1. OBECNĚ

1.1 Změny a opravy:

Změny			opravy		
1	23. 5. 2017	zapracována			
2	1. 7. 2019	zapracována			
3	4. 9. 2020	zapracována			

1.2 Seznam platných stran:

Název	strana	platná od	změna
1. Obecně	1	4. 9. 2020	3
1. Obecně	2	4. 9. 2020	3
1. Obecně	3	4. 9. 2020	3
1. Obecně	4	4. 9. 2020	3
1. Obecně	5	4. 9. 2020	3
1. Obecně	6	4. 9. 2020	3
1. Obecně	7	4. 9. 2020	3
1. Obecně	8	4. 9. 2020	3
1. Obecně	9	4. 9. 2020	3
2. Průkazy pilota letounů	10	4. 9. 2020	3
3. Zdravotní způsobilost	11	4. 9. 2020	3
3. Zdravotní způsobilost	12	4. 9. 2020	3
3. Zdravotní způsobilost	13	4. 9. 2020	3
4. Zápisy kvalifikací do průkazů	14	4. 9. 2020	3
4. Zápisy kvalifikací do průkazů	15	4. 9. 2020	3
4. Zápisy kvalifikací do průkazů	16	4. 9. 2020	3
4. Zápisy kvalifikací do průkazů	17	4. 9. 2020	3
4. Zápisy kvalifikací do průkazů	18	4. 9. 2020	3
4. Zápisy kvalifikací do průkazů	19	4. 9. 2020	3
4. Zápisy kvalifikací do průkazů	20	4. 9. 2020	3
5. Získávání nových průkazů a kvalifikací	21	4. 9. 2020	3
5. Získávání nových průkazů a kvalifikací	22	4. 9. 2020	3
5. Získávání nových průkazů a kvalifikací	23	4. 9. 2020	3
5. Získávání nových průkazů a kvalifikací	24	4. 9. 2020	3
5. Získávání nových průkazů a kvalifikací	25	4. 9. 2020	3
5. Získávání nových průkazů a kvalifikací	26	4. 9. 2020	3
5. Získávání nových průkazů a kvalifikací	27	4. 9. 2020	3
5. Získávání nových průkazů a kvalifikací	28	4. 9. 2020	3
5. Získávání nových průkazů a kvalifikací	29	4. 9. 2020	3
5. Získávání nových průkazů a kvalifikací	30	4. 9. 2020	3
5. Získávání nových průkazů a kvalifikací	31	4. 9. 2020	3
5. Získávání nových průkazů a kvalifikací	32	4. 9. 2020	3
6. Doba platnosti kvalifikací	33	4. 9. 2020	3
7. Převod českých národních průkazů a kvalifikací	34	4. 9. 2020	3
7. Převod českých národních průkazů a kvalifikací	35	4. 9. 2020	3
7. Převod českých národních průkazů a kvalifikací	36	4. 9. 2020	3
8. Administrativa	37	4. 9. 2020	3
8. Administrativa	38	4. 9. 2020	3
8. Administrativa	39	4. 9. 2020	3
8. Administrativa	40	4. 9. 2020	3
8. Administrativa	41	4. 9. 2020	3
9. Seznam formulářů	42	4. 9. 2020	3

Poznámka 1.1 *Změny jsou zvýrazněny modrou barvou.*

1.3 Seznam použitých zkratek:

A	letoun *(aeroplane)*
AMC	přijatelné způsoby průkazu *(Acceptable Means of Compliance)*
AeMC	letecko lékařské centrum *(Aeromedical Centre)*
AME	pověřený letecký lékař *(Aeromedical Examiner)*
ARA	požadavky na příslušný úřad *(Authority Requirements)*
ATO	schválená organizace pro výcvik *(Approved Training Organisation)*
ATPL	průkaz dopravního pilota *(Airline Transport Pilot Licence)*
BAN	transparent *(banner)*
BIR	základní přístrojová kvalifikace (*Basic Instrument Rating*)
CAT	kategorie přesného přístrojového přiblížení *(precision instrument approach category)*
CB	(výcvik) založený na kvalifikovanosti *(competence based (training))*
CPL	průkaz obchodního pilota *(Commercial Pilot Licence)*
CRE	examinátor třídního výcviku *(Class Rating Examiner)*
CRI	instruktor třídního výcviku *(Class Rating Instructor)*
CS-23	certifikační specifikace pro letouny kategorie normální, užitková a komuter - přijatelné způsoby shody a návody pro Part-21 *(Certification Specifications)*
CS-25	certifikační specifikace pro velké letouny - přijatelné způsoby shody a návody pro Part-21 *(Certification Specifications)*
DO	projekční organizace *(Design Organization)*
DŘ	výcvik ve dvojím řízení s instruktorem *(dual control training with instructor)*
EASA	Evropská agentura pro bezpečnost letectví *(European Aviation Safety Agency)*
EFIS	elektronický letový přístrojový systém *(Electronic Flight Instrument System)*
EIR	přístrojová kvalifikace pro traťové lety *(En-route Instrument Rating)*
EK	Evropská Komise *(European Commission)*
ES	Evropské společenství *(European Community)*
FCL	Způsobilost letových posádek *(Flight Crew Licensing)*
FE	letový examinátor *(Flight Examiner)*
FFS	úplný letový simulátor *(Full Flight Simulator)*
FI	letový instruktor *(Flight Instructor)*
FI(A)	letový instruktor – letouny *(Flight Instructor – aeroplanes)*
FI(A)+	letový instruktor – letouny - s oprávněním poskytovat výcvik instruktora letounů *(Flight Instructor – aeroplanes – privileged to provide instruction to Flight Instructor - aeroplanes)*
FIE	examinátor letových instruktorů *(Flight Instructor Examiner)*
FNPT	trenažér letových a navigačních postupů (Flight Navigation and Procedures Trainer)
ft	stopy *(feet)*
FTD	letové výcvikové zařízení *(Flight Training Device)*
FTI	instruktor pro zkušební lety *(Flight Test Instructor)*
FSTD	zařízení pro letovou simulaci a výcvik (*Flight Simulation and Training Device)*
GM	návody *(Guidance Material)*
H	vrtulník *(helicopter)*
HPA	vysokovýkonný letoun *(high performance aeroplane)*
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví *(International Civil Aviation Organisation)*
IFR	pravidla pro lety podle přístrojů (Instrument Flight Rules)
IR	přístrojová kvalifikace *(Instrument Rating)*
IRE	examinátor přístrojového výcviku *(Instrument Rating Examiner)*
IRI	instruktor přístrojového výcviku *(Instrument Rating Instructor)*
JAA	Sdružené letecké úřady – již neexistující organizace (*Joint Aviation Authorities*)
JAR	Společné letecké předpisy JAA - již neplatné (*Joint Aviation Requirements*)
km	kilometr (*kilometre*)
LAPL	průkaz pilota lehkých letadel (*Light Aircraft Pilot Licence*)
LVO	provoz za nízké dohlednosti *(Low Visibility Operations)*, tj. vzlety za nízké dohlednosti a přesná přístrojová přiblížení a přistání CAT II a CAT III
M	Machovo číslo *(Mach number)*
MCC	kurz součinnosti vícečlenné posádky *(Multicrew Co-operation Course)*
MCCI	instruktor součinnosti vícečlenné posádky *(Multicrew Co-operation Instructor)*
MDH	minimální výška rozhodnutí *(minimum decision height)*
ME	vícemotorový *(multi-engine)*

MED	zdravotní *(medical) 3*
MEP	vícemotorový pístový *(multi-engine piston)*
MEP land	vícemotorový pístový pozemní *(multi-engine piston land)*
MEP sea	vícemotorový pístový vodní *(multi-engine piston sea)*
MI	instruktor pro let v horském terénu *(Mountain Instructor)*
MP	vícepilotní *(multi-pilot)*
MPA	vícepilotní letoun *(multi-pilot aeroplane)*
MPL	průkaz pilota pro vícepilotní letouny *(Multipilot Licence)*
MCTOM	maximální certifikovaná vzletová hmotnost *(maximum certified take-off mass)*
NM	námořní míle *(nautical mile)*
OM	provozní příručka *(Operations Manual)*
ORA	požadavky na organizaci *(Organisation Requirements)*
P	přetlakovaná kabina *(cabin pressurisation)*
Part-21	Příloha I nařízení (EK) č. 748/2012 v platném znění, kterým se stanovují prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací
PAX	cestující *(passengers)*
PIC	velitel letadla *(Pilot-in-Command)*
PICUS	velitel letadla pod dozorem *(Pilot-in-Command under Supervision)*
PO	výrobní organizace *(Production Organization)*
POZ	přezkoušení odborné způsobilosti
PPL	průkaz soukromého pilota *(Private Pilot Licence)*
RU	zasunovací podvozek *(retractable undercarriage)*
SE	jednomotorový *(single engine)*
SEP land	jednomotorový pístový pozemní *(single engine piston land)*
SEP sea	jednomotorový pístový vodní *(single engine piston sea)*
SET	jednomotorový turbovrtulový *(single engine turboprop)*
SFE	examinátor syntetického výcviku *(Synthetic Flight Examiner)*
SFI	instruktor syntetického létání *(Synthetic Flight Instructor)*
SLPC	jednopákové ovládání výkonu *(single lever power control)*
SLZ	sportovní létající zařízení *(sport flying vehicle – microlight aircraft)*
SMS	systém řízení bezpečnosti *(Safety Management System)*
SP	jednopilotní *(single pilot)*
SPA	jednopilotní letoun *(single-pilot aeroplane)*
SPIC	velitel letadla – žák *(Student – Pilot-in-Command)*
STI	instruktor syntetického výcviku *(Synthetic Training Instructor)*
TM	příručka pro výcvik *(Training Manual)*
TMG	turistický motorový kluzák *(Touring Motor Glider)*
T	motor přeplňovaný turbokompresorem *(turbo supercharged engine)*
TRE	examinátor typového výcviku *(Type Rating Examiner)*
TRI	instruktor typového výcviku *(Type Rating Instructor)*
TW	ocasní ostruha *(tail wheels)*
ÚCL	Úřad pro civilní letectví *(the Civil Aviation Authority of the Czech Republic)*
UPRT	výcvik týkající se prevence ztráty kontroly nad řízením a obnovování kontroly nad řízením letounu (aeroplane upset prevention and recovery training)
VCL	porucha barvocitu (zkratka používaná v osvědčení zdravotní způsobilosti)
VFR	pravidla pro lety za vidu *(Visual Flight Rules)*
$v_{MAX\ MAX}$	maximální rychlost střemhlavého letu *(maximum diving speed)*
VP	stavitelná vrtule *(variable pitch)*
ZD	zkouška dovednosti
ZFTT	**t**ypový výcvik s nulovým výcvikem na letounu *(zero flight time training)*

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

1.4 Definice:

Aircrew Regulation: Nařízení (EU) č. 1178/2011 v platném znění (Způsobilost posádek letadel)

Akrobatický let: Úmyslný manévr zahrnující náhlou změnu polohy letadla, neobvyklou polohu nebo neobvyklé zrychlení, který není nutný pro normální let nebo není prováděn v rámci výcviku pro získání průkazů způsobilosti, osvědčení nebo kvalifikací, s výjimkou kvalifikace pro akrobatické lety.

(tzv.) Annexované letadlo: Letadlo, jehož osvědčení typové způsobilosti nebylo převedeno do působnosti EASA a neplatí pro ně Základní nařízení ani jeho prováděcí nařízení včetně nařízení pro způsobilost posádek a jeho příloha Part-FCL. Definice annexovaných letadel je uvedena v Příloze I (Annex I) Základního nařízení.

Poznámka 1.2: *Způsobilost pilotů pro annexovaná letadla se řídí leteckým předpisem L 1.*

Poznámka 1.3: *Doba letu na annexovaných letadlech, která spadají pod písmena a), b), c) nebo d) přílohy I nařízení (EU) 2018/1139 (historická, letadla konkrétně určená nebo upravená pro výzkumné, experimentální nebo vědecké účely, letadla dodávané jako sestavy, u nichž alespoň 51 % kroků v rámci výroby a montáže vykonává amatér nebo nezisková organizace amatérů pro jejich vlastní účely a bez obchodního cíle a letadla, která byla ve službách vojenských sil) se zapisuje a započítává stejně jako na převedených letadlech.*

Doba letu (letoun a TMG): Celková doba od okamžiku, kdy se dá letadlo poprvé do pohybu s cílem vzletět, do okamžiku, kdy naposledy zastaví na konci tohoto letu.

Poznámka 1.4: *Doba letu se vždy zaznamenává v hodinách a minutách, nikoliv v desetinách hodin.*

Doba letu podle pravidel pro let podle přístrojů: Celková doba letu, během které je letadlo provozováno podle pravidel pro let podle přístrojů.

Doba letu podle přístrojů: Celková doba letu, v jejímž průběhu pilot řídí letadlo za letu s orientací výhradně podle přístrojů.

Doba samostatného letu: Doba letu, v jejímž průběhu je pilot-žák jedinou osobou v letadle.

Doba výcviku ve dvojím řízení: Doba letu nebo pozemní přístrojová doba, v jejímž průběhu se osobě poskytuje letový výcvik řádně oprávněným instruktorem.

Druhý pilot: Další pilot kromě velitele letadla v letadle, pro které je požadován více než jeden pilot, avšak s výjimkou pilota, který je na palubě letadla výhradně pro účely získání letového výcviku pro průkaz způsobilosti nebo kvalifikace.

Jednopilotní letoun: Letoun s osvědčením pro provoz s jedním pilotem.

Kategorie letadel: Kategorizace letadel podle specifikovaných základních charakteristik, například letoun, letadlo s pohonem vztlaku, vrtulník, vzducholoď, kluzák, volný balón.

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

Letoun: Motorové letadlo s nepohyblivými křídly a těžší než vzduch, které je schopno letu působením aerodynamických sil na jeho křídla.

Letoun, který musí být provozován s druhým pilotem: Typ letounu, který musí být provozován s druhým pilotem, jak je stanoveno v letové příručce nebo v provozní příručce.

Navigační let: Let mezi místem odletu a místem příletu po předem naplánované trati pomocí standardních navigačních postupů. (Místo odletu a příletu může být totožné, ale let musí zahrnovat úsek trati dle definice).

Noc: Doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání nebo jiný časový úsek mezi západem a východem slunce, který může stanovit příslušný úřad určený členským státem.
Poznámka 1.5: *V ČR je stanoveno, že noc je doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání.*

Poznámka 1.6: *Tabulky východů / západů slunce a občanských svítání / soumraků jsou uvedeny v Letecké informační příručce, kapitola GEN 2.7, viz webové stránky letecké informační služby.*

Obchodní letecká doprava: provoz letadel pro přepravu cestujících, nákladu nebo pošty za úplatu nebo jiné hodnotné protiplnění.

Obnova (např. kvalifikace nebo osvědčení): Administrativní úkon, jehož účelem je obnovit po uplynutí doby platnosti kvalifikace nebo osvědčení práva plynoucí z kvalifikace nebo osvědčení pro další vymezené časové období po splnění stanovených požadavků.

Pozemní přístrojová doba: Doba, po kterou je pilotovi poskytován výcvik v simulovaném letu podle přístrojů na zřízení pro výcvik pomocí letové simulace.

Prodloužení platnosti (např. kvalifikace nebo osvědčení): Administrativní úkon, který ještě v období platnosti kvalifikace nebo osvědčení umožňuje držiteli pokračovat ve vykonávání práv plynoucích z kvalifikace nebo osvědčení po další stanovené časové období po splnění stanovených požadavků.

Přezkoušení odborné způsobilosti: Prokázání dovedností k prodloužení platnosti nebo k obnově platnosti kvalifikací včetně požadované ústní zkoušky.

(tzv.) Převedené letadlo: Letadlo, jehož osvědčení typové způsobilosti bylo převedeno do působnosti EASA (většina typů běžných letadel).

Přístrojová doba: Doba letu podle přístrojů nebo pozemní přístrojová doba.

Složitý letoun *(complex aeroplane)*: Letoun s MCTOM nad 5 700 kg nebo certifikovaný pro maximální počet sedadel pro cestující větší než 19 nebo vícepilotní nebo vybavený jedním nebo více proudovými motory nebo vybavený více než jedním turbovrtulovým motorem.

Soukromý pilot: Pilot, který je držitelem průkazu způsobilosti zakazujícího pilotování letadel při letech za úplatu s výjimkou činností prováděných v rámci výcviku nebo zkoušek, jak je stanoveno v Part-FCL.

Třída letounu: Kategorizace jednopilotních letounů nevyžadujících typovou kvalifikaci.

Turistický motorový kluzák: Zvláštní třída motorových kluzáků, která je vybavena pevně zastavěným motorem a vrtulí, které nelze zatahovat, není-li po procesu certifikace v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012 stanoveno jinak. Musí být schopen vzletu a stoupání pomocí vlastního motorového pohonu v souladu se svou letovou příručkou.

Typ letadla: Kategorizace letadel, u nichž se vyžaduje typová kvalifikace v souladu s údaji o provozní způsobilosti letadla podle Part-21, a která zahrnují všechna letadla stejné základní konstrukce včetně všech modifikací s výjimkou těch, které mají za následek změny v ovládacích nebo letových charakteristikách. (Seznam všech typových kvalifikací pro tzv. převedená letadla, tedy nikoliv tzv. annexovaná letadla, je uveden a pravidelně aktualizován na webových stránkách EASA), viz https://www.easa.europa.eu/document-library/product-certification/typeratings-and-licence-endorsement-lists

Úsek trati: Let zahrnující fázi vzletu, odletu a letu na trati ne kratšího než 15 minut, příletu, přiblížení a přistání.

Velitel letadla: Pilot určený k velení a pověřený provedením bezpečného letu. (Pro jeden celý let může být jmenován pouze jeden jediný velitel letadla.)

Velitel letadla pod dozorem: Druhý pilot vykonávající pod dozorem velitele letadla povinnosti a činnosti velitele letadla.

Velitel letadla – žák: Pilot-žák vykonávající činnost velitele letadla za letu s instruktorem, který pouze pozoruje pilota-žáka a nesmí ani ovlivňovat ani řídit let letadla.

Vícepilotní letoun: Letoun certifikovaný pro provoz s minimální posádkou nejméně dvou pilotů.

Vícepilotní provoz letounů: Provoz vyžadující u vícepilotních nebo jednopilotních letounů součinnost vícečlenné posádky složené alespoň ze dvou pilotů.

Výcvik týkající se prevence ztráty kontroly nad řízením a obnovování kontroly nad řízením letounu (UPRT)“ se rozumí výcvik složený z:
— výcviku týkajícího se prevence ztráty kontroly nad řízením letounu: kombinace teoretických znalostí a letového výcviku s cílem poskytnout letové posádce požadované schopnosti pro prevenci ztráty kontroly nad řízením letounu a
— výcviku týkajícího se obnovování kontroly nad řízením letounu: kombinace teoretických znalostí a letového výcviku s cílem poskytnout letové posádce požadované schopnosti pro obnovování kontroly nad řízením letounu.

Vysokovýkonný letoun: Letoun, u kterého je v tabulce typových kvalifikací EASA, viz https://www.easa.europa.eu/document-library/product-certification/typeratings-and-licence-endorsement-lists uvedena zkratka HPA.

Zkouška dovedností: Prokázání dovedností pro vydání průkazu způsobilosti nebo kvalifikace včetně požadované ústní zkoušky.

Poznámka 1.7: *Další definice, viz nařízení (EU) č. 1178/2011 v platném znění (Aircrew Regulation), Článek 2 a Příloha I, Part-FCL.010, a viz též nařízení (EP&R) č. 2018/1139 v platném znění (tzv. Základní nařízení), článek 3.*

1.5 Legislativa: Tento postup vydal ÚCL pro uplatnění následujících legislativních požadavků:

(1) Nařízení (Evropského parlamentu a Rady) č. *2018/1139* v platném znění (tzv. Základní nařízení *(Basic Regulation)* – obsahuje obecné požadavky)

(2) Nařízení (EU) č. 1178/2011 v platném znění (tzv. Nařízení pro způsobilost letových posádek *Aircrew Regulation*) včetně jeho příloh, zejména Přílohy I *(Part-FCL)*, Přílohy II (Výměna národních průkazů vydaných v ČR za průkazy pilota Part-FCL), Přílohy IV *(Part-MED)*, Přílohy VI *(Part-ARA),* Přílohy VII *(Part-ORA) a Přílohy VIII (Part-DTO).*

(3) Přijatelných způsobů shody a návodů (AMC & GM) k Part-FCL, Part-DTO, Part-MED, Part-ARA, Part-ORA a Part-DTO.

1.6 Působnost: Tento postup stanovuje pravidla pro:

(1) Vydání nových průkazů pilota letounů

(3) Změny vydaných průkazů pilota letounů

(4) Zrušení, pozastavení a omezení průkazů pilota letounů.

Poznámka 1.8: *Tento postup neobsahuje požadavky na prodlužování anebo obnovu platnosti kvalifikací zapsaných v průkazu pilota letounů a příslušné postupy. Ty jsou obsaženy v postupu CAA-ZLP-165.*

Poznámka 1.9: *Úplné znění Základního nařízení lze nalézt v českém jazyce na* https://www.easa.europa.eu/regulations - *Basic regulation.*

Poznámka 1.10: *Úplné znění nařízení pro způsobilost letových posádek (tzv. Aircrew Regulation) lze nalézt v českém jazyce na https://www.easa.europa.eu/regulations - Aircrew - Consolidated version of Regulation (EU) No 1178/2011.*

Poznámka 1.11: *Úplné znění AMC & GM k nařízení pro způsobilost letových posádek lze nalézt pouze v anglickém jazyce na https://www.easa.europa.eu/regulations - Aircrew - Acceptable Means of Compliance and Guidance Material – EASA - Rozhodnutí výkonného ředitele EASA – AMC k Part-FCL, Part-MED, Part-ORA a Part-ARA.*

Poznámka 1.11.1*: EASA publikuje tzv. EASY ACCESS RULES for Part-FCL, které zahrnuje Přílohu I k Nařízení (EK) č. 1178/2011 spolu s AMC & GM k Part-FCL v jednom dokumentu. Tento dokument je dostupný pouze v angličtině a lze jej nalézt https://www.easa.europa.eu/regulations - Consolidated version - Easy Access Rules for Part-FCL.*

Poznámka 1.12: *Ruší se platnost následujících postupů ÚCL:*

(1) CAA-ZLP-029: Vydávání průkazů způsobilosti pilota žadatelům bez trvalého pobytu v České republice

(2) CAA-ZLP-058: Vydání průkazu způsobilosti JAA pilota letounů na základě českého národního průkazu

1.7 Vedení záznamů: Pro sledování plnění požadavků na způsobilost mají mimořádný význam záznamy o době letu v zápisníku letů pilota. Dobu letu zaznamenává pilot do zápisníku letů jako:

1.7.1 PIC (velitel letadla):
- je-li jediným pilotem na palubě za letu; nebo
- je-li provozovatelem letadla jmenován pro celý let velitelem letadla, i když je na palubě další kvalifikovaný pilot; nebo
- poskytuje-li výcvik za letu jako instruktor; nebo
- provádí-li přezkoušení odborné způsobilosti, zkoušku dovednosti nebo hodnocení odborné způsobilosti za letu jako examinátor.

1.7.2 Druhý pilot:
- je-li provozovatelem letadla jmenován pro celý let druhým pilotem vícepilotního letounu nebo letounu provozovaného v souladu s provozní příručkou ve vícepilotním provozu.

1.7.3 Dvojí řízení:
- absolvuje-li výcvik s instruktorem; nebo
- absolvuje-li zkoušku dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti s examinátorem.

1.7.4 SPIC (velitel letadla – žák):

- žadatel si smí zaznamenat ve funkci PIC dobu letu ve funkci SPIC za předpokladu, že doba letu ve funkci SPIC je spolupodepsána instruktorem

1.7.5 PICUS (velitel letadla pod dozorem):

- dobu letu ve funkci PIC si může zaznamenat druhý pilot vykonávající funkci PICUS v letadle, ve kterém je v souladu s typovým osvědčením letadla nebo v souladu s provozními požadavky požadován více než jeden pilot, za předpokladu, že doba ve funkci PICUS je spolupodepsána PIC

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

1.8 Započtení doby letu:

- Žadateli o průkaz způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení se do celkové doby letu požadované pro vydání průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení započítává celá doba všech samostatných letů, doba výcviku ve dvojím řízení nebo doba letu ve funkci velitele letadla.
- Absolvent integrovaného kurzu ATP(A) má nárok na započtení až 50 hodin přístrojové doby SPIC do doby ve funkci PIC požadované pro vydání průkazu způsobilosti ATPL(A), CPL(A) a kvalifikace pro vícemotorový typ nebo třídu.
- Absolvent integrovaného kurzu CPL/IR(A) má nárok na započtení až 50 hodin přístrojové doby SPIC do doby ve funkci PIC požadované pro vydání průkazu způsobilosti obchodního pilota a kvalifikace pro vícemotorový typ nebo třídu.

Poznámka 1.13: *Jsou-li na palubě za letu 2 kvalifikovaní piloti a nejedná-li se o výcvik s instruktorem, přezkoušení odborné způsobilosti, zkoušku dovednosti nebo hodnocení odborné způsobilosti s examinátorem, ani o provoz vícepilotního letounu nebo letounu provozovaného v souladu s provozní příručkou ve vícepilotním provozu, zaznamenává si dobu letu pouze jeden z nich (ten, kterého provozovatel letadla jmenoval velitelem letadla).*

Poznámka 1.14: *Pokud instruktor poskytuje výcvik nebo examinátor provádí přezkoušení odborné způsobilosti, zkoušku dovednosti nebo hodnocení odborné způsobilosti, zaznamenává si dobu letu PIC a současně jako poskytovaný výcvik.*

Poznámka 1.15: *Plnění požadavků na lety s instruktorem nebo pod jeho dozorem se prokazuje zápisníkem letů, kde je pro daný let uvedeno jméno instruktora s jeho podpisem.*

Poznámka 1.16: *Přezkoušení odborné způsobilosti, zkouška dovednosti nebo hodnocení odborné způsobilosti s examinátorem se prokazuje zvláštním zápisem v zápisníku letů, kde je uveden jeho druh, výsledek (USPĚL – ČÁSTEČNĚ USPĚL (v čem neuspěl) - NEUSPĚL) a dále datum ve tvaru DD.MM.RRRR a jméno, číslo osvědčení a podpis examinátora, případně jeho razítko, a je-li to výslovně požadováno, i examinátorem vyplněným a potvrzeným formulářem Žádosti a zprávy.*

Poznámka 1.17: *Je-li prováděn let pod dozorem instruktora (instruktor není za letu na palubě), pilot si zaznamenává dobu letu PIC a instruktor poskytující dozor si nezaznamenává dobu letu ani poskytovaný výcvik jako dobu letu.*

Poznámka 1.18: *Piloti působící v obchodní letecké dopravě mohou vést svůj zápisník letů pouze v elektronické formě s tím, že elektronické záznamy mohou kdykoliv vytisknout a nechat si potvrdit od provozovatele.*

Poznámka 1.19: *Práva vyplývající z průkazu pilota letounů a v nich uvedených kvalifikací lze využívat pouze tehdy, jsou-li splněny příslušné požadavky na:*

- *zdravotní způsobilost včetně snížení zdravotní způsobilosti;*
- *dobu platnosti příslušné kvalifikace nebo osvědčení;*
- *nedávnou praxi (jsou-li na palubě za letu platící cestující nebo další osoby včetně uchazečů podstupujících výcvik nebo zkoušku dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti).*

Poznámka 1.20: Nedávná praxe: *Pilot nesmí provozovat letadlo v obchodní letecké dopravě ani letadlo přepravující cestující (včetně pilotů nebo žáků podstupujících výcvik nebo zkoušku dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti) jako PIC ani jako druhý pilot, pokud za posledních 90 dnů neuskutečnil nejméně 3 vzlety, přiblížení a přistání v letadle stejného typu nebo třídy nebo na FFS představujícím stejný typ nebo třídu letadla. Tyto 3 vzlety a přistání musí být provedeny buď v jednopilotním nebo ve vícepilotním provozu podle práv, jichž je pilot držitelem, a jako PIC v noci, pokud za posledních 90 dnů neuskutečnil nejméně 1 vzlet, přiblížení a přistání v noci jako PIC stejného typu nebo třídy nebo na FFS představujícím stejný typ nebo třídu letadla, nebo pokud není držitelem kvalifikace IR.*

1.9 Využití annexovaných letadel pro výcvik:

Pro výcvik mohou být využívána letadla historická, letadla konkrétně určená nebo upravená pro výzkumné, experimentální nebo vědecké účely, letadla dodávané jako sestavy, u nichž alespoň 51 % kroků v rámci výroby a montáže vykonává amatér nebo nezisková organizace amatérů pro jejich vlastní účely a bez obchodního cíle a letadla, která byla ve službách vojenských sil, pokud jsou splněny všechny tyto podmínky:

- ÚCL během procesu hodnocení potvrdil úroveň bezpečnosti srovnatelnou s úrovní stanovenou všemi základními požadavky uvedenými v příloze II nařízení (EU) 2018/1139

- ÚCL schválil využívání těchto letadel v rámci výcviku v ATO nebo DTO.

1.10 Zkouška dovednosti, hodnocení odborné způsobilosti:

Před zkouškou dovednosti musí žadatel úspěšně vykonat zkoušku z teoretických znalostí s výjimkou žadatelů navštěvujících kurz integrovaného výcviku.

Žadatelé navštěvující kurz integrovaného výcviku musí mít před zkouškou dovednosti ukončenou výuku teoretických znalostí.

Žadatel musí požádat o vydání průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení nejpozději do šesti měsíců poté, co úspěšně absolvoval zkoušku dovednosti nebo prošel hodnocením odborné způsobilosti.

1.11 Používání elektronických zápisníků letů:

Podrobnosti nalétaných letů v obchodní letecké dopravě smějí být zaznamenány v elektronickém formátu, který je spravován provozovatelem.

Pro jiné typy letů mohou být podrobnosti nalétaných letů zaznamenány v elektronickém formátu zápisníku, který splňuje požadavky AMC1 FCL.050. Při žádosti o získání, prodloužení nebo obnovu průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení musí být každá stránka vytištěna a podepsána držitelem, obsahovat průběžné a celkové součty pro každý sloupec, lety ve dvojím řízení a lety SPIC musí být podepsány instruktorem a lety PICUS musí být spolupodepsány PIC. Vytištěný zápisník letů musí buď obsahovat úvodní stránku se jménem držitele, nebo musí být jméno držitele uvedeno na každém listu zápisníku. Součástí vytištěného zápisníku letů je zvláštní list, na kterém jsou uvedeny rozdílové a seznamovací výcviky spolu s podpisem instruktora, který je poskytoval.

Po předchozím schválení může být uznána i jiná forma elektronického zápisníku, pokud žadatel prokáže, že jeho elektronický zápisník letů obsahuje požadované e-podpisy (ověřené podpisy, které nahrazují vlastnoruční podpisy) a formát souboru je čitelný pomocí běžně využívaného softwaru.

1.12 Práva pro PBN:

Od 25. srpna 2020 musí být práva PBN součástí každé přístrojové kvalifikace. Piloti, kteří po tomto datu nemají součástí přístrojové kvalifikace práva PBN, ztrácejí práva k letu s letadlem podle IFR. Kvalifikace zůstává po dobu platnosti zapsaná v průkazu způsobilosti, avšak prodloužit kvalifikaci bez práv PBN není možné.

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

2. PRŮKAZY PILOTA LETOUNŮ

2.1: Druhy průkazů pilota letounů		
druh	**označení**	**doba platnosti**
Národní	„**vydáno v souladu se standardy ICAO**“ *nikoliv „vydáno v souladu s JAR-FCL“* *nikoliv „vydáno v souladu s Part-FCL“*	- do **8.4.2014**
JAR-FCL	„**vydáno v souladu s JAR-FCL a standardy ICAO**“ *nikoliv „vydáno v souladu s Part-FCL“*	- do **8.4.2018**, nebo - do konce platnosti uvedené na průkazu (podle toho, co nastane dříve)
Poznámka 2.1: *Průkazy JAR-FCL se do 8.4.2018 považovali za průkazy Part-FCL.*		
Part-FCL	„**vydáno v souladu s Part-FCL“** a „**tento průkaz splňuje standardy ICAO s výjimkou práv spojených s LAPL, EIR a BIR**“	**neomezená**

2.2: Průkazy pilota letounů Part-FCL			
název		**práva**	**poznámky**
LAPL(A)	Průkaz pilota lehkých letadel (letoun)	Působit bez úplaty a v neobchodním provozu jako velitel letadla na SEP land, SEP sea nebo TMG s MCTOM do 2 000 kg. Smí přepravovat nejvíce 3 neplatící cestující, takže počet osob na palubě nepřesáhne 4.	Smí přepravovat cestující až poté, co po vydání LAPL(A) nalétal alespoň 10° PIC na letounech nebo TMG. Tento požadavek neplatí, pokud byl dříve držitel vyššího PZ pro letouny. Nesmí provádět letový výcvik, letecké práce ani obchodní leteckou dopravu.
PPL(A)	Průkaz soukromého pilota (letoun)	Působit bez úplaty a v neobchodním provozu jako velitel letadla nebo druhý pilot na letounech nebo TMG.	Má-li práva instruktora nebo examinátora, může obdržet úplatu za poskytování letového výcviku a za provádění zkoušek dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti související s PPL(A) nebo LAPL(A) a s kvalifikacemi do nich zapisovanými, je-li k tomu kvalifikován anebo pověřen. Nesmí provádět letecké práce ani obchodní leteckou dopravu.
CPL(A)	Průkaz obchodního pilota (letoun)	Vykonávat všechna práva držitele LAPL(A) a PPL(A) a působit jako PIC nebo druhý pilot na všech letounech a TMG mimo obchodní leteckou dopravu a působit jako PIC na všech jednopilotních letounech a TMG v obchodní letecké dopravě a působit jako druhý pilot na všech letounech v obchodní letecké dopravě.	- - -
MPL	Vícepilotní průkaz pilota	Působit jako druhý pilot letounu, který musí být provozován s druhým pilotem.	Držitel může získat dodatečná práva držitele PPL(A) nebo CPL(A). Zapisují se do poznámky v průkazu ve znění: Zahrnuje práva PPL(A) / PPL(A) privileges included nebo Zahrnuje práva CPL(A) / CPL(A) privileges included
ATPL(A)	Průkaz dopravního pilota	Vykonávat všechna práva držitele LAPL(A), PPL(A), CPL(A) a působit jako PIC na všech letounech v obchodní letecké dopravě.	- - -
Poznámka 2.2: *Průkaz a osvědčení zdravotní způsobilosti LAPL a kvalifikace EIR a BIR nesplňují standard ICAO, ale jsou vydány dle evropské legislativy. Proto práva z nich vyplývající mohou být přímo uplatněna ve všech státech ES, ale pro jejich uplatnění mimo státy ES je nutný souhlas příslušného úřadu.*			

3. ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOST

3.1: Práva vydávat osvědčení zdravotní způsobilosti dle požadavků Part-MED	
osvědčení zdravotní způsobilosti	**subjekt**
první vydání 1. třídy	AeMC (letecko-lékařské centrum
další vydání 1. třídy	AeMC (letecko-lékařské centrum) AME-R (letecký lékař s rozšířenými právy)
vydání 2. třídy a LAPL včetně prvního vydání	AeMC (letecko-lékařské centrum) AME-R (letecký lékař s rozšířenými právy) AME-Z (letecký lékař se základními právy)

Poznámka 3.1: *Seznamy AeMC a AME v ČR – viz www.caa.cz – PERSONÁL – pověření letečtí lékaři.*

Poznámka 3.2: *Letečtí lékaři s pověřením AME-SLZ mají právo posuzovat zdravotní způsobilost pouze pilotů sportovních létajících zařízení (SLZ), nikoliv vydávat osvědčení zdravotní způsobilosti pilotům letounů.*

Poznámka 3.3: *Je-li vydáno osvědčení zdravotní způsobilosti v zahraničí a má-li být nebo je-li státem vydání průkazu pilota ČR (ÚCL), musí být v osvědčení zdravotní způsobilosti v poli I „Úřad vydávající průkaz způsobilosti pilota“ zaznamenáno „ÚCL“ nebo „CAA CZ“ nebo „Česká republika“, apod., nikoliv označení zahraničního leteckého úřadu nebo jiného státu než ČR.*

3.2: Požadavky na zdravotní způsobilost	
průkaz / kvalifikace	**osvědčení zdravotní způsobilosti**
LAPL(A)	1. nebo 2. třída nebo LAPL
PPL(A)	1. nebo 2. třída
CPL(A), MPL, ATPL(A)	1. třída
IR, EIR, BIR	1. třída nebo 2. třída s audiometrickým vyšetřením v rozsahu a četnosti pro 1. třídu
IR, EIR a BIR s omezením „jen pro den / day only“	2. třída s audiometrickým vyšetřením v rozsahu a četnosti pro 1. třídu může obsahovat omezení VCL
NIGHT	1. nebo 2. třída bez omezení VCL

Poznámka 3.4: *Získá-li držitel průkazu pilota vyžadujícího 1. třídu zdravotní způsobilosti pouze osvědčení zdravotní způsobilosti 2. třídy, ponechá se mu jeho původní průkaz pilota a do pole XIII „Poznámky / Remarks“ se zapíše: “**Práva jen PPL / privileges PPL only**“, případně “**Práva jen LAPL / privileges LAPL only**“, získal-li pouze osvědčení zdravotní způsobilosti LAPL. Pokud držitel průkazu získá zpět osvědčení zdravotní způsobilosti té třídy, která se požaduje pro daný druh průkazu, výše uvedená poznámka se mu z průkazu odstraní.*

Poznámka 3.5: *Osvědčením zdravotní způsobilosti 1. nebo 2. třídy vydaným podle leteckého předpisu JAR-FCL skončila platnost 8.4.2017.*

Poznámka 3.6: *Osvědčení zdravotní způsobilosti 2. třídy vydaná podle leteckého předpisu L1 nelze využít pro vydání průkazu pilota letounů ani pro výkon práv průkazu pilota letounů.*

3.3: Doba platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti				
Osvědčení zdravotní způsobilosti	věk držitele (narozeniny) doba platnosti (roky)			
	do 40	do 50	do 60	60+
1. třída	1			½
1. třída – jen 1 pilot v CAT s PAX	1	1 / 2		
2. třída	5	2	1	
LAPL	5	2		
Audio do 2. třídy	5	2		

3.4: Doba platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti
Poznámka 3.7: *Pro výpočet doby platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti je rozhodující věk žadatele v den ukončení jeho lékařského vyšetření.* ***Poznámka 3.8:*** *Počátkem doby platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti je následující den po dni konce platnosti předchozího osvědčení, bylo-li lékařské vyšetření provedeno v období 45 dnů před koncem platnosti předchozího osvědčení. Počátkem doby platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti je den ukončení lékařského vyšetření, jedná-li se o prvotní vydání osvědčení nebo o obnovu jeho platnosti, nebo bylo-li lékařské vyšetření provedeno v období před 45 dny před koncem platnosti předchozího osvědčení.* ***Poznámka 3.9:*** *Doba platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti je mírně zkrácena, překročí-li během doby jeho platnosti držitel věkovou hranici, po které je doba platnosti osvědčení kratší než před ní. Přesná pravidla pro výpočet takto zkrácené doby platnosti jsou uvedena v postupech pro AME a AeMC.*

3.5: Snížení zdravotní způsobilosti
Držitel osvědčení zdravotní způsobilosti nesmí vykonávat práva vyplývající z jeho průkazu pilota, i když má platné osvědčení zdravotní způsobilosti: (1) je-li si vědom jakéhokoliv snížení zdravotní způsobilosti, které by mohlo vyvolat jeho neschopnost tato práva bezpečně vykonávat, nebo (2) pokud užívá jakékoliv nepředepsané nebo předepsané léky, které by mohly narušit jeho bezpečný výkon práv vyplývajících z jeho průkazu pilota a souvisejících kvalifikací, nebo (3) pokud podstupuje jakoukoliv léčbu, chirurgický zákrok nebo jiné ošetření, které by mohly mít vliv na bezpečnost letu.

3.6: Povinnost informovat
Držitel osvědčení zdravotní způsobilosti musí bez zbytečného odkladu požádat o radu AME / AeMC, který mu ho vydal, pokud: (1) prodělal chirurgickou operaci nebo invazivní zákrok, nebo (2) začal pravidelné užívat jakékoliv léky, nebo (3) utrpěl vážné poranění způsobující neschopnost vykonávat práci člena letové posádky, nebo (4) trpí vážnou nemocí způsobující neschopnost vykonávat práci člena letové posádky, nebo (5) byl hospitalizován nebo přijat k ambulantnímu ošetření nebo otěhotněl, nebo (6) musí začít používat korekční čočky.

3.7: Po obdržení informace
AME / AeMC, který vydal předmětné osvědčení zdravotní způsobilosti a obdržel informaci požadovanou dle odstavce výše, rozhodne, zda a po splnění kterých požadavků, případně, kdy je držitel osvědčení způsobilý znovu vykonávat práva svého průkazu pilota, a písemně mu to sdělí.

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

3.8: Pozastavení platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti
Držitel osvědčení zdravotní způsobilosti, trpí-li jakoukoliv nemocí způsobující neschopnost vykonávat práci člena letové posádky po dobu 21 dní a déle, musí o tom informovat svého AME / AeMC, a do jeho dalšího rozhodnutí má pozastavenu platnost osvědčení zdravotní způsobilosti. ***Poznámka 3.10:*** *Má-li držitel osvědčení zdravotní způsobilosti pozastavenu jeho platnost, příslušný AME mu ponechá jeho původní osvědčení zdravotní způsobilosti a písemně ho informuje, že mu byla pozastavena platnost osvědčení zdravotní způsobilosti, z jakého důvodu, a kdy bude platnost jeho osvědčení zdravotní způsobilosti obnovena, a případně, za jakých podmínek a jaké kroky pro to musí učinit.*
3.9: Zákaz výkonu služby
Člen posádky nesmí vykonávat službu v letadle: (1) pokud je pod vlivem psychoaktivních látek nebo alkoholu nebo je nezpůsobilý z důvodu zranění, únavy, medikace, nemoci nebo z jiných podobných příčin, nebo (2) pokud neuběhla přiměřená doba od hloubkového potápění nebo darování krve, nebo (3) pokud existuje jakákoliv pochybnost, zda může vykonávat přidělené povinnosti, nebo (4) jestliže ví nebo má podezření, že trpí únavou, nebo se natolik necítí dobře, že by mohl být ohrožen let. ***Poznámka 3.11:*** *Za přiměřenou dobu od darování krve nebo po hloubkovém potápění do zahájení služby člena posádky se obvykle považuje 24 hodin.* ***Poznámka 3.12:*** *Člen posádky nesmí požít alkohol méně než 8 hodin před zahájením služby a během služby. Během služby nesmí mít v krvi prokazatelné množství alkoholu.*

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

4. ZÁPISY KVALIFIKACÍ DO PRŮKAZU

4.1: Třídní kvalifikace		
Zápis do průkazu	**Kvalifikace**	**Práva**
SEP land	jednomotorový pístový - pozemní *single engine piston - land*	PIC na příslušné třídě letounu, absolvoval-li zkoušku dovednosti na této třídě a rozdílový nebo seznamovací výcvik na každý další typ v rámci dané třídní kvalifikace.
TMG	turistický motorový kluzák *touring motor glider*	
SEP sea	jednomotorový pístový - vodní *single engine piston - sea*	
MEP land	vícemotorový pístový - pozemní *multi engine piston - land*	
MEP sea	vícemotorový pístový - vodní *multi engine piston - sea*	
výrobce + SET	výrobce + jednomotorový turbovrtulový *manufacturer + single engine turboprop*	
Poznámka 4.1: *U třídní kvalifikace* ***Výrobce + SET*** *se výrobce zapisuje do průkazu pilota ve tvaru, jak je uveden v tabulce typových kvalifikací EASA, viz* https://www.easa.europa.eu/document-library/product-certification/typeratings-and-licence-endorsement-lists ***Poznámka 4.2:*** *Pro annexované letouny, pro které se vyžaduje pouze třídní kvalifikace, lze využívat třídní kvalifikace pro převedené letouny uvedené výše.*		

4.2: Typové kvalifikace		
Zápis do průkazu	**Kvalifikace**	**Práva**
typové kvalifikace pro převedené letouny	Zapisují se tak, jak jsou uvedeny v tabulce typových kvalifikací EASA (EASA Type Rating & Licence Endorsement List Flight Crew), viz: https://www.easa.europa.eu/document-library/product-certification/typeratings-and-licence-endorsement-lists	PIC nebo druhý pilot na příslušném typu letounu
typové kvalifikace pro annexované letouny	Anexované letouny, pro které nelze využít třídní kvalifikaci a je nutná zvláštní typová kvalifikace: **Aero L-29** **Aero L-39** **Antonov An-2** **Mikojan MIG-15**	

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

4.3: Přístrojové kvalifikace		
Zápis do průkazu	**Kvalifikace**	**Práva**
IR/SPA/SE	Zapisuje se, není-li zapsána žádná kvalifikace **IR,** nebo má-li kvalifikace **IR** kratší dobu platnosti než **např. třídní kvalifikace**	Držitel kvalifikace má práva k letu s letadlem podle IFR, včetně provozu podle PBN, zahrnuje-li kvalifikace práva PBN, s minimální relativní výškou rozhodnutí 60 m (200 stop).
IR/SPA/ME	Zapisuje se, není-li zapsána kvalifikace **MEP land /IR**, nebo má-li kvalifikace MEP land kratší dobu platnosti než **IR/SPA/ME**.	
Třída/IR	Zapisuje se k typové / třídní kvalifikaci, ke které byla získána, případně se kterou byla prodloužena / obnovena její platnost, např. **MEP land/IR** nebo **Let L410/IR**.	Lety IFR na dané třídě letounu
Typ/IR		Lety IFR na daném typu letounu
Typ/IR/LVO	**LVO** se zapisuje jako další kvalifikace k typové a přístrojové kvalifikaci pro letouny ve vícepilotním provozu, např. **A320/IR/LVO**.	Vzlety a přesná přístrojová přiblížení LVO na daném typu, byl-li v ATO proveden výcvik LVO (viz Dodatek 9 k Part-FCL, oddíl 6)
EIR - SE	Zapisuje se do zvláštního řádku, není-li zapsána jakákoliv kvalifikace **IR**	Lety IFR v traťové fázi na jednomotorových letounech
EIR - ME		Lety IFR v traťové fázi vícemotorových letounech
BIR – SE	Výcvik pro získání základní přístrojové kvalifikace může být zahájen od 8. 9. 2021.	Provádět lety podle IFR za daných podmínek na jednopilotních letounech, pro které má třídní kvalifikaci, s výjimkou HPA a letounů, u kterých je v OSD požadována plná IR kvalifikace
BIR - ME		

Poznámka 4.3: *Všechny kvalifikace **IR** kromě **EIR a BIR** opravňují provádět přístrojová a přesná přístrojová přiblížení CAT I do MDH 200 ft. Kvalifikace LVO opravňuje provádět i vzlety LVO a přesná přístrojová přiblížení LVO CAT II a III podle toho, jak je má provozovatel letadla schválena.*
Poznámka 4.4: *Všechny kvalifikace **IR, EIR, BIR** mohou být v průkazu způsobilosti omezeny „**jen den / day only**“ a to v případě, že jejich držitel má osvědčení zdravotní způsobilosti 2. třídy s omezením **VCL** nebo není držitelem kvalifikace **NIGHT**.*

Poznámka 4.5: *Držitel každé kvalifikace **IR** může působit jako PIC na SEP land / SET land za letu IFR, i když na SEP land / SET land neabsolvoval přezkoušení odborné způsobilosti IFR, pokud má platnou kvalifikaci SEP land / SET land a **IR** a za posledních 12 měsíců absolvoval alespoň 3 odlety a přiblížení IFR zahrnující RNP APCH na letounu SE v jednopilotním provozu.*

Poznámka 4.6: *Bližší podrobnosti o vzájemných zápočtech kvalifikací **IR** pro různé typy a třídy letounů, viz Dodatek 8 k Part-FCL a kapitola 4 postupu CAA-ZLP-165*

Poznámka 4.7: *Od 8. 9. 2021 nebude možné zahajovat nové výcviky EIR. Od 8. 9. 2021 lze pokračovat ve výcvikovém kurzu EIR zahájeném před tímto datem jako ve výcviku BIR. Držitel EIR bude moci vykonávat práva kvalifikace EIR do 8. září 2022. Držitel EIR bude moci do 8. září 2022 získat plné zápočty za některé fáze výcviku BIR. Více viz článek 4c Nařízení 1178/2011.*

Poznámka 4.8*: Žadatelé, kteří absolvovali zkoušku dovednosti IR/SPA/ME na letounu, pro nějž se vyžaduje třídní kvalifikace, získávají automaticky na letounech, pro něž se vyžadují třídní kvalifikace a jichž jsou držiteli, práva IR/SPA/SE.*

Poznámka 4.9*: Práva BIR pro ME letouny platí i pro třídní kvalifikace SE, kterých je pilot držitelem.*

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

<table>
<tr><th colspan="3">4.4: Dodatečné kvalifikace</th></tr>
<tr><th>Zápis do průkazu</th><th>Kvalifikace</th><th>Poznámky</th></tr>
<tr><td>AEROBATICS</td><td>Akrobacie</td><td>Akrobatické lety v kategorii letadla, ve které byl absolvován výcvik, pouze s platnou třídní nebo typovou kvalifikací na příslušné třídě / typu</td></tr>
<tr><td>TOWING-S</td><td>Vleky kluzáků</td><td rowspan="3">Vleky kluzáků / transparentů v kategorii letadla, ve které byl absolvován výcvik, pouze s platnou příslušnou třídní nebo typovou kvalifikací, splňuje-li držitel požadavek na rozlétanost
(tj. za posledních 24 měsíců min 5 vleků)</td></tr>
<tr><td>TOWING-BAN</td><td>Vleky transparentů</td></tr>
<tr><td>TOWING-S/BAN</td><td>Vleky kluzáků a transparentů</td></tr>
<tr><td>NIGHT</td><td>Lety VFR v noci</td><td>Lety VFR v noci bez přístrojové kvalifikace</td></tr>
<tr><td colspan="3">Poznámka 4.7: Kvalifikace NIGHT se nezapisuje do CPL, ATPL a MPL, protože ty ji zahrnují.</td></tr>
<tr><td>MOUNTAIN-W</td><td>Lety v horách - kola</td><td rowspan="3">Vzlety / přistání s kolovým / lyžovým podvozkem v horském terénu, pro který se tato kvalifikace vyžaduje.</td></tr>
<tr><td>MOUNTAIN-S</td><td>Lety v horách - lyže</td></tr>
<tr><td>MOUNTAIN-W/S</td><td>Lety v horách-kola/lyže</td></tr>
<tr><td colspan="3">Poznámka 4.8: V ČR není žádná plocha, na které se pro vzlety / přistání vyžaduje kvalifikace MOUNTAIN-W nebo MOUNTAIN-S.</td></tr>
<tr><td>TEST FLIGHTS CAT 1</td><td rowspan="2">Zkušební lety na letounech dle CS-25 nebo CS-23 nebo certifikovaných dle rovnocenných stavebních předpisů kromě letounů s MCTOM do 2 000 kg</td><td>Zkušební lety PIC kategorie 1 i 2 dle Part-21 a lety související s činností DO/PO, kdy nejsou splněny požadavky na typovou / třídní kvalifikaci.</td></tr>
<tr><td>TEST FLIGHTS CAT 2</td><td>Zkušební lety kategorie 1dle Part-21 jako druhý pilot a zkušební lety PIC dle CS-23 kromě letounů kategorie komuter nebo s $V_{MAX\ MAX}$ větší než M 0,6 nebo s maximálním dostupem přes 25 000 ft, a zkušební lety všech kategorií dle Part-21 jako druhý pilot a lety související s činností DO/PO, kdy nejsou splněny požadavky na typovou / třídní kvalifikaci.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Poznámka 4.9: Kvalifikace TEST FLIGHTS CAT 1 zahrnuje i kvalifikaci TEST FLIGHTS CAT 2.

Poznámka 4.10: Kvalifikace TEST FLIGHTS CAT 1 ani TEST FLIGHTS CAT 2 se do průkazu pilota letounů nezapisuje pro jakékoliv zkušební lety letadlových celků ani letounů s MCTOM do 2 000 kg, ani pro zkušební lety jakýchkoliv letounů po provedené údržbě.</td></tr>
</table>

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

4.5: Osvědčení instruktora			
Zápis do průkazu			**Práva**
FI(A) Letový instruktor (Zahrnuje i STI(A))			Výcvik pro získání nových kvalifikací a průkazů dle práv, jichž je držitelem
FI(A) - práva	**FCL.905.FI(a)(b) PPL SP**		PPL(A) a LAPL(A) a třídní / typové kvalifikace pro SPA a TMG kromě SPA složitý HPA letoun, jsou-li splněny příslušné požadavky
	FCL.905.FI(a)(b) LAPL SP		Výcvik pouze pro získání průkazu LAPL(A), nesplňuje-li požadavky na teoretické znalosti pro získání průkazu CPL
	FCL.905.FI(c) SP MPO		Třídní a typové kvalifikace pro SP kromě SPA složitý HPA letoun při vícepilotních letech
	FCL.905.FI(e) CPL		Průkaz CPL(A)
	FCL.905.FI(f) NIGHT		VFR lety v noci
	FCL.905.FI(g) TOWING		Vleky kluzáků / transparentů, jsou-li splněny příslušné požadavky
	FCL.905.FI(g) AEROBATICS		Akrobacie, jsou-li splněny příslušné požadavky
	FCL.905.FI(h) IR		Přístrojové a základní přístrojové kvalifikace je-li držitelem kvalifikace IR, jsou-li splněny příslušné požadavky
	FCL.905.FI(h) BIR		Základní přístrojové kvalifikace je-li držitelem kvalifikace BIR, jsou-li splněny příslušné požadavky
	FCL.905.FI(i) ME SP		MEP land nebo typové kvalifikace pro SPA(ME) kromě SPA složitý HPA letoun, jsou-li splněny příslušné požadavky
	FCL.905.FI(j) FI+		Instruktorská osvědčení FI, IRI, CRI, STI, MI, jsou-li splněny příslušné požadavky
	FCL.905.FI(k)(1) MPL core		MPL hlavní fáze
	FCL.905.FI(k)(2) MPL basic		MPL základní fáze
	Limit FCL.910.FI		Práva omezena na výcvik pod dozorem FI(A) bez omezení pouze pro PPL(A), LAPL(A) a třídní / typové kvalifikace pro SPA(SE) kromě SPA složitý HPA letoun a pro NIGHT, TOWING a AEROBATICS. Bez práv na povolení prvního samostatného letu ve dne a v noci a prvního samostatného navigačního letu.
TRI(typ)		Instruktor typového výcviku – letouny (zahrnuje i SFI(typ) a MCCI(A))	Typové kvalifikace MPA, SPA složitý HPA letoun a TRI, SFI, kurz MPL v základní fázi pokud je nebo byl držitelem osvědčení FI(A) nebo IRI(A) a absolvoval výcvikový kurz instruktora MPL v ATO včetně hodnocení odborné způsobilosti instruktora, středně pokročilé a pokročilé fázi pokud absolvoval výcvikový kurz instruktora MPL v ATO včetně hodnocení odborné způsobilosti instruktora kurz MCC, prodloužení platnosti a obnova IR , vydání TRI pokud má praxi 50° jako TRI nebo SFI, absolvoval části výcvikového kurzu TRI ke spokojenosti HT ATO - jsou-li splněny příslušné požadavky,

Poznámka 4.11: *Poznámka „jsou-li splněny příslušné požadavky“ v tabulce výše znamená, že držitel instruktorské kvalifikace musí pro výkon příslušných instruktorských práv být držitelem kvalifikace, pro jejíž získání má poskytovat výcvik, mít nalétáno min 15° na třídě nebo typu letounu, na kterém má poskytovat výcvik, nebo absolvovat hodnocení odborné způsobilosti pro příslušnou kategorii instruktora na daném typu nebo třídě letounu.*

Poznámka 4.12: *Má-li držitel průkazu pilota osvědčení **TRI** pro více typů letounů, pak se každý z těchto typů uvede v kolonce průkazu způsobilosti Instruktoři – Osvědčení a práva*

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

<table>
<tr><th colspan="2">Instruktor</th><th>Práva</th></tr>
<tr><td>CRI(SE)</td><td>Instruktor třídního výcviku – jednomotorové letouny</td><td rowspan="2">Výcvik pro získání třídních / typových kvalifikací (jen v provozu SPA), rozšíření práv LAPL(A) na jinou třídu nebo verzi letounu, TOWING, AEROBATICS, (kromě složitých HPA letounů), na třídě nebo typu, na kterém bylo provedeno hodnocení odborné způsobilosti. Práva CRI mohou být rozšířena na jiné třídy nebo typy, pokud během posledních 12-ti měsíců absolvoval dobu letu 15 hodin ve funkci PIC v letounech příslušné třídy nebo typu a 1cvičný let provedený z pravého sedadla pod dozorem jiného kvalifikovaného instruktora. Držiteli práv pro CRI pro daný typ letadla se práva pro vícepilotní provoz rozšíří za předpokladu, že: jsou nebo byli držiteli osvědčení TRI pro MPA letouny nebo nalétali 500°v letounech při vícepilotním provozu a absolvovali kurz MCCI.</td></tr>
<tr><td>CRI(ME)</td><td>Instruktor třídního výcviku – vícemotorové letouny</td></tr>
<tr><td colspan="3">Poznámka 4.14: Je-li v průkazu zapsána kvalifikace FI(A) FCL.905.FI (b) SE SP kvalifikace CRI(SE) se nezapisuje.

Poznámka 4.15: Je-li v průkazu zapsána kvalifikace FI(A) FCL.905.FI (i) ME SP, kvalifikace CRI(ME) se nezapisuje.</td></tr>
<tr><td>IRI(SE)</td><td>Instruktor přístrojového výcviku
- jednomotorové letouny</td><td rowspan="4">Výcvik pro získání přístrojových kvalifikací, jsou-li splněny příslušné požadavky, viz Poznámka 4.11.</td></tr>
<tr><td>IRI(SE) FS only</td><td>Instruktor přístrojového výcviku
- jednomotorové letouny s omezením výcviku na FSTD</td></tr>
<tr><td>IRI(ME)</td><td>Instruktor přístrojového výcviku
- vícemotorové letouny</td></tr>
<tr><td>IRI(ME) FS only</td><td>Instruktor přístrojového výcviku
- vícemotorové letouny s omezením výcviku na FSTD</td></tr>
<tr><td colspan="3">Poznámka 4.16: Je-li v průkazu zapsána kvalifikace FI(A) FCL.905.FI (h) IR, kvalifikace IRI(SE) ani IRI(ME) se nezapisuje.</td></tr>
<tr><td>MI(A)</td><td>Instruktor pro let v horském terénu
- letouny</td><td>Výcvik pro vzlety a přistání na plochách, kde se tato kvalifikace vyžaduje.</td></tr>
<tr><td>FTI(A)</td><td>Instruktor pro zkušební lety
- letouny</td><td>Výcvik pro kvalifikaci TEST FLIGHTS CAT 1 nebo 2, je-li FTI(A) jejím držitelem.</td></tr>
<tr><td>SFI(typ)</td><td>Instruktor syntetického létání. Buď samostatný dokument žadateli bez zdravotní způsobilosti, nebo osvědčení do průkazu pilota.</td><td>Výcvik na FSTD pro prodloužení a obnovu IR, pokud jsou nebo byli držiteli IR v letounech, vydání IR pokud jsou nebo byli držiteli IR v letounech a absolvovali výcvik IRI. Vydání, prodloužení platnosti a obnovu SPA složité HPA letouny v SP provozu, pro rozšíření o MP provoz musí být držiteli TRI pro MPA nebo nalétat 500° ve MP letech a absolvovat výcvikový kurz MCCI. Vydávání, prodloužení platnosti a obnovu MPA letouny, kurz MCC, MPL základní fázi, pokud absolvoval výcvikový kurz instruktora MPL v ATO včetně hodnocení odborné způsobilosti instruktora, jsou nebo byli držiteli osvědčení FI(A) nebo IRI(A) a MPL středně pokročilou a pokročilou fázi pokud absolvoval výcvikový kurz instruktora MPL v ATO včetně hodnocení odborné způsobilosti instruktora</td></tr>
<tr><td colspan="3">Poznámka 4.17: Je-li vydáno osvědčení SFI(typ) pro více typů letounů, pak se osvědčení pro všechny typy zapisují najednou do jednoho dokumentu.

Poznámka 4.18: Kvalifikace TRI(typ) v sobě zahrnuje i práva SFI(typ).</td></tr>
</table>

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

Instruktor		Práva
MCCI(A)	Instruktor součinnosti vícečlenné posádky - letouny Buď samostatný dokument žadateli bez zdravotní způsobilosti, nebo osvědčení do průkazu pilota.	Výcvik na FSTD v kurzu MCC a základní fáze MPL za předpokladu, že absolvoval výcvikový kurz instruktora MPL v ATO včetně hodnocení odborné způsobilosti instruktora a je držitelem FI(A) nebo IRI(A).
STI(A)	Instruktor syntetického výcviku - letouny Samostatný dokument žadateli bez zdravotní způsobilosti.	Výcvik na FSTD pro vydání průkazu způsobilosti, vydání, prodloužení platnosti a obnovu **IR** a **BIR** a pro SPA třídní a typové kvalifikace kromě složitý HPA letoun. MPL syntetický výcvik během výcviku hlavních letových dovedností pokud absolvoval výcvikový kurz instruktora MPL v ATO včetně hodnocení odborné způsobilosti instruktora
Poznámka 4.19: *Osvědčení instruktora se žadateli, který je držitelem průkazu pilota, jako samostatný dokument se již nevydává. Dosud vydaná Osvědčení instruktora zůstávají v platnosti do doby, než bude držiteli vydán nový průkaz pilota s instruktorskými kvalifikacemi zapsanými podle pravidel uvedených v tomto postupu.* ***Poznámka 4.20:*** *Jako samostatný dokument se vydává osvědčení SFI, STI, MCCI a TRE, pokud jejich držitel není držitelem českého průkazu pilota.*		
Instruktor FCL.745.A (Advanced UPRT)	Instruktor pokročilého kurzu UPRT – letouny, po úspěšném absolvování výcvikového kurzu ATO vydává osvědčení a práva zapisuje HT do zápisníku letů (nezapisuje se do PZ)	Poskytuje výcvik v kurzu dle FCL.745.A a ve fázi 5. integrovaného výcviku ATPL(A), pokud během posledního roku absolvoval udržovací výcvik v ATO, během kterého se posuzovala způsobilost požadovaná pro výcvik ke spokojenosti HT
Instruktor FCL.745.A+	Výcvik instruktora FCL.745.A, pokud má 25°praxe s poskytováním tohoto výcviku, absolvoval posouzení způsobilosti, práva zapisuje examinátor FIE do zápisníku letů	Poskytuje výcvik instruktora dle FCL.745.A, pokud během posledního roku absolvoval udržovací výcvik v ATO, během kterého se posuzovala způsobilost požadovaná pro výcvik ke spokojenosti HT

4.6: Osvědčení examinátora		
Zápis do průkazu	**Poznámky**	
FE(A)	Letový examinátor - letouny	PPL(A) a třídní / typové kvalifikace SPA kromě složitých HPA, CPL(A), LAPL(A), MOUNTAIN, EIR
TRE(typ)	Examinátor typové kvalifikace - letouny	Typové kvalifikace, IR a EIR kromě prvního vydání, ATPL(A), MPL, TRI a SFI
CRE(A)	Examinátor třídní kvalifikace - letouny	Třídní / typové kvalifikace SPA kromě složitých HPA, IR a EIR kromě prvního vydání
IRE(A)	Examinátor přístrojové kvalifikace - letouny	IR, BIR a EIR
SFE(typ)	Examinátor syntetického výcviku – letouny Samostatný dokument žadateli bez zdravotní způsobilosti	Typové kvalifikace MPA, IR kromě prvního vydání, ATPL(A), MPL, SFI
FIE(A)	Examinátor instruktorů - letouny	FI(A), CRI(A), IRI(A), TRI(A) pro SPA
Poznámka 4.21: *Osvědčení examinátora se zapisuje do průkazu pilota v takovém tvaru, jak je zapsáno v jeho osvědčení, a to do jednoho řádku, např.* ***FE/CRE/IRE/FIE(A)****, s výjimkou osvědčení* ***TRE(typ)*** *a* ***CRE(typ)****, která se zapisují pro každý typ letounu do zvláštního řádku.* ***Poznámka 4.22:*** *Zapisuje-li se do průkazu pilota osvědčení examinátora, pak se vždy do sloupce „Poznámka a omezení" uvede poznámka „****viz osvědčení examinátora / see the Examiner Certificate"****.*		

<table>
<tr><th colspan="3">4.7: Jazyková práva</th></tr>
<tr><th>Zápis do průkazu</th><th>Pole průkazu</th><th>Požadavek</th></tr>
<tr><td>Čeština / Czech</td><td>XII Radiotelefonní práva</td><td rowspan="2">Teoretická zkouška nebo zkouška dovednosti pro vydání průkazu pilota letounů v češtině a průkaz radiotelefonisty vydaný Českým telekomunikačním úřadem</td></tr>
<tr><td>ICAO Czech level 6 valid permanently</td><td>XIII Poznámky</td></tr>
<tr><td>Angličtina jen VFR / English VFR only</td><td>XII Radiotelefonní práva</td><td rowspan="2">Zkouška z angličtiny ICAO v organizaci pověřené prováděním těchto zkoušek</td></tr>
<tr><td>ICAO English level X valid till DD.MM.RRRR</td><td>XIII Poznámky</td></tr>
<tr><td>Angličtina / English</td><td>XII Radiotelefonní práva</td><td rowspan="2">Zkouška z angličtiny IFR a z angličtiny ICAO v organizaci pověřené prováděním těchto zkoušek</td></tr>
<tr><td>ICAO English level X valid till DD.MM.RRRR</td><td>XIII Poznámky</td></tr>
<tr><td>Jazyk / Language
(např. Němčina / German)</td><td>XII Radiotelefonní práva</td><td rowspan="2">Doklad o zkoušce z příslušného jazyka, který je ÚCL uznán za platný pro získání uvedeného práva</td></tr>
<tr><td>ICAO Language level X valid till DD.MM.RRRR</td><td>XIII Poznámky</td></tr>
<tr><td colspan="3">Poznámka 4.23: Prokázal-li žadatel jazykovou způsobilost z dalšího jazyka (např. průkaz radiotelefonisty vydaný v jiném státě) a na doloženém dokladu není výslovně uvedena úroveň jeho jazykových znalostí dle standardu ICAO, přizná se mu úroveň 4 znalostí z tohoto jazyka a radiotelefonní práva z tohoto jazyka, doba platnosti bude 4 roky od data vydání příslušného dokladu.

Poznámka 4.24: Je-li žadatel rodilým mluvčím z dalšího jazyka, lze mu dle uvážení zapsat do průkazu pilota jazykovou kvalifikaci na úrovni 6 z tohoto jazyka, pokud používal tento jazyk při výcviku pilota.</td></tr>
</table>

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

5. ZÍSKÁVÁNÍ NOVÝCH PRŮKAZŮ A KVALIFIKACÍ

5.1: Nové průkazy a kvalifikace			
Průkaz / kvalifikace	Kde	Jak	Poznámka
LAPL / SEP land / TMG PPL / SEP land / TMG TMG SEP land SEP sea AEROBATICS TOWING-S/BAN NIGHT	ATO nebo DTO	Výcvik dle osnov zaslaných s prohlášením DTO, Schválení programu výcviku DTO nebo schválený výcvik dle OM a TM (ATO)	Registrovaná zařízení jsou od 8. 4. 2019 zrušena.
Poznámka 5.1: *Kvalifikace* ***SEP / MEP sea****,* ***MOUNTAIN-W/S*** *a* ***MI(A)*** *nelze získat ani uplatňovat v ČR. Tyto kvalifikace se zapíší do českého průkazu pilota letounů, pokud je žadatel získal v zahraničí v souladu s požadavky Aircrew Regulation.*			
CPL, MPL, ATPL Výrobce + SET Třídní vícemotorové kvalifikace Typové kvalifikace (převedené *letouny)* IR/SPA/ME (vč. CB-IR) IR/SPA/SE (vč. CB-IR) EIR-SE/ME BIR-SE/ME FI(A) TRI(typ) SFI(typ) CRI(SE/ME) IRI(SE/ME) FTI(A) MCC(A) STI(A) MI(A) TEST FLIGHTS CAT 1/2	ATO	Schválený výcvik dle OM a TM ATO / CB-IR a BIR mohou být částečně prováděny mimo ATO	ATO má ve schválených OM a TM popsány vstupní požadavky do výcviku, výcvikový program včetně možných úlev a případnou zkoušku dovednosti / hodnocení odborné způsobilosti
Typové kvalifikace *(annexované letouny)*	organizace	Schválený výcvik dle OM a TM organizace	Platí předpis L 1

Průkaz / kvalifikace		Požadavky
LAPL SEP land / TMG	Uchazeč musí mít platné osvědčení zdravotní způsobilosti před prvním letem sólo. ÚCL doporučuje, aby ho měl nejpozději po seznamovacím letu.	Teoretická výuka 100°, teoretická zkouška LAPL(A) - stejná jako pro PPL(A), letový výcvik 30°, z toho 15° DŘ, 6° samostatné lety, z toho 3° samostatné navigační lety, z toho samostatný navigační let 80 NM s 1 přistáním s úplným zastavením mimo letiště odletu
PPL SEP land / TMG		Teoretická výuka 100°, teoretická zkouška PPL(A), letový výcvik 45°, z toho může být 5° na FSTD, z toho musí být 25° DŘ a 10° samostatné lety, z toho 5° samostatné navigační lety, z toho samostatný navigační let 150 NM se 2 přistáními s úplným zastavením mimo letiště odletu
Poznámka 5.2 Sólo navigační let pro LAPL(A): *Jako úplné přistání se rozumí přistání se zastavením, uvolněním dráhy a opětovným pojížděním ke vzletu a vzlet na další traťový úsek. Každý traťový úsek s přistáním na jiném letišti, než je letiště odletu, musí být v zápisníku letů rozepsán v samostatném řádku. Celý let musí být proveden během jediného dne. Použitá letiště a doby letu musí odpovídat celkové vzdálenosti 80 NM. Byl-li použit otočný bod mimo přímou spojnici použitých letišť, musí být v zápisníku letů uveden. Dokladem o provedení tohoto letu včetně plných přistání je kromě ZL rovněž buď předložení vyplněného navigačního záznamu, nebo 5-ti minutová přestávka na letištích přistání mezi zastavením letadla na konci letu a následném pohybu letadla s cílem vzletět.*		

Poznámka 5.3 Zápočty pro LAPL(A): *Je-li předchozí praxe PIC na jiné kategorii letadla, může být započtena po předvstupní letové zkoušce s FI a dle jeho návrhu. Při max. zápočtu je min výcvik 15°, z toho 6° samostatné lety, z toho 3° samostatné navigační lety, z toho samostatný navigační let 80 NM s 1 přistáním s úplným zastavením mimo letiště odletu. Zápočet nesmí přesáhnout celkovou dobu ve funkci velitele letadla.*

Poznámka 5.4 Sólo navigační let pro PPL(A): *Jako úplné přistání se rozumí přistání se zastavením, uvolněním dráhy a opětovným pojížděním ke vzletu a vzlet na další traťový úsek. Každý traťový úsek s přistáním na jiném letišti, než je letiště odletu, musí být v zápisníku letů rozepsán v samostatném řádku. Celý let musí být proveden během jediného dne. Použitá letiště a doby letu musí odpovídat celkové vzdálenosti 150 NM. Byl-li použit otočný bod mimo přímou spojnici použitých letišť, musí být v zápisníku letů uveden. Dokladem o provedení tohoto letu včetně plných přistání je kromě ZL rovněž buď předložení vyplněného navigačního záznamu, nebo 5-ti minutová přestávka na letištích přistání mezi zastavením letadla na konci letu a následném pohybu letadla s cílem vzletět.*

Poznámka 5.5 Zápočty pro PPL(A): *Držitelům průkazu pilota (H), (S) nebo SLZ lze započítat 10% z jejich doby letu PIC, maximálně však 10°. I po zápočtu musí výcvikový kurz zahrnovat min 15° DŘ na (A) nebo TMG a min 10° samostatné lety, z toho 5° samostatné navigační lety, z toho 1 samostatný navigační let 150 NM se 2 přistáními s úplným zastavením mimo letiště odletu. Při zápočtu musí být doba letu PIC prokázána zápisníkem letů nebo deníkem letadla.*

CPL	Modulový kurz: teoretická výuka CPL 250°, teoretická zkouška CPL, letový výcvik 25° celkem, z toho 15° DŘ za viditelnosti a 10° v letu podle přístrojů, 5° v letounu VP+RU+osvědčeném pro přepravu min. 4 osob, zkouška dovednosti viz bod 5.10.
	Integrovaný CPL: teoretická výuka CPL 350°, teoretická zkouška CPL, letový výcvik celkem 150° z nichž max. 5° může být na FSTD, 80° DŘ, 70° PIC, z toho max. 55° SPIC, 20° navigačních letů PIC, z toho 1 dle bodu 5.6, požadavky na noc, 10° DŘ podle přístrojů a 5° v letounu VP+RU+osvědčeném pro přepravu min. 4 osob, zkouška dovednosti CPL viz bod 5.10. na SE nebo ME letounu
	Integrovaný CPL/IR: teoretická výuka CPL/IR 500°, teoretická zkouška CPL/IR, letový výcvik celkem 180° z nichž max. 40° může být na FSTD, 80° DŘ, 70° PIC, z toho max. 55° SPIC, z toho max. 20° přístrojové doby SPIC, 50° navigačních letů jako PIC, z toho 1 dle bodu 5.6, požadavky na noc, 100° podle přístrojů, z toho 20° SPIC a 50° DŘ a 5° v letounu VP+RU+osvědčeném pro přepravu min. 4 osob, zkouška dovednosti CPL viz bod 5.10, zkouška dovednosti IR na SE nebo ME letounu
	Integrovaný ATP: teoretická výuka ATPL 750°, teorie MCC 25°, teoretická zkouška ATPL, letový výcvik celkem 195° z nichž max. 55° může být na FSTD, 95° DŘ, z toho max. 55° na FSTD, 70° PIC, z toho max. 55° SPIC, z toho max. 20° přístrojové doby jako SPIC, 50° navigačních letů jako PIC, z toho 1 dle bodu 5.6, požadavky na noc, 115° podle přístrojů, z toho 20° SPIC, 50° DŘ a 15° MCC, 5° v letounu VP+RU+osvědčeném pro přepravu min. 4 osob, pokročilý kurz UPRT 5° teorie a 3°letového výcviku, teoretický a letový a teoretický výcvik pro získání kvalifikace SPA ME letounu, zkouška dovednosti viz CPL(A) bod 5.10 na SE nebo ME letounu, zkouška dovednosti IR(A) na ME letounu.

Poznámka 5.6 Navigační let pro CPL(A) jako PIC: *Jako úplné přistání se rozumí přistání se zastavením, uvolněním dráhy a opětovným pojížděním ke vzletu a vzlet na další traťový úsek. Každý traťový úsek s přistáním na jiném letišti, než je letiště odletu, musí být v zápisníku letů rozepsán v samostatném řádku. Celý let musí být proveden během jediného dne. Použitá letiště a doby letu musí odpovídat celkové vzdálenosti 300 NM. Byl-li použit otočný bod mimo přímou spojnici použitých letišť, musí být v zápisníku letů uveden. Dokladem o provedení tohoto letu včetně plných přistání je kromě ZL rovněž buď předložení vyplněného navigačního záznamu, nebo 5-ti minutová přestávka na letištích přistání mezi zastavením letadla na konci letu a následném pohybu letadla s cílem vzletět.*

Poznámka 5.7 Požadovaná praxe pro CPL(A) (modulový kurz): *Před zahájením výcviku být držitelem PPL(A) ICAO, nalétáno min 150° včetně 50° PIC v letounech, z nich 10° navigačních letů. Do 150° lze započítat držiteli PPL(H) 20°, držiteli CPL(H) 50°, 10° v kluzácích nebo TMG, držiteli PPL(As) 20°, držiteli CPL(As) 50°, 6°, z toho na MEP, bude-li použit u výcviku. Při žádosti o CPL(A) celkem min 200°, z toho 100° PIC, z nich 20° navigačních letů, z toho 1 dle bodu 5.1.5 výše, splnit požadavky pro kvalifikaci NIGHT, 15° výcvik DŘ za VFR a 10° výcvik DŘ podle přístrojů.*

Poznámka 5.8 Zápočty pro CPL(A) (modulový kurz): *Do celkových 200° doby letu lze započítat 30° PIC na (H) držiteli PPL(H) nebo 100° PIC na (H) držiteli CPL(H) nebo 30° PIC na TMG nebo kluzácích, a max. 5° na FNPT (kromě BITD) přístrojové doby odlétané v modulu základů letu podle přístrojů. Držiteli BIR, IR nebo osvědčení o dokončení kurzu pro modul základů letu pole přístrojů se započte 10° DŘ podle přístrojů, hodiny na BIDT se nezapočtou. Držiteli IR(H) se započte 5° DŘ podle přístrojů, přičemž 5° musí být na letounu.*

Poznámka 5.9 Zápočty pro CPL(A) (integrovaný kurz): *Držiteli PPL(A/H) se započte 50%hodin nalétaných před začátkem kurzu, max. 40 nebo 45 má-li kvalifikaci noc, max. 20 z nich lze započítat do doby letu v DŘ.*

Poznámka 5.10 Zkouška dovednosti CPL(A): *Musí být provedena na letounu vhodném pro výcvik s osvědčením pro přepravu min 4 osob vybaveném stavitelnou vrtulí a zasunovacím podvozkem.*

MPL	Teoretická výuka ATPL 750°, teorie pro získání MP typové kvalifikace, teoretická zkouška ATPL, teoretická zkouška pro MP typovou kvalifikaci, 240 hodin celkem, výcvik v letu za viditelnosti, podle přístrojů a v noci, pokročilý kurz UPRT 5° teorie a 3°letového výcviku, jednopilotní a vícepilotní výcvik jako PF a PNF, MCC, typová kvalifikace MP včetně vzletů a přistání na letounu jako PF, výcvik do dosažení definovaných devíti celků kvalifikovanosti, zkouška dovednosti na MP typu.	
ATPL	Platná teoretická zkouška ATPL(A), splnění příslušných požadavků na praxi, zkouška dovednosti na MPA jako PIC	

Poznámka 5.11 Požadovaná praxe pro (před zkouškou dovednosti) ATPL(A): *MPL nebo CPL(A)/IR(ME) + kurz MCC, celkem 1500° jako pilot na (A), z toho min 500° provozu MPA, 500° PICUS nebo 250° PIC nebo 70° PIC + 180° PICUS, 200° navigačních letů, z toho 100° PIC nebo PICUS, 75° přístrojové doby z nich max. 30° pozemních, 100° v noci PIC nebo jako druhý pilot.*

Poznámka 5.12 Zápočty pro ATPL(A): *Z celkem 1500° lze započítat 30° PIC na TMG nebo kluzáku a z vrtulníku 50% z celé požadované praxe.*

Poznámka 5.13 Zkouška dovednosti ATPL(A): *Uchazeč musí prokázat schopnost provádět příslušné postupy a manévry jako PIC na MPA za IFR na FFS nebo letounu typu, pro který je kvalifikován. Ve formuláři Žádosti a zprávy o zkoušce musí examinátor uvést, že zkoušku dovednosti uchazeč provedl jako PIC.*

Výrobce + SET, typové kvalifikace	Schválený výcvik v ATO musí obsahovat povinné prvky výcviku pro příslušný typ vymezené v údajích o provozní způsobilosti letadla (OSD) stanovených v souladu s částí 21 a dodržovat jakékoliv další uvedené doporučení vydané v souladu s touto částí.	
MEP land	70° PIC na letounech při žádosti o MEP land	Teoretická výuka 7° a teoretická zkouška, 6° výcviku, z toho 2°30´ DŘ za normálních podmínek a 3°30´ DŘ asymetrický let
IR(A)	PPL(A) a 50° navigačního letu ve funkci PIC v letounech, v TMG, ve vrtulnících nebo na vzducholodích, z nichž alespoň 10° musí být v letounech	Teoretická výuka IR 150°, teoretická zkouška IR, 1. modul: modul základů letu podle přístrojů 10° přístrojové doby z toho max. 5 na FSTD, 2. modul (může být zahájen až po ukončení 1. modulu): IR(A) o letu podle přístrojů 40° přístrojové doby pro SE, z toho může být na FSTD až 30° (dle úrovně FSTD) nebo 45° na ME, z toho může být na FSTD až 35° (dle úrovně FSTD). Držitel IR(SE) na IR(ME) 5° z toho až 3° na FSTD. Žadatelé, kteří absolvovali ZD pro IR/SPA/ME třídní se automaticky stávají držiteli i IR/SPA/SE pro třídní nebo typové kvalifikace, jichž jsou držiteli.

Poznámka 5.14 Požadovaná praxe pro IR(A): *Držitel min. PPL(A) a pokud bude využívat práva v noci splňovat požadavky na noc nebo držitel ATPL(H). 50° navigačního letu jako PIC v letounech, v TMG, ve vrtulnících nebo na vzducholodích, z nichž alespoň deset hodin musí být nalétáno v letounech. Úspěšně absolvovaná zkouška z IFR angličtiny v pověřené organizaci. Žadatel o IR na vícemotorových letounech musí před zahájením výcviku absolvovat vícemotorový výcvik.*

***Poznámka 5.15: Zápočty pro IR(A)**: Držiteli CPL(A), BIR a držiteli osvědčení o dokončení kurzu pro modul základů letu podle přístrojů lze započítat 10 hodin do celkového objemu výcviku.*

***Poznámka 5.16 Zkouška dovednosti IR(A)**: Uchazeč musí při zkoušce dovednosti prokázat schopnost provádět příslušné postupy a manévry se stupněm kvalifikovanosti odpovídající uděleným právům. K získání práv pro PBN musí být jedno přiblížení RNP APCH.*

CB-IR	PPL(A) a 50° navigačního letu ve funkci PIC v letounech, v TMG, ve vrtulnících nebo na vzducholodích, z nichž alespoň 10° musí být v letounech	Teoretická výuka CB-IR/EIR 80°, teoretická zkouška CB-IR/EIR, 40° přístrojové doby pro SE, z toho může být na FSTD až 25° (dle úrovně FSTD), 45° přístrojové doby pro ME, z toho může být na FSTD až 30° (dle úrovně FSTD). Držitel IR(SE) CB na IR(ME) CB 5° z toho až 3° na FSTD.

***Poznámka 5.17 Požadovaná praxe pro CB - IR(A):** viz poznámka 5.14 pro IR(A).*

***Poznámka 5.18 Zápočty pro CB-IR(A)-SE:** Pokud dříve absolvoval výcvik s IRI(A) nebo FI(A)-(g) nebo dobu letu podle IFR jako PIC v letounech na základě kvalifikace, která ho k tomu opravňovala (např. EIR nebo IR zapsaný v průkazu ICAO), může ATO tyto hodiny započítat v rozsahu až 30°. Pokud absolvoval dobu letu podle přístrojů jinak (např. držitel IR kvalifikace vydané třetí zemí s malou nebo žádnou zkušeností jako PIC), může ATO tyto hodiny započítat až v rozsahu 15°. Výcvik v letounu v ATO musí být min. 10° a celková doba DŘ ve výcviku CB-IR musí být min. 25°.*

***Poznámka 5.19 Zápočty pro CB-IR(A)-ME:** Pokud dříve absolvoval výcvik s IRI(A) nebo FI(A)-(g) nebo dobu letu podle IFR jako PIC v letounech na základě kvalifikace, která ho k tomu opravňovala (např. EIR nebo IR zapsaný v průkazu ICAO), může ATO tyto hodiny započítat v rozsahu až 35°. Pokud absolvoval dobu letu podle přístrojů jinak (např. držitel IR kvalifikace vydané třetí zemí s malou nebo žádnou zkušeností jako PIC), může ATO tyto hodiny započítat až v rozsahu 15°. Výcvik v ME letounu v ATO musí být min. 10° a celková doba DŘ ve výcviku CB-IR musí být min. 25° z toho 15° v ME letounu.*

EIR	PPL(A) a doba navigačního letu alespoň 20° ve funkci PIC v letounech	Teoretická výuka CB-IR/EIR 80°, teoretická zkouška CB-IR/EIR, 15° přístrojové doby EIR-SE, 16° přístrojové doby EIR-ME z toho min. 4° v ME letounech, Z EIR-SE na EIR-ME 2° přístrojové doby v ME letounu
BIR SE/ME	PPL(A)	Teoretická výuka, teoretická zkouška, moduly letového výcviku, výcvik v letounu, ve které bude provedena ZD nebo kombinace FSTD a letounu, který bude použit při ZD
NIGHT	PPL nebo LAPL a základní výcvik pro lety podle přístrojů před zahájením výcviku	Během 6-ti měsíců teoretická výuka, 5° na letounech nebo TMG v noci, z toho 3° DŘ včetně 1° navigačního letu DŘ 27 NM a 5 sólo vzletů a přistání s úplným zastavením

***Poznámka 5.20 Započet NIGHT**: Držitelům kvalifikace noc na TMG podle části SFCL nebo žadatelům, kteří splnili požadavky pro vydání kvalifikace v noci na TMG podle části SFCL, se tato kvalifikace plně započte do požadavků na praxi i výcvik pro TMG a letouny.*

AEROBATICS	30° PIC na letounu / TMG po vydání PPL(A) / LAPL(A) při žádosti o zápis kvalifikace	Teoretická výuka, 5° akrobatického výcviku buď na letounu nebo na TMG s motorovým pohonem

***Poznámka 5.21 Rozšíření kvalifikace AEROBATICS z letounů na TMG nebo naopak:** Požadují se minimálně 3 lety DŘ s FI na letounu / TMG s motorovým pohonem obsahující kompletní osnovu akrobatického výcviku. Tento výcvik zaznamenává do zápisníku letů HT, ve tvaru: „**Rozšíření kvalifikace AEROBATICS z letounů na TMG**“ nebo „**Rozšíření kvalifikace AEROBATICS z TMG na letouny**“.*

***Poznámka 5.22 Zápočet AEROBATICS:** Držitelé TMG a kvalifikace AEROBATICS zapsané v průkazu LAPL(S) nebo SPL vydaném dle Part-FCL nebo držitelé pokročilých práv pro akrobacii zapsaných v průkazu SPL vydaném dle Part-SFCL splňují požadavky na vydání kvalifikace AEROBATICS pro TMG a pro rozšíření práv na letouny absolvují výcvik dle poznámky 5.21.*

TOWING-S	Po vydání PPL(A) / LAPL(A) 30° PIC / 60 vzletů / přistání PIC na letounu / TMG při žádosti o zápis kvalifikace	Teoretická výuka / postupy / provoz při vlekání kluzáků, 10 výcvikových letů při vlekání kluzáku, z toho min. 5 DŘ, 5 seznamovacích letů při vzletu kluzáku aerovlekem, není-li uchazeč držitelem SPL / LAPL(S).
TOWING-BAN	Po vydání PPL(A) / LAPL(A) 100° PIC / 200 vzletů / přistání PIC na (A) / TMG. Z toho 30° na (A) pro práva (A) a 30° na TMG pro práva (TMG) při žádosti o zápis kvalifikace	Teoretická výuka / postupy / provoz při vlekání transparentů, 10 výcvikových letů při vlekání transparentů, z toho min. 5 DŘ.

Poznámka 5.23 Rozšíření kvalifikace TOWING-S nebo TOWING-BAN z (A) na TMG nebo naopak: *Požadují se minimálně 3 lety DŘ s FI obsahující kompletní osnovu výcviku pro požadovanou kategorii letadla. Tento výcvik zaznamenává do zápisníku letů vedoucí výcviku ve tvaru: „**Rozšíření kvalifikace TOWING-S z letounů na TMG**“ nebo „**Rozšíření kvalifikace TOWING-S z TMG na letouny**“, apod.*

Poznámka 5.24 Omezená práva TOWING-BAN*: Práva TOWING-BAN jsou omezena na způsob vlečení používaný při výcviku. Rozšíření min. 3 lety DŘ obsahující kompletní osnovu výcviku pro vlečení transparentů. Tento výcvik zaznamenává do zápisníku letů vedoucí výcviku ve tvaru např.: „TOWING-BAN vzlet s transparentem“ nebo „TOWING-BAN zachycení transparentu z branky“, apod.*

Poznámka 5.25 Započet práv TOWING-S/BAN: *Držitelé TOWING S a nebo BAN vydané podle části SFCL nebo žadatelé, kteří splnili požadavky na vydání TOWING S a nebo BAN podle části SFCL se kvalifikace plně započte do požadavků na praxi a výcvik pro TMG.*

5.2 Rozšíření z LAPL, SPL na PPL, z TMG na SEP land

5.2.1: Z LAPL(A)/SEP land na PPL(A)/SEP land: 15° na letounech po vydání LAPL(A), z toho min 10° výcvik PPL včetně min 4° sólo pod dozorem FI včetně 2° navigačních letů, z toho 1 navigační let 150 NM se 2 přistáními s úplným zastavením mimo letiště odletu.

5.2.2: Z SPL/TMG na PPL(A)/SEP land: Min 24° na TMG po získání SPL/TMG a min 15° výcvik PPL(A) včetně min 10° sólo pod dozorem FI, z toho 5° samostatné navigační lety, z toho 1 navigační let 150 NM se 2 přistáními s úplným zastavením mimo letiště odletu.

5.2.3: Z SPL/TMG na LAPL(A)/SEP: Min 21° na TMG po získání SPL/TMG a min 3° výcvik LAPL(A) včetně min 10 vzletů a přistání DŘ a 10 samostatných vzletů a přistání ,zkouška dovednosti LAPL(A)/SEP. Během zkoušky dovednosti prokázat teoretické znalosti v provozních postupech, provedení a plánování letu, obecných znalostech o letadle v nové třídě.

5.2.4: Z LAPL(A)/TMG na LAPL(A)/SEP land nebo z PPL(A)/TMG na PPL(A)/SEP land: Min 3° DŘ včetně min 10 vzletů a přistání DŘ a 10 samostatných vzletů a přistání na SEP land a zkouška dovednosti SEP land. Během zkoušky dovednosti prokázat teoretické znalosti v provozních postupech, provedení a plánování letu, obecných znalostech o letadle v nové třídě.

5.3: Typové / třídní kvalifikace

5.3.1 Žadatel o vydání typové nebo třídní kvalifikace pro SPA ME: Musí mít min 70° PIC na (A). Teoretický kurz 7 hodin výcviku v provozu ve vícemotorovém letounu a 2:30 letový výcvik ve dvojím řízení za normálních podmínek provozu a 3:30 výcvik ve dvojím řízení s nácvikem postupů při poruše motoru a technik asymetrického letu.

5.3.2 Pro SPA vodní letouny výuka teoretických znalostí a 8 hodin letového výcviku ve dvojím řízení pro žadatele, kteří jsou držiteli třídní nebo typové kvalifikace pro pozemní verzi příslušného letounu nebo 10 hodin pokud nejsou držiteli této kvalifikace. V případě složitých ne HPA letounů, SPA složitých HPA letounů a MPA letounů zahrnuje výcvikový kurz UPRT zaměřený na specifika příslušné třídy nebo typu.

5.3.3 Žadatel o typovou nebo třídní kvalifikaci pro SPA nesložitý HPA: Musí mít před zahájením výcviku min 200° jako pilot, z toho 70° PIC na (A), teoretický kurz HPA v ATO nebo teoretickou zkoušku ATPL(A) Part-FCL nebo průkaz ICAO se zápočtem teoretických znalostí ATPL(A), a má-li být letoun provozován ve vícepilotním provozu, absolvovat kurz MCC nebo zápočet za kurz MCC a pokročilý kurz UPRT Forma provozu se zapíše do průkazu způsobilosti.

5.3.4 Žadatel o typovou nebo třídní kvalifikaci pro SPA složitý HPA: Musí mít před zahájením výcviku min 200° jako pilot, z toho 70° PIC na (A), teoretický kurz HPA v ATO nebo teoretickou zkoušku ATPL(A) Part-FCL nebo průkaz ICAO se zápočtem teoretických znalostí ATPL(A), současný nebo bývalý držitel IR(A)/SE nebo IR(A)/ME a absolvovat pokročilý kurz UPRT. Má-li být letoun provozován ve vícepilotním provozu, kurz MCC nebo zápočet za kurz MCC. Forma provozu se zapíše do průkazu způsobilosti.

5.3.5 Žadatel o první kurz pro typovou kvalifikaci pro MPA: Musí být účastníkem kurzu MPL nebo mít min 70° PIC na (A), být současným nebo bývalým držitelem IR(A)/ME, mít platnou teoretickou zkoušku ATPL(A) (tzv. ATPL(A) frozen) dle Part-FCL, absolvovat kurz MCC nebo mít zápočet za kurz MCC a absolvovat kurz UPRT.

5.3.6 Žadatel o dodatečné kvalifikace pro MPA a SPA složité HPA letouny musí být držitelem IR(ME).

5.3.7 Započet za kurz MCC: Může být vydán na základě kurzu MCC na (H) a 100° na MPH, nebo 500° na MPH, nebo 500° ve vícepilotním provozu na (A) v obchodní letecké dopravě.

5.3.8: Kurz ZFTT pro získání typové kvalifikace s nulovou dobou letu: Může být schválen, má-li uchazeč nalétáno na proudovém HPA schváleném dle CS-25 nebo rovnocenného předpisu nebo na turbovrtulovém HPA s MCTOM min 10 tun nebo se schváleným počtem min 19 PAX min 1 500° nebo 250 traťových úseků, je-li použit FFS úrovně CG, C nebo prozatímní C, a 500° nebo 100 traťových úseků, je-li použit FFS úrovně DG nebo D. Přechází-li pilot z turbovrtulového na proudový letoun nebo naopak, musí absolvovat ještě dodatečný výcvik na FFS.

5.3.9: Není-li kurz typové kvalifikace schválen jako ZFTT: Musí být proveden tzv. „base training“, tj. 6 vzletů a přistání DŘ s TRI bez PAX na daném typu letounu, z toho min 1 s úplným zastavením. Má-li uchazeč nalétáno min 500° na MPA na letounech podobné velikosti a výkonnosti, postačují 4 vzlety a přistání. Tento výcvik je nutno provádět v ATO. ATO v tom případě nemusí být provozovatelem daného typu letounu, ale musí takový výcvik pokrýt svými příručkami a SMS.

Poznámka 5.26 Jednopilotní a vícepilotní provoz: *Pokud držitel typové kvalifikace pro jednopilotní letoun v SPA nebo MPA provozu žádá o dodatečné právo k jiné formě provozu na stejném typu letadla, splňuje požadavky na teoretické znalosti. Letový výcvik k jiné formě provozu absolvuje v ATO nebo u držitele AOC, kterého pro takový výcvik schválí ÚCL. Forma provozu se zapíše do průkazu způsobilosti, např. C525/IR/SP a C525/IR/MP.*

5.3.10 Časové lhůty: Zkouška dovednosti pro získání třídní nebo typové kvalifikace musí být provedena během 6 měsíců od zahájení příslušného kurzu výcviku a během 6 měsíců předcházejících žádosti o vydání takové kvalifikace.

5.3.11 Doklady: Pro zápis nové typové / třídní kvalifikace do průkazu pilota musí uchazeč dodat výcvikovou dokumentaci, osvědčení o úspěšném absolvování kurzu typové kvalifikace, formulář žádosti a zprávy a protokol ze zkoušky dovednosti (Application and Report Form – může být i zahraniční ze států ES), kopii osvědčení o schválení ATO (pro ATO schválená v ČR není třeba), kopii osvědčení o schválení FSTD, bylo-li použito (pro FSTD schválená v ČR není třeba), kopii průkazu způsobilosti, osvědčení zdravotní způsobilosti a osvědčení examinátora, který provedl zkoušku dovednosti (pro examinátory osvědčené v ČR není třeba), svůj průkaz pilota, své osvědčení zdravotní způsobilosti a svůj zápisník letů.

Poznámka 5.27 **Examiner Differences Document***: Požadavky všech států ES na examinátory provádějící zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti a hodnocení odborné způsobilosti pro držitele zahraničních průkazů pilota jsou uvedeny v Examiner Differences Document, který je zveřejněn na webových stránkách EASA.*

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

5.4: Rozdílový / seznamovací výcvik				
Druh		**Kde**	**Jak**	**Poznámka**
Rozdílový výcvik	Definované rozdíly v rámci SEP / MEP land **VP** (stavitelná vrtule) **RU** (zasunovací podvozek) **P** (přetlaková kabina) **TW** (ocasní ostruha) **T** (motor s turbokompresorem) **EFIS** (EFIS) **SLPC** (jednopákové ovládání motoru)	ATO / DTO / samostatně působící instruktor	Rozsah výcviku stanovuje odpovědný instruktor podle zkušeností uchazeče a s ohledem na rozdíly mezi letouny, které má rozdílový výcvik pokrýt. Rozdílový výcvik se provádí v požadovaném rozsahu na letounu nebo FSTD.	Do zápisníku letů ho odpovědný instruktor potvrzuje např.: **VP / RU / TW / EFIS**, apod.
	mezi verzemi v rámci typové kvalifikace	ATO nebo držitel AOC	Schválený výcvik dle OM a TM ATO nebo držitele AOC na FSTD nebo na letounu	pilot / držitel AOC má příslušné záznamy a výcvikovou dokumentaci
	mezi typy v rámci třídní kvalifikace TMG, SEP, SET, MEP	ATO, DTO (pouze letadla, na kterých může DTO poskytovat výcvik), držitel AOC nebo náležitě kvalifikovaný instruktor	Rozsah výcviku stanovuje odpovědný instruktor podle zkušeností uchazeče a s ohledem na rozdíly mezi letouny, které má rozdílový výcvik pokrýt. Výcvik je v požadovaném rozsahu na letounu.	Do zápisníku letů instruktor potvrzuje např.: **C-172**, **C-172/RU/VP, Z-126/TW,** apod.

5.4.1: Doba platnosti rozdílového výcviku: Mezi verzemi v rámci jedné třídní nebo typové kvalifikace je 2 roky. Pokud nebyla využívána práva rozdílového výcviku na příslušné verzi letounu 2 roky, musí pilot absolvovat další rozdílový výcvik nebo přezkoušení odborné způsobilosti, s výjimkou typů nebo verzí v rámci třídních kvalifikací pro jednomotorové pístové letouny a TMG, kde platnost není omezená.

5.4.2: Přechod z EFIS na klasické letouny: Absolvoval-li pilot celý výcvik pro získání PPL/LAPL na letounu s EFIS a/nebo SLPC, musí před lety PIC na letounech s klasickým přístrojovým vybavením a/nebo s klasickým ovládáním motoru absolvovat rozdílový výcvik z EFIS a/nebo ze SLPC na letouny s klasickým přístrojovým vybavením / ovládáním motoru, který se do zápisníku letů zapisuje ve tvaru **NON-EFIS** a/nebo **NON-SLPC**.

Druh		**Kde**	**Jak**	**Poznámka**
Seznamovací výcvik	mezi variantami v rámci verzí typové kvalifikace	ATO nebo držitel AOC	Může být pouze teoretický, nemusí být (ale může být) na FSTD nebo na letounu	Potvrzuje se do výcvikové dokumentace provozovatele obchodní letecké dopravy, případně do zápisníku letů
	mezi verzemi typů v rámci třídní kvalifikace TMG, SEP, SET, MEP	ATO, DTO (pouze letadla, na kterých může DTO poskytovat výcvik), držitel AOC nebo náležitě kvalifikovaný instruktor	Může být pouze teoretický, nemusí být (ale může být) na letounu	Potvrzuje se do zápisníku letů a instruktor jej potvrdí podpisem

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

5.5: Kvalifikace pro An-2

5.5.1: SEP land pro An-2: Třídní kvalifikace SEP land byla platná pro práva pilota letounu An-2 do 31.12.2017.

5.5.2: Typová kvalifikace An-2: Od 31.12.2017 se získá typová kvalifikace Antonov An-2 prokázáním zápisníkem letů zkušenost PIC na An-2, nebo absolvováním schváleného výcviku An-2. Kvalifikace An-2 má platnost 2 roky od poslední zkoušky dovednosti / přezkoušení odborné způsobilosti na An-2 s examinátorem + do konce kalendářního měsíce. Její platnost se prodlužuje přezkoušením odborné způsobilosti s examinátorem.

5.5.3 Zařazení An-2: An-2 jsou tzv. annexované letouny. An-2 musí být provozován se 2 kvalifikovanými piloty nebo s 1 kvalifikovaným pilotem a palubním inženýrem s kvalifikací An-2.

5.5.4: Zápis hodin na An-2: Je-li An-2 provozován se dvěma piloty, PIC si zapisuje nalétané hodiny jako PIC a druhý pilot jako druhý pilot. Vícepilotní provoz se nezapočítává. Je-li An-2 provozován se dvěma piloty, z nichž jeden podstupuje typový výcvik An-2 (na levém sedadle) a druhý je kvalifikovaný instruktor a poskytuje typový výcvik An-2 (na pravém sedadle), instruktor si zapisuje nalétané hodiny PIC a jako instruktor a pilot podstupující výcvik si zapisuje nalétané hodiny jako dvojí řízení.

5.6: Instruktorské kvalifikace – praxe a výcvik

5.6.1: Instruktorská kvalifikace FI(A): Absolvovat 10° letového výcviku podle přístrojů v letounech, z toho 5°může být na FSTD. 20° VFR navigačního letu jako PIC, držitel min. práva CPL(A) nebo PPL(A), který prošel teoretickou zkouškou CPL(A) a nalétal 200° v letounech nebo TMG z nichž 150° jako PIC, nalétat 30° v SEP z nich 5° během 6-ti měsíců před předvstupní letovou zkouškou, samostatný navigační let VFR jako PIC v délce 540km (300NM), během kterého je provedeno přistání s úplným zastavením na dvou různých letištích. Během 6-ti měsíců před začátkem kurzu absolvovat zvláštní předvstupní letovou zkoušku. 25° pedagogické činnosti, 100° teoretických znalostí včetně zkoušek pokroku, 30° letového výcviku z nichž min. 25° je DŘ z nichž max. 5° může být na FFS / FTD2/3 / FNPT II.

5.6.2 Instruktor pouze pro LAPL(A): Instruktor, který bude poskytovat výcvik pouze pro získání průkazu LAPL(A) nemusí projít zkouškou teoretických znalostí CPL(A).

5.6.3: Při získání kvalifikace FI(A): Vždy se do průkazu pilota zapisuje omezení „**Limit FCL.910.FI**“. Jeho držitel může poskytovat výcvik jen pod dozorem odpovědného FI(A), pro PPL(A), LAPL(A), TMG a rozdílové a seznamovací výcviky v rámci SEP land, a případně i NIGHT, TOWING S/BAN a AEROBATICS. Nemá právo povolit první sólo let ani první sólo navigační let ve dne ani v noci.

5.6.4: Omezení „Limit FCL.910.FI“ se odstraní: Pokud jeho držitel poskytl 100° výcviku na letounech nebo TMG (dle zápisníku letů) a provedl dohled nad 25 sólo lety žáků (musí potvrdit vedoucí výcviku organizace, kde poskytoval výcvik).

5.6.5 Rozšíření práv na třídní a typové kvalifikace pro SP kromě SPA složitý HPA letoun při vícepilotních letech: Jsou nebo byli držiteli osvědčení TRI pro vícepilotní letouny, nalétali 500° jako piloti při vícepilotních letech v letounech, absolvovali MCCI

5.6.6 Rozšíření práv FI na CPL: poskytnul 200° výcviku v letounech. Prokazuje se zápisníkem letů.

5.6.7: Rozšíření práv FI na NIGHT: FI má práva pro lety VFR v noci, prokázal teoreticky i za letu FI+ s oprávněním poskytovat výcvik **NIGHT** schopnost poskytovat výcvik **NIGHT** a za posledních 90 dnů uskutečnil 1 vzlet, přiblížení a přistání v noci jako PIC na letounu stejného typu / třídy / FFS představujícím stejný typ nebo třídu nebo je držitelem přístrojové kvalifikace. Prokazuje se zápisníkem letů.

5.6.8: Rozšíření práv FI na TOWING a **AEROBATICS:** FI má kvalifikaci **TOWING**, případně **AEROBATICS**, a prokázal teoreticky i za letu schopnost poskytovat výcvik **TOWING**, případně **AEROBATICS** FI+ s oprávněním poskytovat výcvik TOWING, případně AEROBATICS. Prokazuje se zápisníkem letů.

5.6.9 Rozšíření práv FI na BIR a IR: 200° doby letu podle IFR, z nichž 50° může být na FFS / FTD2/3 / FNPT II. Absolvovat 10° technického výcviku vč. revize teoretických znalostí, přípravy učebních plánů a rozvoje schopnosti poskytovat výcvik, 5° letového výcviku na letounu nebo FSTD, projít hodnocením odborné způsobilosti. V případě, že má žadatel zkušenost 50° podle IFR po vydání BIR nebo IR, z nichž může 10° být na FFS / FTD2/3 / FNPT II, budou práva omezena "FS and IFR SPIC only.“

5.6.10 Instruktor přístrojové kvalifikace na vícemotorových letounech: V případě IR a BIR pro vícemotorové letouny musí být držitelem rozšíření práv FI na BIR a IR a rozšíření práv na ME-SP.

5.6.11 Rozšíření práv na ME-SP: 500° doby letu v letounech z toho 30° jako PIC v příslušné třídě nebo typu. Absolvovat 10° technického výcviku vč. revize teoretických znalostí, přípravy učeních plánů a rozvoje schopností poskytovat výcvik. 5° letového výcviku z toho 2° můžou být na FSTD představujícím danou třídu nebo typ letounu, projít hodnocením odborné způsobilosti.

5.6.12 Rozšíření práv na FI+: poskytnul jako FI 500° výcviku v letounech a prošel hodnocením odborné způsobilosti s examinátorem.

5.6.13 Rozšíření práv MPL hlavní fáze: Absolvovat výcvikový kurz instruktora MPL v ATO, absolvovat hodnocení odborné způsobilosti instruktora, doba letu 500° v letounech včetně 200° poskytnutého letového výcviku.

5.6.14 Rozšíření práv MPL základní fázi: Absolvovat výcvikový kurz instruktora MPL v ATO, absolvovat hodnocení odborné způsobilosti instruktora, absolvovat úvodní výcvik v optimalizaci činnosti posádky u provozovatele AOC, držitel přístrojové kvalifikace pro vícemotorové letouny s právy poskytovat výcvik pro získání přístrojové kvalifikace, 1500° ve vícečlenném provozu. V případě, že je instruktor již kvalifikován k poskytování výcviku v integrovaných kurzech pro ATP(A) / CPL(A)/IR, může být požadavek na 1500° ve vícečlenném provozu nahrazen absolvováním strukturovaného výcvikového kurzu.

5.6.15 TRI MPA musí být držitelem průkazu CPL(A) MPL nebo ATPL(A), 1500° na MPA, 12 měsíců před podáním žádosti absolvovat 30 traťových úseků včetně vzletů a přistání v příslušném typu letounu z nichž 15 může být na FFS představující daný typ, absolvovat výcvikový kurz, který zahrnuje 25° pedagogické činnosti, 10° technického výcviku vč. revize technických znalostí, přípravy učebních plánů a rozvoje schopností při poskytování výcviku, 10° letového výcviku a případně doplňkový zvláštní výcvik LIFUS a přistání, projít hodnocením odborné způsobilosti.

5.6.16 TRI SPA musí být držitelem průkazu CPL(A) nebo MPL nebo ATPL(A), 12 měsíců před podáním žádosti absolvovat 30 traťových úseků včetně vzletů a přistání v příslušném typu letounu ve funkci PIC z nichž 15 může být na FFS představující daný typ, absolvovat výcvikový kurz, který zahrnuje 25° pedagogické činnosti, 10° technického výcviku vč. revize technických znalostí, přípravy učebních plánů a rozvoje schopností při poskytování výcviku, 5° letového výcviku a případně doplňkový zvláštní výcvik LIFUS a přistání, projít hodnocením odborné způsobilosti.

5.6.17 Omezení osvědčení TRI na FS only: Kvalifikace **TRI(typ)** je omezena „**FS only**“, pokud její držitel absolvoval výcvik TRI pouze na simulátoru. Toto omezení zahrnuje práva provádět na letadlech: LIFUS, výcvik přistání - pokud absolvoval doplňkový zvláštní výcvik, a cvičný let pro pilota, který nesplňuje požadavek na rozlétanost, v případě, že je kvalifikovaný k poskytování LIFUS a výcviku přistání.

5.6.18 Omezení osvědčení TRI na typ letounu: Práva instruktora TRI jsou omezena na typ letounu, ve kterém byl proveden výcvik a hodnocení odborné způsobilosti, pro rozšíření o další typy musí 12 měsíců před podáním žádosti absolvovat 15 tratových úseků včetně vzletů a přistání, z nichž 7 může být absolvováno na FSTD a absolvoval příslušné části technického a letového výcviku TRI a projít hodnocením oborné způsobilosti na příslušeném typu.

5.6.19 CRI-ME: Praxe doby letu 500° v letounech, 30° ve funkci PIC v příslušné třídě nebo typu letounu, absolvovat výcvikový kurz, který zahrnuje 25° pedagogické činnosti, 10° technického výcviku vč. revize technických znalostí, přípravy učebních plánů a rozvoje schopností při poskytování výcviku, 5° letového výcviku na příslušné třídě nebo typu letounu, z toho 2° mohou být na FSTD představující příslušnou třídu nebo typ letounu, projít hodnocením odborné způsobilosti.

5.6.20 CRI-SE: Praxe doby letu 300° v letounech, 30°ve funkci PIC v příslušné třídě nebo typu letounu, absolvovat výcvikový kurz, který zahrnuje 25° pedagogické činnosti, 10° technického výcviku vč. revize technických znalostí, přípravy učebních plánů a rozvoje schopností při poskytování výcviku, 3° letového výcviku na příslušné třídě nebo typu letounu, projít hodnocením odborné způsobilosti.

5.6.21 IRI-SE: Praxe 800° doby letu IFR, z nichž 400°musí být absolvováno v letounech, absolvovat výcvikový kurz, který zahrnuje 25° pedagogické činnosti, 10° technického výcviku vč. revize technických znalostí, přípravy učebních plánů a rozvoje schopností při poskytování výcviku, 10° letového výcviku na příslušné třídě nebo typu letounu, z toho 2° mohou být na FFS / FTD 2/3 / FNPT II, projít hodnocením odborné způsobilosti.

5.6.22 Omezení kvalifikace IRI: V případě, že má žadatel zkušenost 200° doby letu podle IFR po vydání BIR nebo IR, z toho musí být 50° v letounech, je kvalifikace IR(A) omezena „**FS only**."Toto omezení se odstraní po absolvování nejméně 800° doby letu podle IFR, z toho min. 400° v letounech

5.6.23 IRI-ME: Osvědčení IRI-ME bude vydáno držiteli IRI-SE a zároveň CRI-ME.

5.6.24 SFI MPA: Současný nebo bývalý držitel CPL(A) nebo MPL nebo ATPL(A), 12 měsíců před podáním žádosti absolvovat POZ typové kvalifikace na FFS představujícím příslušný typ, praxe 1500°na MPA, absolvovat 12 měsíců před podáním žádosti jako pilot nebo pozorovatel 3 traťové úseky v pilotní kabině příslušného typu letadla nebo 2 lety každý v trvání 2 hodiny mezi dvěma různými letišti včetně předletového plánování a poletového rozboru traťově orientovaného letového výcviku na FSTD vedeného kvalifikovanou letovou posádkou v příslušném typu letadla. Absolvovat výcvikový kurz SFI zahrnující náplň týkající se FSTD v rámci kurzu pro získání typové kvalifikace, příslušné části technického výcviku a náplň týkající se FSTD v rámci osnovy letového výcviku příslušného výcvikového kurzu TRI.

5.6.25 SFI SPA složité HPA letouny: Současný nebo bývalý držitel CPL(A), MPL, ATPL(A), 12 měsíců před podáním žádosti absolvovat POZ typové kvalifikace na FFS představujícím příslušný typ, 500° jako PIC na SPA, být současným nebo bývalým držitelem IR(A) pro vícemotorové letouny, absolvovat 12 měsíců před podáním žádosti jako pilot nebo pozorovatel 3 traťové úseky v pilotní kabině příslušného typu letadla nebo 2 lety každý v trvání 2 hodiny mezi dvěma různými letišti včetně předletového plánování a poletového rozboru traťově orientovaného letového výcviku na FSTD vedeného kvalifikovanou letovou posádkou v příslušném typu letadla. Absolvovat výcvikový kurz SFI zahrnující náplň týkající se FSTD v rámci kurzu pro získání typové kvalifikace, příslušné části technického výcviku a náplň týkající se FSTD v rámci osnovy letového výcviku příslušného výcvikového kurzu TRI.

5.6.26 SFI omezená práva: Práva jsou omezena na FTD 2/3 nebo FFS, na kterém byl prováděn kurz SFI. Práva můžou být rozšířena na jiná FSTD. pokud žadatel absolvuje stimulátorovou náplň přísl. kurzu pro získání typové kvalifikace, příslušné části technického výcviku a náplň týkající se FSTD v rámci osnovy letového výcviku a provedou v rámci kompletního kurzu pro získání typové kvalifikace 3° letového výcviku jako SFI v odpovídajícím typu letadla pod dozorem ke spokojenosti TRE nebo SFE.

5.6.27 MCCI: Současný nebo bývalý držitel CPL(A) nebo MPL nebo ATPL(A), praxe 1500° ve vícepilotním provozu. 25°pedagogické činnosti, technický výcvik související s FSTD, na kterém bude poskytovat výcvik. 3° praktického výcviku, které mohou být absolvovány jako letový výcvik nebo jako výcvik MCC na příslušném FNPT II/III MCC, FTD 2/3 nebo FFS pod dozorem instruktora TRI, SFI nebo MCCI, kterého pro tento účel určí ATO. Musí zahrnovat hodnocení odborné způsobilosti žadatele.

5.6.28 MCCI omezená práva: Práva jsou omezena na FNP II/III MCC, FTD 2/3 nebo FFS, na kterém byl prováděn výcvikový kurz. Práva mohou být rozšířena na jiná FSTD, pokud držitel absolvuje v rámci kurzu instruktora MCCI praktický výcvik na příslušném typu FNP II/III MCC, FTD 2/3 nebo FFS.

5.6.29 STI: Je v současnosti nebo 3 roky před podáním žádosti držitelem průkazu a práv k poskytování výcviku, které odpovídají kurzům, v nichž má být výcvik poskytován, 12 měsíců před podáním žádosti na FSTD absolvovat POZ pro třídní nebo typovou kvalifikaci, absolvovat výcvikový kurz 3°letového výcviku od dozorem FIE, které zahrnují hodnocení odborné způsobilosti.

5.6.30 STI omezená práva: Práva jsou omezena na FSTD, na kterém byl prováděn výcvik. Práva mohou být rozšířena, pokud instruktora během 12 měsíců před podáním žádosti absolvoval náplň

týkající se FSTD kurzu instruktora CRI nebo TRI v příslušné třídě nebo typu, absolvoval na FSTD POZ pro příslušnou třídu nebo typ letadla, provedl v rámci kurzu pro získání CPL, IR, BIR, PPL nebo kurzu týkajícího se třídní nebo typové kvalifikace 3° letového výcviku pod dozorem FI, CRI(A), IRI nebo TRI, kterého pro tento účel jmenuje ATO, přičemž 1°musí být absolvována pod dozorem FIE(A).

5.6.31 Instruktor FCL.745.A: Před zahájením kurzu absolvoval dobu letu 500°ve funkci pilota letounů a poskytl alespoň 200° letového výcviku. Absolvoval výcvikový kurz UPRT pro instruktory v ATO, během něhož se průběžně posuzovala jeho způsobilost

5.7 Teoretická výuka

5.7.1: Teoretická výuka v ATO: Musí být provedena v souladu se schválenou OM a TM ATO.

5.7.2: Teoretická výuka pro LAPL(A) a PPL(A) v DTO: Musí být provedena v souladu s programem výcviku dané DTO.

5.7.3: Certifikát o teoretické výuce LAPL(A)/PPL(A): Po úspěšně absolvované teoretické výuce LAPL(A)/PPL(A) vydává ATO nebo DTO uchazeči certifikát, kterým osvědčuje, že takovou výuku absolvoval v souladu s požadavky Part-FCL.115 / Part-FCL.210, a doporučuje ho k teoretické zkoušce. Jeho platnost je 12 měsíců. V době platnosti musí uchazeč zahájit teoretickou zkoušku LAPL(A) nebo PPL(A).

5.7.4: Certifikát o teoretické výuce CPL(A), MPL, ATPL(A), IR(A), CB-IR, EIR, BIR: Po úspěšně absolvované teoretické výuce v příslušném kurzu vydává ATO uchazeči certifikát, kterým osvědčuje, že takovou výuku absolvoval v souladu s požadavky Part-FCL a doporučuje ho k teoretické zkoušce. Jeho platnost je 12 měsíců. V době platnosti musí uchazeč zahájit příslušnou teoretickou zkoušku.

5.7.5: Prošlá platnost certifikátu: Uchazeč musí absolvovat v ATO (nebo pro LAPL / PPL v DTO) obnovovací kurz teoretické výuky. Jeho rozsah stanoví ATO / DTO podle zkušeností uchazeče a doby, po kterou je prošlá platnost jeho certifikátu. Po absolvování obnovovacího kurzu vydá ATO / DTO certifikát o absolvování obnovovacího kurzu teoretické výuky s platností 12 měsíců.

5.7.6: Teoretická zkouška pro LAPL(A) a PPL(A): Je stejná pro LAPL(A) i pro PPL(A). Uchazeč musí úspěšně (dle Zkušebního řádu ÚCL, viz postup CAA-ZLP-060 v platném znění na www.caa.cz personál – teoretické zkoušky leteckého personálu), absolvovat zkoušku z těchto předmětů:

- Letecký zákon (se zápočtem z / nebo pro vrtulníky, kluzáky a balóny)
- Lidská výkonnost (se zápočtem z / nebo pro vrtulníky, kluzáky a balóny)
- Meteorologie (se zápočtem z / nebo pro vrtulníky, kluzáky a balóny)
- Komunikace (se zápočtem z / nebo pro vrtulníky, kluzáky a balóny)
- Navigace (se zápočtem z / nebo pro vrtulníky)
- Letové zásady *(také se to nazývá Základy letu nebo Aerodynamika)*
- Provozní postupy
- Provedení a plánování letu
- Obecné znalosti o letadle

5.7.7: Teoretická zkouška pro CPL(A), MPL, ATPL(A), IR(A), CB-IR, EIR, BIR: Uchazeč musí úspěšně (dle Zkušebního řádu ÚCL, viz postup CAA-ZLP-060 v platném znění na www.caa.cz – personál – teoretické zkoušky leteckého personálu), absolvovat zkoušku. Předměty a zápočty jsou uvedeny ve zkušebním řádu.

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

5.8 Získávání jazykových práv	
Jazykové právo	**Požadavky**
čeština	Průkaz radiotelefonisty vydaný Českým telekomunikačním úřadem nebo jakákoliv zkouška dovednosti nebo teoretická zkouška pilota v češtině
angličtina jen VFR	Zkouška z angličtiny ICAO u pověřené organizace
angličtina	Zkouška z angličtiny IFR a ICAO u pověřené organizace
jiný jazyk	Pro ÚCL přijatelný doklad o znalosti tohoto jazyka vydaný zahraničním leteckým nebo radiokomunikačním úřadem

5.8.1: Není-li vyznačena úroveň jazykových znalostí: Není-li na dokladu o jazykových znalostech vydaném v zahraničí a přijatelném pro ÚCL uvedena úroveň jazykových znalostí dle ICAO, považuje se tento doklad o jazykové způsobilosti za rovnocenný úrovni 4 ICAO s dobou platnosti dle úrovně 4 ICAO. Začátek platnosti se počítá od data vydání tohoto dokladu.

5.8.2: Slovenština: Pro účely posuzování jazykových znalostí pilotů letounů se považuje za češtinu.

5.8.3: Lety pouze VFR v ČR a na Slovensku: Vyžaduje se pouze jazyková způsobilost čeština.

5.8.4: Zkouška z angličtiny pro řídící letového provozu: Absolvoval-li pilot letounů zkoušku z angličtiny pro řídící letového provozu, přizná se mu tato zkouška i jako zkouška z angličtiny IFR a ICAO pilota letounů s tím, že doba platnosti takto získané jazykové kvalifikace se započítává podle pravidel pro dobu platnosti jazykových kvalifikací pro piloty letounů.

Poznámka 5.4: Průkaz radiotelefonisty: *Pokud PIC letadla registrovaného v ČR není držitelem průkazu radiotelefonisty vydaného Českým telekomunikačním úřadem nebo uznaného za platným Českým telekomunikačním úřadem, páchá přestupek proti zákonu o telekomunikacích (č. 127/2005 Sb.).*

5.9: Získávání nových průkazů, osvědčení – Minimální věk	
První samostatný let na (A)	16 let
Žadatel o LAPL(A) / PPL(A)	17 let
Žadatel o CPL(A) / MPL	18 let
Žadatel o ATPL(A)	21 let
Žadatel o osvědčení instruktora	18 let

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

6. DOBA PLATNOSTI KVALIFIKACÍ

Kvalifikace	Doba platnosti
SEP land /sea, TMG, SET + výrobce	2 roky *(není-li v Part-21 jinak)*
Annexované letouny (An-2)	2 roky
MEP land / sea, typové kvalifikace, IR/SPA/SE / IR/SPA/ME, EIR SE / ME, BIR	1 rok
Annexované letouny (L29, L39, Mig 15)	1 rok
AEROBATICS, NIGHT, FLIGHT TESTS CAT1 / CAT 2	bez časového omezení
MOUNTAIN-W / S Verze v rámci třídní nebo typové kvalifikace (kromě typů v rámci třídních kvalifikací SEP land / sea a TMG)	2 roky
Poznámka 6.1: *Do průkazu se verze v rámci třídní nebo typové kvalifikace ani doba jejich platnosti neuvádí. Za dodržení doby jejich platnosti odpovídá pilot sám.*	
TOWING	bez časového omezení
Poznámka 6.2: *Držitel kvalifikace **TOWING-S**, **TOWING-BAN** i **TOWING-S/BAN** musí splňovat požadavky na rozlétanost, tj. za posledních 24 měsíců provést alespoň 5 vleků kluzáků nebo transparentů.*	
FI, TRI, CRI, IRI, MI, FTI, SFI, MCCI, STI	3 roky
FE, TRE, CRE, IRE, SFE, FIE	do průkazu pilota se doba platnosti neuvádí *(maximálně 3 roky dle osvědčení)*
ICAO jazyk level 4	4 roky
ICAO jazyk level 5	6 let
ICAO jazyk level 6	*bez časového omezení*
Radiotelefonní práva (jazyk)	*bez časového omezení*
6.2.1: Doba platnosti všech kvalifikací se počítá od posledního dne kalendářního měsíce, kdy byla provedena zkouška dovednosti / hodnocení odborné způsobilosti, tj. **je vždy do konce kalendářního měsíce**. **6.2.2: Doba platnosti jazykových práv** se počítá ode dne provedení zkoušky jazykových znalostí z příslušného jazyka, tj. **je do určitého dne v měsíci**.	

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

7. PŘEVOD ČESKÝCH NÁRODNÍCH PRŮKAZŮ A KVALIFIKACÍ

<table>
<tr><th colspan="3">7.1 Převod českých průkazů ICAO na průkazy Part-FCL</th></tr>
<tr><th>Národní průkaz</th><th>Požadavky</th><th>Průkaz Part-FCL</th></tr>
<tr><td rowspan="3">ATPL(A)</td><td>více než 1 500° PIC na MPA</td><td>ATPL(A)</td></tr>
<tr><td>více než 1 500° na MPA</td><td>ATPL(A), typová kvalifikace „jen jako 2. pilot“, lze odstranit zkouškou dovednosti PIC</td></tr>
<tr><td>více než 500° na MPA,
prokázat znalost Plánování a sledování letu pro ATPL dle Part-FCL</td><td>ATPL(A), typová kvalifikace „jen jako 2. pilot“, lze odstranit zkouškou dovednosti PIC</td></tr>
<tr><td>CPL/IR(A) + teor. zk. ATPL ICAO v ČR</td><td>Prokázat znalost Plánování a sledování letu pro CPL a IR dle Part-FCL a mít platné přezkoušení odborné způsobilosti</td><td rowspan="2">CPL/IR(A)
Započet teoretických znalostí ATPL(A)</td></tr>
<tr><td rowspan="3">CPL/IR(A)</td><td>více než 500° na MPA nebo v provozu MP obchodní, teor. zk. ATPL(A) (i ICAO v ČR)</td></tr>
<tr><td>více než 500° PIC na SPA</td><td rowspan="2">CPL/IR(A), kvalifikace omezeny na SPA, lze odstranit typovou kvalifikací MPA dle Part-FCL</td></tr>
<tr><td>méně než 500° PIC na SPA,
prokázat znalost Plánování a provedení letu pro CPL/IR dle Part-FCL</td></tr>
<tr><td colspan="3">7.1.1: Typové kvalifikace pro složité SPA HPA zapsané v národním CPL/IR(A): Pro jejich převod musí žadatel mít nalétáno celkem 200° jako pilot, z toho 70° PIC na (A), absolvovat teoretickou zkoušku ATPL(A) dle Part-FCL nebo ICAO nebo kurz HPA v ATO, mít platnou kvalifikaci IR(ME) a pro typovou kvalifikaci MPA absolvovat kurz MCC nebo mít započet za kurz MCC.

7.1.2: Započet teorie ATPL(A): Držitelé CPL(A) ICAO s typovou kvalifikací MPA nemusí plnit požadavek na absolvování teoretické zkoušky ATPL(A), pokud pokračují na stejném typu MPA. Před získáním další typové kvalifikace MPA musí absolvovat teoretickou zkoušku ATPL(A) dle Part-FCL.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">CPL(A)</td><td>více než 500° PIC na SPA
kvalifikace NIGHT</td><td rowspan="2">CPL(A), kvalifikace omezeny na SPA, lze odstranit typovou kvalifikací MPA dle Part-FCL</td></tr>
<tr><td>méně než 500° PIC na SPA
kvalifikace NIGHT
prokázat znalost Plánování a sledování letu pro CPL dle Part-FCL</td></tr>
<tr><td>PPL/IR(A)</td><td>více než 75° IFR</td><td>PPL/IR(A), IR omezena jen na PPL, lze odstranit prokázáním znalostí Provedení a sledování letu pro IR dle Part-FCL</td></tr>
<tr><td>PPL(A)</td><td>více než 70° na (A)
1° radionavigačního letu DŘ</td><td>PPL(A)</td></tr>
<tr><td colspan="3">7.1.3: Další požadavky na převod: Žadatel o převod národního průkazu na průkaz Part-FCL musí kromě požadavků uvedených v tabulce výše ještě:
(1) Absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti dle Part-FCL pro každou typovou / třídní kvalifikaci,
(2) prokázat (testem) znalost příslušných částí požadavků FCL a OPS,
(3) prokázat jazykovou způsobilost dle tohoto postupu, a
(4) splnit požadavky na převod kvalifikace instruktora, má-li takovou kvalifikaci.

7.1.4: Testy ze znalosti FCL a OPS: Znalost požadavků FCL a OPS při převodu PPL(A) bez IR a CPL(A) bez IR ověřují pověření examinátoři, viz www.caa.cz – personál – ICAO Teoretické zkoušky – Seznam pověřených examinátorů pro testy ze znalostí FCL a OPS. Znalost požadavků FCL a OPS, kromě případů uvedených výše, se prokazuje na ÚCL, viz www.caa.cz – personál – teoretické zkoušky – CAA-ZLP-060 (Zkušební řád ÚCL).</td></tr>
</table>

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

7.2 Osvědčení zdravotní způsobilosti LAPL
Má-li žadatel o převod národního průkazu pilota osvědčení zdravotní způsobilosti pouze LAPL, převede se mu jeho průkaz pilota na průkaz LAPL. Přitom musí splnit požadavky na převod PPL(A).

7.3 Převod instruktorských kvalifikací		
Kvalifikace	**Požadavky**	**Kvalifikace dle Part-FCL**
FI(A)	dle požadavků Part-FCL pro příslušné kvalifikace	FI(A)
TRI(A)		TRI(A)
IRI(A)		IRI(A)
CRI(A)		CRI(A)
SFI(A)	více než 1 500° na MPA, držitel CPL(A) / ATPL(A) vydaného v ČR, absolvoval typový výcvik včetně MCC na FS, nebo	SFI(A)
	3 roky nedávné praxe jako SFI(A), absolvoval část typového výcviku včetně MCC na FS	
Poznámka 7.1: *Převedená kvalifikace SFI(A) má platnost 3 roky. Pro prodloužení její platnosti je nutno splnit příslušné požadavky Part-FCL.*		
STI(A)	Více než 500° na SPA, průkaz pilota vydaný v ČR, přezkoušení STI(A) dle Part-FCL na odpovídajícím FSTD, nebo	STI(A)
	3 roky nedávné praxe jako STI(A), přezkoušení STI(A) dle Part-FCL na odpovídajícím FSTD	
Poznámka 7.2: *Převedená kvalifikace STI(A) má platnost 3 roky. Pro prodloužení její platnosti je nutno splnit příslušné požadavky Part-FCL.*		

7.4 Převod národních kvalifikací		
Národní kvalifikace	**Požadavky**	**Kvalifikace Part-FCL**
ACR (akrobacie)	po vydání PPL(A) 30° PIC na (A) výuka teoretických znalostí ACR výcvik ACR 5° ACR	AEROBATICS
PAR (výsadky)	nepoužije se / *not applicable*	Do průkazu pilota Part-FCL se nepřevádí
TOW (vleky kluzáků)	Po vydání PPL(A) 60 vzletů PIC, 20 aerovleků kluzáků, 5 letů na kluzáku, 5 aerovleků kluzáků za posledních 24 měsíců	TOWING-S
TOW (vleky transparentů)	Po vydání PPL(A) 200 vzletů PIC a 100° PIC, 10 vleků transparentů, 5 aerovleků transparentů za posledních 24 měsíců	TOWING-BAN
WRK (letecké práce)	nepoužije se / *not applicable*	Do průkazu pilota Part-FCL se nepřevádí
TST – jen operational (zkušební lety jen provozní – po údržbě)	nepoužije se / *not applicable*	
TST bez omezení	Držitel CPL/IR(A) nebo ATPL(A), min 1000° na letounech, z toho min 400° PIC, zaměstnán v DO/PO při zkušebních letech kategorie 1 nebo 2 dle Part-21, absolvoval schválený kurz Řízení rizik / bezpečnosti	TEST FLIGHTS CAT 1, *nebo* TEST FLIGHTS CAT 2
Poznámka 7.3: Při převodu kvalifikace TST bez omezení na kvalifikaci TEST FLIGHTS: *ÚCL stanovuje individuálně, zda bude převedenou kvalifikací kvalifikace* ***TEST FLIGHTS CAT 1*** *nebo* ***TEST FLIGHTS CAT 2****, a to podle dosavadních zkušeností žadatele při zkušebních letech a s přihlédnutím k typům letadel, na kterých bude provádět zkušební lety v DO/PO, kde je zaměstnán.*		

Národní kvalifikace	Požadavky	Kvalifikace Part-FCL
NOC / NIGHT Bez omezení	Bez dalších požadavků	NIGHT
NOC / NIGHT S omezením „jen místní / local only“	Navigační let DŘ min 27 NM VFR v noci	
Nepoužije se / *not applicable*		MOUNTAIN
Nepoužije se / *not applicable*		EIR - SE
Nepoužije se / *not applicable*		EIR – ME
Poznámka 7.4: *Žádosti o převod českých národních průkazů na průkazy Part-FCL se podávají na příslušných převodních formulářích, viz kapitola 9 Seznam formulářů.*		

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

8. ADMINISTRATIVA

8.1 Vydání průkazu – všeobecná pravidla

8.1.1: Doba platnosti průkazu: Průkazy se vydávají s časově neomezenou platností.

8.1.2: Průkaz bez kvalifikací: Průkaz nelze vydat bez platných kvalifikací. V každém vydávaném průkazu musí být vždy zapsána alespoň jedna platná třídní nebo typová kvalifikace.

8.1.3: Kvalifikace s časově neomezenou platností: Zapisují se pouze do pole XII / XIII „Zápis kvalifikace, osvědčení“ průkazu.

8.1.4: Kvalifikace s časově omezenou platností: Zapisují se do pole XII / XIII „Zápis kvalifikace, osvědčení“ a do pole XII „Kvalifikace, osvědčení a práva“ průkazu.

8.1.5: Zápis datumů: Všechny datumy se do průkazu pilota zapisují ve tvaru DD.MM.RRRR.

8.1.6: Kvalifikace s prošlou dobou platnosti: Při tisku průkazu v něm lze ponechat kvalifikace s prošlou dobou platnosti, avšak ne prošlé více než 5 let. To se týká i jazykových znalostí ICAO v poli XIII průkazu „Poznámky“.

8.1.7: Kvalifikace s prošlou dobou platnosti – související kvalifikace: Pokud se z průkazu odstraňují kvalifikace s prošlou dobou platnosti podle odstavce 8.1.6 výše, odstraní se rovněž ty kvalifikace, jejichž práva nelze vykonávat bez odstraněné kvalifikace a pouze s těmi kvalifikacemi, které v průkazu zůstaly. Např. odstraňuje-li se z průkazu SEP land, je třeba zvážit i odstranění AEROBATICS, TOWING-S/BAN, instruktorských kvalifikací, apod. Přitom je však třeba vzít v úvahu, že práva AEROBATICS lze využívat i spolu s některými typovými kvalifikacemi, TOWING spolu s TMG, apod. Vzhledem k počtu takových kombinací nelze pro tyto případy stanovit obecný návod. Doporučuje se projednat odstranění souvisejících kvalifikací přímo s držitelem průkazu.

8.1.8: Jazyková práva s prošlou dobou platnosti: Pokud se z pole XIII „Poznámky“ průkazu vymazává záznam o úrovni znalostí z určitého jazyka s prošlou dobou platnosti, nevymazává se záznam o radiotelefonních právech z tohoto jazyka v poli XII „Radiotelefonní práva“ průkazu.

8.1.9: Typové kvalifikace pro annexovaná letadla: Při zápisu každé typové kvalifikace pro anexované letadlo se do sloupce „Poznámky a omezení“ v poli XII „Kvalifikace, osvědčení a práva“ průkazu zapisuje „ **Reg. 2018/1139 Annex I a/c“.**

8.1.10: Získání kvalifikace IR na základě kurzu CB-IR: Získal-li žadatel kvalifikaci **IR** na základě teoretického kurzu **CB-IR** , inspektor oddělení dozoru výcvikových organizací, který mu podepsal schválení vydání kvalifikace IR, zajistí, aby měl v informačním systému Notia poznámku „CB-IR“. Tato poznámka se z průkazu odstraní, pokud vykoná teorii a teoretickou zkoušku IR nebo ATPL.

8.1.11: Doba platnosti kvalifikací SEP land a TMG: Je-li v průkazu zapsána kvalifikace **SEP land** i **TMG**, konec doby jejich platnosti je vždy shodný. Je-li třeba tyto doby platnosti sjednotit, bere se ten pozdější konec doby platnosti obou z nich. Převádí-li se kvalifikace **TMG** s průkazu pilota kluzáků do průkazu pilota letounů, pak se do průkazu pilota letounů zapíše kvalifikace **TMG** s koncem doby platnosti stejným jako u SEP land.

8.1.12: Osvědčení examinátora: Osvědčení examinátora se zapisuje pouze do pole XII „Kvalifikace, osvědčení a práva“ průkazu, a to tak, jak je uvedeno v kapitole 4 tohoto postupu. Doba platnosti osvědčení examinátora se do průkazu neuvádí.

8.1.13: Získání nové kvalifikace držitelem zahraničního průkazu pilota: Získá-li držitel průkazu pilota vydaného v zahraniční na základě výcviku v ČR novou kvalifikaci, např. typovou, IR nebo FI, apod., tuto kvalifikaci mu do jeho průkazu pilota zapisuje původní stát vydání jeho průkazu pilota za podmínek, které pro takovéto případy stanovil.

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

8.2 Vydání průkazu – pole průkazu

8.2.1: Názvy průkazů: Při prvním vydání nového druhu průkazu pilota letounů se do pole II „Názvy průkazů, datum jejich prvního vydání a kód státu“ průkazu uvádějí všechny druhy průkazů pilota, které jejich držitel získal, viz kapitola 8.3 Vzor zápisů do průkazů pilota letounů. Při dalším tisku určitého druhu průkazu není nutné údaje o všech druzích průkazů pilota letounů držitele vyhledávat a do průkazu uvádět.

8.2.2: Vydávající úřad: Do pole VIII „Vydávající příslušný letecký úřad“ průkazu se uvádí: **Úřad pro civilní letectví / Civil Aviation Authority of the Czech Republic.** Pouze, pokud ATPL z třetího státu (mimo ES) byl převeden na český ATPL, uvádí se např.: **Vydáno na základě ATPL USA / Issued on basis of USA ATPL**.

8.2.3: Pole Poznámky: Do pole XIII „Poznámky“ průkazu se zapisují následující poznámky:

- **Úroveň jazykových znalostí ICAO:** Viz kapitola 4 a kapitola 6 tohoto postupu.

- **Průkaz LAPL:** V každém LAPL(A) zde musí být zapsáno „**LAPL není vydán v souladu se standardy ICAO / LAPL is not issued in accordance with ICAO standards**“.

- **Kvalifikace EIR – SE a EIR – ME / BIR-SE a BIR / ME:** Je-li v průkazu pilota zapsána některá z těchto kvalifikací, musí zde být zapsáno „**EIR –SE není vydána v souladu se standardy ICAO / EIR – SE is not issued in accordance with ICAO standards**“ případně „**EIR – ME není vydána v souladu se standardy ICAO / EIR – ME is not issued in accordance with ICAO standards**“. Stejný zápis platí pro BIR-SE a BIR-ME.

- **Poznámky týkající se započtu vojenských zkušeností:** Viz postup CAA-ZLP-167 Započet vojenských zkušeností.

- **Omezení práv kvůli zdravotní způsobilosti:** Viz Poznámka 3.4 v tomto postupu.

8.2.4: Sloupec Datum zkoušky kvalifikace: Do sloupce „Datum zkoušky kvalifikace“ v poli XII / XIII „Zápis kvalifikace, osvědčení“ průkazu se zapisuje datum zkoušky dovednosti v případě prvního získání kvalifikace a datum přezkoušení odborné způsobilosti / hodnocení odborné způsobilosti v případě jejího prodloužení nebo obnovy. Byla-li kvalifikace prodloužena administrativně, sloupec se nevyplňuje

8.2.5: Sloupec Datum zkoušky IR: Do sloupce „Datum zkoušky IR“ v poli XII / XIII „Zápis kvalifikace, osvědčení“ průkazu se zapisuje datum zkoušky dovednosti **IR, BIR** nebo **EIR** v případě prvního získání kvalifikace a datum přezkoušení odborné způsobilosti / hodnocení odborné způsobilosti v případě jejich prodloužení nebo obnovy.

8.2.6: Sloupec Platné do: Do sloupce „Platné do“ v poli XII / XIII „Zápis kvalifikace, osvědčení“ průkazu se zapisuje datum konce platnosti příslušné kvalifikace (vždy do konce kalendářního měsíce).
Doba platnosti kvalifikací – viz kapitola 6 tohoto postupu. Pokud má kvalifikace časově neomezenou platnost, zapisuje se „**unlimited**“.

8.2.7: Sloupec Osvědčení examinátora: Do sloupce „Osvědčení examinátora č.“ v poli XII / XIII „Zápis kvalifikace, osvědčení“ průkazu se běžně zapisuje číslo osvědčení examinátora, který provedl příslušnou zkoušku dovednosti / přezkoušení odborné způsobilosti / hodnocení odborné způsobilosti. Pokud tak učinila jednorázově pověřená osoba, která číslo osvědčení nemá, uvádí se její příjmení. Byla-li platnost kvalifikace prodloužena administrativně, uvádí se rovněž číslo osvědčení examinátora, který tak učinil. Pouze, pokud byla prodloužena platnost kvalifikace (např. **TRI(typ)**) administrativním úkonem leteckého rejstříku, sloupec „Osvědčení examinátora č.“ se nevyplňuje.

8.2.8: Osvědčení examinátora ve sloupci „Osvědčení examinátora“ průkazu: ÚCL zde zapisuje číslo osvědčení examinátora ve tvaru **CZ(A)/číslo osvědčení.** Přitom je nutno vzít v úvahu, že osvědčení CZ/FE/CRE/IRE/FIE mají stejná čísla osvědčení a osvědčení CZ/TRE/SFE mají jiná čísla osvědčení. Má-li examinátor razítko se svým osvědčením, může ho zaznamenávat i ve tvaru např. **CZ/TRE/FE/CRE/IRE/FIE(A)**, apod. Přehled oprávnění examinátorů:

TRE ATPL, MPL, TRI, SFI, typové kvalifikace pro složité HPA, prodloužení / obnova IR s typovými kvalifikacemi

FE LAPL, PPL, CPL, třídní a typové kvalifikace SPA kromě složitých HPA, MOUNTAIN, prodloužení / obnova IR a EIR
CRE Třídní a typové kvalifikace SPA kromě složitých HPA, prodloužení obnova IR a EIR s třídními / typovými kvalifikacemi
IRE IR a EIR
FIE FI, CRI, IRI, TRI pro SPA
SFE jako TRE

8.2.9: Pole XII / XIII a XII: Do polí XII / XIII „Zápis kvalifikace, osvědčení“ a XII „“Kvalifikace, osvědčení a práva“ průkazu se provádějí zápisy ve formě uvedené v kapitole 4 tohoto postupu a s přihlédnutím ke vzorovým zápisům v kapitole 8.3 tohoto postupu.

8.3 Vzor zápisů do průkazů pilota letounů

Úřad pro civilní letectví
Civil Aviation Authority of the Czech Republic

EUROPEAN UNION

státní znak

PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI ČLENA LETOVÉ POSÁDKY
FLIGHT CREW LICENCE

Vydáno v souladu s Part-FCL
Issued in accordance with Part-FCL

Tento průkaz splňuje standardy ICAO s výjimkou práv LAPL a EIR
This licence complies with ICAO standards except for the LAPL and EIR privileges

Formulář 141 EASA vydání 2 / EASA Form 141 Isuue 2

I	**Stát vydání** **State of issue**	**Česká republika** **The Czech Republic**	
III	**Číslo průkazu způsobilosti** **Licence number**	**CZ / FCL/ATPL(A)12345**	
IV	**Příjmení a jméno držitele** **Last and first name of holder**	**NOVÁK Josef**	
IVa	**Datum narození** **Date of birth**	**02.04.1911**	
XIV	**Místo narození** **Place of birth**	**Kotěhulky nad Vltavou**	
V	**Adresa držitele ulice, město, obvod, PSČ** **Address of holder street, town, area, postal code**	**Lipová 22** **Kotěhulky n. Vlt.** **CZ 199 27**	
VI	**Státní příslušnost** **Nationality**	**Česká republika** **The Czech Republic**	
VII	**Podpis držitele** **Signature of holder**		
VIII	**Vydávající příslušný letecký úřad** **Issuing competent authority**	**Úřad pro civilní letectví** **Civil Aviation Authority** **of the Czech Republic**	**Vydáno na základě ATPL USA** **Issued on basis of USA ATPL**
X	**Datum a podpis vydávajícího úředníka** **Date and signature of issuing officer**	**31.12.2014**	
XI	**Razítko vydávajícího příslušného úřadu** **Seal or stamp of issuing cmpetent authority**		

II	**Názvy průkazů, datum jejich prvního vydání a kód státu** **Titles of licences, date of initial issue and country code**	**CZ / ATPL(A) 09.11.1961** **CZ / CPL(A) / 31.12.1957** **CZ / PPL(A) / 02.06.1953**
IX	**Platnost:** Práva daná průkazem smí být vykonávána pouze tehdy, má-li držitel platné osvědčení zdravotní způsobilosti pro dané právo. Pro prokázání totožnosti musí mít držitel průkazu u sebe dokument obsahující fotografii. **Validity:** The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege. A document containing a photo shall be carried for the purposes of identification of the licence holder.	
XII	**Radiotelefonní práva:** Držitel tohoto průkazu prokázal způsobilost k používání palubního radiotelefonního vybavení v těchto jazycích: **Čeština, angličtina** **Radiotelephony privileges:** The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment on board of aircraft in: **Czech, English**	
XIII	**Poznámky / Remarks:** **ICAO Czech level 6 valid permanently** **ICAO English level 4 valid till 04.06.2017**	

XII Kvalifikace, osvědčení a práva
XII Ratings, certificates and privileges
Kvalifiace, jejichž platnost má být prodloužena / Ratings to be revalidated

Třída / typ / IR **Class / type / IR**	**Poznámky a omezení** **Remarks and Restrictions**
L29 **MEP land** **B737 300-900/IR/LVO** **PA-46 SET** **IR/SPA/ME** **SEP land** **TMG**	**Reg. 2018/1139 Annex I a/c**
Instruktoři / Instructors	
FI(A)	**FCL.905.FI(a)(b) PPL/SP** **FCL.905.FI(e) CPL** **FCL.905.FI(f) NIGHT** **FCL.905.FI(f) TOWING** **FCL.905.FI(g) AEROBATICS** **FCL.905.FI(h) IR** **FCL.905.FI(i) ME SP** **FCL.905.FI(j) FI+** **FCL.905.FI(k)(1) MPL core**
TRI(B737 3002-900)	**FS only**
Examinátoři / Examiners	
FE(A)/CRE(A)/IRE(A)	**Viz osvědčení examinátora / see the Examiner certificate**
TRE(B737)	**Viz osvědčení examinátora / see the Examiner certificate**

Limit.FCL.910.FI

XII / XIII **Zápis kvalifikace, osvědčení** **Rating, certificate endorsement**	**Datum zkoušky kvalifikace** **Date of the rating test**	**Datum zkoušky IR** **Date of IR test**	**Platné do** **Valid until**	**Osvědčení examinátora č.** **Examiners certificate no.**	**Podpis examinátora** **Examiners signature**
L29	**08.08.2016**		**31.08.2017**	**CZ/(A)035**	
MEP land	**16.10.2016**		**30.11.2017**	**CZ/(A)009**	
IR/SPA/ME	**5.12.2016**	**5.12.2016**	**31.12.2017**	**CZ/(A)009**	
B737 300-900/IR/LVO	**30.03.2016**	**30.03.2016**	**31.03.2017**	**CZ/(A)163**	
PA-46 SET	**12.10.2016**	**12.10.2016**	**30.11.2018**	**CZ/(A)064**	
SEP land			**30.06.2018**	**CZ/(A)009**	
TMG			**30.06.2018**	**CZ/A)009**	
AEROBATICS			**unlimited**		
TOWING-S/BAN			**unlimited**		
TEST FLIGHTS CAT2			**unlimited**		
FI(A)	**30.05.2014**		**31.5.2017**	**CZ/A)009**	

8.4 Poplatky

8.4.1 Zákon o správních poplatcích: Úkony, za které ÚCL vybírá poplatky, výše těchto poplatků a možné způsoby jejich platby jsou stanoveny zákonem o správních poplatcích (č. 634/2004 Sb.).

8.4.2 Informace o poplatcích: Informace o poplatcích, které vybírá ÚCL podle zákona o správních poplatcích, jsou uvedeny na www.caa.cz – Úřad – Úřední deska ÚCL – Správní poplatky za úkony prováděné Úřadem pro civilní letectví. Poplatky za úkony související se způsobilostí leteckého personálu – viz položky 48 a 50. Při platbě složenkou nebo převodním příkazem je nutno uvádět jedinečný variabilní symbol, který bude poplatníku sdělen nejdříve při přijetí jeho podání, a to prostřednictvím SMS zprávy nebo e-mailu.

8.5 Omezení, pozastavení, zrušení průkazů pilota a souvisejících kvalifikací a osvědčení

ÚCL omezí, pozastaví nebo zruší platnost průkazu pilota, případně souvisejících kvalifikací, osvědčení a pověření za následujících okolností:

8.5.1: Padělání dokladů: Průkaz pilota nebo související kvalifikace, osvědčení nebo pověření byly získány padělaním předložených dokladů.

8.5.2: Padělání záznamů: Byly padělány záznamy v průkazu pilota, v zápisníku letů, nebo osvědčení zdravotní způsobilosti.

8.5.3. Neplnění požadavků: Držitel průkazu pilota neplní příslušné požadavky Part-FCL.

8.5.4: Alkohol a omamné látky: Držitel průkazu pilota vykonával práva vyplývající z jeho průkazu a souvisejících kvalifikací, osvědčení nebo pověření pod vlivem alkoholu nebo omamných látek.

8.5.5: Provozní požadavky: Držitel průkazu pilota neplní příslušné provozní požadavky.

8.5.6: Neoprávněný postup, podvodné využití práv: Držitel průkazu pilota provedl prokazatelně neoprávněný postup nebo podvodné využití práv vyplývajících z jeho průkazu nebo souvisejících kvalifikací, osvědčení nebo pověření.

8.5.7: Nepřijatelný výkon examinátora: Examinátor předvedl nepřijatelný výkon při uplatnění práv vyplývajících z osvědčení examinátora.

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO

9. SEZNAM FORMULÁŘŮ

(1) ZLP-F-163-1-1	nepublikován
(2) ZLP-F-163-2-2	Čestné prohlášení pro převod kvalifikací ACR a TOW (změna 2)
(3) CAA-F-163-3	zrušen
(4) CAA-F-163-4	zrušen
(5) CAA-F-163-5	zrušen
(6) CAA-F-163-6	zrušen
(7) CAA-F-163-7	zrušen
(8) CAA-F-163-8	zrušen
(9) ZLP-F-163-9-0	Žádost o vydání PPL(A) na základě českého PPL(A) ICAO (změna 0)
(10) ZLP-F-163-10-0	Žádost o vydání CPL(A) na základě českého CPL(A) ICAO (změna 0)
(11) ZLP-F-163-11-0	Žádost o vydání CPL(A)/IR na základě českého CPL(A)/IR ICAO (změna 0)
(12) ZLP-F-163-12-0	Žádost o vydání ATPL(A) na základě českého ATPL(A) ICAO (změna 0)
(13) CAA-F-163-13	zrušen
(14) ZLP-F-163-14-1	Žádost o získání kvalifikace AEROBATICS (změna 1)
(15) ZLP-F-163-15S-1	Žádost o získání kvalifikace pro vlečení kluzáků (změna 1)
(16) ZLP-F-163-15B-1	Žádost o získání kvalifikace pro vlečení transparentů (změna 1)
(16) ZLP-F-163-16-1	Žádost o získání kvalifikace NIGHT (změna 1)
(17) CAA-F-163-17	zrušen
(18) CAA-F-163-18-0	zrušen
(19) ZLP-F-163-19-0	Certifikát SFI (změna 0)
(20) ZLP-F-163-20-0	Certifikát TRI (změna 0)
(21) CAA-F-163-21	zrušen
(22) ZLP-F-163-22-0	Žádost o Part-FCL LAPL(A) (změna 0)
(23) ZLP-F-163-23-0	Žádost o Part-FCL PPL(A) (změna 0)
(24) ZLP-F-163-24-0	Žádost o Part-FCL CPL(A) – modulový kurz (změna 0)
(25) ZLP-F-163-25-1	Žádost o Part-FCL CPL(A) – integrovaný kurz ATP (změna 1)
(26) ZLP-F-163-26-0	Žádost o Part-FCL ATPL(A) (změna 0)
(27) ZLP-F-163-27-0	Žádost o Part-FCL MPL a získání dodatečných práv (změna 0)
(28) ZLP-F-163-28-0	Žádost o přístrojovou kvalifikaci (změna 0)

ZÁMĚRNĚ VYNECHÁNO