamená, že přeškolení na nový typ letounu je u průkazu LAPL složitější. Žadatel o odstranění

tohoto omezení musí absolvovat dodatečný výcvik v délce minimálně 3 hodiny, které zahrnují 10 vzletů a přistání ve dvojím a 10 letů pod dozorem. Kromě dodatečného výcviku musí ještě absolvovat přezkoušení s examinátorem, které sestává z přezkoušení teoretických znalostí a přezkoušení z praktických dovedností.

Žadatel o létání na jiné verzi letounu, než na které byla vykonána závěrečná zkouška, musí absolvovat rozdílový nebo seznamovací výcvik s instruktorem.

Specifické požadavky na průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel pro vrtulníky – LAPL(H)(Hlava B, Oddíl 3 předpisu Part-FCL)

Jelikož průkazy způsobilosti pilotů vrtulníků nejsou hlavní náplní práce, probereme následující téma pouze okrajově.

Hlavní rozdíl mezi LAPL(A) a LAPL(H) je počet hodin, který musí žadatel ve výcviku odlétat. U vrtulníků je to o 10 více, to znamená celkem 40 hodin. Stejně jako piloti letounů, mají i piloti vrtulníků nárok na započtení předchozí praxe na jiných letadlech. Tyto podmínky a podmínky pro rozšíření o jiné typy jsou stejné, jako pro držitele LAPL(A).

Jak jsme si mohli všimnout, osnova pro výcvik pilota lehkých letadel pro vrtulníky je o 10 hodin delší, než osnova pro výcvik pilota lehkých letadel pro letouny. To činí celkových 40 hodin letového výcviku. Délka výcviku PPL(H) je předpisy JAR-FCL i Part-FCL stanovena na 45 hodin. Je tedy na uvážení uchazeče o licenci LAPL(H), jestli má smysl absolvovat výcvik LAPL(H) se 40 hodinami a omezeními plynoucími z práv držitele tohoto průkazu nebo odlétat 5 hodin navíc a získat průkaz PPL(H).

5.3.2 Průkaz způsobilosti pilota kluzáků (SPL)

Mnohé o průkazu způsobilosti pilota kluzáků již bylo řečeno v kapitole 5.3.2. V této kapitole podrobněji probereme konkrétní podmínky pro vydání průkazu SPL tak, jak je stanovuje předpis Part-FCL. Vzhledem k tomu, že v předpisu JAR-FCL nemá průkaz způsobilosti pilota kluzáků žádné ukotvení, budeme podmínky vydání srovnávat s těmi, které definoval předpis L1.

Požadavky pro vydání průkazu způsobilosti pilota kluzáků jsou definovány, společně s požadavky PPL a BLP, v předpisu Part-FCL, Hlavě C. Věkové omezení bylo stanoveno na minimálně 16 let. Žadatel o SPL musí absolvovat výuku teorie a letový výcvik ve schválené organizaci pro výcvik (ATO) dle platné osnovy.

Jak bylo řečeno, požadavky na piloty PPL, SPL a BPL jsou všechny shrnuty v jedné části předpisu (Hlava C). To s sebou přináší jisté výhody. Jednou z nich je provázanost teoretické výuky. Ta se dělí na dvě základní části: obecnou a specifickou pro různé kategorie letadel. V obecné části se učí předměty: právní předpisy v oblasti letectví, lidská výkonnost, meteorologie a komunikace.

V části specifické se již vyučují předměty přímo zaměřené (nebo související) na tu kategorii letadel, o jejíž průkaz způsobilosti se žadatel uchází. Principem tohoto rozdělení je předejít situacím, kdy žadatel již je držitelem jiného průkazu způsobilosti a musí projít znovu kurzem teorie, pokud žádá o jiný průkaz způsobilosti. Například,

pokud byl žadatel držitelem průkazu GLD a chtěl si udělat průkaz PPL, musel před zahájením praktického kurzu PPL projít kompletní výukou teorie. Podle předpisu Part-FCL ovšem stáčí, když si projde pouze specifické předměty a předměty obecné jsou mu uznány z předešlého kurzu. To je bezesporu chytrý krok, který umožní žadateli s předchozí praxí rychlejší postup ve výcviku. Nevýhodou tohoto systému je skutečnost, že žadatelé o průkaz SPL budou nuceni dojíždět na teoretické pilotní zkoušky do Prahy na ÚCL. Před zavedením předpisu Part-FCL probíhali teoretické zkoušky GLD rovnoměrně po České republice a jedinou podmínkou byla přítomnost examinátora s kvalifikací pro provádění těchto zkoušek.

Co se týká praktického výcviku, většina byla řečena již v kapitole 5.3.2. Osnova výcviku byla navýšena na celkových 15 hodin letu. Pokud je ovšem žadatel držitelem jiného průkazu způsobilosti, je mu umožněno zkrátit výcvikovou osnovu o 10% jeho celkové doby ve funkci velitele letadla až do výše 7 hodin.

Podmínky pro závěrečnou zkoušku dovedností a vydání průkazu způsobilosti pilota kluzáků SPL, jsou v předpise Part-FCL stejné, jako podmínky pro žadatele LAPL.

„Žadatelům o průkaz SPL, kteří jsou držiteli průkazu LAPL(S), se tento průkaz plně započte do požadavků na vydání průkazu SPL.“ [4]

V porovnání s předpisem L1 se změnil počet hodin, které musí žadatel odlétat ve výcviku z 6 (podle L1) na 15 podle Part-FCL. Další změnou je rozdělení teorie na bloky s tím, že obecný blok platí pro průkazy SPL, PPL a BPL a specifický blok dále žadatele zaměřuje na určitou kategorii letadla. Ostatní požadavky zůstávají nezměněny.

5.3.3 Průkaz způsobilosti pilota balónů (BPL)

Průkaz způsobilosti pilota balónů je, stejně jako SPL, novým průkazem a předešlé legislativní ukotvení měl v předpisu L1 (nyní v Hlavě C předpisu Part-FCL). Podle L1 i Part-FCL je minimální doba letu ve výcviku stanovena na 16 hodin. Rozdíl je v počtu startů. Podle L1 stačilo mít 8 vzletů a stoupaní, z toho jeden samostatný. Předpis Part-FCL tyto podmínky zpřísnil na dvacet vzletů a stoupaní, z toho jeden samostatný v délce trvání minimálně 30 minut a navíc definoval i minimální počet nafouknutí (10). „Žadatelům o průkaz BPL, kteří jsou držiteli průkazu LAPL(B), se tento průkaz plně započte do požadavků na vydání průkazu BPL.“ [4]

Předpis Part-FCL také definuje rozšíření práv na upoutané lety. Základním výcvikem je žadatel připraven a oprávněn pouze k provozu neupoutaných letů. K provozování upoutaných letů je třeba absolvovat rozšiřující výcvik. Dále je definováno rozšíření práv na jinou skupinu balónů (podle objemu obalu).

„V případě rozšíření na jinou skupinu v rámci stejné třídy balónů uskuteční alespoň:

- 1) dva výcvikové lety v balónu příslušné skupiny a
- 2) tuto dobu letu ve funkci velitele letadla v balónech:
 - i) u balónů s kapacitou obalu $3\,401\text{ m}^3$ až $6\,000\text{ m}^3$ alespoň 100 hodin,
 - ii) u balónů s kapacitou obalu $6\,001\text{ m}^3$ až $10\,500\text{ m}^3$ alespoň 200 hodin,
 - iii) u balónů s kapacitou obalu větší než $10\,500\text{ m}^3$ alespoň 300 hodin,
 - iv) u plynových balónů s kapacitou obalu větší než $1\,260\text{ m}^3$ alespoň 50 hodin.“ [4]

5.3.4 Průkaz způsobilosti soukromého pilota (PPL)

Průkaz způsobilosti soukromého pilota je prvním jmenovaným průkazem, který je definován jak předpisem JAR-FCL, tak předpisem Part-FCL (Hlava C) a současně dostal určitých změn se zavedením předpisu Part-FCL. Do této chvíle jsme se bavili pouze o průkazech, které u nás s předpisem Part-FCL vznikly jako zcela nové (LAPL) nebo o průkazech, které přešly z národní letecké legislativy (předpisu L1) do letecké legislativy mezinárodní (Part-FCL) s platností po celé Evropské unii (průkazy SPL a BPL).

Podle předpisu Part-FCL rozlišujeme tři průkazy soukromého pilota. Jedná se o průkaz soukromého pilota letounů PPL(A), soukromého pilota vrtulníků PPL(H) a soukromého pilota vzducholodí PPL(As). Poslední jmenovaný průkaz je novým průkazem, vzniklým s předpisem Part-FCL.

Obecné požadavky pro žadatele o vydání průkazu PPL jsou shrnuty, společně s požadavky pro SPL a BPL, v Hlavě C, Oddílu 1 předpisu Part-FCL. V obecných požadavcích je jediným rozdílem vůči průkazům SPL a BPL minimální věková hranice, která je stanovena na 17 let (stejná jako u JAR-FCL). Jak bylo řečeno v kapitole 5.4.2, pro průkazy SPL, BPL a PPL platí provázanost teoretické výuky. Mají stejné obecné předměty a tím pádem žadatel s licenci SPL nebo BPL může tyto obecné předměty vynechat (nechat si uznat) a pokračovat ve výuce teorie ve specifických předmětech.

Specifické požadavky na průkaz způsobilosti soukromého pilota pro letouny – PPL(A) (Hlava C, Oddíl 2 předpisu Part-FCL)

Jedním z největších kroků vpřed při zavedení předpisu Part-FCL je bezesporu rozšíření práv držitele průkazu PPL(A) o létání za úplatu podle přesně stanovených podmínek. Jedná se zejména o instruktory a examinátory, kteří po splnění podmínek daných předpisem mohou poskytovat výcvik a přezkoušení až do úrovně PPL(A) za úplatu. Podle předpisu JAR-FCL nemohl pilot s licenci PPL(A) provádět žádné lety za úplatu. Aby mohl pilot vykonávat funkci instruktora nebo examinátora, musel být minimálně držitelem licence CPL(A).

Požadavky na výcvik zůstaly stejné i se zavedením předpisu Part-FCL. Celkový nálet žadatele o PPL(A) musí být minimálně 45 hodin, z toho 5 hodin může být odlétáno na simulátoru (FSTD). S instruktorem musí žadatel absolvovat minimálně 25 hodina 10 hodin samostatných letů pod dozorem, z toho 5 hodin samostatných navigačních letů. Jeden navigační let musí být minimálně 270 km dlouhý a během něj musí být provedeny dvě plná přistání na jiných letištích, než je letiště vzletu.

Předpis Part-FCL samozřejmě připouští možnost rozšíření licence LAPL(A) na PPL(A). „Specifické požadavky pro žadatele, kteří jsou držiteli průkazu LAPL(A). Žadatelé o průkaz PPL(A), kteří jsou držiteli průkazu LAPL(A), musí od vydání průkazu způsobilosti LAPL(A) absolvovat dobu letu odpovídající alespoň patnácti hodinám v letounech, z nichž alespoň deset hodin musí tvořit letový výcvik absolvovaný v rámci výcvikového kurzu ve schválené organizaci pro výcvik. Tento výcvikový kurz musí zahrnovat dobu samostatného letu pod dozorem odpovídající alespoň čtyřem hodinám, včetně doby samostatného navigačního letu odpovídající alespoň dvěma hodinám, přičemž alespoň jeden navigační let je uskutečněn v délce alespoň 270 km (150 NM)

a je během něj provedeno přistání s úplným zastavením na jiných dvou letištích, než je letiště odletu.“ [4]

Jedná se hlavně o doplnění o úlohy, které při výcviku LAPL(A) chybí. Žadatel nalétá více hodin a absolvuje navigační přelet. V tomto můžeme vidět jistou cestu k získání průkazu PPL(A), pokud nemáme dostatečné finanční prostředky. Výcvik LAPL(A) je bezesporu levnější, a pokud nám tedy nejde o rychlé získání PPL(A), případně CPL(A), můžeme začít průkazem LAPL(A). Ten nás oprávní k výkonu velitele letounu o maximální vzletové hmotnosti nižší než 2 000 kg a pro maximálně 4 cestující. Pro získání nových zkušeností dostatečné.

5.3.5 Průkaz způsobilosti obchodního pilota (CPL)

V případě tohoto průkazu způsobilosti nedošlo k žádné výraznější změně oproti předpisu JAR-FCL. Minimální věk pro vydání průkazu CPL je 18 let. Držitel průkazu CPL je oprávněn k výkonu všech práv LAPL a PPL, dále „k výkonu funkce velitele letadla nebo druhého pilota ve všech letadlech v jiné než obchodní letecké dopravě, k výkonu funkce velitele letadla v obchodní letecké dopravě ve všech jednopilotních letadlech s výhradou omezení uvedených v článku FCL.060 a v této hlavě a k výkonu funkce druhého pilota v obchodní letecké dopravě s výhradou omezení uvedených v článku FCL.060.“ [4]

Stále existují dvě základní možnosti, jak průkaz CPL získat. Jedná se o integrovaný a modulový kurz. Žadatel, který chce průkaz způsobilosti obchodního pilota získat, musí nalétat minimálně 150 hodin v integrovaném výcvikovém kurzu nebo 200 hodin v modulovém kurzu. Aby žadatel mohl být zařazen do modulového kurzu, musí být držitelem průkazu PPL.

5.3.6 Průkaz způsobilosti dopravního pilota (ATPL)

U průkazu ATPL také nedošlo k žádné významnější změně oproti předpisu JAR-FCL. Držitel průkazu ATPL má v rámci odpovídající kategorie letadel práva k výkonu všech práv držitele průkazu LAPL, PPL a CPL a k výkonu funkce velitele letadla v obchodní letecké dopravě. [4] Minimální věk pro vydání průkazu je 21 let, minimální nálet činí 1500 hodin v letounech. Z těchto 1500 hodin musí být alespoň 500 hodin vícepilotního provozu v letounech, dále 500 hodin ve funkci velitele letadla pod dozorem nebo 250 hodin ve funkci velitele letadla nebo 250 hodin, zahrnujících alespoň 70 hodin ve funkci velitele letadla a zbývající dobu ve funkci velitele letadla pod dozorem. [4]

5.3.7 Průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce (MPL)

Průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce slouží k výcviku druhých pilotů nasazených na dopravních letadlech v obchodní letecké dopravě. Jeho držitel má tedy právo vykonávat funkci druhého pilota v letounu, který musí být provozován s druhým pilotem. Minimální věk pro vydání průkazu je 18 let. Podobně jako u průkazu CPL a ATPL, nedošlo u MPL k žádným výraznějším změnám oproti předpisu JAR-FCL.

6. Srovnání vzorů průkazů způsobilosti podle JAR-FCL a Part-FCL

Se zavedením nového předpisu, určujícího pravidla pro licencování leteckého personálu (Part-FCL), se mírně změnil i formát průkazu. Formát průkazu způsobilosti člena letové posádky v souladu s Part-FCL je uveden v Dodatku 1 k PŘÍLOZE VI ČÁSTI ARA, formát v souladu s JAA je uveden v Dodatku 1 k JAR-FCL 1.075.

Největší změnou je titulní strana. Oba předpisy shodně definují první řádky, na kterých má být napsán (anglicky a v národním jazyce) název úřadu, který průkaz vydal a jeho logo. Pod těmito údaji následuje u předpisu JAR-FCL nápis: „Joint Aviation Authorities“ [1] (pouze anglicky) a u předpisu Part-FCL nápis: „EUROPEAN UNION“ [6] (pouze anglicky). U předpisu Part-FCL může být nápis European Union uveden pouze u států, které jsou členy EU. Na dalších řádcích je shodně u obou předpisů uvedeno: „Průkaz způsobilosti člena letové posádky“ [1],[6] (anglicky a v národním jazyce).

Největší rozdíl na titulní straně nastává u její spodní části. Průkaz vydaný podle JAR-FCL musí obsahovat nápis: „Vydán v souladu se standardy ICAO a JAR-FCL“ [1] (anglicky a v národním jazyce). Průkaz podle Part-FCL musí obsahovat nápis: „Vydán v souladu s částí FCL. Tento průkaz způsobilosti je v souladu se standardy ICAO, vyjma práv spojených s LAPL“ [6] (anglicky a v národním jazyce).

Za titulní stranou následují, u obou průkazů, základní informace o jeho držiteli. V této části se nezměnilo nic, pokud nebereme jako změnu jiný slovosled nadpisu kolonky. (např.: místo „Příjmení a jméno držitele“ u průkazu podle JAR-FCL, je u průkazu podle Part-FCL uvedeno: „Jméno a příjmení držitele“ apod.). Oba průkazy mají jasně předepsané pořadí kolonek a jejich význam. Rozdělují kolonky (body) stálé (I až XI) a měnitelné (XII až XIV). Stálými body jsou osobní údaje držitele, číslo průkazu, stát vydání průkazu apod., měnitelnými body jsou například kvalifikace, poznámky, apod.

Kompletní vzory obou průkazů způsobilosti jsou uvedeny v přílohách 1 a 2 k této práci. Jak můžeme vidět, změna průkazu podle předpisu JAR-FCL na průkaz podle předpisu part-FCL je spíše kosmetická a změny jsou téměř zanedbatelné. Ovšem je tu nutnost převést starší průkazy, vydané podle JAR-FCL, na průkazy nové v souladu s Part-FCL. Jednotlivé nejzazší termíny jsou uvedeny v Tab. 2 na straně 16.

Další změnou, která stojí za zmínku, je zápis národních kvalifikací (TOW, PAR, TST, GLD, apod.). Tyto kvalifikace byly zapisovány do průkazů podle JAR-FCL na základě národní letecké legislativy (u nás předpisy řady L). U průkazů vydaných podle Part-FCL již není možné takovéto kvalifikace do průkazu zapsat. Do průkazu podle Part-FCL je možné zapsat pouze kvalifikace, které tento předpis ustanovuje. Jak víme z předešlých kapitol práce, některé národní kvalifikace byly zahrnuty do předpisu Part-FCL. Jedná se zejména o kvalifikaci pilota kluzáků (dříve GLD, nyní SPL) a kvalifikaci vlekaře TOW (mimochodem dnes již rozdělená na vlečení kluzáků a transparentů). Kvalifikace pro výsadky PAR a testovací lety TST již nemůže být do průkazu zapsána. V takovém případě musí provozovatel upravit své provozní příručky a v nich stanovit požadavky na piloty tak, aby mohli činnost výsadky a testovací lety provádět.

Závěr

Cílem práce bylo porovnat změnu legislativy licencování leteckého personálu, která v Evropě probíhá v době psaní práce. Starší předpis JAR-FCL je nahrazován novějším, a v mnohých bodech dokonalejším, předpisem Part-FCL. Velkým přínosem nového předpisu je bezesporu možnost provozovat činnost instruktora a examinátora na kluzácích a letounech za úplatu i pod průkazy, které do doby zavedení předpisu Part-FCL sloužily čistě k rekreačnímu létání.

Další vítanou změnou je zavedení nového průkazu pilota lehkých letadel LAPL, který umožňuje širší skupině lidí létat na „dospělých“ letadlech. Oproti průkazu PPL nejsou nutné důkladnější zdravotní prohlídky a žadatel má k dispozici kratší (tím pádem i levnější) výcvikovou osnovu.

Oproti tomu zavedení jednotného modelu výcvikové organizace ATO a znemožnění fungování současného modelu registrovaných zařízení jednoznačně komplikuje fungování výcvikových organizací nejen na území České republiky, ale i v jiných zemích EU. Organizace ATO vyžaduje větší personální a administrativní zázemí, což by v budoucnosti mohlo vést k nárůstu cen za poskytování leteckého výcviku, a tím pádem další oddálení letecké činnosti široké veřejnosti.

Kromě výše uvedeného bylo provedeno i mnoho změn menšího charakteru. Tyto změny ovšem ve velké míře nezasáhli do procesu licencování leteckého personálu. V ostatních případech tedy zůstalo znění předpisu Part-FCL víceméně stejné jako znění předešlého předpisu JAR-FCL. O tom, jestli změny provedené v předpisu Part-FCL byly správné a jestli opravdu ulehčí provoz a licencování leteckého personálu, rozhodne až praxe.

Použitá literatura

- [1] JAR-FCL 1 *Způsobilost členů letových posádek (Letoun)* [online]. Zpracovalo Ministerstvo dopravy České republiky. Úřad pro civilní letectví. 8. vydání, Amendment 7. 1. prosinec 2006 [cit. Únor 2013]. Dostupné z WWW: http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/Jar/JAR-FCL_1/data/print/JARFCL_1_cely.pdf
- [2] DVORÁK, Jiří; CHLEBEK, Jiří. *Letecký zákon a postupy ATC (010 00)*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o. Brno, 2006. 484 s. ISBN 80-7204-439-7.
- [3] Nařízení Komise (EU) č. 290/2012 [online]. [cit. 2013-05-16]. Dostupné z WWW: <http://www.caa.cz/legislativa/narizeni-komise-eu-c-290-2012>
- [4] PART-FCL. *Commission Regulation (EU) No 1178/2011*[online]. Official Journal of the European Union, Volume 54, 25 November 2011. ISSN 1977-0677. Dostupné z WWW:<http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2011:311:SOM:EN:HTML>.
- [5] Uplatnění nových požadavků na způsobilost členů letových posádek (Aircrew Regulation). [online]. [cit. 2013-05-13]. Dostupné z WWW: <http://www.caa.cz/personal/prechodna-opatreni-pro-narizeni-ek-c-1178-2011>
- [6] PART-ARA. *Commission Regulation (EU) No 290/2012*. [online]. Official Journal of the European Union, Volume 55, 5 april 2012. ISSN 1977-0677. Dostupné z WWW: <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2012:100:SOM:EN:HTML>
- [7] Česká republika. *Letecký předpis o způsobilosti leteckého personálu civilního letectví L1*. [online] Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2009. Dostupné z WWW: http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-1/data/print/L-1_cely.pdf
- [8] EASA member states [online]. [cit. 2013-05-16]. Dostupné z WWW: <http://www.easa.europa.eu/links.php>
- [9] FAQs - Frequently Asked Questions concerning the new European rules for pilot licensing. [online]. [cit. 2013-05-16]. Dostupné z WWW: <https://www.caa.co.uk/docs/2330/h-FAQs%20May%202012.pdf>
- [10] New european pilot licensing regulations: a Quick guide [online]. [cit. 2013-05-16]. Dostupné z WWW: https://www.caa.co.uk/docs/2330/Webrevisedv%20May12_17%20Sept_EASA_quickguide__v2.pdf

Seznam zkratk

ACFT	Aircraft	Letoun
AeMC	Aero-Medical Centre	Letecko-lékařské zdravotní centrum
AMC	Acceptable Means of Compliance	Přijatelné způsoby průkazu
AME	Aviation Medical Examiner	Pověřený letecký lékař
ARA	Authority Requirements for Aircrew	Požadavky úřadu pro posádky letadel
As	Airship	Vzducholod'
ATO	Approved Training Organization	Schválená organizace pro výcvik
ATPL	Airline Transport Pilot Licence	Průkaz způsobilosti dopravního pilota
B	Balloon	Balón
BPL	Balloon Pilot Licence	Průkaz způsobilosti pilota balónů
CPL	Comercial Pilot Licence	Průkaz způsobilosti obchodního pilota
EASA	European Aviation Safety Agency	Evropská agentura pro bezpečnost letectví
EU	European Union	Evropská unie
FAA	Federal Aviation Administration	Federální letecký úřad
FAR	Federal Aviation Regulation	Federální letecké předpisy
FSI		Fakulta strojního inženýrství
FSTD	Flight Simulation Training Device	Simulátor letových postupů
FTO	Flight Training Organization	Organizace pro letový výcvik
GLD	Glider pilot licence / Glider	Průkaz způsobilosti pilota kluzáků / Kluzák
HEL	Helicopter	Vrtulník
ICAO	International Civil Aviation Organization	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IEM	Interpretative And Explanatory Material	Výkladový a vysvětlující materiál
IR	Instrument Rating	Přístrojová doložka
JAA	Joint Aviation Authorities	Spojené letecké úřady
JAR-FCL	Joint Aviaiton Requirements - Flight Crew Licencing	Spojené letecké předpisy – Licencování leteckého personálu
LAPL	Light Aircraft Pilot	Průkaz způsobilosti pilota

MPL	Licence Multi-crew Pilot Licence	lehkých letadel Průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce
ORA	Organization requirements for Aircrew	Požadavky organizace pro posádky letadel
PAR		Výsadky (kvalifikace)
PPL	Private Pilote Licence	Průkaz způsobilosti soukromého pilota
RZ		Registrované zařízení
S	Sailplane	Kluzák
SPL	Sailplane Pilot Licence	Průkaz způsobilosti pilota kluzáků
TMG	Touring Motor Glider	Turistický motorový kluzák
TOW	Towing	Vlekání/vlekař (kvalifikace)
TRTO	Type Rating Training Organization	certifikovaná organizace provádějící typový výcvik
TST		Testovací lety / zálety (kvalifikace)
ÚCL		Úřad pro civilní letectví
ÚLZ		Ústav leteckého zdravotnictví
VUT		Vysoké učení technické

Seznam tabulek

Tabulka 1. Seznam změn v předpisu JAR-FCL 1.....	11
Tabulka 2. Přejídná období aplikovaná v ČR.....	15
Tabulka 3. Přejídná období aplikovaná v UK.....	16

Seznam příloh

Tištěné přílohy

Příloha 1 - Standardní formát průkazu způsobilosti JAA

Příloha 2 - Standardní formát průkazu způsobilosti podle Part-ARA

Příloha 1 – Standardní formát průkazu způsobilosti JAA

Formát průkazu způsobilosti člena letové posádky v souladu s JAR-FCL je uveden v Dodatku 1 k JAR-FCL 1.075.

Titulní strana

Authority name and logo Název Úřadu a logo (Anglický a národní jazyk)	<i>Požadavky</i>
JOINT AVIATION AUTHORITIES (Pouze anglicky)	<i>Rozměr každé stránky nesmí být menší než jedna osmina A 4</i>
FLIGHT CREW LICENCE PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI ČLENA LETOVÉ POSÁDKY (Anglický a národní jazyk)	
Issued in accordance with ICAO and JAR-FCL standards Vydán v souladu se standardy ICAO a JAR-FCL (Anglický a národní jazyk)	

Strana 2

I	Stát vydání	<i>Požadavky</i>
III	Číslo průkazu způsobilosti	<i>Číslo průkazu způsobilosti musí vždy začínat kódem země OSN (U.N.) státu vydání průkazu způsobilosti.</i>
IV	Příjmení a jméno držitele	<i>země OSN (U.N.) státu vydání průkazu způsobilosti.</i>
XIV	Datum (viz pokyny) a místo narození	<i>Má být používán standardní tvar data, např. den/měsíc/rok v plném znění (např. 21/01/1995)</i>
V	Adresa Ulice, město, obvod, PSČ	<i>Viz JAR-FCL 1.070</i>
VI	Státní příslušnost	
VII	Podpis držitele	
VIII	Vydávající Úřad např.: Tento CPL(A) byl vydán na základě ATPL vydaného (stát, který není členem JAA)	
X	Podpis vydávajícího úředníka a datum	
XI	Pečeť nebo razítko vydávajícího Úřadu	

Strana 3

II	Názvy průkazů způsobilosti, datum prvního vydání a kód země	<i>Použité zkratky budou stejné jako v JAR-FCL (např. PPL(H), ATPL(A), atd.). Má být používán standardní tvar data, např. den/měsíc/rok v plném znění (např. 21/01/1995)</i>
IX	Platnost: Tento průkaz způsobilosti má být znovu vydán nejpozději Práva daná průkazem způsobilosti smí být vykonávána pouze tehdy, má-li držitel platné osvědčení zdravotní způsobilosti pro požadované právo. Uplatněním JAR-FCL 1.015(a)(1), držitel průkazu způsobilosti je oprávněn vykonávat práva průkazu způsobilosti na letadle zapsaném v rejstříku v kterémkoliv členském státě Sdružených leteckých úřadů. K účelům prokázání totožnosti držitele průkazu způsobilosti musí mít dotýčný u sebe dokument s fotografií.	<i>Nové vydání má být uskutečněno nejpozději do 5 let od data prvního vydání uvedeného v bodě II. Tento dokument není předepsán, avšak cestovní pas by byl dostatečným dokladem při pobytu mimo území státu vydání průkazu způsobilosti.</i>
XII	Radiotelefonní práva: Držitel tohoto průkazu způsobilosti předvedl schopnost používat R/T palubního vybavení v angličtině (jiné jazyky uvedeny konkrétně).	
XIII	Poznámky: např. platný pouze na letounech zapsaných v rejstříku státu vydání průkazu způsobilosti. [Jazyková způsobilost: (jazyk(-y))]	<i>Všechny další informace, týkající se vydání průkazu způsobilosti, požadované ICAO, Směrnicí/Nářízením EC (Evropské komise), nebo předpisy JAR, musejí být zaznamenány zde. [Zápis(-y) jazykové způsobilosti musí být uveden(-y).]</i>

Strana 4

XII	Kvalifikace jejichž platnost má být prodloužena	<i>Požadavky</i>
Třídni/typová/IR	Poznámky/Omezení	<i>Tyto stránky jsou určeny pro Úřad ke stanovení požadavků po prvním vydání kvalifikací, nebo po obnově prošlých kvalifikací.</i>
-----	-----	<i>První vydání a obnova kvalifikací musejí být vždy zapsány Úřadem.</i>
-----	-----	<i>Provozní omezení budou zapsána v části Poznámky/Omezení proti příslušnému omezenému právu, např. zkouška dovednosti IR s druhým pilotem, omezení práv k poskytování výcviku na jeden typ letadla, atd. Zdravotní omezení, podmínky a změny (např. platné pouze ve funkci druhého pilota) budou zapsány tak, jak je stanoveno v osvědčení zdravotní způsobilosti (viz IEM FCL 3.100).</i>
-----	-----	
Instruktoři		
-----	-----	
-----	-----	
-----	-----	

Strany 5, 6 a 7:

K prodlužování platnosti přezkoušení odborné způsobilosti pro typové, třídní a přístrojové kvalifikace, umožňuje standardní formát průkazu způsobilosti JAA examinátorovi, který provádí přezkoušení odborné způsobilosti, činit záznamy na těchto stránkách průkazu způsobilosti. Jinak zápisy o prodloužení platnosti může činit podle svého uvážení pouze Úřad.

Kvalifikace instruktora a třídní kvalifikace pro jednomotorové pístové letouny mohou být rovněž, podle uvážení Úřadu, v průkazu způsobilosti prodlouženy examinátorem, který je součástí procesu prodlužování. Jestliže některý examinátor není do tohoto procesu zahrnut, pak zápis o kvalifikaci provede Úřad.

Kvalifikace, jejichž platnost není potvrzena, musí být z průkazu způsobilosti, podle uvážení Úřadu, odstraněny, a to nejpozději 5 let od posledního prodloužení platnosti.

XII

Kvalifikace	Datum zkoušky	Platná do	Pověření examinátora číslo	Podpis examinátora

(Každá strana musí obsahovat 10 rubrik pro první vydání a prodloužení platnosti kvalifikací)

STRANA 8

Zkratky použité v tomto průkazu způsobilosti	

např. ATPL (průkaz způsobilosti dopravního pilota), CPL (průkaz způsobilosti obchodního pilota), IR (přístrojová kvalifikace), R/T (radiotelefonní práva), MEP (vicemotorové pístové), FI (letový instruktor, TRE (examinátor typové kvalifikace), atd...

Příloha 2 - Standardní formát průkazu způsobilosti podle Part-ARA

Formát průkazu způsobilosti člena letové posádky v souladu s Part-FCL je uveden v Dodatku 1 k PŘÍLOZE VI ČÁSTI ARA.

Titulní strana

<p>Název a logo příslušného úřadu (uvedený v anglickém a jiném, příslušným úřadem stanoveném jazyce, resp. jazycích)</p> <p style="text-align: center;">EUROPEAN UNION (pouze anglicky)</p> <p>PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI ČLENA LETOVÉ POSÁDKY (uvedeno v anglickém a jiném, příslušným úřadem stanoveném jazyce, resp. jazycích)</p> <p>Vydaný v souladu s částí FCL Tento průkaz způsobilosti je v souladu se standardy ICAO, vyjma práv spojených s LAPL. (uvedeno v anglickém a jiném, příslušným úřadem stanoveném jazyce, resp. jazycích)</p> <p style="text-align: center;">Formulář EASA č. 141, 1. vydání</p>	<p>Požadavky</p> <p>V případě států, které nejsou členy EU, se neuvede označení „European Union“.</p> <p>Každá strana má rozměr jedné osminy formátu A4.</p>
---	--

Strana 2

I	Název státu vydávajícího průkaz způsobilosti	Požadavky
III	Číslo průkazu způsobilosti	Pořadové číslo průkazu způsobilosti začíná vždy kódem státu vydávajícího průkaz způsobilosti podle nomenklatury OSN, za nímž následuje „FCL.“.
IV	Jméno a příjmení držitele	
IVa	Datum narození (viz pokyny)	Datum se uvádí ve standardním formátu, tj. den/měsíc/rok v nezkráceném zápisu (např. 21.01.1995).
XIV	Místo narození	
V	Adresa držitele: Ulice, obec, kraj, PSČ	
VI	Státní příslušnost	
VII	Podpis držitele	
VIII	Příslušný úřad vydávající průkaz způsobilosti Např.: Tento průkaz způsobilosti obchodního pilota (CPL) třídy A vydal na základě průkazu způsobilosti dopravního pilota (ATPL) (třetí země)	
X	Podpis úředníka vydávajícího průkaz způsobilosti a datum	
XI	Pečeť nebo razítko příslušného úřadu vydávajícího průkaz způsobilosti	

Strana 3

II	Názvy průkazů způsobilosti, datum jejich prvního vydání a kód země	Použijí se zkratky stanovené v části FCL (např. PPL(H), ATPL(A) atd.). Datum se uvádí ve standardním formátu, tj. den/měsíc/rok v nezkráceném zápisu (např. 21.01.1995).
IX	Platnost: Práva spojená s tímto průkazem způsobilosti lze vykonávat pouze v případě, že držitel má pro požadované právo platné osvědčení zdravotní způsobilosti. Pro účely ověření totožnosti držitele průkazu způsobilosti má u sebe tento držitel doklad s fotografií.	Tento doklad není stanoven, nicméně v případě, že držitel je mimo území státu vydávajícího průkaz způsobilosti, se za dostatečný doklad považuje cestovní pas.
XII	Práva týkající se radionotelefonní komunikace: Držitel tohoto průkazu způsobilosti prokázal schopnost používat radionotelefonní zařízení na palubě letadla v (uvedte příslušný jazyk či jazyky).	
XIII	Poznámky: Jazyková způsobilost: (jazyk(y) / úroveň / datum platnosti)	Na tomto místě se uvedou veškeré další doplňující informace související s udělením průkazu způsobilosti, které jsou vyžadovány na základě dokumentů ICAO, směrnic a nařízení ES nebo EU, a z těchto právních předpisů vyplývajících práva. Uvedou se potvrzení jazykové způsobilosti, úroveň a datum platnosti. V případě LAPL: LAPL není vydán v souladu se standardy ICAO.

Strana 4

XII Kvalifikace, osvědčení a práva Zařazení vyžadující prodloužení platnosti	
Třída/typ/IR	Poznámky a omezení
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
Instruktoř
.....
Examinátor
.....
.....

Požadavky

Na těchto stránkách uvádí příslušný úřad nebo k tomu účelu zvláště pověřený examinátor požadavky po prvním vydání kvalifikace nebo po obnovení kvalifikace, kterým skončila platnost.

První vydání kvalifikace a práva držitele osvědčení instruktora a examinátora zapisuje vždy příslušný úřad. Prodloužení nebo obnovení platnosti kvalifikace či osvědčení zapisuje příslušný úřad nebo k tomu účelu zvláště pověření examinátory.

Provozní omezení se uvedou v oddíle Poznámky a omezení vedle příslušného práva, na které se toto omezení vztahuje, např. zkouška dovednosti pro IR vykonaná s druhým pilotem s omezením Instruktažních práv na letadla typu 1.

Strany 5, 6 a 7:

Kvalifikace bez potvrzené platnosti příslušný úřad nejpozději do 5 let od data posledního prodloužení platnosti z průkazu způsobilosti odstraní.

XII/XIII

Doložka osvědčení kvalifikace	Datum konání kvalifikační zkoušky	Datum konání zkoušky IR	Platné do	Osvědčení examinátorů č.	Podpis examinátorů

Strana 8

Zkratky použité v tomto průkazu způsobilosti		
		např. ATPL (průkaz způsobilosti dopravního pilota), CPL (průkaz způsobilosti obchodního pilota), IR (přístrojová kvalifikace), R/T (radiotelefonní komunikace), FI (letový instruktor), TRE (examinátor pro typovou kvalifikaci) atd.

Formulář EASA č. 141, 1. vydání