



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA STROJNÍHO INŽENÝRSTVÍ
LETECKÝ ÚSTAV

FACULTY OF MECHANICAL ENGINEERING
INSTITUTE OF AEROSPACE ENGINEERING

ZHODNOCENÍ ROZDÍLŮ MEZI JAR-FCL A PART-FCL V OBLASTI PILOTNÍCH LICENCÍ

EVALUATION OF THE DIFFERENCES BETWEEN JAR-FCL AND PART-FCL FOR PILOT
LICENSES

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE
BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

GABRIEL POLOCH

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

Ing. ONDŘEJ NASTÁLEK

BRNO 2013

Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství

Letecký ústav

Akademický rok: 2012/13

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

student(ka): Gabriel Poloch

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:

Zhodnocení rozdílů mezi JAR-FCL a PART-FCL v oblasti pilotních licencí

v anglickém jazyce:

Evaluation of the differences between JAR-FCL and PART-FCL for pilot licenses

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Úkolem práce je zmapovat rozdíly mezi současným předpisem pro licencování pilotů JAR-FCL1 a nově zavádným předpisem PART-FCL.

Cíle bakalářské práce:

Analýza rozdílů v předpisech pro vydávání pilotních licencí.

Zhodnocení dopadů změn na strukturu výcviku budoucích pilotů.

Seznam odborné literatury:

[1]Předpis JAR-FCL1

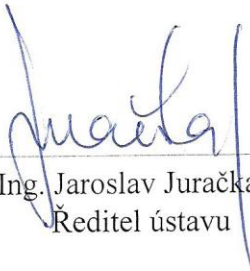
[2]Předpis Part-FCL

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Ondřej Nastálek

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

Tato závěrečná bakalářská práce v úvodní části mapuje historii letectví po právní stránce předpisů. Představuje předpisy JAR-FCL, které jsou do této chvíle platné. Dále představuje předpis Part-FCL, jenž je součástí nařízení EU č. 1178/2011. Tento předpis je v tuto chvíli v přechodném období a postupně nahrazuje předpisy JAR-FCL. Hlavní část této práce se zabývá hodnocením rozdílů mezi těmito předpisy, především v oblasti pilotních licencí a struktury výcviku pilotů.

Klíčová slova

EU č. 1178/2011, JAR-FCL, Part-FCL, pilotní licence, předpis

Abstract

This final bachelor thesis maps, in the introductory section, the history of aviation from the legal viewpoint of regulations. It represents a regulations JAR-FCL, which are valid until now. Further it represents a regulation Part-FCL, which is part of the EU Regulation No 1178/2011. This regulation is currently in a transitional period and gradually replaces JAR-FCL. The main part of this thesis deals with the evaluation of differences between these regulations, particularly in the field of pilot licenses and structure of pilot training.

Keywords

EU No 1178/2011, JAR-FCL, Part-FCL, pilot license, regulation

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

POLOCH, G. *Zhodnocení rozdílů mezi JAR-FCL a PART-FCL v oblasti pilotních licencí*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství, 2013. 45 s. Vedoucí bakalářské práce Ing. Ondřej Nastálek.

PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI

Prohlašuji, že jsem byl seznámen s předpisy pro vypracování bakalářské práce, a že jsem celou bakalářskou práci vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury pod vedením vedoucího bakalářské práce, Ing. Ondřeje Nastálka

V Brně dne: 24. 05. 2013

.....

Gabriel Poloch

PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych rád poděkoval především vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Ondřeji Nastálkovi za vedení a odbornou pomoc při psaní této práce.

OBSAH

1	ÚVOD	10
2	HISTORIE PŘEDPISŮ V LETECTVÍ	11
3	JAR- FCL	13
4	PART-FCL	15
5	ZHODNOCENÍ ROZDÍLŮ	17
1.1	PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI PILOTA LEHKÝCH LETADEL – LAPL.....	17
1.1.1	Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel pro letouny – LAPL (A)	17
1.1.2	Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel pro vrtulníky – LAPL(H)	18
1.1.3	Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel pro kluzáky – LAPL (S)	18
1.1.4	Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel pro balóny – LAPL(B).....	19
1.2	PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI SOUKROMÉHO PILOTA (PPL), PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI PILOTA KLUZÁKŮ (SPL) A PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI PILOTA BALÓNŮ (BPL)	19
1.2.1	Průkaz způsobilosti soukromého pilota pro letouny – PPL(A).....	20
1.2.2	Průkaz způsobilosti soukromého pilota pro vrtulníky – PPL(H).....	20
1.2.3	Průkaz způsobilosti soukromého pilota pro vzducholodě – PPL(As)	21
1.2.4	Průkaz způsobilosti pilota kluzáků – SPL	21
1.2.5	Průkaz způsobilosti pilota balónů – BPL.....	22
1.3	PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI OBCHODNÍHO PILOTA – CPL	23
1.3.1	Průkaz způsobilosti obchodního pilota pro letouny – CPL(A).....	25
1.4	PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI PILOTA VE VÍCEČLENNÉ POSÁDCE – MPL	25
1.5	PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI DOPRAVNÍHO PILOTA – ATPL.....	26
1.5.1	Specifické požadavky na kategorii letounů – ATPL(A)	26
1.5.2	Specifické požadavky pro kategorii vrtulníků – ATPL(H).....	27
1.6	PŘÍSTROJOVÁ KVALIFIKACE – IR.....	27
1.6.1	Specifické požadavky pro kategorii letounů - IR(A)	28
1.6.2	Specifické požadavky pro kategorii vrtulníků – IR(H).....	28
1.6.3	Specifické požadavky pro kategorii vzducholodí - IR(As).....	29
1.7	TŘÍDNÍ A TYPOVÁ KVALIFIKACE	29
1.7.1	Specifické požadavky pro kategorii letounů	30
1.7.2	Specifické požadavky pro kategorii vrtulníků	32
1.7.3	Specifické požadavky pro kategorii letadel s pohonem vztlaku	33
1.7.4	Specifické požadavky pro kategorii vzducholodí	34
1.8	DODATEČNÉ KVALIFIKACE	34
1.8.1	Kvalifikace pro akrobatické lety	34
1.8.2	Kvalifikace pro vlečení kluzáků a transparentů	35
1.8.3	Kvalifikace pro let v noci.....	35
1.8.4	Kvalifikace pro let v horském terénu	36
1.8.5	Kvalifikace pro zkušební létání	36
1.9	INSTRUKTOŘI.....	36
1.10	EXAMINÁTOŘI.....	37
6	ZÁVĚR	39

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	40
SEZNAM ZKRATEK	41
SEZNAM TABULEK.....	43

1 ÚVOD

Jak vznikalo a jak se postupem času rozvíjelo letectví, tak bylo postupně potřeba zavádět určitá pravidla, jak v jednotlivých činnostech a fázích postupovat. Státy i rozvíjející se letecké společnosti z celého světa se začaly scházet a vytvářet určitá pravidla. Jednotlivá pravidla se týkala třeba vzdušných prostor nad jednotlivými státy a bezpečnosti letadel a posádek, apod.

Postupem času se všechny zákony a předpisy vytvářejí a přetvářejí do nové formy. Tak i v letectví byl vytvořen nový předpis, a tím je v tuto chvíli nejnovější Part-FCL, jenž je novější formou staršího, dosud ještě používaného předpisu JAR-FCL. S příchodem nového předpisu jsou také přinášeny nové průkazy způsobilosti, jež doplňují stávající. To, které pilotní licence se nově objevují a jaká práva a podmínky v letecké dopravě jejich majitelé získávají a jaké hlavní rozdíly mezi nimi tímto vznikají, je rozebráno v této bakalářské práci. Primárním cílem této bakalářské práce je tudíž zhodnocení rozdílů výše uvedených předpisů v oblasti pilotních licencí a zhodnocení změn týkajících se struktury výcviku nových pilotů.

Dne 22. 2. 2013 se konal seminář na Úřadu pro civilní letectví v Praze na téma objasnění struktury nařízení EU 1178/2011 týkající se posádek v civilním letectví. Součástí zmiňovaného nařízení je v této práci rozebíraný Part-FCL. Osobní účast na tomto semináři byla přínosem pro lepší pochopení tohoto tématu.

Tato práce čtenáře seznámí s historií předpisů od úplných začátků, následně stručně pojedná zvlášť o jednotlivých, v tuto chvíli používaných předpisech. Hlavní část práce bude zaměřena na vyhodnocení rozdílů jednotlivých podmínek, práv a povinností kladených na žadatele a držitele těchto průkazů způsobilosti.

2 HISTORIE PŘEDPISŮ V LETECTVÍ

Historie leteckého práva začíná již v době před I. světovou válkou. Kolem roku 1910 byly první pokusy o uzavření mezinárodních dohod v oblasti civilního letectví, kdy se sešli účastníci z devatenácti států na konferenci v Paříži. Na této konferenci se účastníci neshodli v otázkách právního režimu vzdušného prostoru.

Roku 1919 v Paříži vznikla a byla přijata „Úmluva o úpravě letectví“, jejíž základní ideou byl princip suverenity nad vzdušným územím. Každý stát má výlučnou a úplnou suverenitu ve vzdušném prostoru nad svým územím a také umožňuje pokojný přelet cizího letadla nad územím druhých států.

Roku 1919 také vzniká nevládní „Mezinárodní asociace leteckých dopravců – IATA“. IATA je nevládní organizace mezinárodních leteckých dopravců. Její hlavní ustanovení byly navrženy roku 1944 na Chicagské konferenci. Československé aerolinie (ČSA) byly mezi zakládajícími členy a v dnešní době IATA sdružuje přes 220 leteckých společností.

Roku 1926 (12. Října) vznikla „Varšavská úmluva“, což je „Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě“. Tato úmluva ošetřuje práva cestujících.

Roku 1933 v Římě byla sjednána „Úmluva o sjednocení některých pravidel o náhradě škody způsobené třetím osobám nebo majetku na zemi cizími letouny“, jež řešila odškodnění třetích osob při havárii.

V Bruselu roku 1938 byla schválena „Úmluva o sjednocení některých pravidel týkajících se pomoci a záchranu letadel nebo letadly na moři“.

S rozvojem letectví během II. světové války vznikla potřeba přijetí nových pravidel v civilní dopravě. Pařížská úmluva z roku 1919 již nevystačovala a bylo třeba ji vyměnit. Od září do prosince 1944 probíhalo v Chicagu jednání států protihitlerovské koalice a některých neutrálních států, kde se řešily otázky spojené se svobodou vzduchu, tam také byla zamítnuta „komerční svoboda vzduchu“. Konference byla ukončena 7. prosince 1944 podpisem aktu obsahujícím 4 mezinárodní úmluvy:

- *Prozatímní úmluvu o mezinárodním civilním letectví,*
- *Úmluvu o mezinárodním civilním letectví,*
- *Dohodu o tranzitu mezinárodních leteckých služeb,*
- *Dohodu o mezinárodní letecké dopravě*

Na základě čl. 43 „Úmluvy“ byla založena „Mezinárodní organizace pro civilní letectví – ICAO“. Úsilí ICAO směřuje především k vypracování a zdokonalování standardů a doporučení ke každodenní praxi v letectví. K Chicagské úmluvě existuje 18 příloh (Annexů).

Předpis L1, český překlad Annexu 1, je doplněný o ustanovení platná v ČR, a nazývá se „Předpis o způsobilosti leteckého personálu civilního letectví“. Platí přímo v souvislosti

s předpisem JAR-FCL 1, jenž je popsán níže, obsahuje standardy a doporučené postupy, jenž ICAO vydalo jako minimální normy pro vydávání průkazů způsobilosti personálu.

ČSFR se přidala 1. června 1991 k mezinárodní organizaci „European Civil Aviation Conference – (ECAC)” a od 1. 1. 1993 se jejím členem stala nástupnictvím i Česká republika. Hlavním cílem této organizace je zejména prostřednictvím „Sdružených leteckých úřadů (JAA)“ harmonizovat civilní letectví v Evropě.

Roku 1994 byly zahájeny postupné kroky ke vstupu do JAA. 26. března 1996 byla ČR přijata za kandidáta a v prosinci 2000 se stala plnoprávným členem JAA.

Vydané předpisy JAA se stávají závaznými právními dokumenty pro EU. ÚCL zajišťuje překlad předpisů JAR a jejich zavedení do života [1].

„Předpisy JAR směřují do oblasti certifikace, výroby, údržby, provozu, výcviku jak pozemního, tak leteckého personálu včetně ověřování jeho zdravotní způsobilosti. Nejedná se o duplicitu s Annexy ICAO, nýbrž o předpisy doplňující a podrobně specifikující“ [1].

3 JAR- FCL

„Letecké předpisy řady JAR jsou v České Republice uveřejňovány Ministerstvem dopravy ČR prostřednictvím Letecké informační služby (LIS) státního podniku Řízení letového provozu (ŘLP ČR, s.p.). Úřad pro civilní letectví připravuje návrhy jejich českého znění, a to na základě dokumentů uveřejňovaných JAAT (dříve JAA)” [2].

JAR-FCL 1 je letecký předpis, který se zabývá požadavky pro způsobilosti členů letových posádek. Tento předpis zpracoval Úřad pro civilní letectví na základě dokumentů vydávaných sdruženými leteckými úřady JAA, za účelem alespoň částečného sjednocení pilotních způsobilostí a zjednodušení letecké dopravy mezi zúčastněnými státy JAA. Skládá se z 10 Hlav, které předepisují požadavky pro získání a udržování průkazů způsobilosti a kvalifikací pilota letounů, stejně jako požadavky pro organizace pro výcvik, schválené kurzy a pověření examinátorů [3].

Průkaz způsobilosti a kvalifikace

Každý člen letové posádky vykonávající službu v letounu zapsaném v rejstříku kteréhokoli členského státu JAA, musí být držitelem platného průkazu způsobilosti a kvalifikace vydaného v souladu s požadavky s JAR-FCL.

Průkaz způsobilosti musí být vydán:

- a) členským státem JAA; nebo
- b) smluvním státem ICAO a uznán v souladu s JAR-FCL

Držitelům průkazů způsobilosti/kvalifikací/oprávnění pro motorové kluzáky, je povoleno řídit turistické motorové kluzáky podle národních předpisů.

Všichni členové letové posádky musí předvést schopnost komunikace v používaném jazyce při radiotelefonii.

Držitelé průkazu smí vykonávat pouze práva, které jim stanovuje daný průkaz [3].

Struktura předpisu JAR-FCL 1 [1]:

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) – ATPL(A)

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)

4 PART-FCL

Se vznikem Evropské Unie a Schengenského prostoru bylo nutné také zavést v letectví stejné podmínky, práva a povinnosti pro leteckou dopravu. Na počátku zde původně vznikly předpisy JAR-FCL, ale stejně nebyly stejné v celé EU, poněvadž byly vydány pouze jako standardy, které si každé země mohly upravit. Nyní v celé EU probíhá přechodné období, během něhož jsou postupně nahrazovány předchozí (současné) předpisy za nová nařízení Evropské Unie číslo 1178/2011 a 290/2012.

Tato nařízení EU zahrnují celkem 7 částí-příloh, jež jsou rozdělena takto:

Nařízení EU 1178/2011 [4]:

- Příloha I: Part-FCL
- Příloha II: Převod národních průkazů pilotů (letoun + vrtulník) vydaných v ČR na průkazy Part-FCL
- Příloha III: Průkazy pilotů třetích států
- Příloha IV: Part-MED

Nařízení EU 290/2012:

- Příloha V: Part-CC
- Příloha VI: Part-ARA
- Příloha VII: Part-ORA

Předpis Part-FCL se tedy zabývá licencováním pilotů, požadavky na jejich výcvik a specifikuje práva jednotlivých průkazů. Předpis také obsahuje 11 hlav označovaných velkými písmeny.

Struktura předpisu Part-FCL [4]:

- Hlava A: Obecné požadavky
- Hlava B: Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel - LAPL
- Hlava C: Průkaz způsobilosti soukromého pilota (PPL), průkaz způsobilosti pilota kluzáků (SPL) a 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

Předpis Part-FCL, vychází z předpisů JAR-FCL a v mnoha ohledech se mu velmi podobá, i když jeho struktura je jistým způsobem odlišná. V tomto předpisu jsou popsány licence, které byly převzaty z předchozího předpisu a jsou někdy úplně stejné, ale také se zde objevují pro nás úplně nové licence, i když některé z nich se již v některých zemích EU vyskytovaly v určité podobě již dříve [4].

„Předpis Part-FCL stanovuje pravidla pro různé kvalifikace pro průkazy způsobilosti pilotů, podmínky pro vydávání, zachování, změny, omezování, pozastavení nebo zrušení platnosti průkazů způsobilosti, výsadní práva a povinnosti držitelů průkazů způsobilosti, podmínky pro změnu stávajících vnitrostátních průkazů způsobilosti pilota a vnitrostátních průkazů způsobilosti palubního technika na průkaz způsobilosti pilota, certifikaci osob odpovědných za poskytování leteckého výcviku či výcviku letové simulace nebo osob odpovědných za posuzování dovedností pilotů“ [4].

5 ZHODNOCENÍ ROZDÍLŮ

Všeobecné požadavky na pilota-žáka (pilot vykonávající výcvik) říkají, že pilot-žák nesmí létat sólo, pokud nedosáhne věku 16 let v případě letounů, vrtulníků a vzducholodí a věku 14 let v případě kluzáků a balónů a také pokud mu to neodsouhlasí letový instruktor. V případě letounů a vrtulníků se v minimálním věku předpisy JAR-FCL a Part-FCL shodují, avšak vzducholodě, kluzáky a balóny jsou popsány pouze v předpise Part-FCL.

Mezi obecné požadavky kladené na všechny piloty i piloty-žáky také patří požadavek, aby uměli obsluhovat radiotelefonní zařízení a uměli komunikovat buď v anglickém jazyce, nebo v jazyce používaném v radiotelefonii příslušného státu a tuto doložku měli zapsanou ve svém průkazu. Pro držitele přístrojové kvalifikace IR je povinné prokázat úroveň používání anglického jazyka [3,4].

1.1 Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel – LAPL

Tento průkaz je v předpisech Part-FCL zcela nový, některé země jej sice již využívali jako svou národní licenci, ale v nařízení Evropské unie se objevil až teď.

Držitel průkazu LAPL má právo létat na jakémkoli letu mimo obchodní leteckou dopravu bez možnosti pobírat úplatu za tuto činnost.

Žadatel o vydání průkazu způsobilosti pro letouny a vrtulníky musí dosáhnout minimálního věku 17 let, u balónů a vzducholodí minimálního věku 16 let. Dále žadatel musí mít platné osvědčení o zdravotní způsobilosti alespoň LAPL, jenž může vydávat jak, všeobecný praktický lékař, tak letecko-lékařské centrum či určený letecký lékař. Žadatel o vydání průkazu způsobilosti musí dále splňovat podmínky pro danou kategorii, třídu a typ letadla, na kterém bude vykonávaná zkouška dovednosti.

Žadatelům o vydání průkazu způsobilosti, již vlastní průkaz způsobilosti pro stejnou kategorii letadel se průkaz plně započte do požadavků v této kategorii. Pokud uplyne platnost průkazu, žadatel musí vykonat novou zkoušku [4].

1.1.1 Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel pro letouny – LAPL (A)

Pilot vlastní průkaz způsobilosti LAPL(A) smí v letounech nebo TMG s maximální certifikovanou vzletovou hmotností 2 000 kg přepravovat až 3 cestující. Pilot však smí vzít na palubu cestující až po odlétání 10 hodin ve funkci velitele letadla v letounech nebo TMG od získání průkazu způsobilosti.

Žadatel o průkaz způsobilosti LAPL(A) musí absolvovat letový výcvik v délce alespoň 30 hodin, z nichž doba alespoň 15 hodin musí být ve dvojím řízení (s instruktorem) ve třídě letounu, jenž bude použit při zkoušce, a dobu 6 hodin sólových letů pod dozorem. Alespoň jeden sólový navigační let musí být v délce alespoň 150 km, během něhož musí být úplně zastaveno na cizím letišti (letiště jiné než letiště odletu).

Žadatel o průkaz způsobilosti LAPL(A), jenž je držitelem průkazu způsobilosti LAPL(S) s právy pro TMG, musí od udělení doložky TMG odlétat dobu minimálně 21 hodin v TMG.

Práva držitele průkazu způsobilosti LAPL(A) jsou omezena pouze na třídu letounu použitého při zkoušce dovedností. Toto omezení lze odstranit po splnění tříhodinového letového výcviku, během něhož je vykonáno alespoň 10 vzletů a přistání ve dvojím řízení a 10 sólových vzletů a přistání pod dozorem v jiné třídě letounů a prokázání patřičných znalostí examinátorovi [4].

1.1.2 Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel pro vrtulníky – LAPL(H)

Pilot, jenž je držitelem průkazu způsobilosti LAPL(H) smí vykonávat funkci velitele letadla v jednomotorových vrtulnících s maximální certifikovanou vzletovou hmotností do 2 000 kg, avšak stejně jako držitel průkazu způsobilosti LAPL(A) smí přepravovat maximálně 3 cestující.

Žadatel o průkaz způsobilosti LAPL(H) musí absolvovat výcvik v délce alespoň 40 hodin. Minimální doba 35 výcvikových hodin musí být absolvována na typu vrtulníku, jenž bude použit při zkoušce. Letová doba výcviku musí být rozdělena na minimálně 20 hodin letu ve dvojím řízení a dobu minimálně 10 hodin sólových letů pod dozorem. Doba sólových navigačních letů musí být v délce alespoň 5 hodin a musí zahrnovat jeden let dlouhý minimálně 150 km se zastavením na cizím letišti.

Práva průkazu způsobilosti LAPL(H) povolují držiteli létat pouze v daném typu a verzi vrtulníku použitým při zkoušce. Toto omezení může být zrušeno po absolvování dalšího letového výcviku v délce 5 hodin, zahrnujícím 15 vzletů a přistání ve dvojím řízení a 15 sólových vzletů a přistání na novém typu vrtulníku, tyto znalosti a dovednosti musí žadatel prokázat examinátorovi [4].

1.1.3 Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel pro kluzáky – LAPL (S)

Držitel průkazu způsobilosti LAPL(S) smí vykonávat funkci velitele letadla v kluzácích a motorových kluzácích a po vykonání doplňujícího výcviku smí vykonávat také funkci velitele letadla v TMG. Pilot smí na palubu s sebou vzít cestující až po odlétání alespoň 10 hodin nebo absolvování 30 vzletů a přistání ve funkci velitele letadla v kluzácích nebo motorových kluzácích po vydání průkazu způsobilosti.

Žadatel o průkaz způsobilosti LAPL(S) musí absolvovat letový výcvik v délce minimálně 15 hodin. Z této doby 15 hodin musí být doba alespoň 10 hodin ve dvojím řízení a doba minimálně 2 hodiny sólových letů, žadatel musí vykonat alespoň 45 vzletů a přistání a jeden sólový navigační let dlouhý minimálně 50 km nebo samostatný navigační let ve dvojím řízení dlouhý minimálně 100 km. Maximální doba 7 hodin z těchto 15 hodin smí být odlétána na TMG.

Držitel průkazu způsobilosti má práva omezena pouze na způsob vzletů, jichž bylo použito při zkoušce dovedností, toto omezení však lze zrušit po absolvování:

- v případě navijákového vypouštění po absolvování nejméně 10 vzletů ve dvojím řízení a 5 sólových vzletů pod dohledem,

- v případě aerovleku nebo samostatných vypouštění po vykonání minimálně 5 vzletů ve dvojitým řízení a 5 sólových vzletů pod dozorem, při samostatném vypouštění ve dvojitým řízení může být použito TMG,
- v případě vypouštění za pomoci pružného lana musí pilot absolvovat minimálně 3 vzlety ve dvojitým řízení nebo 3 sólové vzlety,

Údaje o cvičných vzletech novým způsobem potvrdí instruktor v zápisníku letů.

Pilot, jenž je držitelem průkazu způsobilosti si smí rozšířit svá práva na TMG po absolvování dodatečného výcviku v délce alespoň 6 hodin na TMG z nichž je doba alespoň 4 hodiny ve dvojitým řízení a je v TMG vykonán alespoň jeden sólový navigační let v délce 150 km s úplným zastavením na cizím letišti. Doložku TMG smí rozšířit pouze examinator po vykonání zkoušky praktických i teoretických dovedností [4].

1.1.4 Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel pro balóny – LAPL(B)

Držitel průkazu způsobilosti LAPL(B) smí létat pouze v horkovzdušných balónech nebo vzducholodích s maximální kapacitou obalu 3 400 m³ nebo v balónech plněných plynem s kapacitou obalu do 1 200 m³. Pilot také smí přepravovat maximálně 3 cestující tak, aby počet osob na palubě nikdy nebyl vyšší než 4.

Žadatel o průkaz způsobilosti musí absolvovat letový výcvik v délce minimálně 16 hodin, z nichž musí odlétat dobu nejméně 12 hodin ve dvojitým řízení. Výcvik musí zahrnovat alespoň 10 nafouknutí balónu, alespoň 20 vzletů a přistání a minimálně jeden třicetiminutový sólový let pod dozorem.

Pilot s průkazem způsobilosti LAPL(B) má právo létat pouze s neupoutanými balóny, svá práva však může rozšířit na upoutané balóny vykonáním dalšího výcviku, který zahrnuje alespoň 3 upoutané výcvikové lety, o kterých musí být zápis v zápisníku pilota a potvrzeny podpisem instruktora.

Průkaz způsobilosti opravňuje držitele létat pouze ve třídě balónu, ve které byla vykonána zkouška dovedností, pro jinou třídu balónu musí pilot vykonat v této nové třídě balónu:

- minimálně 5 letů ve dvojitým řízení, nebo
- chce-li, pilot létající s horkovzdušnými balóny svá práva rozšířit na horkovzdušné vzducholodě, musí vykonat výcvik v délce nejméně 5 hodin ve dvojitým řízení.

Dovednosti v nové třídě balónu musí držitel prokázat při letové zkoušce examinatorovi [4].

1.2 Průkaz způsobilosti soukromého pilota (PPL), Průkaz způsobilosti pilota kluzáků (SPL) a Průkaz způsobilosti pilota balónů (BPL)

Hlavním rozdílem mezi těmito průkazy popsanych v jednotlivých předpisech je, že v předpise JAR-FCL 1 se popisuje pouze PPL(A) a předpis JAR-FCL 2 pojednává o PPL(H) a další průkazy v předpisech JAR-FCL nejsou vůbec popsány, tyto další průkazy dříve popisovaly pouze národní předpisy a průkazy byly vydávány pouze podle standardů ICAO. Předpis

Part-FCL popisuje jednotlivé průkazy, hlavně z důvodu, aby se srovnaly požadavky na vydávání a práva udělována držitelům v celé Evropské unii.

V obecných požadavcích kladených na žadatele o průkaz způsobilosti PPL v předpisech JAR-FCL je minimální věk 17 let a stejnou podmínku klade na průkaz způsobilosti PPL i předpis Part-FCL. Jak již bylo psáno výše, předpis Part-FCL popisuje i další průkazy způsobilosti, a to průkazy způsobilosti SPL a BPL, na které je kladený požadavek minimálního věku 16 let. Dalším požadavkem na žadatele o všechny průkazy způsobilosti popsané v této podkapitole je mít platné zdravotní osvědčení minimálně 2. třídy, v čemž se oba předpisy shodují [3,4].

1.2.1 Průkaz způsobilosti soukromého pilota pro letouny – PPL(A)

Pilot, jenž je držitelem průkazu způsobilosti PPL(A) smí podle předpisů JAR-FCL 1 i Part-FCL vykonávat funkci velitele letadla nebo funkci druhého pilota ne za úplatu na jakémkoli neobchodním letu. Předpis Part-FCL však nově opravňuje držitele průkazu způsobilosti vykonávat za úplatu funkci instruktora a examinátora pro LAPL(A) i PPL(A), což předpis JAR-FCL 1 nepovoluje. Předpisy povolují držiteli létat pouze ve dne, ale smí absolvovat další výcvik, po jehož zapsání do průkazu způsobilosti, mohou létat také v noci.

Podle obou výše uvedených předpisů jsou podmínky na žadatele o průkaz způsobilosti PPL(A), splnit letový výcvik v délce alespoň 45 hodin, z nichž musí být splněna doba minimálně 25 hodin ve dvojím řízení a doba nejméně 10 hodin sólových letů. Z deseti hodin sólových letů musí být alespoň 5 hodin sólových přeletů a 1 sólový přelet musí být dlouhý minimálně 270 km a musí zahrnovat přistání s úplným zastavením na nejméně dvou cizích letištích. Další podmínkou na žadatele o průkazu způsobilosti podle obou předpisů je také splnění typové/třídní kvalifikace na letounu použitým při zkoušce.

Předpis Part-FCL specifikuje, za jakých podmínek je žadateli uznána předchozí praxe v létání a v jakém rozsahu, ať už v minulosti létal s čímkoli. Příkladem je průkaz způsobilosti LAPL(A), kdy stačí po získání průkazu způsobilosti nalétat dobu 15 hodin, z nichž musí být doba alespoň 10 hodin v rámci letového výcviku. Dále držitelé průkazu způsobilosti LAPL(S) s doložkou TMG musí odlétat dobu alespoň 24 hodin po udělení doložky TMG a poté vykonat letový výcvik v délce nejméně 15 hodin na letounech [3,4].

1.2.2 Průkaz způsobilosti soukromého pilota pro vrtulníky – PPL(H)

Držitel průkazu způsobilosti PPL(H) má práva téměř stejná jako držitel průkazu způsobilosti PPL(A), tzn. držitel může vykonávat funkci velitele letadla nebo druhého pilota ne za úplatu na jakémkoli neobchodním letu, avšak podle předpisu Part-FCL smí obdržet úplatu za lety vykonané ve funkci letové instruktora nebo examinátora pro získání průkazu LAPL(H) nebo PPL(H). Držitel průkazu způsobilosti smí podle svých práv létat pouze za dne, ale chce-li létat i v noci musí absolvovat dodatečný výcvik a jeho úspěšné absolvování musí mít zapsané v průkazu způsobilosti, jak je uvedeno předpise JAR-FCL 2.

Podmínky na žadatele o průkaz způsobilosti jsou stanoveny stále stejně v obou uvedených předpisech. Pro úspěšné absolvování letového výcviku musí žadatel odlétat výcvik v délce minimálně 45 hodin, z nichž doba minimálně 25 hodin musí být ve dvojím řízení a doba 10 hodin sólových letů. Sólové lety musí zahrnovat 1 navigační sólový let dlouhý nejméně

185 km s přistáními s úplným zastavením na dvou cizích letištích. Další podmínkou uvedenou v předpise Part-FCL je vykonat minimální dobu 35 hodin letu v typu vrtulníku, jenž bude použit při zkoušce.

Předpis Part-FCL popisuje, že pro získání průkazu způsobilosti PPL(H) při převodu z průkazu způsobilosti LAPL(H) dostačuje vykonat výcvik v délce 5 hodin ve dvojím řízení a jeden sólový navigační let dlouhý 185 km s přistáními na dvou cizích letištích [4,5].

1.2.3 Průkaz způsobilosti soukromého pilota pro vzducholodě – PPL(As)

Průkaz způsobilosti PPL(As) se v předpisech Part-FCL rovněž objevuje poprvé, avšak dříve tento průkaz byl znám jako národní kvalifikace popsána v předpise L1 sepsaného podle standardů ICAO.

Pilot, jenž je držitelem průkazu způsobilosti PPL(As) má právo vykonávat funkci velitele letadla nebo druhého pilota ne za úplaty na jakémkoli neobchodním letu, avšak podle předpisu Part-FCL smí působit za úplatu ve funkci letového instruktora nebo examinátora pro získání průkazu způsobilosti PPL(As).

Žadatel o průkaz způsobilosti musí absolvovat letový výcvik v délce minimálně 35 hodin. Minimální doba 25 hodin výcviku musí být vykonána ve dvojím řízení a výcvik musí obsahovat:

- dobu nejméně 3 hodin navigačních letů, během nichž musí být vykonán jeden let v délce alespoň 65 km
- dobu výcviku podle přístrojů v délce nejméně 3 hodiny.

Žadatel musí dále vykonat minimálně 8 vzletů a přistání na letišti zahrnujícími připoutání ke stožáru a odpoutání od stožáru a musí vykonat sólové lety pod dozorem v délce alespoň 8 hodin.

Žadateli o průkaz způsobilosti PPL(As) jenž je držitelem průkazu způsobilosti BPL a má kvalifikaci na horkovzdušné vzducholodě se uzná praxe v době 10% jeho celkové doby letu do maximální délky pěti hodin [4].

1.2.4 Průkaz způsobilosti pilota kluzáků – SPL

Průkaz způsobilosti SPL je v předpise Part-FCL také nově zavedený, je ale u nás již dobře znám jak je popsán v národním předpise L1 vycházejícím ze standardů ICAO. Podle průkazu Part-FCL je tedy popsán takto:

Pilot vlastní průkaz způsobilosti SPL smí vykonávat funkci velitele letadla v kluzácích a motorových kluzácích a po vykonání dodatečného výcviku i v TMG. Držitel smí přepravovat cestující až po odlétání doby 10 hodin ve funkci velitele letadla nebo po vykonání 30 vzletů a přistání v kluzácích nebo motorových kluzácích jako velitel letadla po získání průkazu způsobilosti. Držitel nesmí létat za úplatu, dokud nedosáhne věku 18 let, neodlétá dobu alespoň 75 hodin nebo nevykoná alespoň 200 vzletů ve funkci velitele letadla po vydání průkazu způsobilosti a neprojde přezkoušením odborné způsobilosti s examinátorem. Mimo

toto však držitel smí působit za úplatu ve funkci letového instruktora nebo examinátora pro získání průkazu způsobilosti LAPL(S) nebo SPL.

Průkaz způsobilosti si držitel smí rozšířit pro provoz v TMG za stejných podmínek jako s průkazem způsobilosti LAPL(S), tedy po absolvování dodatečného výcviku v délce 6 hodin na TMG z nichž je doba alespoň 4 hodin ve dvojm řízení a je v TMG vykonán jeden navigační sólový let v délce 150 km s úplným zastavením na cizím letišti. Doložku TMG smí rozšířit pouze examinátor po vykonání zkoušky praktických i teoretických dovedností.

Žadatel o tento průkaz způsobilosti musí absolvovat letový výcvik v délce minimálně 15 hodin, z nichž musí být doba minimálně 10 hodin ve dvojm řízení a doba 2 hodin sólových letů. Během výcviku musí žadatel o průkaz způsobilosti vykonat alespoň 45 vzletů a přistání a jeden sólový navigační let dlouhý 50 km nebo samostatný navigační let ve dvojm řízení dlouhý 100 km. Maximální doba 7 hodin z těchto 15 hodin smí být odlétána na TMG.

Držitel průkazu způsobilosti má práva omezena pouze na způsob vzletů, jichž bylo použito při zkoušce dovedností, toto omezení však lze zrušit:

- v případě navijákového vypouštění po absolvování nejméně 10 vzletů ve dvojm řízení a 5 sólových vzletů pod dohledem,
- v případě aerovleku nebo samostatných vypouštění po vykonání minimálně 5 vzletů ve dvojm řízení a 5 sólových vzletů pod dozorem, při samostatném vypouštění ve dvojm řízení smí být použito TMG,
- v případě vypouštění za pomoci pružného lana musí pilot absolvovat minimálně 3 vzlety ve dvojm řízení nebo 3 sólové vzlety,

Údaje o cvičných vzletech novým způsobem potvrdí instruktor v zápisníku letů [4].

1.2.5 Průkaz způsobilosti pilota balónů – BPL

Stejně jako některé předchozí průkazy způsobilosti, ani tento předpis Part-FCL do této doby neznal. Také tento průkaz u nás byl popisován pouze v předpise L1 sestaveném podle standardů ICAO. Zde v této práci je tedy popsán pouze podle předpisu Part-FCL.

Držitel průkazu způsobilosti BPL může létat ve funkci velitele letadla v balónech a v horkovzdušných vzducholodích, které jsou neupoutané, avšak práva držitele mohou být rozšířena na upoutané balóny po absolvování dalšího výcviku. Držitel tohoto průkazu způsobilosti nesmí létat za úplatu, dokud nedosáhne věku 18 let, nenalétá doba alespoň 50 hodin, nevykoná 50 vzletů a přistání ve funkci velitele letadla a neabsolvuje přezkoušení způsobilosti s examinátorem v balónu konkrétní třídy. Výjimkou je, stejně jako u předchozích průkazů způsobilosti že držitel smí obdržet úplatu za vykonávání funkce letového instruktora nebo examinátora pro průkazy LAPL(B) a BPL.

Žadatel o průkaz způsobilost BPL musí vykonat letový výcvik v rozsahu minimálně 16 hodin, z nichž musí být doba minimálně 12 hodin ve dvojm řízení a musí vykonat jeden sólový let v délce alespoň 30 minut. Výcvik musí také obsahovat minimálně 10 nafouknutí balonu a 20 vzletů a přistání. Držitelům průkazu LAPL(B) se praxe započte v plné míře.

Jestliže pilot s průkazem způsobilosti BPL chce létat s upoutanými balóny, musí absolvovat alespoň 3 upoutané lety s balónem a o jejich vykonání musí mít ve svém zápisníku letů zápis podepsaný letovým instruktorem.

Průkaz způsobilosti opravňuje pilota létat pouze s balóny dané třídy a skupiny, kterého bylo použito při zkoušce. Pokud chce držitel rozšířit na jinou třídu v rámci stejné skupiny, musí vykonat:

- minimálně 5 letů ve dvojím řízení, nebo
- chce-li, pilot létající s horkovzdušnými balóny svá práva rozšířit na horkovzdušné vzducholodě, musí vykonat výcvik v délce minimálně 5 hodin ve dvojím řízení.

Nové dovednosti musí držitel prokázat při zkoušce examinatorovi.

Jestliže však pilot chce rozšířit svá práva na jinou skupinu v rámci stejné třídy, musí vykonat minimálně 2 výcvikové lety v nové skupině balonu a ve funkci velitele následující dobu podle kapacity [4].

Kapacita balónu [m ³]	Minimální nálet [hod]
3 401-6 000	100
6 001-10 500	200
Vyšší než 10 500	300
Vyšší než 1260 u plynových balónů	50

Tab. 1.: Přehled minimálního náletu pro získání nové skupiny balónů

1.3 Průkaz způsobilosti obchodního pilota – CPL

Průkaz způsobilosti CPL byl znám již podle předpisů JAR-FCL, které popisuje tento průkaz způsobilosti pro letouny a vrtulníky, avšak v tomto novém předpise Part-FCL je průkaz způsobilosti CPL popsán také pro vzducholodě, jenž se v předpisech JAR-FCL nevyskytoval, ale byl popsán dříve v národním předpise L1, podle standardů ICAO.

Všeobecné požadavky podle předpisů JAR-FCL i Part-FCL udávají minimální věk žadatele 18 let a platné osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy.

Práva držitele průkazu způsobilosti CPL v odpovídající kategorii jsou:

- vykonávat všechna práva dána podle předpisů JAR-FCL průkazy PPL a podle předpisu Part-FCL průkazy LAPL a PPL,
- vykonávat funkci velitele letadla nebo druhého pilota na kterémkoli neobchodním letu,
- vykonávat funkci velitele letadla v jednopilotních letadlech na obchodních letech, a
- vykonávat funkci druhého pilota na obchodních letech.

Žadatel musí splňovat požadavky na třídní nebo typovou kvalifikaci na letadle, jež bude použito při zkoušce dovedností.

Požadavky, na výcvikové kurzy se podle obou předpisů rozdělují do více skupin, pomocí kterých lze získat průkazy CPL a ATPL s přístrojovou kvalifikací IR nebo bez ní v integrovaných nebo modulových kurzech. Žadatel, který absolvuje integrovaný kurz, smí začít s výcvikem od úplného začátku nebo se smí do něj připojit v určité fázi výcviku, celý výcvik je přichystaný na nižší počet hodin a náklady na něj jsou tudíž nižší, než na modulový kurz. Na každý výcvik jsou kladeny rozdílné požadavky a rozdílné počty hodin teoretické výuky. Základní informace o podmínkách na jednotlivé kurzy jsou v tabulce 1 uvedené níže, v níž jsou uvedeny potřebné minimální počty hodin teoretického kurzu i odlétaných hodin [3,4].

	Kurz	Pro držitele	Teoretické znalosti [hod]	Výcvik v létání [hod]
A	Integrovaný kurz ATP – letouny		750	195
B	Modulový kurz ATP – letouny	PPL(A)	650	
		CPL(A)	400	
		IR(A)	500	
		CPL/IR(A)	250	
C	Integrovaný kurz pro získání průkazu CPL/IR – letouny		500	180
D	Integrovaný kurz pro získání průkazu CPL – letouny		350	150
E	Modulový kurz pro získání průkazu CPL – letouny		250	200
F	Integrovaný kurz ATP/IR – vrtulníky		750	195
G	Integrovaný kurz ATP – vrtulníky		650	150
H	Modulový kurz ATP – vrtulníky	PPL(H)	550	650
		CPL(H)	300	400
		IR(H)		500
		CPL/IR(H)		250
I	Integrovaný kurz pro získání průkazu CPL/IR – vrtulníky		500	180
J	Integrovaný kurz pro získání průkazu CPL – vrtulníky		350	135
		PPL	200	
K	Modulový kurz pro získání průkazu CPL – vrtulníky		250	185
L	Integrovaný kurz pro získání průkazu		500	80

	CPL/IR – vzducholodě			
M	Integrovaný kurz pro získání průkazu CPL – vzducholodě		350	50
		PPL	200	
N	Modulový kurz pro získání průkazu CPL – vzducholodě		250	250

Tab. 2.: Přehled výcvikových kurzů pro získání průkazů CPL a ATPL

1.3.1 Průkaz způsobilosti obchodního pilota pro letouny – CPL(A)

Držitel průkazu MPL musí před výkonem práv CPL(A) odlétat v letounech dobu alespoň 70 hodin buď ve funkci velitele letadla (PIC), nebo dobu 10 hodin ve funkci velitele letadla a zbylou dobu ve funkci velitele letadla pod dozorem (PICUS). Z celkové doby 70 hodin musí držitel odlétat dobu 20 hodin navigačních letů podle VFR ve funkci velitele letadla, nebo tato doba může být rozdělena na dobu 10 hodin jako PIC a dobu 10 hodin jako PICUS. Jeden navigační let za VFR ve funkci velitele letadla musí být v délce nejméně 540 km s úplnými zastaveními na 2 odlišných letištích [4].

1.4 Průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce – MPL

Hlavním požadavkem na žadatele o tento průkaz je minimální věk 18 let.

Držitel průkazu MPL smí vykonávat funkci druhého pilota v letounu, který musí provozovat dva piloti. Držitel průkazu také smí získat dodatečná práva držitele průkazu PPL(A) pokud splní podmínky pro jeho získání a práva držitele průkazu CPL(A), avšak musí před výkonem jejich práv vykonat prvky modulového výcviku pro získání CPL(A) a odlétat dobu 70 hodin jako PIC nebo dobu 10 hodin jako PIC a zbylou dobu jako PICUS. Z této doby 70 hodin musí pilot odlétat dobu 20 hodin ve funkci PIC nebo dobu 10 hodin jako PIC a dobu 10 hodin jako PICUS, obsahující navigační let za VFR dlouhý 540 km s úplným zastavením na dvou cizích letištích ve funkci PIC. Další právo držitele je uděleno jeho kvalifikací IR(A), která je omezena na dvou-pilotní letouny, což lze rozšířit na jednopilotní letouny absolvováním výcviku pro výkon ve funkci PIC v jednopilotním letounu s navigací pouze podle přístrojů a vykonáním zkoušky dovedností pro získání CPL(A) na jednopilotní letouny.

Žadatel o tento průkaz musí absolvovat teoretický kurz na úrovni ATPL(A) a letový výcvik za viditelnosti země a podle přístrojů, za MCC ve vícepilotním letounu a výcvik pro typovou kvalifikaci. Letový výcvik musí být v délce nejméně 240 hodin zahrnující lety ve funkci řídicího a neřídicího pilota na skutečných a simulovaných letech rozdělný do čtyř fází:

1. Základní jednopilotní výcvik
2. Začátky ve vícečlenném provozu a lety podle přístrojů
3. Lety ve vícečlenné posádce ve vícemotorovém turbínovém letounu ve vysokých rychlostech
4. Výcvik pro typovou klasifikaci a v prostředí letecké dopravy

Během letů je nacvičen let s asymetrickým tahem v letounu nebo FFS, nácvik obnovení kontroly řízení, let v noci, let pouze podle přístrojů a praxe k dosažení příslušné pilotní dovednosti.

Žadatel o průkaz způsobilosti je průběžně hodnocen a musí své dovednosti prokázat pro splnění všech celků kvalifikovanosti, jako pilot řídící i neřídící ve vícepilotních vícemotorových turbínových letounech za VFR i IFR. Tento kurz je zakončen zkouškou dovedností, ve které žadatel musí prokázat postupy a manévry odpovídající uděleným právům a tato zkouška musí být provedena v typu letounu nebo ve FFS představující stejný typ, kterého je použito v pokročilé fázi výcviku [3,4].

1.5 Průkaz způsobilosti dopravního pilota – ATPL

Žadatel o průkaz způsobilosti ATPL musí dosáhnout věku 21 let a musí mít platné osvědčení o zdravotní způsobilosti 1. třídy.

Držitel tohoto průkazu má všechna práva průkazů PPL a CPL a podle předpisu Part-FCL také průkazu LAPL a má právo vykonávat PIC nebo CP v obchodní letecké dopravě v odpovídající kategorii letadel.

Žadatel o průkaz způsobilosti ATPL musí splňovat typovou kvalifikaci na letounu použitým při zkoušce. Žadatel musí vykonat ve schválené organizaci výcvik buď jako integrovaný nebo modulový výcvikový kurz podle stejných podmínek jaké jsou vypsány v kapitole pro získání průkazu CPL v tabulce 2 [3,4].

1.5.1 Specifické požadavky na kategorii letounů – ATPL(A)

Práva držitele průkazu ATPL(A) jenž byl dříve držitelem průkazu MPL, jsou omezena na vícepilotní provoz, jestliže nesplňuje požadavky pro jednopilotní provoz jak je popsáno výše v podkapitole průkaz způsobilosti MPL.

Žadatel musí být držitelem průkazu MPL nebo CPL(A) a IR pro vícemotorové letouny, kde i v tomto případě musí být vykonat výcvik součinnosti vícečlenné posádky. Žadatel musí odlétat dobu alespoň 1500 hodin zahrnující nejméně:

1. Ve vícepilotním provozu dobu 500 hodin,
2. a) jako PICUS dobu 500 hodin, nebo
b) jako PIC dobu 250 hodin, nebo
c) dobu 250 hodin, z níž odlétá dobu 70 hodin jako PIC a zbylou dobu jako PICUS,
3. navigační lety v délce 200 hodin, z nichž nejméně 100 hodin ve funkci PIC nebo PICUS,
4. dobu letu podle přístrojů v délce 75 hodin, z nichž maximálně 30 hodin smí být pozemní přístrojové doby,
5. lety v noci v délce 100 hodin ve funkci PIC nebo CP.

Maximální doba 100 hodin z této doby 1500 hodin smí být odlétána na FFS a FNPT, z nichž smí být maximální doba 25 hodin na trenažeru letových a navigačních postupů.

Držiteli průkazu pro jinou kategorii letadel se započte nejvýše:

1. pilotům TMG a kluzáku doba 30 hodin
2. pilotům vrtulníků 50% doby z potřebné praxe uvedené v předchozím seznamu

Držiteli platného průkazu způsobilosti palubního inženýra se započte 50% doby do výše 250 hodin, které se započtou do doby 500 hodin ve vícepilotním provozu [3,4].

1.5.2 Specifické požadavky pro kategorii vrtulníků – ATPL(H)

Žadatel o tento průkaz musí vlastnit průkaz způsobilosti CPL(H), typovou kvalifikaci pro vícepilotní vrtulníky a musí mít vykonaný kurz MCC. Jako pilot vrtulníku odlétat minimální dobu 1 000 hodin zahrnujících nejméně:

1. ve vícepilotních vrtulnících dobu 350 hodin,
2. a. jako PIC dobu 250 hodin, nebo
b. jako PIC dobu 100 hodin a jako PICUS dobu 150 hodin, nebo
c. jako PICUS ve vícepilotních vrtulnících dobu 250 hodin, ale průkaz ATPL(H) je potom platný jenom ve vícepilotním provozu do doby než pilot odlétá dobu 100 hodin jako PIC,
3. navigační lety v délce 200 hodin, ze kterých musí odlétat dobu nejméně 100 hodin jako PIC nebo PICUS,
4. přístrojovou dobu v délce 30 hodin, z nichž smí být maximální doba 10 hodin pozemní přístrojové doby,
5. lety v noci v délce 100 hodin jako PIC nebo CP.

Z těchto jednotlivých počtu hodin smí být až délka 50% doby započtena z doby vykonané na letounech a nejvýše doba 100 hodin z této doby 1 000 hodin smí být vykonána na FSTD, ze kterých maximální doba 25 hodin smí být absolvována na FNTP [4,5].

1.6 Přístrojová kvalifikace – IR

Lety za podmínek IFR smí vykonávat pouze piloti v letounu, vrtulníku, vzducholodi nebo v letadle s pohonem vzlaku s průkazy PPL, CPL, MPL a ATPL nebo žadatel o tuto kvalifikaci v rámci letového výcviku ve dvojím řízení nebo během zkoušky dovednosti.

Držitel je oprávněn létat za podmínek IFR s minimální výškou rozhodnutí 60 m, ale tato výška smí být i nižší než 60 m v případě přístrojové kvalifikace pro vícemotorové letouny vykonáním specifického výcviku ve schválené výcvikové organizaci.

Žadatel o kvalifikaci IR musí:

1. vlastnit průkaz způsobilosti PPL odpovídající kategorie letadla, a mít
 - a. právo pro lety v noci, nebo
 - b. průkaz způsobilosti ATPL jiné kategorie letadla,
2. vlastnit průkaz způsobilosti CPL odpovídající kategorie letadla,

odlétat navigační lety ve funkci velitele letadla v letounech, vrtulnících nebo vzducholodích v délce 50 hodin, z nichž nejméně dobu 10 hodin, v případě vzducholodí dobu 20 hodin, musí odlétat v odpovídající kategorii letadla. Pro pilota vrtulníku, jenž získal průkaz během integrovaného kurzu, se tento požadavek nepožaduje.

Platnost kvalifikace IR je jeden rok, smí však být prodloužena v období tří měsíců před datem skončení doby platnosti této kvalifikace, pokud však držitel v tomto období neprojde určitou částí zkoušky, nesmí vykonávat práva IR, dokud touto částí úspěšně neprojde. Po uplynutí doby platnosti smí být kvalifikace IR obnovena vykonáním udržovacího výcviku a přístrojové části zkoušky v příslušné kategorii letadla, jestliže však platnost kvalifikace nebyla obnovena po dobu 7 let, držitel musí znovu vykonat teoretickou zkoušku i zkoušku dovednosti pro získání IR kvalifikace [3,4].

1.6.1 Specifické požadavky pro kategorii letounů - IR(A)

Držitel přístrojové kvalifikace pro letouny si smí prodloužit platnost této kvalifikace:

1. zároveň s prodloužením třídní nebo typové kvalifikace, nebo
2. samostatně bez kombinace s jiným prodloužením typové nebo třídní kvalifikace, v tomto případě smí při maximálně každém druhém přezkoušení být použito FNPT II nebo FFS představující příslušnou třídu nebo typ letounu [3,4].

1.6.2 Specifické požadavky pro kategorii vrtulníků – IR(H)

Držitel této kvalifikace smí stejně jako držitel přístrojové kvalifikace pro letouny prodloužit platnost:

1. společně s prodloužením typové kvalifikace, nebo
2. samostatně bez prodloužení typové kvalifikace, kdy stejně jako u letounů, maximálně každé druhé přezkoušení smí být vykonáno v FNPT II/III nebo FFS představující příslušný typ vrtulníku

Chce-li držitel IR(H) pro jednomotorové vrtulníky poprvé rozšířit svou kvalifikaci IR(H) na vícemotorové vrtulníky, pak musí:

1. vykonat v délce 5 hodin letový výcvik podle přístrojů, z nichž maximální dobu 3 hodin smí absolvovat na FFS nebo FTD 2/3 nebo FNPT II/III; a

2. absolvovat zkoušku dovedností ve vícemotorovém vrtulníku [4,5].

1.6.3 Specifické požadavky pro kategorii vzducholoď - IR(As)

Pro prodloužení platnosti kvalifikace IR(As) platí stejné možnosti jako pro letouny a vrtulníky, tedy [4]:

1. společně s prodloužením typové kvalifikace pro vzducholoď; nebo
2. samostatně bez prodloužování typové kvalifikace, a také pro vzducholoď platí, že maximálně každé druhé prodloužení smí být vykonáno na FTD 2/3 nebo FFS představující příslušný typ.

1.7 Třídní a typová kvalifikace

Třídní nebo typovou kvalifikaci musí mít všichni piloti kromě držitelů průkazu způsobilosti LAPL, BPL a SPL, kteří chtějí pracovat jako piloti, s výjimkou případů kdy podstupují zkoušku dovedností, zkoušku odborné způsobilosti nebo letový výcvik. Jestliže se však jedná o zavedení nebo změnu typu letadla, smí Úřad vydat zvláštní oprávnění pro konkrétní let, kde nemusí pilot mít třídní nebo typovou kvalifikaci. Tyto podmínky však mohou být nahrazeny vydáním kvalifikace pro zkušební létání, jenž je popsána níže.

Pilot smí létat pouze v letadlech typu nebo třídy uvedené v kvalifikaci.

Pro rozšíření verze:

1. Jestliže si chce pilot rozšířit práva na novou verzi letadla v rámci třídní nebo typové kvalifikace, musí vykonat seznamovací nebo rozdílový výcvik
2. V případě, že pilot v dané verzi nelétal dva roky, musí vykonat nový rozdílový výcvik, s výjimkou jednomotorových pístových letounů a TMG
3. V zápisníku letů pilota musí být zapsány údaje o rozdílovém výcviku a potvrzeny instruktorem

Požadavky na vydání třídní a typové kvalifikace:

1. Žadatel o tyto kvalifikace musí absolvovat výcvikový kurz. Pro získání typové kvalifikace musí žadatel absolvovat prvky výcviku obsažené v údajích o provozní příručce letadla
2. Žadatel musí vykonat zkoušku z teoretických znalostí příslušné třídy nebo typu letadla složenou takto:
 - a. Pro vícepilotní letadla musí zkouška obsahovat nejméně 100 otázek s nabídkou několika odpovědí
 - b. Pro jednopilotní letadla počet otázek závisí na složitosti letadla

- c. Pro jednomotorová letadla vykonává zkoušku ústně examinátor během zkoušky dovedností
 - d. Pro jednopilotní letouny s vysokou výkonností musí zkouška zahrnovat nejméně 60 otázek s nabídkou několika odpovědí
3. Zkouška dovedností musí dokázat dovednost pro bezpečný provoz v příslušné třídě nebo typu letadla. Tuto zkoušku musí žadatel vykonat v době 6 měsíců od počátku výcviku na třídní nebo typovou kvalifikaci a žádost o vydání průkazu musí podat do 6 měsíců od vykonání zkoušky
 4. Chce-li žadatel vlastníci typovou kvalifikaci pro jednopilotní nebo vícepilotní provoz získat právo k jiné formě provozu, jeho teoretické znalosti se mu započítávají
 5. Pilot vlastníci kvalifikaci pro zkušební létání, který létá během vývoje, osvědčování nebo výroby jistého typu letadla a odlétal na něm dobu 50 hodin nebo jako PIC dobu 10 hodin, smí zažádat o vydání této typové kvalifikace

Platnost této kvalifikace je jeden rok, ale pro jednomotorové jednopilotní třídní kvalifikace je platnost 2 roky, pokud není v provozní způsobilosti letadla stanoveno jinak. Po skončení platnosti musí žadatel vykonat udržovací výcvik, pokud je to z hlediska bezpečnosti nezbytné, a přezkoušení odborné způsobilosti [3,4].

1.7.1 Specifické požadavky pro kategorii letounů

Pilot, jenž chce získat typovou nebo třídní kvalifikaci, musí splňovat tyto požadavky, není-li v provozních údajích letadla stanoveno jinak:

1. Pro vydání první třídní nebo typové kvalifikace na jednopilotní vícemotorové letouny musí žadatel odlétat nejméně dobu 70 hodin jako PIC v letounech
2. Pro vydání první třídní nebo typové kvalifikace pro jednopilotní letouny s vysokou výkonností, žadatel musí před výcvikem:
 - a. Odlétat dobu nejméně 200 hodin, z nichž odlétá dobu 70 hodin jako PIC; a
 - b. absolvovat dodatečný kurz teoretických znalostí, nebo vykonat teoretické zkoušky pro průkaz ATPL(A), nebo podle předpisu JAR-FCL „*mít platný ATPL(A) dle ICAO nebo CPL/IR se započtenými teoretickými znalostmi pro ATPL(A)*“ [3], nebo podle předpisu Part-FCL mít „*průkaz ATPL(A) nebo CPL(A)/IR se zápočtem teoretických znalostí pro průkaz ATPL(A) vydaný v souladu s přílohou 1 Chicagské úmluvy*“ [4], a
 - c. pro vícepilotní provoz musí piloti splňovat požadavky MCC.
3. Pro vydání první třídní nebo typové kvalifikace pro jednopilotní složitý letoun s vysokou výkonností musí žadatel splňovat kromě podmínek předchozího bodu (2.) také požadavky pro IR(A) pro vícemotorové letouny

4. Pro vydání první třídní nebo typové kvalifikace pro vícepilotní letouny musí žadatel být pilot-žák podstupující kurz MPL, nebo splňovat toto podmínky:
 - a. odlétat dobu 70 hodin PIC v letounech,
 - b. mít IR(A) pro vícemotorové letouny,
 - c. mít hotové zkoušky z teorie pro ATPL(A),
 - d. pokud není kurz pro typovou kvalifikaci propojen s kurzem MCC, pilot musí být držitelem MCC v letounech, nebo mít odlétáno ve vícepilotním provozu v jednopilotních letounech v obchodní letecké dopravě nejméně 500 hodin, nebo být držitelem MCC ve vrtulnicích a ve vícepilotních vrtulnicích mít odlétáno alespoň 100 hodin, nebo mít odlétáno jako pilot 500 hodin ve vícepilotních vrtulnicích
5. Členský stát smí vydat omezenou typovou kvalifikaci pro vícepilotní letoun, umožňující držiteli létat jako střídající druhý pilot při cestovním letu nad hladinou 200
6. Pokud pilot žádá o dodatečnou kvalifikaci pro složité letouny s vysokou výkonností, musí být držitelem IR(A) pro vícemotorové letouny
7. Výkon práv smí být z počátku omezen na lety pod dozorem instruktora, tyto lety musí být v zápisníku podepsány instruktorem a omezení smí být odstraněno po odlétání požadované doby letu

Pokud není v dokumentaci letadla stanoveno jinak, platí:

1. Pro jednopilotní vícemotorové letouny kurz teoretických znalostí obsahuje dobu 7 hodin výcviku v provozu ve vícemotorovém letounu a letový výcvik ve dvojím řízení v délce 2,5 hodiny v normálním provozu a v délce 3,5 hodiny v provozu v nestandardních situacích
2. Pro získání třídní nebo typové kvalifikace pro jednopilotní vodní letouny musí žadatel absolvovat teoretický kurz a letový výcvik. V případě, že žadatel je držitelem dané kvalifikace na pozemních letounech, musí odlétat dobu 8 hodin výcviku, pokud však není držitelem příslušné třídy nebo typu musí odlétat letový výcvik v délce 10 hodin.

Žadatel o typovou kvalifikaci s nulovou dobou letu (ZFTT):

1. Musí ve vícepilotním proudovém letounu nebo turbovrtulovém letounu s maximální vzletovou hmotností alespoň 10 tun nebo s více než 19 sedadly pro cestující nalétat dobu 1 500 hodin nebo 250 traťových úseků při použití FFS na úrovni CG nebo C, nebo dobu 500 hodin nebo 100 traťových úseků při použití FFS na úrovni DG nebo D
2. Při přechodu z turbovrtulového na proudový letoun nebo naopak, musí pilot vykonat dodatečný výcvik na simulátoru.

Kurz součinnosti vícečlenné posádky (MCC) – letouny

Kurz MCC musí zahrnovat dobu 25 hodin výuky teorie a dobu 20 hodin letového výcviku MCC nebo dobu 15 hodin během integrovaného kurzu ATP. Kurz MCC je potřeba dokončit během 6 měsíců, a jestliže není kombinován s kurzem pro typovou kvalifikaci, žadatel obdrží osvědčení o jeho absolvování.

Prodloužení platnosti třídní a typové kvalifikace – letouny

Pro prodloužení třídní nebo typové kvalifikace pro vícemotorové letouny musí žadatel během 3 měsíců před skončením platnosti projít přezkoušením a během doby platnosti ve funkci pilota vykonat v příslušné třídě nebo typu 10 traťových úseků, nebo 1 traťový úsek s examinátorem. Prodloužení třídní nebo typové kvalifikace smí být spojeno s prodloužením kvalifikace IR(A).

Prodloužení platnosti třídní kvalifikace pro jednopilotní jednomotorové pístové letouny a TMG žadatel musí během 3 měsíců před skončením kvalifikace vykonat přezkoušení s examinátorem, nebo během 12 měsíců před koncem platnosti odlétat v délce 12 hodin v příslušné třídě zahrnujících dobu 6 hodin PIC, 12 vzletů a přistání a cvičný let dlouhý 1 hodinu s letovým instruktorem, který smí být nahrazen přezkoušením pro získání třídní nebo typové kvalifikace nebo zkouškou dovedností v jakékoli jiné třídě nebo typu letounu.

Pokud držitel neprojde všemi oddíly přezkoušení, nesmí vykonávat práva této kvalifikace, dokud jí úspěšně neprojde [3,4].

1.7.2 Specifické požadavky pro kategorii vrtulníků

Žadatel o první typovou kvalifikaci na vícepilotní vrtulník musí:

1. odlétat dobu 70 hodin PIC ve vrtulnících, a
2. pokud není kurz propojen s výcvikem MCC, žadatel musí mít osvědčení o vykonání MCC ve vrtulnících, nebo mít odlétanou dobu 500 hodin ve vícepilotních letounech, nebo odlétanou dobu 500 hodin ve vícepilotním provozu ve vícemotorových vrtulnících, a
3. mít vykonané teoretické zkoušky pro ATPL(H).

Žadatel o první typovou kvalifikaci na vícepilotní vrtulník, jenž prošel integrovaným kurzem a neodléтал dobu 70 PIC hodin, smí dostat omezenou typovou kvalifikaci pro funkci druhého pilota, jenž se odstraní až:

1. odlétá dobu 70 hodin jako PIC nebo PICUS ve vrtulnících, a
2. vykoná zkoušku ve vícepilotním provozu v daném typu vrtulníku.

Žadatel o první typovou kvalifikaci na jednopilotní vícemotorový vrtulník musí:

1. před zahájením výcviku mít vykonané teoretické zkoušky pro ATPL(H), nebo projít předvstupním kurzem, a

2. pokud neabsolvuje integrovaný kurz, odlétat dobu 70 hodin jako PIC ve vrtulnících.

Kurz součinnosti vícečlenné posádky (MCC) – vrtulníky

Tento kurz musí obsahovat 25 hodin teoretických znalostí, a pokud se jedná o MCC/IR, tak 20 hodin praktického výcviku nebo 15 hodin jestliže žadatel navštěvuje integrovaný kurz ATP(H)/IR a jestliže je kurz MCC propojen s výcvikem typové kvalifikace na vícepilotní vrtulník, může se kurz zkrátit na 10 hodin. Jestliže se však jedná o kurz MCC/VFR žadatel musí nalétat dobu 15 hodin, nebo 10 hodin během integrovaného kurzu ATP(H)/IR, a také při propojení s výcvikem pro typovou kvalifikaci na vícepilotní vrtulník vystačuje 7 hodin MCC výcviku.

Kurz musí být dokončen během 6 měsíců a smí být použito FNPT II nebo III kvalifikovaný pro MCC, FTD 2/3 nebo FFS.

Prodloužení platnosti typové kvalifikace – vrtulníky

Pro prodloužení typové kvalifikace musí držitel během posledních tří měsíců platnosti projít přezkoušením a během doby platnosti odlétat alespoň 2 hodiny v daném typu. Do této doby smí být započtena doba přezkoušení.

Jestliže pilot má více typových kvalifikací pro jednomotorové pístové vrtulníky, stačí projít přezkoušením v jednom typu a započtou se mu všechny, pokud v nich odlétal požadované 2 hodiny. Pokaždé se však provádí přezkoušení v jiném typu.

Jestliže pilot má více typových kvalifikací pro jednomotorové turbínové vrtulníky s maximální certifikovanou vzletovou hmotností do 3 175 kg, také jemu stačí vykonat přezkoušení pouze v jednom typu, jestliže má odlétáno 300 hodin PIC ve vrtulnících, 15 hodin v každém typu a 2 hodiny PIC v každém z ostatních typů. Prodloužení typové kvalifikace smí být propojeno s prodloužením přístrojové kvalifikace.

V případě, že pilot neprojde v době platnosti přezkoušením, nesmí létat s žádným typem v dané skupině vrtulníků do doby, než úspěšně projde přezkoušením [4,5].

1.7.3 Specifické požadavky pro kategorii letadel s pohonem vztlaku

Požadavky na praxi:

1. pilot letounů musí mít průkaz CPL/IR(A) s teorií pro ATPL nebo průkaz ATPL(A), osvědčení MCC, odlétanou dobu 100 hodin ve vícepilotních letounech a hotový výcvik ve vrtulnících v délce 40 hodin,
2. pilot vrtulníků musí mít průkaz CPL/IR(H) s teorií pro ATPL nebo průkaz ATPL/IR(H), osvědčení MCC, odlétanou ve vrtulnících dobu 100 hodin a hotový výcvik v letounech v délce 40 hodin,
3. Pilot kvalifikovaný pro lety v letounech i vrtulnících musí mít průkaz CPL(H), přístrojovou kvalifikaci s teorií pro ATPL nebo průkaz ATPL pro vrtulníky či letouny, osvědčení MCC ve vrtulnících nebo letounech, odlétáno 100 hodin ve vícepilotních

vrtulnicích či letounech a hotový výcvik v letounech případně vrtulnicích v délce 40 hodin jestliže nemá praxi jako dopravní pilot nebo ve vícepilotních letadlech.

Letový výcvik pro třídní nebo typovou kvalifikaci se vykonává v letadle i na FSTD daného typu.

Prodloužení platnosti typové kvalifikace – letadla s pohonem vztlaku

Pro prodloužení platnosti této kvalifikace musí pilot během tří měsíců před koncem platnosti vykonat přezkoušení v příslušném typu letadla a během doby platnosti odlétat 10 traťových úseků v příslušném typu nebo jeden traťový úsek s examinátorem v letadle nebo v FSS. Pokud pilot nevykoná úspěšně toto prodloužení, nesmí vykonávat práva této kvalifikace, dokud úspěšně neprojde přezkoušením [4].

1.7.4 Specifické požadavky pro kategorii vzducholodí

Pilot musí pro vydání první typové kvalifikace pro vzducholodě mít odlétanou dobu 70 hodin PIC ve vzducholodích a mít osvědčení MCC na vzducholodích. Pokud pilot nesplňuje tyto požadavky, může získat omezenou typovou kvalifikaci pro funkci druhého pilota, jenž bude rozšířená, až ve vzducholodích odlétá 100 hodin PIC nebo PICUS.

Kurz součinnosti vícečlenné posádky (MCC) – vzducholodě

Žadatel musí během výcviku vykonat dobu 12 hodin teoretického kurzu, dobu 5 hodin výcviku MCC a využije se FNPT II nebo III kvalifikovaný pro MCC, FTD 2/3 nebo FFS. Tento kurz musí být dokončen během šesti měsíců, a pokud žadatel má osvědčení MCC pro jinou kategorii letadel, teorii znovu nemusí podstupovat.

Prodloužení platnosti typové kvalifikace – vzducholodě

Pro prodloužení platnosti této kvalifikace musí pilot během posledních tří měsíců platnosti vykonat přezkoušení v daném typu vzducholodě a během doby platnosti odlétat dobu 2 hodin ve vzducholodích, do které smí být započtena doba přezkoušení. Prodloužení typové kvalifikace smí být propojeno s prodloužením přístrojové kvalifikace. Pokud pilot neprojde výše uvedenými požadavky před skončením platnosti, nesmí s tímto typem létat, dokud úspěšně neprojde přezkoušením [4].

1.8 Dodatečné kvalifikace

Všechny níže uvedené kvalifikace v této podkapitole jsou vytaženy z předpisu Part-FCL, protože předpisy JAR-FCL se pouze o nich zmiňovaly, že „oprávnění/kvalifikace pro zvláštní účely spojené s průkazem způsobilosti (např. létání v podmínkách IMC, aerovleky, akrobacie, vysazování parašutistů atd.) mohou být stanoveny Úřadem v souladu s požadavky členského státu JAA pro použití výlučně ve vzdušném prostoru tohoto členského státu“ [3].

1.8.1 Kvalifikace pro akrobatické lety

Kvalifikaci pro akrobatické lety smí získat pouze piloti s průkazem způsobilosti pro letouny, TMG nebo kluzáky. Pro vydání průkazu musí od obdržení průkazu způsobilosti odlétat dobu

40 hodin nebo v kluzácích 120 vzletů jako PIC, absolvovat teoretický kurz a odlétat dobu 5 hodin nebo 20 letů akrobatického výcviku. Tato kvalifikace je ovšem omezena na kategorii letadla použitého při výcviku, což může být rozšířeno na další kategorii po odlétání 3 letů v této kategorii ve dvojím řízení [4].

1.8.2 Kvalifikace pro vlečení kluzáků a transparentů

Pro získání kvalifikace pro vlečení kluzáku musí pilot s průkazem způsobilosti pro letouny nebo TMG po získání průkazu způsobilosti odlétat dobu 30 hodin PIC a 60 vzletů a přistání v letounech, jestliže chce vlekat v letounech, nebo v TMG, jestliže chce vlekat v TMG, dále musí projít výcvikem teorie, praktickým výcvikem v délce 10 vleků, z nichž musí být nejméně 5 s instruktorem a pokud žadatel není držitelem průkazu způsobilosti LAPL(S) nebo SPL, musí projít nejméně pěti seznamovacími lety v kluzáku při vlečení letadlem.

Jestliže chce pilot s průkazem způsobilosti pro letouny nebo TMG získat kvalifikaci pro vlečení transparentů, musí po získání svého průkazu nalétat dobu 100 hodin a 200 vzletů a přistání v letounech nebo TMG, z nichž však dobu alespoň 30 hodin musí nalétat v letounech, jestliže chce vlekat v letounech, nebo v TMG, jestliže chce vlekat v TMG. Také musí projít výcvikem teorie a praktickým výcvikem, jenž zahrnuje 10 letů s vlečením transparentu, z nichž alespoň 5 musí být ve dvojím řízení.

Práva pro vlečení jsou udělena vždy na letouny nebo TMG, podle toho s čím byl vykonán výcvik, kvalifikace však bude rozšířena, jestliže je pilot držitelem průkazu způsobilosti na letoun nebo TMG a vykoná ve dvojím řízení alespoň 3 lety zahrnující celou osnovu.

Podmínkou této kvalifikace je vykonání alespoň 5 vlečení za dobu posledních 24 měsíců, jestliže to však pilot nevykoná, musí po této době vykonat chybějící počet vlečení s instruktorem nebo pod dozorem instruktora [4].

1.8.3 Kvalifikace pro let v noci

Aby pilot s průkazem způsobilosti LAPL nebo PPL pro letouny, TMG nebo vzducholodě mohl létat v noci, musí podstoupit kurz teoretické výuky a letový výcvik v příslušné kategorii letadla v noci v délce 5 hodin, z nichž musí být doba alespoň 3 hodin ve dvojím řízení s 1 hodinou navigačního letu dlouhého 50 km a zahrnující 5 sólových vzletů a přistání. Pilot s průkazem způsobilosti LAPL musí před výcvikem v noci vykonat základní výcvik v letu podle přístrojů, který se požaduje pro získání průkazu PPL. Držitel kvalifikace pro jednomotorové pístové letouny a doložky TMG smí vykonat výcvik pouze v jedné třídě nebo v obou.

Chce-li pilot s průkazem způsobilosti PPL pro vrtulníky létat v noci, musí po vydání průkazu způsobilosti nalétat dobu alespoň 100 hodin, z nichž dobu nejméně 60 hodin jako PIC a dobu 20 hodin navigačních letů. Také musí vykonat výcvik zahrnující dobu 5 hodin teorie, dobu 10 hodin přístrojového výcviku ve dvojím řízení a dobu 5 hodin výcviku v noci, z nichž 3 hodiny s jednou hodinou přeletu musí odlétat ve dvojím řízení a musí vykonat 5 sólových vzletů a přistání v noci. Pilotovi s přístrojovou kvalifikací pro letouny nebo TMG se uzná doba 5 hodin přístrojového výcviku.

Pilot balónů s průkazy LAPL nebo BPL musí vykonat nejméně 2 výcvikové lety v noci po jedné hodině, aby získali kvalifikaci pro lety v noci [4].

1.8.4 Kvalifikace pro let v horském terénu

Držitel této kvalifikace má právo létat s letouny a TMG z a na povrchy označeny členskými státy za povrchy vyžadující tuto kvalifikaci. Tato kvalifikace smí být získaná pro kola na povrchy nepokryté sněhem nebo pro lyže na plochy pokryté sněhem, samozřejmě jednotlivé kategorie také smí být rozšířeny na druhou po vykonání dodatečného seznamovacího výcviku.

Žadatel o tuto kvalifikaci musí během 24 měsíců vykonat výuku teorie a letový výcvik odpovídající právům, o které usiluje. Kurz je zakončen zkouškou s examinátorem zahrnující ústní zkoušku z teorie a letovou zkoušku složenou z 6 vzletů a přistání z alespoň 2 označených ploch k tomuto určených.

Platnost této kvalifikace je 24 měsíců, během nichž musí pilot vykonat 6 přistání v horském terénu a v případě nevykonání 6 přistání nebo propadnutí platnosti musí pilot vykonat přezkoušení s examinátorem [4].

1.8.5 Kvalifikace pro zkušební létání

Pilot s průkazem způsobilosti pro letouny nebo vrtulníky smí létat jako PIC při zkušebních letech pouze jestliže má kvalifikaci pro zkušební létání.

Žadatel o tuto kvalifikaci musí být držitel průkazu způsobilosti CPL a IR kvalifikace v dané kategorii letadel a odlétat v ní dobu nejméně 1 000 hodin, z nichž odlétá dobu nejméně 400 hodin jako PIC. Musí také vykonat výcvik v zamýšlené kategorii letadla, ale pro jinou kategorii letadla smí vykonat dodatečný výcvik ve schválené organizaci pro výcvik [4].

1.9 Instruktoři

Všeobecné základní požadavky na instruktora:

Letový výcvik v letadle smí vykonávat pouze držitel průkazu způsobilosti a osvědčení instruktora vydaného podle platného předpisu určeného k danému výcviku. Žadatel o tento výcvik a držitel tohoto osvědčení musí mít alespoň 18 let a musí mít průkaz způsobilosti a kvalifikaci, pro jejíž získání má poskytovat výcvik. Mimo instruktora pro zkušební lety, musí instruktor odlétat dobu nejméně 15 hodin ve třídě nebo typu letadla, v němž má poskytovat výcvik, z nichž maximální doba 7 hodin smí být na FSTD představující danou třídu nebo typ letadla. Žadatel musí projít kurzem teoretické výuky i letového výcviku a kurz musí být zakončen zkouškou s examinátorem, kterému musí dokázat, že je schopen učit pilota-žáka. Platnost osvědčení instruktora je tři roky.

Osvědčení instruktora je rozděleno do několika skupin, podle toho co smí učit, ale v této práci to již není hlouběji rozepsáno [3,4].

Výpis osvědčení instruktorů společných pro předpisy JAR-FCL i Part-FCL [3,4]:

- Letový instruktor – FI

- Instruktor pro typovou kvalifikaci – TRI
- Instruktor pro třídní kvalifikaci – CRI
- Instruktor pro přístrojovou kvalifikaci – IRI
- Instruktor syntetického létání – SFI
- Instruktor součinnosti vícečlenné posádky – MCCI
- Instruktor syntetického výcviku – STI

Osvědčení instruktora, která se v předpisech JAR-FCL nevyskytují a jsou pouze až v předpise Part-FCL [4]:

- Instruktor pro let v horském terénu – MI
- Instruktor pro zkušební lety – FTI

1.10 Examinátoři

„Držitel osvědčení examinátora musí být držitelem průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení rovnocenného průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení, pro které je oprávněn provádět zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti, a musí mít právo k poskytování výcviku pro jejich získání“ [4].

Examinátor nesmí vykonávat zkoušky žadateli o průkaz, kterému vykonával výcvik, kterému dal doporučení ke zkoušce, nebo se u něj domnívá, že by nebyl objektivní.

Žadatel o osvědčení examinátora musí prokázat znalosti, přípravu a praxi a nesmí za poslední tři roky vůči němu být žádné sankce, pozastavení, omezení či zrušení průkazu či kvalifikace. Žadatel musí vykonat standardizační kurz složený z teoretické výuky a letového výcviku.

Platnost osvědčení examinátora je tři roky, ale během každého roku musí examinátor vykonat alespoň 2 zkoušky, přezkoušení nebo hodnocení odborné způsobilosti a během posledního roku platnosti musí projít udržovacím seminářem pořádaným příslušným úřadem.

Během provádění zkoušek, přezkoušení a hodnocení odborné způsobilosti musí examinátor zajistit se žadatelem komunikaci bez jazykových překážek, ověřit zda splňuje všechny podmínky a uvědomit jej o důsledcích při poskytnutí neúplných a nesprávných informací. Po zkoušce musí žadatele informovat o výsledku zkoušky, zapsat mu do průkazu nové datum platnosti a podpis a předat žadateli podepsanou zprávu o zkoušce. Examinátor musí uchovat všechny záznamy o všech zkouškách, prodlouženích a hodnoceních po dobu 5 let a na žádost příslušného úřadu je předložit.

Osvědčení examinátora je podobně jako osvědčení instruktora také rozděleno do několika skupin, podle toho k jakému výkonu dávají právo [3,4].

Tato osvědčení jsou stejná pro předpisy Part-FCL i JAR-FCL a jsou následující [3,4]:

- Letový examinator – FE
- Examinátor pro typovou kvalifikaci – TRE
- Examinátor pro třídní kvalifikaci – CRE
- Examinátor pro přístrojovou kvalifikaci – IRE
- Examinátor syntetického létání – SFE
- Examinátor letových instruktorů – FIE

6 ZÁVĚR

Tato práce je, jak již bylo psáno v úvodu, zaměřena na rozbor předpisů JAR-FCL a Part-FCL a jejich vzájemném hodnocení. Ve stěžejní části práce, tj. v kapitole Hodnocení rozdílů, jsou popsány postupně jednotlivé průkazy způsobilostí a kvalifikace členů letových posádek seřazené za sebou podle osnovy nového předpisu Part-FCL, společně hodnocené pro oba dva výše uvedené předpisy.

Jako první průkaz je rozebrán průkaz způsobilosti LAPL, pro nějž jsou zde uvedeny pouze základní práva a podmínky, kladené na žadatele a držitele tohoto průkazu, vypsány z předpisu Part-FCL, protože se dříve u nás v předpisech JAR-FCL vůbec neobjevoval. Hlavní výhodou tohoto průkazu je, že jej mohou získat i žadatelé s nižšími nároky na zdravotní způsobilost a na výcvik jsou kladeny nižší požadavky oproti průkazu způsobilosti PPL.

Další v řadě je průkaz způsobilosti PPL, na nějž jsou vlastně kladeny stejné podmínky a požadavky podle obou předpisů. Pouze je zde jeden větší rozdíl, a to, že podle nového předpisu piloti s tímto průkazem způsobilosti smí působit za úplatu při vykonávání funkce instruktora nebo examinátora. Ve stejné kapitole jsou také popsány průkazy způsobilosti BPL a SPL, jenž se v předpisech JAR-FCL opět neobjevovaly.

V dalších podkapitolách jsou postupně rozepsány jednotlivé průkazy způsobilosti, další kvalifikace a osvědčení. Podle toho, jak je uvedeno výše, se tyto průkazy v obou předpisech v mnohém neliší, ve většině případů jsou mezi právy, povinnostmi a strukturami výcviků kladenými na jejich držitele, popř. žadatele, jenom malé odlišnosti. Mimo průkazy způsobilosti pro letouny a vrtulníky uvedené v předpisech JAR-FCL je předpis Part-FCL rozšířen o průkazy způsobilosti pro kluzáky, vzducholodě a balóny.

Kromě průkazů způsobilostí jsou v této práci popsány také dodatečné kvalifikace, jako jsou akrobacie, vlečení, létání v horském terénu a zkušební létání, jimiž se předpis JAR-FCL nezaobíral a byl v něm na ně pouze odkaz, že se některé z nich nacházejí ve starším národním předpise L1, ale v předpise Part-FCL již jsou řádně popsány.

Na základě předchozího rozboru předpisů je stanoven závěr, že zavedení nového předpisu Part-FCL je přínosné především z hlediska doplnění předpisů o další průkazy způsobilosti pro kluzáky, vzducholodě a balóny a vytvoření dodatečných kvalifikací, které v předpisech JAR-FCL chyběly, a které byly používány podle ještě staršího národního předpisu. Přínosem jeho zavedení je tudíž hlavně srovnání požadavků na výcviky a úrovně letových posádek v celé Evropské Unii.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. DVOŘÁK, J., CHLEBEK, J.. *Letecký zákon a postupy ATC (010 00)*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2006, 484 s. ISBN 80-720-4439-7.
2. *Letecké předpisy*. ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. [online]. [cit. 04. 02. 2013]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/legislativa/letecke-predpisy>
3. *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. 04. 02. 2013]. Dostupné na internetu: http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/Jar/JAR-FCL_1/index.htm
4. *Nařízení komise (EU) č. 1178/2011. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008. 3. listopadu 2011*. [cit. 04. 02. 2013]. Dostupné na internetu: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:311:0001:0193:CS:PDF>
5. *JAR-FCL 2 Způsobilost členů letových posádek (Vrtulník)* [online]. 7. vydání, Amendment 6. 1. únor 2007. [cit. 04. 02. 2013]. Dostupné na internetu: http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/Jar/JAR-FCL_2/index.htm
6. *Rozhodnutí č. 2011/016/R výkonného ředitele evropské agentury pro bezpečnost letectví ze dne 15. prosince 2011*. EVROPSKÁ AGENTURA PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ. [online]. [cit. 16. 04. 2013]. Dostupné na internetu: <http://www.caa.cz/file/6493>

SEZNAM ZKRATEK

A	Aeroplane	Letoun
ATP	Airline Transport Pilot	Dopravní pilot
ATPL	Airline Transport Pilot Licence	Průkaz způsobilosti dopravního pilota
BITD	Basic Instrument Training Device	Základní přístrojové výcvikové zařízení
BPL	Balloon Pilot Licence	Průkazu způsobilosti pilota balónů
CP	Co-pilot	Druhý pilot
CPL	Commercial Pilot Licence	Průkaz způsobilosti obchodního pilota
FCL	Flight Crew Licensing	Způsobilost členů letových posádek
FE	Flight Examiner	Letový examinator
FI	Flight Instructor	Letový instruktor
FFS	Full Flight Simulator	Úplný letový simulátor
FNPT	Flight and Navigation Procedures Trainer	Trenažér letových a navigačních postupů
FSTD	Flight Simulation Training Device	Zařízení pro výcvik pomocí letové simulace
FTD	Flight Training Device	Letové výcvikové zařízení
IFR	Instrument Flight Rules	Pravidla pro let podle přístrojů
IR	Instrument Rating	Přístrojová kvalifikace
JAA	Joint Aviation Authorities	Sdružené letecké úřady
JAR	Joint Aviation Requirements	Společné letecké předpisy
LAPL	Light Aircraft Pilot Licence	Průkaz způsobilosti pilota lehkých
MCC	Multi-Crew Cooperation	Součinnost vícečlenné posádky
MEP	Multi-engine Piston	Vícemotorový pístový
PIC	Pilot-In-Command	Velící pilot
PICUS	Pilot-In-Command Under Supervision	Velící pilot pod dohledem
PPL	Private Pilot Licence	Průkaz způsobilosti soukromého pilota
ŘLP		Řízení letového provozu
SEP	Single-engine Piston	Jednomotorový pístový

SPIC	Student PIC	Velící pilot – žák
SPL	Sailplane Pilot Licence	Průkaz způsobilosti pilota kluzáků
TMG	Touring Motor Glider	Turistický motorový kluzák
UCL		Úřad pro civilní letectví
VFR	Visual Flight Rules	Pravidla pro let za viditelnosti
ZFTT	Zero Flight Time Training	Výcvik s nulovou dobou letu

Kvalifikace/ *Rating* – Záznam v průkazu způsobilosti stanovující zvláštní podmínky, práva nebo omezení, vztahující se k danému průkazu způsobilosti

Letadlo s pohonem vztlaku – jakékoli letadlo vyvozující vertikální vztlak a pohon/vztlak za letu z proměnlivé geometrie rotorů nebo motorů/propulzních zařízení, které jsou připojeny k trupu či křídlům nebo jsou v nich zastavěny.

SEZNAM TABULEK

Tab. 1.: Přehled minimálního náletu pro získání nové skupiny balónů

Tab. 2.: Přehled výcvikových kurzů pro získání průkazů CPL a ATPL