

Jednotné letecké predpisy

Joint Aviation Requirements

JAR-FCL 1

**Licencovanie letovej posádky
(Letún)**

**Flight Crew Licensing
(Aeroplane)**

Zmena textu 7/Amendment 7

1. december 2006/1 December 2006

Členovia Výboru Spojených leteckých úradov (JAA) sú zástupcovia civilných leteckých úradov krajín a Európska agentúra pre bezpečnosť letectva, ktoré podpísali dokument „Dohoda o vývoji, prijatí a zavedení jednotných leteckých predpisov“. Zoznam týchto krajín archivuje Európska konferencia civilného letectva (ECAC), adresa: European Civil Aviation Conference, 3 bis Villa Emile Bergerat, 92522 NEUILLY SUR SEINE Cedex, France.*

Ďalšie výtlačky dokumentov Spojených leteckých úradov je možné získať u firmy Global Engineering Documents, ktorej pobočky rozmiestnené po celom svete, sú uvedené na web-stránke JAA (www.jaa.nl) a web-stránke firmy Global (www.global.ihs.com).

V prípade elektronických verzií dokumentov Spojených leteckých úradov sa obráťte, prosím, na web-stránku firmy Information Handling Services (IHS) www.ihsaviation.com, kde nájdete informácie o spôsobe objednávania.

Otázky týkajúce sa pôvodného obsahu adresujte JAA Headquarters, Saturnusstraat 50, P.O. Box 3000, 2130 KA HOOFFDORP, Netherlands, (číslo faxu: 0031 23 5621 714).

* Sú to tieto krajiny:

Albánsko, Arménsko, Rakúsko, Belgicko, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Chorvátsko, Cyprus, Česká republika, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Macedónsko, Francúzsko, Nemecko, Grécko, Maďarsko, Island, Írsko, Taliansko, Litva, Lotyšsko, Luxembursko, Malta, Moldavská republika, Monako, Holandsko, Nórsko, Poľsko, Portugalsko, Rumunsko, Srbsko [], Slovenská republika, Slovinsko, Španielsko, Švédsko, Švajčiarsko, Turecko, Ukrajina a Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska.

The members of the Joint Aviation Authorities Committee are representatives of the Civil Aviation Authorities of the countries and the European Aviation Safety Agency that have signed the 'Arrangements Concerning the Development and the Acceptance of Joint Aviation Requirements'. A list of these countries is kept by European Civil Aviation Conference, 3 bis Villa Emile Bergerat, 92522 NEUILLY SUR SEINE Cedex, France.*

Applications for further copies of the Joint Aviation Requirements should be addressed to Global Engineering Documents, whose world wide offices are listed on the JAA website (www.jaa.nl) and Global website (www.global.ihs.com).

For electronic versions of Joint Aviation Authorities Documents please refer to the website of Information Handling Services (IHS) on www.ihsaviation.com, where you will find information on how to order.

Enquiries regarding the contents should be addressed to the JAA Headquarters, Saturnusstraat 50, PO Box 3000, 2130 KA Hoofddorp, The Netherlands. (Fax. No. (31) (0) 23 5621714).

* These countries are:

Albania, Armenia, Austria, Belgium, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, Former Yugoslav Republic of Macedonia, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Moldova, Monaco, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Serbia [], Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey, Ukraine, and the United Kingdom.

Vydavateľ: Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, štátny podnik

Autor: Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky

Tlač: Tlačiareň Gupress

JAR-FCL 1

Licencovanie letovej posádky (Letún)

Flight Crew Licensing (Aeroplane)

Predajňa: Letecká informačná služba Slovenskej republiky, Letisko M. R. Štefánika, 823 07 Bratislava,
telefón: (02) 4857 2650

ISBN 80-968747-3-X

Všetky práva vyhradené. Žiadna časť tejto publikácie nesmie byť reprodukováná, uchovaná v informačnom systéme, alebo rozširovaná elektronicky, mechanicky, fotokópiami či iným spôsobom bez predchádzajúceho súhlasu majiteľa práv.

OBSAH (Všeobecný prehľad)**JAR-FCL 1****LICENCOVANIE LETOVEJ POSÁDKY (Letún)****PREDHOVOR****KONTROLNÝ ZOZNAM STRÁN****PREAMBULA****SEKCIA 1 - POŽIADAVKY**

ČLÁNOK A	-	VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY
ČLÁNOK B	-	ŽIAK-PILOT (Letún)
ČLÁNOK C	-	PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA (Letún) - PPL(A)
ČLÁNOK D	-	PREUKAZ SPÔSOBILOSTI OBCHODNÉHO PILOTA (Letún) - CPL(A)
ČLÁNOK E	-	PRÍSTROJOVÁ KVALIFIKÁCIA (Letún) - IR(A)
ČLÁNOK F	-	KVALIFIKÁCIA NA TRIEDU A TYPOVÁ KVALIFIKÁCIA (Letún)
ČLÁNOK G	-	PREUKAZ SPÔSOBILOSTI DOPRAVNÉHO PILOTA (Letún) - ATPL(A)
ČLÁNOK H	-	KVALIFIKÁCIE INŠTRUKTORA (Letún)
ČLÁNOK I	-	EXAMINÁTORI (Letún)
ČLÁNOK J	-	POŽIADAVKY NA TEORETICKÉ VEDOMOSTI A POSTUPY VYKONÁVANIA SKÚŠOK Z TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ NA ZÍSKANIE PREUKAZOV SPÔSOBILOSTI PROFESIONÁLNEHO PILOTA A PRÍSTROJOVEJ KVALIFIKÁCIE
[ČLÁNOK K	-	PREUKAZ SPÔSOBILOSTI PILOTA VIACČLENNEJ POSÁDKY – MPL(A)]

**SEKCIA 2 - PRIJATEĽNÉ SPÔSOBY PLNENIA POŽIADAVIEK (AMC)/
VÝKLADOVÝ A VYSVETĽUJÚCI MATERIÁL (IEM)**

AMC/IEM A	-	VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY
AMC/IEM C	-	PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA
AMC/IEM D	-	PREUKAZ SPÔSOBILOSTI OBCHODNÉHO PILOTA
AMC/IEM E	-	PRÍSTROJOVÁ KVALIFIKÁCIA
AMC/IEM F	-	KVALIFIKÁCIA NA TRIEDU A TYPOVÁ KVALIFIKÁCIA
AMC/IEM H	-	KVALIFIKÁCIA INŠTRUKTORA
AMC/IEM I	-	EXAMINÁTORI
AMC/IEM J	-	POŽIADAVKY NA TEORETICKÉ VEDOMOSTI
[AMC/IEM K	-	PREUKAZ SPÔSOBILOSTI PILOTA VIACČLENNEJ POSÁDKY]

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

OBSAH (PODROBNE)

JAR-FCL 1

LICENCOVANIE LETOVEJ POSÁDKY (Letún)

Paragraf		Strana
Sekcia 1 - Požiadavky		1-0-1
Všeobecne a prezentácia		
ČLÁNOK A - VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY		
JAR-FCL 1.001	Definície a skratky	1-A-1
JAR-FCL 1.005	Použiteľnosť	[1-A-4]
JAR-FCL 1.010	Základné oprávnenie zastávať funkciu člena letovej posádky	[1-A-6]
JAR-FCL 1.015	Uznávanie preukazov spôsobilosti, kvalifikácií, oprávnení, schválení alebo osvedčení	[1-A-8]
JAR-FCL 1.016	Zápočet priznaný držiteľovi preukazu spôsobilosti vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA	[1-A-9]
JAR-FCL 1.017	Oprávnenia/kvalifikácie na zvláštne účely	[1-A-10]
JAR-FCL 1.020	Zápočet vojenskej služby	[1-A-10]
JAR-FCL 1.025	Platnosť preukazov spôsobilosti a kvalifikácií	[1-A-10]
JAR-FCL 1.026	Rozlietanosť pilotov v prevádzke, ktorá nie je v súlade s JAR-OPS 1	[1-A-11]
JAR-FCL 1.030	Systém preskúšavania	[1-A-12]
JAR-FCL 1.035	Zdravotná spôsobilosť	[1-A-12]
JAR-FCL 1.040	Zníženie zdravotnej spôsobilosti	[1-A-13]
JAR-FCL 1.045	Zvláštne okolnosti	[1-A-15]
JAR-FCL 1.050	Započítavanie času letu a teoretických vedomostí	[1-A-15]
JAR-FCL 1.055	Výcvikové organizácie a registrované zariadenia	[1-A-17]
JAR-FCL 1.060	Obmedzenie oprávnení držiteľov preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov alebo viac	[1-A-18]
JAR-FCL 1.065	Štát vydania preukazu spôsobilosti	[1-A-18]
JAR-FCL 1.070	Normálne bydlisko	[1-A-19]
JAR-FCL 1.075	Formát a špecifikácia preukazov spôsobilosti letovej posádky	[1-A-19]
JAR-FCL 1.080	Zaznamenávanie času letu	[1-A-20]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.005	Minimálne požiadavky na vydanie preukazu spôsobilosti/oprávnenia podľa JAR-FCL na základe národného preukazu spôsobilosti/oprávnenia vydaného členským štátom JAA	[1-A-24]
[Dodatok 1 k JAR-FCL 1.010	Požiadavky na jazykovú spôsobilosť v rádiových komunikáciách	1-A-30]
[Dodatok 2 k JAR-FCL 1.010	Stupnica jazykových znalostí	1-A-32]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.015	Minimálne požiadavky na uznanie platnosti preukazov spôsobilosti pilotov vydaných štátmi, ktoré nie sú členmi JAA	[1-A-34]
Dodatok 2 k JAR-FCL 1.015	Konverzia PPL vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA podľa JAR-FCL	[1-A-38]
Dodatok 3 k JAR-FCL 1.015	Platnosť preukazov spôsobilosti pilotov vydaných štátmi, ktoré nie sú členmi JAA, pre zvláštne úlohy s časovo obmedzeným trvaním	[1-A-39]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.050	Započítavanie teoretických vedomostí - Rozdielová výučba a skúšobné osnovy	[1-A-41]
[Dodatok 2 k JAR-FCL 1.050	Započítavanie teoretických vedomostí pre vydanie CPL(A) - Rozdielová výučba a požiadavky na skúšku	1-A-43]
[Dodatok 3 k JAR-FCL 1.050	Započítavanie teoretických vedomostí pre vydanie ATPL(A) - Rozdielová výučba a požiadavky na skúšku	1-A-47]

[Dodatok 4 k JAR-FCL 1.050	Započítavanie teoretických vedomostí pre vydanie CPL(A), IR(A) alebo ATPL(A)	1-A-51]
Dodatok 1 a k JAR-FCL 1.055	Organizácie letového výcviku na získanie preukazu spôsobilosti pilota a priznanie kvalifikácií	[1-A-53]
Dodatok 1 b k JAR-FCL 1.055	Čiastočný výcvik mimo členských štátov JAA	[1-A-60]
Dodatok 1 c k JAR-FCL 1.055	Ďalšie požiadavky na výcvik v organizáciách letového výcviku (FTO), ktorých výkon činností a hlavné sídlo sa nachádza mimo štátov JAA	[1-A-61]
Dodatok 2 k JAR-FCL 1.055	Organizácia výcviku typovej kvalifikácie na vydanie typových kvalifikácií výlučne držiteľom preukazu spôsobilosti pilota	[1-A-64]
Dodatok 3 k JAR-FCL 1.055	Schválenie modulových diaľkových kurzov teoretickej výučby	[1-A-69]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.060	Národné odchýlky v obmedzení oprávnení držiteľov preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov a viac	[1-A-71]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.075	Špecifikácie týkajúce sa preukazov spôsobilosti letovej posádky	[1-A-72]

ČLÁNOK B - ŽIAK-PILOT (Letún)

JAR-FCL 1.085	Požiadavky	1-B-1
JAR-FCL 1.090	Minimálny vek	1-B-1
JAR-FCL 1.095	Zdravotná spôsobilosť	1-B-1

ČLÁNOK C - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA (Letún) - PPL(A)

JAR-FCL 1.100	Minimálny vek	1-C-1
JAR-FCL 1.105	Zdravotná spôsobilosť	1-C-1
JAR-FCL 1.110	Oprávnenia a podmienky	1-C-1
JAR-FCL 1.115	Zámerné nepoužité	1-C-1
JAR-FCL 1.120	Skúsenosti a ich započítavanie	1-C-1
JAR-FCL 1.125	Výcvikový kurz	1-C-2
JAR-FCL 1.130	Skúška teoretických vedomostí	1-C-2
JAR-FCL 1.135	Schopnosť	1-C-2
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.125	Výcvikový kurz pre PPL(A) – Prehľad	1-C-3
Dodatok 2 k JAR-FCL 1.125	Registrácia zariadení výlučne na výcvik PPL	1-C-6
Dodatok 3 k JAR-FCL 1.125	Obsah formulára žiadosti o registráciu zariadenia na výcvik PPL	1-C-7
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.130 a 1.135	Skúška teoretických vedomostí a praktická skúška pre PPL(A)	1-C-9
Dodatok 2 k JAR-FCL 1.135	Obsah praktickej skúšky na vydanie PPL(A)	1-C-12

ČLÁNOK D - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI OBCHODNÉHO PILOTA (Letún) - CPL(A)

JAR-FCL 1.140	Minimálny vek	1-D-1
JAR-FCL 1.145	Zdravotná spôsobilosť	1-D-1
JAR-FCL 1.150	Oprávnenia a podmienky	1-D-1
JAR-FCL 1.155	Skúsenosti a ich započítavanie	1-D-1
JAR-FCL 1.160	Teoretické vedomosti	[1-D-3]
JAR-FCL 1.165	Letový výcvik	1-D-3
JAR-FCL 1.170	Schopnosť	1-D-4
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (1)	Integrovaný kurz ATP(A)	1-D-5
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (2)	Integrovaný kurz CPL(A)/IR	1-D-8

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (3)	Integrovaný kurz CPL(A)	1-D-11
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (4)	Modulový kurz CPL(A)	1-D-14
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.170	Praktická skúška na vydanie CPL(A)	1-D-16
Dodatok 2 k JAR-FCL 1.170	Obsah praktickej skúšky na vydanie CPL(A)	1-D-19

ČLÁNOK E - PRÍSTROJOVÁ KVALIFIKÁCIA (Letún) - IR(A)

JAR-FCL 1.174	Zdravotná spôsobilosť	1-E-1
JAR-FCL 1.175	Okolnosti, za ktorých sa vyžaduje IR(A)	1-E-1
JAR-FCL 1.180	Oprávnenia a podmienky	1-E-1
JAR-FCL 1.185	Platnosť, predĺženie a obnovenie platnosti	1-E-2
JAR-FCL 1.190	Skúsenosti	1-E-2
JAR-FCL 1.195	Teoretické vedomosti	1-E-2
JAR-FCL 1.200	Používanie anglického jazyka	[1-E-3]
JAR-FCL 1.205	Letový výcvik	1-E-3
JAR-FCL 1.210	Schopnosť	1-E-3
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.200	IR(A) - Používanie anglického jazyka	1-E-4
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.205	IR(A) - Modulový kurz letového výcviku	1-E-6
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.210	IR(A) - Praktická skúška a preskúšanie odbornej spôsobilosti	[1-E-10]
Dodatok 2 k JAR-FCL 1.210	Obsah praktickej skúšky/preskúšania odbornej spôsobilosti na zapísanie IR(A)	[1-E-13]

ČLÁNOK F - KVALIFIKÁCIA NA TRIEDU A TYPOVÁ KVALIFIKÁCIA (Letún)

JAR-FCL 1.215	Kvalifikácie na triedu (A)	1-F-1
JAR-FCL 1.220	Typové kvalifikácie (A)	1-F-1
JAR-FCL 1.221	Jednopilotné letúny vysokej výkonnosti	1-F-2
JAR-FCL 1.225	Okolnosti, za ktorých sa vyžadujú typové kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu	1-F-3
JAR-FCL 1.230	Zvláštne oprávnenie typových kvalifikácií alebo kvalifikácií na triedu	1-F-3
JAR-FCL 1.235	Typové kvalifikácie a kvalifikácie na triedu - oprávnenia, počet a varianty	1-F-3
JAR-FCL 1.240	Typové kvalifikácie a kvalifikácie na triedu - požiadavky	1-F-4
JAR-FCL 1.245	Typové kvalifikácie a kvalifikácie na triedu - platnosť, predĺženie a obnovenie platnosti	1-F-5
JAR-FCL 1.246	Prístrojová kvalifikácia, predĺženie a obnovenie platnosti	1-F-8
JAR-FCL 1.250	Typová kvalifikácia na viacpilotné letúny - podmienky	1-F-9
JAR-FCL 1.251	Kvalifikácie na triedu a typové kvalifikácie na jednopilotné letúny vysokej výkonnosti – podmienky	1-F-10
JAR-FCL 1.255	Typová kvalifikácia na jednopilotné letúny - podmienky	1-F-11
JAR-FCL 1.260	Kvalifikácia na triedu - podmienky	1-F-11
JAR-FCL 1.261	Typové kvalifikácie a kvalifikácie na triedu - teoretická výučba a letový výcvik	1-F-11
JAR-FCL 1.262	Typové kvalifikácie a kvalifikácie na triedu - schopnosť	1-F-13
[] Dodatok 1 k JAR-FCL 1.240 a 1.295	Praktická skúška a preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie typovej kvalifikácie/kvalifikácie na triedu letún a vydanie ATPL	[1-F-15]

Dodatok 2 k JAR-FCL 1.240 a 1.295	Obsah výcviku/praktickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na získanie ATPL/typovej kvalifikácie na viacpilotné letúny	[1-F-19]
Dodatok 3 k JAR-FCL 1.240	Obsah výcviku/praktickej skúšky/preskúšania odbornej spôsobilosti na získanie kvalifikácie na triedu/typovej kvalifikácie na jednomotorové a viacmotorové jednopilotné letúny	[1-F-30]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.246	Možnosť prenosu zápočtov časti prístrojovej kvalifikácie IR preskúšania odbornej spôsobilosti kvalifikácie na triedu alebo typ	[1-F-38]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.251	Kurz ďalších teoretických vedomostí pre kvalifikáciu na triedu a typovú kvalifikáciu na jednopilotné letúny vysokej výkonnosti	[1-F-39]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (a)	Požiadavky na teoretickú výučbu na praktickú skúšku/preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie kvalifikácie na triedu/typovej kvalifikácie	[1-F-42]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (c) (2)	Schválenie výcvikových kurzov na získanie typovej kvalifikácie na letún bez letového výcviku	[1-F-44]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (d)	Kurz [spolupráce] vo viacčlennej posádke (letún)	[1-F-46]

ČLÁNOK G - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI DOPRAVNÉHO PILOTA (Letún) - ATPL(A)

JAR-FCL 1.265	Minimálny vek	1-G-1
JAR-FCL 1.270	Zdravotná spôsobilosť	1-G-1
JAR-FCL 1.275	Oprávnenia a podmienky	1-G-1
JAR-FCL 1.280	Skúsenosti a ich započítavanie	1-G-1
JAR-FCL 1.285	Teoretické vedomosti	1-G-2
JAR-FCL 1.290	Letový výcvik	[1-G-3]
JAR-FCL 1.295	Schopnosť	1-G-3
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.285	ATPL(A) - Modulový kurz na získanie teoretických vedomostí	1-G-4

ČLÁNOK H - KVALIFIKÁCIE INŠTRUKTORA (Letún)

JAR-FCL 1.300	Výcvik - všeobecne	1-H-1
JAR-FCL 1.305	Kvalifikácie a oprávnenie inštruktora - ciele	1-H-1
JAR-FCL 1.310	Kvalifikácie inštruktora - všeobecne	1-H-1
JAR-FCL 1.315	Kvalifikácie a oprávnenia inštruktora - obdobie platnosti	[1-H-3]
JAR-FCL 1.320	Kvalifikácia letového inštruktora (Letún) (FI(A)) - minimálny vek	[1-H-3]
JAR-FCL 1.325	FI(A) - obmedzené oprávnenia	[1-H-3]
JAR-FCL 1.330	FI(A) - oprávnenia a požiadavky	[1-H-4]
JAR-FCL 1.335	FI(A) - základné požiadavky	[1-H-5]
JAR-FCL 1.340	FI(A) - kurz	[1-H-6]
JAR-FCL 1.345	FI(A) - schopnosť	[1-H-6]
JAR-FCL 1.350	FI(A) - priznanie kvalifikácie	[1-H-6]
JAR-FCL 1.355	FI(A) - predĺženie a obnovenie platnosti	[1-H-7]
JAR-FCL 1.360	Kvalifikácia inštruktora typovej kvalifikácie (viacpilotný letún) (TRI(MPA)) – oprávnenia	[1-H-7]
JAR-FCL 1.365	TRI(MPA) - požiadavky	[1-H-8]
JAR-FCL 1.370	TRI(MPA) - predĺženie a obnovenie platnosti	[1-H-9]
JAR-FCL 1.375	Kvalifikácia inštruktora kvalifikácie na triedu (jednopilotný letún) (CRI(SPA)) – oprávnenia	[1-H-10]
JAR-FCL 1.380	CRI(SPA) - požiadavky	[1-H-10]
JAR-FCL 1.385	CRI(SPA) - predĺženie a obnovenie platnosti	[1-H-11]
JAR-FCL 1.390	Kvalifikácia inštruktora prístrojovej kvalifikácie (letún) (IRI(A)) Oprávnenia	[1-H-11]
JAR-FCL 1.395	IRI(A) - požiadavky	[1-H-12]
JAR-FCL 1.400	IRI(A) - predĺženie a obnovenie platnosti	[1-H-12]
JAR-FCL 1.405	Oprávnenie inštruktora na letovom simulátore (letún) (SFI(A)) – oprávnenia	[1-H-12]
JAR-FCL 1.410	SFI(A) - požiadavky	[1-H-13]

JAR-FCL 1.415	SFI(A) - predĺženie a obnovenie platnosti	[1-H-14]
JAR-FCL 1.416	Oprávnenie inštruktora na [spoluprácu] vo viacčlennej posádke (letún)	
	MCCI(A) - oprávnenia	[1-H-15]
JAR-FCL 1.417	MCCI(A) - požiadavky	[1-H-15]
JAR-FCL 1.418	MCCI(A) - predĺženie a obnovenie platnosti	[1-H-15]
JAR-FCL 1.419	Oprávnenie inštruktora na výcvik na letovom simulátore (letún) - STI(A) Oprávnenia, požiadavky, predĺženie a obnova platnosti	[1-H-16]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.300	Požiadavky na zvláštne oprávnenie inštruktorov, ktorí nie sú držiteľmi preukazu spôsobilosti vydaného podľa JAR-FCL na vykonávanie výcviku v FTO alebo TRTO mimo členských štátov JAA	[1-H-18]
[Dodatok 1 k JAR-FCL 1.310 (d)	Výcvikový kurz inštruktorov MPL(A)	1-H-20]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.330 a 1.345	Program praktickej skúšky, preskúšania odbornej spôsobilosti a ústnej skúšky z teoretických vedomostí na získanie kvalifikácie letového inštruktora (FI(A))	[1-H-21]
Dodatok 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345	Obsah praktickej skúšky, ústnej skúšky z teoretických vedomostí a preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie kvalifikácie letového inštruktora (FI(A))	[1-H-23]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.340	Kurz na získanie kvalifikácie letového inštruktora (FI(A)) (letún)	[1-H-27]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.365	Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora typovej kvalifikácie na viacpilotný letún (TRI) (MPA)	[1-H-29]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.380	Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora kvalifikácie na triedu na jednopilotné viacmotorové letúny (CRI(SPA))	[1-H-30]
Dodatok 2 k JAR-FCL 1.380	Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora kvalifikácie na triedu na jednopilotné jednomotorové letúny (CRI(SPA))	[1-H-31]
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.395	Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora prístrojovej kvalifikácie (letún) (IRI(A))	[1-H-32]

ČLÁNOK I - EXAMINÁTORI (Letún)

JAR-FCL 1.420	Examinátori - ciele	1-I-1
JAR-FCL 1.425	Examinátori - všeobecne	1-I-1
JAR-FCL 1.430	Examinátori - platnosť oprávnenia	1-I-2
JAR-FCL 1.435	Letový examinátor (letún) (FE(A)) - oprávnenia/požiadavky	1-I-2
JAR-FCL 1.440	Examinátor typovej kvalifikácie (letún) (TRE(A)) - oprávnenia/požiadavky	1-I-3
JAR-FCL 1.445	Examinátor kvalifikácie na triedu (letún) (CRE(A)) - oprávnenia/požiadavky	1-I-3
JAR-FCL 1.450	Examinátor prístrojovej kvalifikácie (letún) (IRE(A)) - oprávnenia/požiadavky	1-I-3
JAR-FCL 1.455	Examinátor na letovom simulátore (letún) (SFE(A)) - oprávnenia/požiadavky	1-I-3
JAR-FCL 1.460	Examinátor letového inštruktora (letún) (FIE(A)) - oprávnenia/požiadavky	1-I-4
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.425	Štandardizácia príprav examinátorov	1-I-5

ČLÁNOK J - POŽIADAVKY NA TEORETICKÉ VEDOMOSTI A POSTUPY VYKONÁVANIA SKÚŠOK Z TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ NA ZÍSKANIE PREUKAZOV SPÔSOBILOSTI PROFESIONÁLNEHO PILOTA A PRÍSTROJOVEJ KVALIFIKÁCIE

JAR-FCL 1.465	Požiadavky	1-J-1
JAR-FCL 1.470	Obsah skúšok z teoretických vedomostí	1-J-1
JAR-FCL 1.475	Otázky	1-J-1
JAR-FCL 1.480	Postup skúšky	1-J-2
JAR-FCL 1.485	Zodpovednosti žiadateľa	1-J-3
JAR-FCL 1.490	Normy na úspešné zloženie skúšky	1-J-3
JAR-FCL 1.495	Obdobie uznania	1-J-3
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.470	Časti/predmety skúšky z teoretických vedomostí a dĺžka skúšok - ATPL, CPL a IR	1-J-5

[ČLÁNOK K – PREUKAZ SPÔSOBILOSTI PILOTA VIACČLENNEJ POSÁDKY – MPL(A)]

JAR-FCL 1.500	Minimálny vek	1-K-1
JAR-FCL 1.505	Zdravotná spôsobilosť	1-K-1
JAR-FCL 1.510	Oprávnenia a podmienky	1-K-1
JAR-FCL 1.515	Skúsenosti a ich započítavanie	1-K-2
JAR-FCL 1.520	Teoretické vedomosti	1-K-2
JAR-FCL 1.525	Letový výcvik	1-K-2
JAR-FCL 1.530	Schopnosť	1-K-3
JAR-FCL 1.535	Sledovanie implementácie preukazov spôsobilosti pilotov viacčlennej posádky-poradná komisia	1-K-3
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525	MPL(A) – Integrovaný výcvikový kurz na získanie preukazu spôsobilosti pilota viacčlennej posádky	1-K-4
Dodatok 1 k JAR-FCL 1.535	Výmena informácií	1-K-9
Dodatok 2 k JAR-FCL 1.535	Štruktúra a pôsobnosť poradnej komisie MPL	1-K-10

**SEKCIA 2 - PRIJATELNÉ SPÔSOBY PLNENIA POŽIADAVIEK (AMC)/
VÝKLADOVÝ A VYSVETĽUJÚCI MATERIÁL (IEM)****2-0-1****AMC/IEM A - VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY**

IEM FCL 1.001	Skratky (Výkladový materiál)	2-A-1
AMC FCL 1.005 a 1.015	Požiadavky na vedomosti pre vydanie preukazu spôsobilosti JAR-FCL na základe národného preukazu spôsobilosti vydaného členským štátom JAA, alebo pre uznanie platnosti preukazu spôsobilosti pilota štátov, ktoré nie sú členmi JAA (Prijateľné spôsoby plnenia)	2-A-3
[IEM FCL 1.010	Poradenský materiál pre proces preskúšania a hodnotenia jazykovej spôsobilosti	2-A-10]
[AMC No. 1 k JAR-FCL 1.010	Stupnica jazykových znalostí	2-A-11]
[AMC No. 2 k JAR-FCL 1.010	Preskúšanie jazykovej spôsobilosti	2-A-14]
IEM FCL 1.035	Prítomnosť bezpečnostných pilotov počas letu	[2-A-17]
AMC FCL 1.055	Systém kvality FTO/TRTO	[2-A-18]
AMC FCL 1.055 (a)	Schválenie modulových diaľkových kurzov teoretickej výučby	[2-A-19]
IEM č. 1 k JAR-FCL 1.055	Systém kvality FTO/TRTO	[2-A-20]
IEM č. 2 k JAR-FCL 1.055	Finančné hodnotenie organizácií letového výcviku (FTO) a organizácií na výcvik typovej kvalifikácie (TRTO)	[2-A-27]
IEM č. 3 k JAR-FCL 1.055	Výcviková a prevádzková príručka pre FTO a TRTO (ak je to vhodné)	[2-A-28]
IEM FCL 1.080	Zaznamenávanie času letu	[2-A-32]

AMC/IEM C - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA

AMC FCL 1.125	Osnova teoretickej výučby a letového výcviku pre preukaz spôsobilosti súkromného pilota (letún) - PPL(A)	2-C-1
IEM FCL 1.135	Formulár na skúšku spôsobilosti PPL(A)	2-C-32

AMC/IEM D - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI OBCHODNÉHO PILOTA

AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (1)	Integrovaný kurz ATP(A)	2-D-1
AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (2)	Integrovaný kurz CPL(A)/IR	2-D-3
AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (3)	Integrovaný kurz CPL(A)	2-D-5

AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (4) IEM FCL 1.170	Modulový kurz CPL(A) Formulár na skúšku spôsobilosti CPL(A)	2-D-7 [2-D-10]
---	--	-------------------

AMC/IEM E - PRÍSTROJOVÁ KVALIFIKÁCIA

[AMC FCL 1.205 [Dodatok 1 k AMC FCL 1.205 IEM FCL 1.210	IR(A) – Modulový kurz letového výcviku Osvedčenie o absolvovaní základného modulu letu podľa prístrojov Formulár na skúšku spôsobilosti a preskúšanie odbornej spôsobilosti IR(A)	2-E-1] 2-E-3] [2-E-4]
--	---	---------------------------------

AMC/IEM F - KVALIFIKÁCIA NA TRIEDU A TYPOVÁ KVALIFIKÁCIA

IEM FCL 1.240 (b) (1)	Formulár praktickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti/ výcviku na získanie typovej kvalifikácie/ ATPL na viacmotorové viacpilótné letúny	2-F-2
IEM FCL 1.240 (b) (2)	Formulár praktickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti/ výcviku na získanie typovej kvalifikácie/kvalifikácie na triedu na jednomotorové a viacmotorové jednopilótné letúny	2-F-3
AMC FCL 1.251	Ďalšie teoretické vedomosti na získanie kvalifikácie na triedu alebo typovej kvalifikácie na jednopilótné letúny vysokej výkonnosti	2-F-4
AMC FCL 1.261 (a)	Osnova teoretickej výučby na typovú kvalifikáciu/kvalifikáciu na triedu na jednomotorové a viacmotorové letúny	2-F-4
AMC FCL 1.261 (c) (2)	Postupy na schválenie kurzu typovej kvalifikácie na letún	2-F-12
AMC FCL 1.261 (d)	Kurz [spolupráce] vo viacčlennej posádke (letún)	2-F-16
Dodatok 1 k AMC FCL 1.261 (d)	Kurz [spolupráce] viacčlennej posádky (letún) - Osvedčenie o ukončení výcviku MCC	2-F-19

AMC/IEM H - KVALIFIKÁCIA INŠTRUKTORA

[AMC FCL 1.310 (d) [IEM FCL 1.310 (d)	Štruktúra semináru pre výcvikový kurz inštruktorov MPL(A) Prehľad kvalifikácií inštruktorov pre každú fázu integrovaného výcvikového kurzu MPL(A)	2-H-1] 2-H-4]
IEM FCL 1.330	Formulár na praktickú skúšku a preskúšanie odbornej spôsobilosti kvalifikácie letového inštruktora (FI(A))	[2-H-5]
AMC FCL 1.340	Kurz kvalifikácie letového inštruktora (letún) (FI(A))	[2-H-7]
AMC FCL 1.355 (a) (2)	Opakovací seminár letového inštruktora (FI)/inštruktora prístrojovej kvalifikácie (IRI)	[2-H-28]
IEM FCL 1.355	Kvalifikácia letového inštruktora (FI(A)) - formulár na predĺženie a obnovenie platnosti	[2-H-29]
AMC FCL 1.365	Kurz na získanie typovej kvalifikácie inštruktora typovej kvalifikácie na viacpilótný (letún) (TRI(MPA))	[2-H-30]
AMC FCL 1.380	Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora kvalifikácie na triedu na jednopilótný viacmotorový letún (CRI(SPA))	[2-H-33]
AMC FCL 1.395	Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora prístrojovej kvalifikácie (letún) (IRI(A))	[2-H-53]
AMC FCL 1.417	Kurz na získanie oprávnenia inštruktora na [spoluprácu] vo viacčlennej posádke (letún) (MCCI(A))	[2-H-65]

AMC/IEM I - EXAMINÁTORI

AMC FCL 1.425 IEM FCL 1.425	Štandardizácia examinátorov Poznámky na vedenie a výcvik examinátorov typovej kvalifikácie (TRE)	2-I-1 2-I-4
--------------------------------	---	----------------

AMC/IEM J - POŽIADAVKY NA TEORETICKÉ VEDOMOSTI

AMC FCL 1.470 (a), (b) a (c) AMC FCL 2.470 (a), (b) a (c)	Časti/predmety skúšky z teoretických vedomostí a dĺžka skúšok - ATPL, CPL a IR	2-J-1
IEM FCL 1.475 (a)	Zostavovanie otázok zlučiteľných s počítačom	2-J-1
IEM FCL 1.475 (b)	Bežné skratky na použitie pre európsku Centrálnu databanku otázok (CQB)	2-J-3

IEM FCL 1.480	Distribúcia testových otázok	2-J-10
IEM FCL 1.490	Terminológia použitá v článku J na postupy na vedenie preskúšania z teoretických vedomostí	2-J-11

[AMC/IEM K – MPL(A) – PREUKAZ SPÔSOBILOSTI PILOTA VIACČLENNEJ POSÁDKY

AMC FCL 1.520 & 1.525	MPL(A) – plán výcviku	2-K-1
IEM FCL No. 1 k dodatku 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525	MPL(A) – Prvky spôsobilosti, zložky spôsobilosti a kritériá výkonnosti	2-K-2
IEM FCL No. 2 k dodatku 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525	MPL(A) – Popis postupov manažmentu hrozieb a chýb	2-K-14]

CONTENTS (General Layout)**JAR-FCL 1****FLIGHT CREW LICENSING (AEROPLANE)****FOREWORD****CHECK LIST OF PAGES****PREAMBLE****SECTION 1 - REQUIREMENTS**

SUBPART A	-	GENERAL REQUIREMENTS
SUBPART B	-	STUDENT PILOT (Aeroplane)
SUBPART C	-	PRIVATE PILOT LICENCE (Aeroplane) - PPL(A)
SUBPART D	-	COMMERCIAL PILOT LICENCE (Aeroplane) - CPL(A)
SUBPART E	-	INSTRUMENT RATING (Aeroplane) - IR(A)
SUBPART F	-	CLASS AND TYPE RATING (Aeroplane)
SUBPART G	-	AIRLINE TRANSPORT PILOT LICENCE (Aeroplane) - ATPL(A)
SUBPART H	-	INSTRUCTOR RATINGS (Aeroplane)
SUBPART I	-	EXAMINERS (Aeroplane)
SUBPART J	-	THEORETICAL KNOWLEDGE REQUIREMENTS AND PROCEDURES FOR THE CONDUCT OF THEORETICAL KNOWLEDGE EXAMINATIONS FOR PROFESSIONAL PILOT LICENCES AND INSTRUMENT RATINGS
[SUBPART K	-	MULTI-CREW PILOT LICENCE (AEROPLANE – MPL(A))

**SECTION 2 - ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE (AMC)/
INTERPRETATIVE AND EXPLANATORY MATERIAL (IEM)**

AMC/IEM A	-	GENERAL REQUIREMENTS
AMC/IEM C	-	PRIVATE PILOT LICENCE
AMC/IEM D	-	COMMERCIAL PILOT LICENCE
AMC/IEM E	-	INSTRUMENT RATING
AMC/IEM F	-	TYPE AND CLASS RATING
AMC/IEM H	-	INSTRUCTOR RATINGS
AMC/IEM I	-	EXAMINERS
AMC/IEM J	-	THEORETICAL KNOWLEDGE REQUIREMENTS
[AMC/IEM K	-	MULTI-CREW PILOT LICENCE (AEROPLANE – MPL(A))

INTENTIONALLY LEFT BLANK

CONTENTS (details)

JAR-FCL 1

FLIGHT CREW LICENSING (AEROPLANE)

<i>Paragraph</i>		<i>Page</i>
SECTION 1 - REQUIREMENTS		1-0-1
General and Presentation		
SUBPART A - GENERAL REQUIREMENTS		
JAR-FCL 1.001	Definitions and Abbreviations	1-A-1
JAR-FCL 1.005	Applicability	[1-A-4]
JAR-FCL 1.010	Basic authority to act as a flight crew member	[1-A-6]
JAR-FCL 1.015	Acceptance of licences, ratings, authorisations, approvals or Certificates	[1-A-8]
JAR-FCL 1.016	Credit given to a holder of a licence issued by a non-JAA State	[1-A-9]
JAR-FCL 1.017	Authorisations/Ratings for special purposes	[1-A-10]
JAR-FCL 1.020	Credit for military service	[1-A-10]
JAR-FCL 1.025	Validity of licences and ratings	[1-A-10]
JAR-FCL 1.026	Recent experience for pilots not operating in accordance with JAR-OPS 1	[1-A-11]
JAR-FCL 1.030	Arrangements for testing	[1-A-12]
JAR-FCL 1.035	Medical fitness	[1-A-12]
JAR-FCL 1.040	Decrease in medical fitness	[1-A-13]
JAR-FCL 1.045	Special circumstances	[1-A-15]
JAR-FCL 1.050	Crediting of flight time and theoretical knowledge	[1-A-15]
JAR-FCL 1.055	Training organisations and registered facilities	[1-A-17]
JAR-FCL 1.060	Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more	[1-A-18]
JAR-FCL 1.065	State of licence issue	[1-A-18]
JAR-FCL 1.070	Normal residency	[1-A-19]
JAR-FCL 1.075	Format and specifications for flight crew licences	[1-A-19]
JAR-FCL 1.080	Recording of flight time	[1-A-20]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.005	Minimum requirements for the issue of a JAR-FCL licence/authorisation on the basis of a national licence/authorisation issued in a JAA Member State	[1-A-27]
[Appendix 1 to JAR-FCL 1.010	Requirements for proficiency in language used for radiotelephony communications	1-A-31]
[Appendix 2 to JAR-FCL 1.010	Language Proficiency Rating Scale	1-A-33]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.015	Minimum requirements for the validation of pilot licences of non-JAA States	[1-A-36]
Appendix 2 to JAR-FCL 1.015	Conversion of a PPL issued by a non-JAA Member State to JAR-FCL	[1-A-38]
Appendix 3 to JAR-FCL 1.015	Validation of pilot licenses of non-JAA States for specific tasks of finite duration	[1-A-40]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.050	Crediting of theoretical knowledge - Bridge instruction and examination syllabus	[1-A-42]
[Appendix 2 to JAR-FCL 1.050	Crediting of theoretical knowledge for the issue of a CPL(A) – Bridge instruction and examination requirements	1-A-45]
[Appendix 3 to JAR-FCL 1.050	Crediting of theoretical knowledge for the issue of a ATPL(A) - Bridge instruction and examination requirements	1-A-49]

[Appendix 4 to JAR-FCL 1.050	Crediting of theoretical knowledge of the issue of a CPL(A), an IR(A) or ATPL(A)	1-A-52]
Appendix 1 a to JAR-FCL 1.055	Flying Training Organisations for pilot licences and ratings	[1-A-53]
Appendix 1 b to JAR-FCL 1.055	Partial Training outside JAA Member States	[1-A-60]
Appendix 1 c to JAR-FCL 1.055	Additional Requirements for training in FTOs whose principal place of business and registered offices are located outside the JAA States	[1-A-61]
Appendix 2 to JAR-FCL 1.055	Type Rating Training Organisations for the issue of type ratings only to pilot licence holders	[1-A-64]
Appendix 3 to JAR-FCL 1.055	Approval of Modular Theoretical Knowledge Distance Learning Courses	[1-A-69]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.060	National Variants on Curtailment of Privileges of licence holders aged 60 years or more	[1-A-71]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.075	Specifications for flight crew licences	[1-A-72]

SUBPART B - STUDENT PILOT (Aeroplane)

JAR-FCL 1.085	Requirements	1-B-1
JAR-FCL 1.090	Minimum age	1-B-1
JAR-FCL 1.095	Medical fitness	1-B-1

SUBPART C - PRIVATE PILOT LICENCE (Aeroplane) - PPL(A)

JAR-FCL 1.100	Minimum age	1-C-1
JAR-FCL 1.105	Medical fitness	1-C-1
JAR-FCL 1.110	Privileges and conditions	1-C-1
JAR-FCL 1.115	Intentionally blank	1-C-1
JAR-FCL 1.120	Experience and crediting	1-C-1
JAR-FCL 1.125	Training course	1-C-2
JAR-FCL 1.130	Theoretical knowledge examination	1-C-2
JAR-FCL 1.135	Skill	1-C-2
Appendix 1 to JAR-FCL 1.125	PPL(A) training course – Summary	1-C-3
Appendix 2 to JAR-FCL 1.125	Registration of facilities for PPL instruction only	1-C-6
Appendix 3 to JAR-FCL 1.125	Contents of an application form for registration of a facility for PPL instruction	1-C-8
Appendix 1 to JAR-FCL 1.130 & 1.135	Theoretical knowledge examination and skill test for the PPL(A)	1-C-9
Appendix 2 to JAR-FCL 1.135	Contents of the skill test for the issue of a PPL(A)	1-C-14

SUBPART D - COMMERCIAL PILOT LICENCE (Aeroplane) - CPL(A)

JAR-FCL 1.140	Minimum age	1-D-1
JAR-FCL 1.145	Medical fitness	1-D-1
JAR-FCL 1.150	Privileges and conditions	1-D-1
JAR-FCL 1.155	Experience and crediting	1-D-1
JAR-FCL 1.160	Theoretical knowledge	[1-D-3]
JAR-FCL 1.165	Flight instruction	1-D-3
JAR-FCL 1.170	Skill	1-D-4
Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (1)	ATP(A) integrated course	1-D-5
Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (2)	CPL(A)/IR integrated course	1-D-8

Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (3)	CPL(A) integrated course	1-D-11
Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (4)	CPL(A) modular course	1-D-14
Appendix 1 to JAR-FCL 1.170	Skill test for the issue of a CPL(A)	1-D-16
Appendix 2 to JAR-FCL 1.170	Contents of the skill test for the issue of a CPL(A)	1-D-21
SUBPART E - INSTRUMENT RATING (Aeroplane) - IR(A)		
JAR-FCL 1.174	Medical Fitness	1-E-1
JAR-FCL 1.175	Circumstances in which an IR(A) is required	1-E-1
JAR-FCL 1.180	Privileges and conditions	1-E-1
JAR-FCL 1.185	Validity, revalidation and renewal	1-E-2
JAR-FCL 1.190	Experience	1-E-2
JAR-FCL 1.195	Theoretical knowledge	1-E-2
JAR-FCL 1.200	Use of English language	[1-E-3]
JAR-FCL 1.205	Flight instruction	1-E-3
JAR-FCL 1.210	Skill	1-E-3
Appendix 1 to JAR-FCL 1.200	IR(A) - Use of English language	1-E-4
Appendix 1 to JAR-FCL 1.205	IR(A) - Modular flying training course	1-E-6
Appendix 1 to JAR-FCL 1.210	IR(A) - Skill test and proficiency check	[1-E-10]
Appendix 2 to JAR-FCL 1.210	Contents of the skill test/proficiency check for the issue of an IR(A)	[1-E-15]
SUBPART F - CLASS AND TYPE RATING (Aeroplane)		
JAR-FCL 1.215	Class ratings (A)	1-F-1
JAR-FCL 1.220	Type ratings (A)	1-F-1
JAR-FCL 1.221	High performance single-pilot aeroplanes	1-F-2
JAR-FCL 1.225	Circumstances in which type or class ratings are required	1-F-3
JAR-FCL 1.230	Special authorisation of type or class ratings	1-F-3
JAR-FCL 1.235	Type and class ratings - Privileges, number and variants	1-F-3
JAR-FCL 1.240	Type and class ratings - Requirements	1-F-4
JAR-FCL 1.245	Type and class ratings - Validity, revalidation and renewal	1-F-5
JAR-FCL 1.246	Instrument Rating, revalidation and renewal	1-F-8
JAR-FCL 1.250	Type rating, multi-pilot - Conditions	1-F-9
JAR-FCL 1.251	Type, class ratings for single-pilot high performance aeroplanes – Conditions	1-F-10
JAR-FCL 1.255	Type rating, single-pilot - Conditions	1-F-11
JAR-FCL 1.260	Class rating - Conditions	1-F-11
JAR-FCL 1.261	Type and class ratings - Knowledge and flight instruction	1-F-11
JAR-FCL 1.262	Type and class ratings - Skill	1-F-13
[]		
Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 & 1.295	Skill test and proficiency check for aeroplane type/class ratings and ATPL	[1-F-15]
Appendix 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295	Contents of the ATPL/type rating/training/skill test and proficiency check on multi-pilot aeroplanes	[1-F-19]
Appendix 3 to JAR-FCL 1.240	Contents of the class/type rating/training/skill test and proficiency check on single-engine and multi-engine single-pilot aeroplanes	[1-F-30]

Appendix 1 to JAR-FCL 1.246	Cross-crediting of the IR part of type or class rating proficiency check	[1-F-38]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.251	Course of additional theoretical knowledge for a class or type rating for high performance single-pilot aeroplane	[1-F-39]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (a)	Theoretical knowledge instruction requirements for skill test/ proficiency checking for class/type ratings	[1-F-42]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (c) (2)	Approval of Aeroplane Zero Flight Time Type Rating Training Courses	[1-F-44]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (d)	Multi-crew co-operation course (Aeroplane)	[1-F-46]

SUBPART G - AIRLINE TRANSPORT PILOT LICENCE (Aeroplane) - ATPL(A)

JAR-FCL 1.265	Minimum age	1-G-1
JAR-FCL 1.270	Medical fitness	1-G-1
JAR-FCL 1.275	Privileges and conditions	1-G-1
JAR-FCL 1.280	Experience and crediting	1-G-1
JAR-FCL 1.285	Theoretical knowledge	1-G-2
JAR-FCL 1.290	Flight instruction	[1-G-3]
JAR-FCL 1.295	Skill	1-G-3
Appendix 1 to JAR-FCL 1.285	ATPL(A) - Modular theoretical knowledge course	1-G-4

SUBPART H - INSTRUCTOR RATINGS (Aeroplane)

JAR-FCL 1.300	Instruction - General	1-H-1
JAR-FCL 1.305	Instructor ratings and authorisation - Purposes	1-H-1
JAR-FCL 1.310	Instructor ratings - General	1-H-1
JAR-FCL 1.315	Instructor ratings and authorisations - Period of validity	1-H-2
JAR-FCL 1.320	Flight Instructor rating (aeroplane) (FI(A)) - Minimum age	1-H-2
JAR-FCL 1.325	FI(A) - Restricted privileges	1-H-2
JAR-FCL 1.330	FI(A) - Privileges and requirements	[1-H-4]
JAR-FCL 1.335	FI(A) - Pre-requisite requirements	[1-H-5]
JAR-FCL 1.340	FI(A) - Course	[1-H-6]
JAR-FCL 1.345	FI(A) - Skill	[1-H-6]
JAR-FCL 1.350	FI(A) - Rating issue	[1-H-6]
JAR-FCL 1.355	FI(A) - Revalidation and renewal	[1-H-7]
JAR-FCL 1.360	Type rating instructor rating (multi-pilot aeroplane) (TRI(MPA)) - Privileges	[1-H-7]
JAR-FCL 1.365	TRI(MPA) - Requirements	[1-H-8]
JAR-FCL 1.370	TRI(MPA) - Revalidation and renewal	[1-H-9]
JAR-FCL 1.375	Class rating instructor rating (single-pilot aeroplane) (CRI(SPA)) - Privileges	[1-H-10]
JAR-FCL 1.380	CRI(SPA) - Requirements	[1-H-10]
JAR-FCL 1.385	CRI(SPA) - Revalidation and renewal	[1-H-11]
JAR-FCL 1.390	Instrument rating instructor rating (aeroplane) (IRI(A)) - Privileges	[1-H-11]
JAR-FCL 1.395	IRI(A) - Requirements	[1-H-12]
JAR-FCL 1.400	IRI(A) - Revalidation and renewal	[1-H-12]
JAR-FCL 1.405	Synthetic flight instructor authorisation (aeroplane) (SFI(A)) - Privileges	[1-H-12]
JAR-FCL 1.410	SFI(A) - Requirements	[1-H-13]
JAR-FCL 1.415	SFI(A) - Revalidation and renewal	[1-H-14]
JAR-FCL 1.416	Multi Crew Co-operation Course Instructor authorisation (aeroplane) MCCI(A) – Privileges	[1-H-15]

JAR-FCL 1.417	MCCI(A) - Requirements	[1-H-15]
JAR-FCL 1.418	MCCI(A) - Revalidation and renewal	[1-H-15]
JAR-FCL 1.419	Synthetic training instructor authorisation (aeroplane) STI(A) - Privileges, requirements, revalidation and renewal	[1-H-16]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.300	Requirements for a specific authorisation for instructors not holding a JAR-FCL licence to instruct in a FTO or TRTO outside JAA Member States	[1-H-18]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.310 (d)	MPL(A) Instructors Training Course	[1-H-20]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.330 & 1.345	Arrangements for the flight instructor rating (FI(A)) skill test, proficiency check and oral theoretical knowledge examination	[1-H-21]
Appendix 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345	Contents of the flight instructor rating (FI(A)) skill test, oral theoretical knowledge examination and proficiency check	[1-H-25]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.340	Flight instructor rating (aeroplane) (FI(A)) course	[1-H-27]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.365	Course for the type rating instructor rating for multi-pilot aeroplane (TRI) (MPA)	[1-H-29]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.380	Course for the single-pilot multi-engine class rating instructor rating (Aeroplane) (CRI(SPA))	[1-H-30]
Appendix 2 to JAR-FCL 1.380	Course for the single-pilot single engine class rating instructor rating (Aeroplane) (CRI(SPA))	[1-H-31]
Appendix 1 to JAR-FCL 1.395	Course for the instrument rating instructor rating (Aeroplane) (IRI(A))	[1-H-32]

SUBPART I - EXAMINERS (Aeroplane)

JAR-FCL 1.420	Examiners - Purposes	1-I-1
JAR-FCL 1.425	Examiners - General	1-I-1
JAR-FCL 1.430	Examiners - Period of validity	1-I-2
JAR-FCL 1.435	Flight examiner (aeroplane) (FE(A)) - Privileges/Requirements	1-I-2
JAR-FCL 1.440	Type rating examiner (aeroplane) (TRE(A)) - Privileged Requirements	1-I-3
JAR-FCL 1.445	Class rating examiner (aeroplane) (CRE(A)) - Privileged Requirements	1-I-3
JAR-FCL 1.450	Instrument rating examiner (aeroplane) (IRE(A)) - Privileges/Requirements	1-I-3
JAR-FCL 1.455	Synthetic flight examiner (aeroplane) (SFE(A)) - Privileges/Requirements	1-I-3
JAR-FCL 1.460	Flight instructor examiner (aeroplane) (FIE(A)) - Privileged Requirements	1-I-4
Appendix 1 to JAR-FCL 1.425	Standardisation arrangements for examiners	1-I-5

SUBPART J - THEORETICAL KNOWLEDGE REQUIREMENTS AND PROCEDURES FOR THE CONDUCT OF THEORETICAL KNOWLEDGE EXAMINATIONS FOR PROFESSIONAL PILOT LICENCES AND INSTRUMENT RATINGS

JAR-FCL 1.465	Requirements	1-J-1
JAR-FCL 1.470	Contents of theoretical knowledge examinations	1-J-1
JAR-FCL 1.475	Questions	1-J-1
JAR-FCL 1.480	Examination procedure	1-J-2
JAR-FCL 1.485	Responsibilities of the applicant	1-J-3
JAR-FCL 1.490	Pass standards	1-J-3
JAR-FCL 1.495	Acceptance period	1-J-3
Appendix 1 to JAR-FCL 1.470	Theoretical knowledge examination subjects/sections and length of examinations - ATPL, CPL and IR	[1-J-10]

[SUBPART K – MULTI-CREW PILOT LICENCE (AEROPLANE) – MPL(A)]

JAR-FCL 1.500	Minimum age	1-K-1
JAR-FCL 1.505	Medical fitness	1-K-1
JAR-FCL 1.510	Privileges and conditions	1-K-1
JAR-FCL 1.515	Experience and crediting	1-K-2
JAR-FCL 1.520	Theoretical knowledge	1-K-2
JAR-FCL 1.525	Flight instruction	1-K-2
JAR-FCL 1.530	Skill	1-K-3
JAR-FCL 1.535	Implementation Monitoring – Multi-Crew Pilot Licence Advisory Board	1-K-3
Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525	MPL(A) – Integrated Multi-Crew Pilot Licence training course	1-K-4
Appendix 1 to JAR-FCL 1.535	Exchange of information	1-K-9
Appendix 2 to JAR-FCL 1.535	Composition and Terms of Reference – The MPL Advisory Board	1-K-10]

**SECTION 2 - ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE (AMC)/
INTERPRETATIVE AND EXPLANATORY MATERIAL (IEM) 2-0-1****AMC/IEM A - GENERAL REQUIREMENTS**

IEM FCL 1.001	Abbreviations	2-A-1
AMC FCL 1.005 & 1.015	Knowledge requirements for the issue of a JAR-FCL licence on the basis of a national licence issued by a JAA Member State or for the validation of pilot licences of non-JAA States	2-A-3
[IEM FCL 1.010	Language Proficiency assessment guide	2-A-10]
[AMC No. 1 to JAR-FCL 1.010	Language Proficiency Rating Scale	2-A-11]
[AMC No. 2 to JAR-FCL 1.010	Language Proficiency Assessment	2-A-13]
IEM FCL 1.035	Carriage of safety pilots	[2-A-16]
AMC FCL 1.055	Quality System for FTOs/TRTOs	[2-A-17]
AMC FCL 1.055 (a)	Approval of Modular Theoretical Knowledge Distance Learning Courses	[2-A-18]
IEM No. 1 to JAR-FCL 1.055	Quality system for FTOs/TRTOs	[2-A-18]
IEM No. 2 to JAR-FCL 1.055	Financial Evaluation of Flying Training Organisations (FTOs)/ Type Rating Training to Organisations (TRTOs)	[2-A-25]
IEM No. 3 to JAR-FCL 1.055	Training and Operations Manual for FTOs and TRTOs (if applicable)	[2-A-26]
IEM FCL 1.080	Recording of flight time	[2-A-30]

AMC/IEM C - PRIVATE PILOT LICENCE

AMC FCL 1.125	Syllabus of theoretical knowledge and flight instruction for the private pilot licence (aeroplane) - PPL(A)	2-C-1
IEM FCL 1.135	PPL(A) skill test form	2-C-32

AMC/IEM D - COMMERCIAL PILOT LICENCE

AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (1)	ATP(A) integrated course	2-D-1
AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (2)	CPL(A)/IR integrated course	2-D-3
AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (3)	CPL(A) integrated course	2-D-5

AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (4)	CPL(A) modular course	2-D-7
IEM FCL 1.170	CPL(A) skill test form	2-D-9

AMC/IEM E - INSTRUMENT RATING

[AMC FCL 1.205 [Appendix 1 to AMC FCL 1.205 IEM FCL 1.210	IR(A) – Modular flying training course Certificate of Completion of Basic Instrument Flight Module IR(A) skill test and proficiency check form	2-E-1] 2-E-3] [2-E-4]
--	--	---------------------------------

AMC/IEM F -CLASS AND TYPE RATING

IEM FCL 1.240 (b) (1)	ATPL/type rating/training/skill test and proficiency check form on multi-engine multi-pilot aeroplanes	2-F-2
IEM FCL 1.240 (b) (2)	Class/type rating/training/skill test and proficiency check form on single-engine and multi-engine single-pilot aeroplanes	2-F-3
AMC FCL 1.251	Additional theoretical knowledge for a class or type rating for high performance single-pilot aeroplanes	2-F-4
AMC FCL 1.261 (a)	Syllabus of theoretical knowledge instruction for class/type ratings for single-engine and multi-engine aeroplanes	2-F-4
AMC FCL 1.261 (c) (2)	Guidelines for Approval of an Aeroplane Type Rating Course	2-F-12
AMC FCL 1.261 (d)	Multi-crew co-operation course (aeroplane)	2-F-16
Appendix 1 to AMC FCL 1.261 (d)	Multi-crew co-operation course (aeroplane) - Certificate of completion of MCC training	2-F-19

AMC/IEM H - INSTRUCTOR RATINGS

[AMC FCL 1.310 (d) [IEM FCL 1.310 (d)	Structure of the MPL(A) Instructor Training course Summary of Instructors Qualifications for each phase of the MPL(A) integrated training course	2-H-1] 2-H-4]
IEM FCL 1.330	Flight instructor rating (FI(A)) skill test and proficiency check form	[2-H-5]
AMC FCL 1.340	Flight instructor rating (aeroplane) (FI(A)) course	[2-H-7]
AMC FCL 1.355 (a) (2)	Flight instructor (FI)/Instrument Rating Instructor (IRI) refresher Seminar	[2-H-28]
IEM FCL 1.355	Flight instructor rating (FI(A)) - Revalidation and renewal form	[2-H-29]
AMC FCL 1.365	Course for the type rating instructor rating for multi-pilot (aeroplane) (TRI(MPA))	[2-H-30]
AMC FCL 1.380	Course for the single-pilot multi-engine class rating instructor rating (aeroplane) (CRI(SPA))	[2-H-33]
AMC FCL 1.395	Course for the instrument rating instructor rating (aeroplane) (IRI(A))	[2-H-53]
AMC FCL 1.417	Course for the Multi Crew Co-operation Course Instructor (MCCI(A)) authorisation	[2-H-65]

AMC/IEM I - EXAMINERS

AMC FCL 1.425	Standardisation arrangements for examiners	2-I-1
IEM FCL 1.425	Notes for guidance and training of type rating examiners (TREs)	2-I-4

AMC/IEM J - THEORETICAL KNOWLEDGE REQUIREMENTS

AMC FCL 1.470 (a), (b) and (c) AMC FCL 2.470 (a), (b) and (c)	Theoretical knowledge examination subjects/sections and length of examinations - ATPL(A), CPL(A) and IR(A)	2-J-1
IEM FCL 1.475 (a)	Construction of computer compatible questions	2-J-1
IEM FCL 1.475 (b)	Common abbreviations to be used for the European CQB	2-J-3
IEM FCL 1.480	Distribution of examination questions	2-J-10

IEM FCL 1.490 Terminology used in Subpart J for procedures for the conduct of theoretical knowledge examinations 2-J-11

[AMC/IEM K – MULTI-CREW PILOT LICENCE (AEROPLANE) – MPL(A)]

AMC FCL 1.520 & 1.525 MPL(A) – Training Scheme 2-K-1

IEM FCL No. 1 to Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525 MPL(A) – Competency Units, Competency Elements and Performance Criteria 2-K-2

IEM FCL No. 2 to Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525 MPL(A) – Description of the principles of threat and error management 2-K-14]

PREDHOVOR

- 1 Európske letecké systémy sa v minulosti rozvíjali s veľkými odchýlkami v štruktúre i v podrobnostiach. Z toho dôvodu bolo nevyhnutné vypracovať harmonizované predpisy.
- Letecké úrady niektorých európskych štátov schválili spoločné, úplné a podrobné letecké predpisy, označované ako jednotné letecké predpisy (Join Aviation Requirements (JAR)), s úmyslom minimalizovať problémy súvisiace s typovým osvedčovaním v spoločných podnikoch, uľahčiť vývoz a dovoz leteckých výrobkov, uľahčiť uznávanie údržby vykonávanej v jednom európskom štáte leteckým úradom iného európskeho štátu a regulovať prevádzku obchodnej leteckej dopravy a vydávanie a udržiavanie preukazov spôsobilosti pilotov.
- Spoločné letecké predpisy pre licencovanie letovej posádky (JAR-FCL) sú vypracované pre všetky kategórie preukazov spôsobilosti pilotov, čo umožňuje používanie preukazov spôsobilosti a kvalifikácií bez ďalších formalít [v ktoromkoľvek z účastníckych štátov].
- 2 Za základnú štruktúru predpisu JAR-FCL, teda predpisu JAR na licencovanie letovej posádky, bol zvolený Annex 1 ICAO, ale s ďalším členením tam, kde to bolo považované za vhodné. Obsah Annex 1 bol použitý a pridaný tam, kde to bolo nevyhnutné pri použití jestvujúcich európskych predpisov.
- [3 JAR-FCL bol pôvodne vydaný bez národných odchýlok. K predpisu JAR-FCL 1.060 boli deklarované dve národné odchýlky, včlenené do tohto znenia zmeny textu 1.
- Môže jestvovať pocit, že dokument neobsahuje všetky podrobné informácie týkajúce sa plnenia požiadaviek a vysvetľujúce informácie, ktoré by v ňom niektoré letecké úrady a organizácie leteckého priemyslu chceli vidieť. Akokoľvek bolo prijaté, že JAR-FCL sa uvedie do praxe a získané poznatky budú včlenené do budúcich zmien. Z toho dôvodu sa letecké úrady združené v JAA zaväzujú predkladať včas zmeny na základe skúseností. V priebehu prechodného obdobia od prijatia predpisu do jeho úplnej implementácie sa potvrdilo, že niektoré zmeny sú nevyhnutné. Predbežný výsledok tohto procesu splatnosti sa odráža v tomto znení zmeny textu 1. Súčasné znenie JAR-FCL obsahuje prijatý text navrhnutých zmien NPA-FCL-5, 7 a 10. Paragraf JAR-FCL 1.055 (a) (2) je rezervovaný].
- 4 Budúci vývoj požiadaviek predpisu JAR-FCL, vrátane záväzku v paragrafe 3, bude v súlade s postupmi JAA týkajúcimi sa oznamovania navrhovaných zmien (NPA). Tieto postupy dovoľujú vykonať zmenu predpisu JAR-FCL navrhnutú leteckým úradom ktoréhokoľvek účastníckeho štátu a ktoroukoľvek organizáciou zastúpenou v spoločnom riadiacom zhromaždení (Joint Steering Assembly).
- 5 Letecké úrady sa dohodli, že nebudú jednostranne iniciovať zmenu svojich národných predpisov bez predchádzajúceho podania návrhu na zmenu predpisu JAR-FCL v súlade s dohodnutým postupom.
- 6 Definície a skratky pojmov používaných v JAR-FCL, ktoré sa používajú všeobecne, sú obsiahnuté v JAR-1, Definície a skratky. Avšak definície a skratky pojmov použitých v JAR-FCL, ktoré sú pre tento predpis špecifické, sú uvedené v JAR-FCL 1.001, IEM FCL 1.001 a IEM FCL 1.475 (b).
- 7 Zmeny textu do predpisu JAR-FCL sa vydávajú ako zmenové stránky obsahujúce revidované paragrafy následne po prijatí NPA.
- 8 Nový, zmenený a opravený text sa uvádza v tučných hranatých zátvorkách až do vydania nasledujúcej zmeny textu.
- 9 JAR-FCL 1 obsahuje požiadavky pre pilotov letúnov.
JAR-FCL 2 obsahuje požiadavky pre pilotov vrtuľníkov.
JAR-FCL 3 obsahuje požiadavky zdravotnej spôsobilosti.
JAR-FCL 4 obsahuje požiadavky pre palubných inžinierov.
- 10 Vydavateľský postup použitý v tomto dokumente je nasledovný:
- (a) Výraz *shall* (je povinný) je použitý k označeniu záväznej požiadavky a môže sa vyskytnúť v ustanoveniach JAR.
 - (b) Výraz *should* (mal by) je použitý na označenie odporúčania a obyčajne sa objavuje v AMC a IEM.
 - (c) Výraz *may* (smie) je použitý na označenie možnosti rozhodnutia leteckým úradom, leteckým priemyslom alebo žiadateľom, podľa vhodnosti.
 - (d) Výraz *will* (musí) označuje záväznú požiadavku a je použitý ako rada pilotom v činnostiach, ktoré sú povinnosťou leteckého úradu.

- 11 Keď je v JAR-FCL uvedený výraz obchodná letecká doprava, zodpovedajúce požiadavky sú predpísané v JAR-OPS 1 and 3.
- 12 Nasledujúce zmeny paragrafov, prehľad zmien textu je označený v hranatých zátvorkách. Tento text nemá právny štatút.

POZNÁMKA: *Použitie mužského rodu zahŕňa i použitie ženského rodu a naopak.*

FOREWORD

- 1 European aviation systems had developed in the past with great variations in structures and details. Therefore, it was necessary to write harmonised requirements.

The Civil Aviation Authorities of certain European States have agreed common comprehensive and detailed aviation requirements, referred to as the Joint Aviation Requirements (JAR), with a view to minimising type certification problems on joint ventures, to facilitate the export and import of aviation products, to make it easier for maintenance carried out in one European State to be accepted by the Civil Aviation Authority in another European State and to regulate commercial air transport operations, and for the issuance and maintenance of pilot licences.

Joint Aviation Requirements for Flight Crew Licensing (JAR-FCL) are being developed for all categories of pilot licences so as to permit use of licences and ratings without further formality [in any of the participating States.]
- 2 ICAO Annex 1 has been selected to provide the basic structure of JAR-FCL, the JAR for licensing, but with additional sub-division where considered appropriate. The content of Annex 1 has been used and added to where necessary by making use of existing European regulations.
- [3 JAR-FCL has initially been issued with no National Variants. Two National variants have been declared to JAR-FCL 1.060 and are inserted in this Amendment 1 version.

It may be felt that the document does not contain all of the detailed compliance and interpretative information which some Civil Aviation Authorities and Industry Organisation would like to see. However, it has been accepted that JAR-FCL should be applied in practice and the lessons learned embodied in future amendments. The Civil Aviation Authorities of the JAA are therefore committed to early amendment in the light of experience. During the transition period from adoption to full implementation it was acknowledged that some amendment was necessary. The preliminary result of this maturity process is reflected in this Amendment 1 version. The present version of JAR-FCL contains the adopted text of NPA-FCL-5, 7 and 10. Paragraph JAR-FCL 1.055 (a) (2) from NPA-FCL-10 is reserved.]
- 4 Future development of the requirements of JAR-FCL, including the commitment in Paragraph 3, will be in accordance with the JAA's Notice of Proposed Amendment (NPA) procedures. These procedures allow for the amendment of JAR-FCL to be proposed by the Civil Aviation Authority of any of the participating countries and by any Organisation represented on the Joint Steering Assembly.
- 5 The Civil Aviation Authorities have agreed they should not unilaterally initiate amendment of their national codes without having made a proposal for amendment of JAR-FCL in accordance with the agreed procedure.
- 6 Definitions and abbreviations of terms used in JAR-FCL that are considered generally applicable are contained in JAR-1, Definitions and Abbreviations. However, definitions and abbreviations of terms used in JAR-FCL that are specific to JAR-FCL are given in JAR-FCL 1.001, IEM FCL 1.001 and IEM FCL 1.475 (b).
- 7 Amendments to the text in JAR-FCL are issued as amendment pages containing revised paragraphs, following NPA adoption.
- 8 New, amended and corrected text will be enclosed within heavy brackets until a subsequent 'Amendment' is issued.
- 9 JAR-FCL Part 1 contains requirements for Aeroplane pilots.
JAR-FCL Part 2 contains requirements for Helicopter pilots.
JAR-FCL Part 3 contains Medical requirements.
JAR-FCL Part 4 contains requirements for Flight Engineers
- 10 The editing practices used in this document are as follows:
 - (a) 'Shall' is used to indicate a mandatory requirement and may appear in JARs.
 - (b) 'Should' is used to indicate a recommendation and normally appears in AMCs and IEMs.
 - (c) 'May' is used to indicate discretion by the Authority, the industry or the applicant, as appropriate.
 - (d) 'Will' indicates a mandatory requirement and is used to advise pilots of action incumbent on the Authority.

- 11 When 'commercial air transportation' is referred to in JAR-FCL, the corresponding requirements are prescribed in JAR-OPS 1 and 3.
- 12 Following amended paragraphs, a summary of the amendments made to the paragraph is indicated in square brackets. This text has no regulatory status.

NOTE: *The use of the male gender implies the female gender and vice versa.*

JEDNOTNÉ LETECKÉ PREDPISY

KONTROLNÝ ZOZNAM STRÁN

JAR-FCL 1 LICENCOVANIE LETOVEJ POSÁDKY (LETÚN)

ZMENA TEXTU 7 ZO DŇA [1. december 2006]

V súčasnosti sú platné nasledujúce strany JAR-FCL 1:

<i>Číslo strany</i>	<i>Legenda</i>	<i>Dátum</i>
Titulná strana	Zmena textu 7	1. december 2006
ii	Zmena textu 7	1. december 2006
C-1 až C-10	Zmena textu 7	1. december 2006
F-1	Zmena textu 1	1. jún 2000
F-2	Zmena textu 1	1. jún 2000
CL-1	Zmena textu 7	1. december 2006
CL-2	Zmena textu 7	1. december 2006
CL-3	Zmena textu 7	1. december 2006
CL-4	Zmena textu 7	1. december 2006
CL-5	Zmena textu 7	1. december 2006
CL-6	Zmena textu 7	1. december 2006
CL-7	Zmena textu 7	1. december 2006
CL-8	Zmena textu 7	1. december 2006
P-1	Zmena textu 2	1. august 2002
P-2	Zmena textu 2	1. august 2002
P-3	Zmena textu 2	1. august 2002
P-4	Zmena textu 2	1. august 2002
P-5	Zmena textu 2	1. august 2002
P-6	Zmena textu 2	1. august 2002
P-7	Zmena textu 3	1. júl 2003
P-8	Zmena textu 4	1. september 2005
P-9	Zmena textu 4	1. september 2005
P-10	Zmena textu 5	1. marec 2006
P-11	Zmena textu 6	1. august 2006
P-12	Zmena textu 7	1. december 2006
P-13	Zmena textu 7	1. december 2006
P-14	Zmena textu 7	1. december 2006
1-0-1	Zmena textu 1	1. jún 2000
1-0-2	Zmena textu 1	1. jún 2000
1-A-1	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-2	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-3	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-4	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-5	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-6	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-7	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-8	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-9	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-10	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-11	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-12	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-13	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-14	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-15	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-16	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-17	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-18	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-19	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-20	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-21	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-22	Zmena textu 7	1. december 2006

<i>Číslo strany</i>	<i>Legenda</i>	<i>Dátum</i>
1-A-23	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-24	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-25	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-26	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-27	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-28	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-29	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-30	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-31	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-32	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-33	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-34	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-35	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-36	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-37	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-38	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-39	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-40	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-41	Zmena textu 6	1. august 2006
1-A-42	Zmena textu 6	1. august 2006
1-A-43	Zmena textu 6	1. august 2006
1-A-44	Zmena textu 6	1. august 2006
1-A-45	Zmena textu 6	1. august 2006
1-A-46	Zmena textu 6	1. august 2006
1-A-47	Zmena textu 6	1. august 2006
1-A-48	Zmena textu 6	1. august 2006
1-A-49	Zmena textu 6	1. august 2006
1-A-50	Zmena textu 6	1. august 2006
1-A-51	Zmena textu 6	1. august 2006
1-A-52	Zmena textu 6	1. august 2006
1-A-53	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-54	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-55	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-56	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-57	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-58	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-59	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-60	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-61	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-62	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-63	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-64	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-65	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-66	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-67	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-68	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-69	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-70	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-71	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-72	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-73	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-74	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-75	Zmena textu 7	1. december 2006
1-A-76	Zmena textu 7	1. december 2006
1-B-1	Zmena textu 1	1. jún 2000
1-B-2	Zmena textu 1	1. jún 2000
1-C-1	Zmena textu 7	1. december 2006
1-C-2	Zmena textu 4	1. september 2005
1-C-3	Zmena textu 5	1. marec 2006
1-C-4	Zmena textu 5	1. marec 2006
1-C-5	Zmena textu 5	1. marec 2006
1-C-6	Zmena textu 5	1. marec 2006
1-C-7	Zmena textu 5	1. marec 2006
1-C-8	Zmena textu 5	1. marec 2006

<i>Číslo strany</i>	<i>Legenda</i>	<i>Dátum</i>
1-C-9	Zmena textu 4	1. september 2005
1-C-10	Zmena textu 4	1. september 2005
1-C-11	Zmena textu 4	1. september 2005
1-C-12	Zmena textu 4	1. september 2005
1-C-13	Zmena textu 4	1. september 2005
1-C-14	Zmena textu 4	1. september 2005
1-C-15	Zmena textu 4	1. september 2005
1-C-16	Zmena textu 4	1. september 2005
1-D-1	Zmena textu 7	1. december 2006
1-D-2	Zmena textu 7	1. december 2006
1-D-3	Zmena textu 7	1. december 2006
1-D-4	Zmena textu 7	1. december 2006
1-D-5	Zmena textu 4	1. september 2005
1-D-6	Zmena textu 4	1. september 2005
1-D-7	Zmena textu 7	1. december 2006
1-D-8	Zmena textu 4	1. september 2005
1-D-9	Zmena textu 3	1. júl 2003
1-D-10	Zmena textu 7	1. december 2006
1-D-11	Zmena textu 4	1. september 2005
1-D-12	Zmena textu 4	1. september 2005
1-D-13	Zmena textu 4	1. september 2005
1-D-14	Zmena textu 3	1. júl 2003
1-D-15	Zmena textu 4	1. september 2005
1-D-16	Zmena textu 3	1. júl 2003
1-D-17	Zmena textu 3	1. júl 2003
1-D-18	Zmena textu 3	1. júl 2003
1-D-19	Zmena textu 3	1. júl 2003
1-D-20	Zmena textu 4	1. september 2005
1-D-21	Zmena textu 3	1. júl 2003
1-D-22	Zmena textu 4	1. september 2005
1-E-1	Zmena textu 3	1. júl 2003
1-E-2	Zmena textu 7	1. december 2006
1-E-3	Zmena textu 7	1. december 2006
1-E-4	Zmena textu 7	1. december 2006
1-E-5	Zmena textu 7	1. december 2006
1-E-6	Zmena textu 7	1. december 2006
1-E-7	Zmena textu 7	1. december 2006
1-E-8	Zmena textu 7	1. december 2006
1-E-9	Zmena textu 7	1. december 2006
1-E-10	Zmena textu 7	1. december 2006
1-E-11	Zmena textu 7	1. december 2006
1-E-12	Zmena textu 7	1. december 2006
1-E-13	Zmena textu 7	1. december 2006
1-E-14	Zmena textu 7	1. december 2006
1-E-15	Zmena textu 7	1. december 2006
1-E-16	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-1	Zmena textu 5	1. marec 2006
1-F-2	Zmena textu 5	1. marec 2006
1-F-3	Zmena textu 5	1. marec 2006
1-F-4	Zmena textu 5	1. marec 2006
1-F-5	Zmena textu 5	1. marec 2006
1-F-6	Zmena textu 4	1. september 2005
1-F-7	Zmena textu 4	1. september 2005
1-F-8	Zmena textu 4	1. september 2005
1-F-9	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-10	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-11	Zmena textu 4	1. september 2005
1-F-12	Zmena textu 4	1. september 2005
1-F-13	Zmena textu 4	1. september 2005
1-F-14	Zmena textu 4	1. september 2005
1-F-15	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-16	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-17	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-18	Zmena textu 7	1. december 2006

<i>Číslo strany</i>	<i>Legenda</i>	<i>Dátum</i>
1-F-19	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-20	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-21	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-22	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-23	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-24	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-25	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-26	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-27	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-28	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-29	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-30	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-31	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-32	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-33	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-34	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-35	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-36	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-37	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-38	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-39	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-40	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-41	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-42	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-43	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-44	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-45	Zmena textu 7	1. december 2006
1-F-46	Zmena textu 7	1. december 2006
1-G-1	Zmena textu 7	1. december 2006
1-G-2	Zmena textu 7	1. december 2006
1-G-3	Zmena textu 7	1. december 2006
1-G-4	Zmena textu 3	1. júl 2003
1-H-1	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-2	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-3	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-4	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-5	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-6	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-7	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-8	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-9	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-10	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-11	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-12	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-13	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-14	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-15	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-16	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-17	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-18	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-19	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-20	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-21	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-22	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-23	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-24	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-25	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-26	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-27	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-28	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-29	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-30	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-31	Zmena textu 7	1. december 2006
1-H-32	Zmena textu 7	1. december 2006

<i>Číslo strany</i>	<i>Legenda</i>	<i>Dátum</i>
1-I-1	Zmena textu 4	1. september 2005
1-I-2	Zmena textu 4	1. september 2005
1-I-3	Zmena textu 7	1. december 2006
1-I-4	Zmena textu 4	1. september 2005
1-I-5	Zmena textu 2	1. august 2002
1-I-6	Zmena textu 2	1. august 2002
1-J-1	Zmena textu 7	1. december 2006
1-J-2	Zmena textu 7	1. december 2006
1-J-3	Zmena textu 3	1. júl 2003
1-J-4	Zmena textu 3	1. júl 2003
1-J-5	Zmena textu 6	1. august 2006
1-J-6	Zmena textu 6	1. august 2006
1-J-7	Zmena textu 6	1. august 2006
1-J-8	Zmena textu 6	1. august 2006
1-J-9	Zmena textu 6	1. august 2006
1-J-10	Zmena textu 6	1. august 2006
1-J-11	Zmena textu 6	1. august 2006
1-J-12	Zmena textu 6	1. august 2006
1-J-13	Zmena textu 6	1. august 2006
1-J-14	Zmena textu 6	1. august 2006
1-K-1	Zmena textu 7	1. december 2006
1-K-2	Zmena textu 7	1. december 2006
1-K-3	Zmena textu 7	1. december 2006
1-K-4	Zmena textu 7	1. december 2006
1-K-5	Zmena textu 7	1. december 2006
1-K-6	Zmena textu 7	1. december 2006
1-K-7	Zmena textu 7	1. december 2006
1-K-8	Zmena textu 7	1. december 2006
1-K-9	Zmena textu 7	1. december 2006
1-K-10	Zmena textu 7	1. december 2006
1-K-11	Zmena textu 7	1. december 2006
1-K-12	Zmena textu 7	1. december 2006
2-0-1	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-0-2	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-A-1	Zmena textu 3	1. júl 2003
2-A-2	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-3	Zmena textu 3	1. júl 2003
2-A-4	Zmena textu 3	1. júl 2003
2-A-5	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-6	Zmena textu 3	1. júl 2003
2-A-7	Zmena textu 3	1. júl 2003
2-A-8	Zmena textu 3	1. júl 2003
2-A-9	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-10	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-11	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-12	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-13	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-14	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-15	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-16	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-17	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-18	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-19	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-20	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-21	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-22	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-23	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-24	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-25	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-26	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-27	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-28	Zmena textu 7	1. december 2006

<i>Číslo strany</i>	<i>Legenda</i>	<i>Dátum</i>
2-A-29	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-30	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-31	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-32	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-33	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-34	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-35	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-36	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-37	Zmena textu 7	1. december 2006
2-A-38	Zmena textu 7	1. december 2006
2-C-1	Zmena textu 4	1. september 2005
2-C-2	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-3	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-4	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-5	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-6	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-7	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-8	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-9	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-10	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-11	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-12	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-13	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-14	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-15	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-16	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-17	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-18	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-19	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-20	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-21	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-22	Zmena textu 4	1. september 2005
2-C-23	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-24	Zmena textu 4	1. september 2005
2-C-25	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-26	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-27	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-28	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-29	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-C-30	Zmena textu 4	1. september 2005
2-C-31	Zmena textu 4	1. september 2005
2-C-32	Zmena textu 1	1. jún 2000
2-D-1	Zmena textu 3	1. júl 2003
2-D-2	Zmena textu 3	1. júl 2003
2-D-3	Zmena textu 3	1. júl 2003
2-D-4	Zmena textu 3	1. júl 2003
2-D-5	Zmena textu 3	1. júl 2003
2-D-6	Zmena textu 3	1. júl 2003
2-D-7	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-D-8	Zmena textu 7	1. december 2006
2-D-9	Zmena textu 7	1. december 2006
2-D-10	Zmena textu 7	1. december 2006
2-E-1	Zmena textu 7	1. december 2006
2-E-2	Zmena textu 7	1. december 2006
2-E-3	Zmena textu 7	1. december 2006
2-E-4	Zmena textu 7	1. december 2006
2-F-1	Zmena textu 3	1. júl 2003
2-F-2	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-3	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-4	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-5	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-6	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-7	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-8	Zmena textu 5	1. marec 2006

<i>Číslo strany</i>	<i>Legenda</i>	<i>Dátum</i>
2-F-9	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-10	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-11	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-12	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-13	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-14	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-15	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-16	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-17	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-18	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-19	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-F-20	Zmena textu 5	1. marec 2006
2-H-1	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-2	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-3	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-4	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-5	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-6	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-7	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-8	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-9	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-10	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-11	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-12	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-13	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-14	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-15	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-16	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-17	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-18	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-19	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-20	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-21	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-22	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-23	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-24	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-25	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-26	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-27	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-28	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-29	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-30	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-31	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-32	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-33	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-34	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-35	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-36	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-37	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-38	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-39	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-40	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-41	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-42	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-43	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-44	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-45	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-46	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-47	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-48	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-49	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-50	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-51	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-52	Zmena textu 7	1. december 2006

<i>Číslo strany</i>	<i>Legenda</i>	<i>Dátum</i>
2-H-53	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-54	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-55	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-56	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-57	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-58	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-59	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-60	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-61	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-62	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-63	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-64	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-65	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-66	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-67	Zmena textu 7	1. december 2006
2-H-68	Zmena textu 7	1. december 2006
2-I-1	Zmena textu 2	1. august 2002
2-I-2	Zmena textu 2	1. august 2002
2-I-3	Zmena textu 2	1. august 2002
2-I-4	Zmena textu 2	1. august 2002
2-I-5	Zmena textu 2	1. august 2002
2-I-6	Zmena textu 2	1. august 2002
2-J-1	Zmena textu 2	1. august 2002
2-J-2	Zmena textu 2	1. august 2002
2-J-3	Zmena textu 2	1. august 2002
2-J-4	Zmena textu 2	1. august 2002
2-J-5	Zmena textu 2	1. august 2002
2-J-6	Zmena textu 2	1. august 2002
2-J-7	Zmena textu 2	1. august 2002
2-J-8	Zmena textu 2	1. august 2002
2-J-9	Zmena textu 2	1. august 2002
2-J-10	Zmena textu 2	1. august 2002
2-J-11	Zmena textu 4	1. september 2005
2-J-12	Zmena textu 3	1. júl 2003
2-K-1	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-2	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-3	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-4	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-5	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-6	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-7	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-8	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-9	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-10	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-11	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-12	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-13	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-14	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-15	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-16	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-17	Zmena textu 7	1. december 2006
2-K-18	Zmena textu 7	1. december 2006

JOINT AVIATION REQUIREMENTS

CHECK LIST OF PAGES

JAR-FCL 1 FLIGHT CREW LICENSING (AEROPLANE)

AMENDMENT 7 DATED [1 December 2006]

The following pages of JAR-FCL 1 are now current:

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Date</i>
Title Page	Amendment 7	1 December 2006
ii	Amendment 7	1 December 2006
C-1 to C-10	Amendment 7	1 December 2006
F-1	Amendment 1	1 June 2000
F-2	Amendment 1	1 June 2000
CL-1	Amendment 7	1 December 2006
CL-2	Amendment 7	1 December 2006
CL-3	Amendment 7	1 December 2006
CL-4	Amendment 7	1 December 2006
CL-5	Amendment 7	1 December 2006
CL-6	Amendment 7	1 December 2006
CL-7	Amendment 7	1 December 2006
CL-8	Amendment 7	1 December 2006
P-1	Amendment 2	1 August 2002
P-2	Amendment 2	1 August 2002
P-3	Amendment 2	1 August 2002
P-4	Amendment 2	1 August 2002
P-5	Amendment 2	1 August 2002
P-6	Amendment 2	1 August 2002
P-7	Amendment 3	1 July 2003
P-8	Amendment 4	1 September 2005
P-9	Amendment 4	1 September 2005
P-10	Amendment 5	1 March 2006
P-11	Amendment 6	1 August 2006
P-12	Amendment 7	1 December 2006
P-13	Amendment 7	1 December 2006
P-14	Amendment 7	1 December 2006
1-0-1	Amendment 1	1 June 2000
1-0-2	Amendment 1	1 June 2000
1-A-1	Amendment 7	1 December 2006
1-A-2	Amendment 7	1 December 2006
1-A-3	Amendment 7	1 December 2006
1-A-4	Amendment 7	1 December 2006
1-A-5	Amendment 7	1 December 2006
1-A-6	Amendment 7	1 December 2006
1-A-7	Amendment 7	1 December 2006
1-A-8	Amendment 7	1 December 2006
1-A-9	Amendment 7	1 December 2006
1-A-10	Amendment 7	1 December 2006
1-A-11	Amendment 7	1 December 2006
1-A-12	Amendment 7	1 December 2006
1-A-13	Amendment 7	1 December 2006
1-A-14	Amendment 7	1 December 2006
1-A-15	Amendment 7	1 December 2006
1-A-16	Amendment 7	1 December 2006
1-A-17	Amendment 7	1 December 2006
1-A-18	Amendment 7	1 December 2006
1-A-19	Amendment 7	1 December 2006
1-A-20	Amendment 7	1 December 2006
1-A-21	Amendment 7	1 December 2006
1-A-22	Amendment 7	1 December 2006

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Date</i>
1-A-23	Amendment 7	1 December 2006
1-A-24	Amendment 7	1 December 2006
1-A-25	Amendment 7	1 December 2006
1-A-26	Amendment 7	1 December 2006
1-A-27	Amendment 7	1 December 2006
1-A-28	Amendment 7	1 December 2006
1-A-29	Amendment 7	1 December 2006
1-A-30	Amendment 7	1 December 2006
1-A-31	Amendment 7	1 December 2006
1-A-32	Amendment 7	1 December 2006
1-A-33	Amendment 7	1 December 2006
1-A-34	Amendment 7	1 December 2006
1-A-35	Amendment 7	1 December 2006
1-A-36	Amendment 7	1 December 2006
1-A-37	Amendment 7	1 December 2006
1-A-38	Amendment 7	1 December 2006
1-A-39	Amendment 7	1 December 2006
1-A-40	Amendment 7	1 December 2006
1-A-41	Amendment 6	1 August 2006
1-A-42	Amendment 6	1 August 2006
1-A-43	Amendment 6	1 August 2006
1-A-44	Amendment 6	1 August 2006
1-A-45	Amendment 6	1 August 2006
1-A-46	Amendment 6	1 August 2006
1-A-47	Amendment 6	1 August 2006
1-A-48	Amendment 6	1 August 2006
1-A-49	Amendment 6	1 August 2006
1-A-50	Amendment 6	1 August 2006
1-A-51	Amendment 6	1 August 2006
1-A-52	Amendment 6	1 August 2006
1-A-53	Amendment 7	1 December 2006
1-A-54	Amendment 7	1 December 2006
1-A-55	Amendment 7	1 December 2006
1-A-56	Amendment 7	1 December 2006
1-A-57	Amendment 7	1 December 2006
1-A-58	Amendment 7	1 December 2006
1-A-59	Amendment 7	1 December 2006
1-A-60	Amendment 7	1 December 2006
1-A-61	Amendment 7	1 December 2006
1-A-62	Amendment 7	1 December 2006
1-A-63	Amendment 7	1 December 2006
1-A-64	Amendment 7	1 December 2006
1-A-65	Amendment 7	1 December 2006
1-A-66	Amendment 7	1 December 2006
1-A-67	Amendment 7	1 December 2006
1-A-68	Amendment 7	1 December 2006
1-A-69	Amendment 7	1 December 2006
1-A-70	Amendment 7	1 December 2006
1-A-71	Amendment 7	1 December 2006
1-A-72	Amendment 7	1 December 2006
1-A-73	Amendment 7	1 December 2006
1-A-74	Amendment 7	1 December 2006
1-A-75	Amendment 7	1 December 2006
1-A-76	Amendment 7	1 December 2006
1-B-1	Amendment 1	1 June 2000
1-B-2	Amendment 1	1 June 2000
1-C-1	Amendment 7	1 December 2006
1-C-2	Amendment 4	1 September 2005
1-C-3	Amendment 5	1 March 2006
1-C-4	Amendment 5	1 March 2006
1-C-5	Amendment 5	1 March 2006
1-C-6	Amendment 5	1 March 2006
1-C-7	Amendment 5	1 March 2006
1-C-8	Amendment 5	1 March 2006

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Date</i>
1-C-9	Amendment 4	1 September 2005
1-C-10	Amendment 4	1 September 2005
1-C-11	Amendment 4	1 September 2005
1-C-12	Amendment 4	1 September 2005
1-C-13	Amendment 4	1 September 2005
1-C-14	Amendment 4	1 September 2005
1-C-15	Amendment 4	1 September 2005
1-C-16	Amendment 4	1 September 2005
1-D-1	Amendment 7	1 December 2006
1-D-2	Amendment 7	1 December 2006
1-D-3	Amendment 7	1 December 2006
1-D-4	Amendment 7	1 December 2006
1-D-5	Amendment 4	1 September 2005
1-D-6	Amendment 4	1 September 2005
1-D-7	Amendment 7	1 December 2006
1-D-8	Amendment 4	1 September 2005
1-D-9	Amendment 3	1 July 2003
1-D-10	Amendment 7	1 December 2006
1-D-11	Amendment 4	1 September 2005
1-D-12	Amendment 4	1 September 2005
1-D-13	Amendment 4	1 September 2005
1-D-14	Amendment 3	1 July 2003
1-D-15	Amendment 4	1 September 2005
1-D-16	Amendment 3	1 July 2003
1-D-17	Amendment 3	1 July 2003
1-D-18	Amendment 3	1 July 2003
1-D-19	Amendment 3	1 July 2003
1-D-20	Amendment 4	1 September 2005
1-D-21	Amendment 3	1 July 2003
1-D-22	Amendment 4	1 September 2005
1-E-1	Amendment 3	1 July 2003
1-E-2	Amendment 7	1 December 2006
1-E-3	Amendment 7	1 December 2006
1-E-4	Amendment 7	1 December 2006
1-E-5	Amendment 7	1 December 2006
1-E-6	Amendment 7	1 December 2006
1-E-7	Amendment 7	1 December 2006
1-E-8	Amendment 7	1 December 2006
1-E-9	Amendment 7	1 December 2006
1-E-10	Amendment 7	1 December 2006
1-E-11	Amendment 7	1 December 2006
1-E-12	Amendment 7	1 December 2006
1-E-13	Amendment 7	1 December 2006
1-E-14	Amendment 7	1 December 2006
1-E-15	Amendment 7	1 December 2006
1-E-16	Amendment 7	1 December 2006
1-F-1	Amendment 5	1 March 2006
1-F-2	Amendment 5	1 March 2006
1-F-3	Amendment 5	1 March 2006
1-F-4	Amendment 5	1 March 2006
1-F-5	Amendment 5	1 March 2006
1-F-6	Amendment 4	1 September 2005
1-F-7	Amendment 4	1 September 2005
1-F-8	Amendment 4	1 September 2005
1-F-9	Amendment 7	1 December 2006
1-F-10	Amendment 7	1 December 2006
1-F-11	Amendment 4	1 September 2005
1-F-12	Amendment 4	1 September 2005
1-F-13	Amendment 4	1 September 2005
1-F-14	Amendment 4	1 September 2005
1-F-15	Amendment 7	1 December 2006
1-F-16	Amendment 7	1 December 2006
1-F-17	Amendment 7	1 December 2006
1-F-18	Amendment 7	1 December 2006

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Date</i>
1-F-19	Amendment 7	1 December 2006
1-F-20	Amendment 7	1 December 2006
1-F-21	Amendment 7	1 December 2006
1-F-22	Amendment 7	1 December 2006
1-F-23	Amendment 7	1 December 2006
1-F-24	Amendment 7	1 December 2006
1-F-25	Amendment 7	1 December 2006
1-F-26	Amendment 7	1 December 2006
1-F-27	Amendment 7	1 December 2006
1-F-28	Amendment 7	1 December 2006
1-F-29	Amendment 7	1 December 2006
1-F-30	Amendment 7	1 December 2006
1-F-31	Amendment 7	1 December 2006
1-F-32	Amendment 7	1 December 2006
1-F-33	Amendment 7	1 December 2006
1-F-34	Amendment 7	1 December 2006
1-F-35	Amendment 7	1 December 2006
1-F-36	Amendment 7	1 December 2006
1-F-37	Amendment 7	1 December 2006
1-F-38	Amendment 7	1 December 2006
1-F-39	Amendment 7	1 December 2006
1-F-40	Amendment 7	1 December 2006
1-F-41	Amendment 7	1 December 2006
1-F-42	Amendment 7	1 December 2006
1-F-43	Amendment 7	1 December 2006
1-F-44	Amendment 7	1 December 2006
1-F-45	Amendment 7	1 December 2006
1-F-46	Amendment 7	1 December 2006
1-G-1	Amendment 7	1 December 2006
1-G-2	Amendment 7	1 December 2006
1-G-3	Amendment 7	1 December 2006
1-G-4	Amendment 3	1 July 2003
1-H-1	Amendment 7	1 December 2006
1-H-2	Amendment 7	1 December 2006
1-H-3	Amendment 7	1 December 2006
1-H-4	Amendment 7	1 December 2006
1-H-5	Amendment 7	1 December 2006
1-H-6	Amendment 7	1 December 2006
1-H-7	Amendment 7	1 December 2006
1-H-8	Amendment 7	1 December 2006
1-H-9	Amendment 7	1 December 2006
1-H-10	Amendment 7	1 December 2006
1-H-11	Amendment 7	1 December 2006
1-H-12	Amendment 7	1 December 2006
1-H-13	Amendment 7	1 December 2006
1-H-14	Amendment 7	1 December 2006
1-H-15	Amendment 7	1 December 2006
1-H-16	Amendment 7	1 December 2006
1-H-17	Amendment 7	1 December 2006
1-H-18	Amendment 7	1 December 2006
1-H-19	Amendment 7	1 December 2006
1-H-20	Amendment 7	1 December 2006
1-H-21	Amendment 7	1 December 2006
1-H-22	Amendment 7	1 December 2006
1-H-23	Amendment 7	1 December 2006
1-H-24	Amendment 7	1 December 2006
1-H-25	Amendment 7	1 December 2006
1-H-26	Amendment 7	1 December 2006
1-H-27	Amendment 7	1 December 2006
1-H-28	Amendment 7	1 December 2006
1-H-29	Amendment 7	1 December 2006
1-H-30	Amendment 7	1 December 2006
1-H-31	Amendment 7	1 December 2006
1-H-32	Amendment 7	1 December 2006

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Date</i>
1-I-1	Amendment 4	1 September 2005
1-I-2	Amendment 4	1 September 2005
1-I-3	Amendment 7	1 December 2006
1-I-4	Amendment 4	1 September 2005
1-I-5	Amendment 2	1 August 2002
1-I-6	Amendment 2	1 August 2002
1-J-1	Amendment 7	1 December 2006
1-J-2	Amendment 7	1 December 2006
1-J-3	Amendment 3	1 July 2003
1-J-4	Amendment 3	1 July 2003
1-J-5	Amendment 6	1 August 2006
1-J-6	Amendment 6	1 August 2006
1-J-7	Amendment 6	1 August 2006
1-J-8	Amendment 6	1 August 2006
1-J-9	Amendment 6	1 August 2006
1-J-10	Amendment 6	1 August 2006
1-J-11	Amendment 6	1 August 2006
1-J-12	Amendment 6	1 August 2006
1-J-13	Amendment 6	1 August 2006
1-J-14	Amendment 6	1 August 2006
1-K-1	Amendment 7	1 December 2006
1-K-2	Amendment 7	1 December 2006
1-K-3	Amendment 7	1 December 2006
1-K-4	Amendment 7	1 December 2006
1-K-5	Amendment 7	1 December 2006
1-K-6	Amendment 7	1 December 2006
1-K-7	Amendment 7	1 December 2006
1-K-8	Amendment 7	1 December 2006
1-K-9	Amendment 7	1 December 2006
1-K-10	Amendment 7	1 December 2006
1-K-11	Amendment 7	1 December 2006
1-K-12	Amendment 7	1 December 2006
2-0-1	Amendment 1	1 June 2000
2-0-2	Amendment 1	1 June 2000
2-A-1	Amendment 3	1 July 2003
2-A-2	Amendment 3	1 July 2003
2-A-3	Amendment 3	1 July 2003
2-A-4	Amendment 3	1 July 2003
2-A-5	Amendment 3	1 July 2003
2-A-6	Amendment 3	1 July 2003
2-A-7	Amendment 3	1 July 2003
2-A-8	Amendment 3	1 July 2003
2-A-9	Amendment 3	1 July 2003
2-A-10	Amendment 7	1 December 2006
2-A-11	Amendment 7	1 December 2006
2-A-12	Amendment 7	1 December 2006
2-A-13	Amendment 7	1 December 2006
2-A-14	Amendment 7	1 December 2006
2-A-15	Amendment 7	1 December 2006
2-A-16	Amendment 7	1 December 2006
2-A-17	Amendment 7	1 December 2006
2-A-18	Amendment 7	1 December 2006
2-A-19	Amendment 7	1 December 2006
2-A-20	Amendment 7	1 December 2006
2-A-21	Amendment 7	1 December 2006
2-A-22	Amendment 7	1 December 2006
2-A-23	Amendment 7	1 December 2006
2-A-24	Amendment 7	1 December 2006
2-A-25	Amendment 7	1 December 2006
2-A-26	Amendment 7	1 December 2006
2-A-27	Amendment 7	1 December 2006
2-A-28	Amendment 7	1 December 2006

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Date</i>
2-A-29	Amendment 7	1 December 2006
2-A-30	Amendment 7	1 December 2006
2-A-31	Amendment 7	1 December 2006
2-A-32	Amendment 7	1 December 2006
2-A-33	Amendment 7	1 December 2006
2-A-34	Amendment 7	1 December 2006
2-A-35	Amendment 7	1 December 2006
2-A-36	Amendment 7	1 December 2006
2-C-1	Amendment 4	1 September 2005
2-C-2	Amendment 1	1 June 2000
2-C-3	Amendment 1	1 June 2000
2-C-4	Amendment 1	1 June 2000
2-C-5	Amendment 1	1 June 2000
2-C-6	Amendment 1	1 June 2000
2-C-7	Amendment 1	1 June 2000
2-C-8	Amendment 1	1 June 2000
2-C-9	Amendment 1	1 June 2000
2-C-10	Amendment 1	1 June 2000
2-C-11	Amendment 1	1 June 2000
2-C-12	Amendment 1	1 June 2000
2-C-13	Amendment 1	1 June 2000
2-C-14	Amendment 1	1 June 2000
2-C-15	Amendment 1	1 June 2000
2-C-16	Amendment 1	1 June 2000
2-C-17	Amendment 1	1 June 2000
2-C-18	Amendment 1	1 June 2000
2-C-19	Amendment 1	1 June 2000
2-C-20	Amendment 1	1 June 2000
2-C-21	Amendment 1	1 June 2000
2-C-22	Amendment 1	1 June 2000
2-C-23	Amendment 1	1 June 2000
2-C-24	Amendment 4	1 September 2005
2-C-25	Amendment 1	1 June 2000
2-C-26	Amendment 1	1 June 2000
2-C-27	Amendment 1	1 June 2000
2-C-28	Amendment 1	1 June 2000
2-C-29	Amendment 1	1 June 2000
2-C-30	Amendment 4	1 September 2005
2-C-31	Amendment 4	1 September 2005
2-C-32	Amendment 1	1 June 2000
2-D-1	Amendment 3	1 July 2003
2-D-2	Amendment 3	1 July 2003
2-D-3	Amendment 3	1 July 2003
2-D-4	Amendment 3	1 July 2003
2-D-5	Amendment 3	1 July 2003
2-D-6	Amendment 3	1 July 2003
2-D-7	Amendment 7	1 December 2006
2-D-8	Amendment 7	1 December 2006
2-D-9	Amendment 3	1 July 2003
2-D-10	Amendment 3	1 July 2003
2-E-1	Amendment 7	1 December 2006
2-E-2	Amendment 7	1 December 2006
2-E-3	Amendment 7	1 December 2006
2-E-4	Amendment 7	1 December 2006
2-F-1	Amendment 3	1 July 2003
2-F-2	Amendment 5	1 March 2006
2-F-3	Amendment 5	1 March 2006
2-F-4	Amendment 5	1 March 2006
2-F-5	Amendment 5	1 March 2006
2-F-6	Amendment 5	1 March 2006
2-F-7	Amendment 5	1 March 2006
2-F-8	Amendment 5	1 March 2006
2-F-9	Amendment 5	1 March 2006
2-F-10	Amendment 5	1 March 2006

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Date</i>
2-F-11	Amendment 5	1 March 2006
2-F-12	Amendment 5	1 March 2006
2-F-13	Amendment 5	1 March 2006
2-F-14	Amendment 5	1 March 2006
2-F-15	Amendment 5	1 March 2006
2-F-16	Amendment 5	1 March 2006
2-F-17	Amendment 5	1 March 2006
2-F-18	Amendment 5	1 March 2006
2-F-19	Amendment 5	1 March 2006
2-F-20	Amendment 5	1 March 2006
2-H-1	Amendment 7	1 December 2006
2-H-2	Amendment 7	1 December 2006
2-H-3	Amendment 7	1 December 2006
2-H-4	Amendment 7	1 December 2006
2-H-5	Amendment 7	1 December 2006
2-H-6	Amendment 7	1 December 2006
2-H-7	Amendment 7	1 December 2006
2-H-8	Amendment 7	1 December 2006
2-H-9	Amendment 7	1 December 2006
2-H-10	Amendment 7	1 December 2006
2-H-11	Amendment 7	1 December 2006
2-H-12	Amendment 7	1 December 2006
2-H-13	Amendment 7	1 December 2006
2-H-14	Amendment 7	1 December 2006
2-H-15	Amendment 7	1 December 2006
2-H-16	Amendment 7	1 December 2006
2-H-17	Amendment 7	1 December 2006
2-H-18	Amendment 7	1 December 2006
2-H-19	Amendment 7	1 December 2006
2-H-20	Amendment 7	1 December 2006
2-H-21	Amendment 7	1 December 2006
2-H-22	Amendment 7	1 December 2006
2-H-23	Amendment 7	1 December 2006
2-H-24	Amendment 7	1 December 2006
2-H-25	Amendment 7	1 December 2006
2-H-26	Amendment 7	1 December 2006
2-H-27	Amendment 7	1 December 2006
2-H-28	Amendment 7	1 December 2006
2-H-29	Amendment 7	1 December 2006
2-H-30	Amendment 7	1 December 2006
2-H-31	Amendment 7	1 December 2006
2-H-32	Amendment 7	1 December 2006
2-H-33	Amendment 7	1 December 2006
2-H-34	Amendment 7	1 December 2006
2-H-35	Amendment 7	1 December 2006
2-H-36	Amendment 7	1 December 2006
2-H-37	Amendment 7	1 December 2006
2-H-38	Amendment 7	1 December 2006
2-H-39	Amendment 7	1 December 2006
2-H-40	Amendment 7	1 December 2006
2-H-41	Amendment 7	1 December 2006
2-H-42	Amendment 7	1 December 2006
2-H-43	Amendment 7	1 December 2006
2-H-44	Amendment 7	1 December 2006
2-H-45	Amendment 7	1 December 2006
2-H-46	Amendment 7	1 December 2006
2-H-47	Amendment 7	1 December 2006
2-H-48	Amendment 7	1 December 2006
2-H-49	Amendment 7	1 December 2006
2-H-50	Amendment 7	1 December 2006
2-H-51	Amendment 7	1 December 2006
2-H-52	Amendment 7	1 December 2006
2-H-53	Amendment 7	1 December 2006
2-H-54	Amendment 7	1 December 2006

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Date</i>
2-H-55	Amendment 7	1 December 2006
2-H-56	Amendment 7	1 December 2006
2-H-57	Amendment 7	1 December 2006
2-H-58	Amendment 7	1 December 2006
2-H-59	Amendment 7	1 December 2006
2-H-60	Amendment 7	1 December 2006
2-H-61	Amendment 7	1 December 2006
2-H-62	Amendment 7	1 December 2006
2-H-63	Amendment 7	1 December 2006
2-H-64	Amendment 7	1 December 2006
2-H-65	Amendment 7	1 December 2006
2-H-66	Amendment 7	1 December 2006
2-H-67	Amendment 7	1 December 2006
2-H-68	Amendment 7	1 December 2006
2-I-1	Amendment 2	1 August 2002
2-I-2	Amendment 2	1 August 2002
2-I-3	Amendment 2	1 August 2002
2-I-4	Amendment 2	1 August 2002
2-I-5	Amendment 2	1 August 2002
2-I-6	Amendment 2	1 August 2002
2-J-1	Amendment 2	1 August 2002
2-J-2	Amendment 2	1 August 2002
2-J-3	Amendment 2	1 August 2002
2-J-4	Amendment 2	1 August 2002
2-J-5	Amendment 2	1 August 2002
2-J-6	Amendment 2	1 August 2002
2-J-7	Amendment 2	1 August 2002
2-J-8	Amendment 2	1 August 2002
2-J-9	Amendment 2	1 August 2002
2-J-10	Amendment 2	1 August 2002
2-J-11	Amendment 4	1 September 2005
2-J-12	Amendment 3	1 July 2003
2-K-1	Amendment 7	1 December 2006
2-K-2	Amendment 7	1 December 2006
2-K-3	Amendment 7	1 December 2006
2-K-4	Amendment 7	1 December 2006
2-K-5	Amendment 7	1 December 2006
2-K-6	Amendment 7	1 December 2006
2-K-7	Amendment 7	1 December 2006
2-K-8	Amendment 7	1 December 2006
2-K-9	Amendment 7	1 December 2006
2-K-10	Amendment 7	1 December 2006
2-K-11	Amendment 7	1 December 2006
2-K-12	Amendment 7	1 December 2006
2-K-13	Amendment 7	1 December 2006
2-K-14	Amendment 7	1 December 2006
2-K-15	Amendment 7	1 December 2006
2-K-16	Amendment 7	1 December 2006
2-K-17	Amendment 7	1 December 2006
2-K-18	Amendment 7	1 December 2006

PREAMBULA**JAR-FCL 1****Vydané****14. 02. 97**

JAR-FCL 1 pozostáva z 10 článkov, ktoré predpisujú požiadavky na získanie a udržanie preukazu spôsobilosti a kvalifikácií pilota lietadiel, rovnako ako požiadavky na organizáciu na výcvik, schválené kurzy a oprávnenia examinátorov.

Keď je v JAR-FCL 1 uvedený odkaz na iné predpisy JAR, ktoré ešte neboli zavedené, musia sa používať jestvujúce príslušné národné predpisy až do doby zavedenia príslušného predpisu JAR.

Zmena textu 1**[01. 06. 00]**

Druhé vydanie JAR-FCL 1 (Letún) obsahuje množstvo zmien textu a dodatkov, ktoré odrážajú výsledky oznámení o navrhovanej zmene NPA-FCL-5, NPA-FCL-7 a NPA-FCL-10. Je nutné poznamenať, že zmeny textu a dodatky z NPA-FCL-5, NPA-FCL-7 a NPA-FCL-10 by mali byť po publikovaní, čo najskôr zavedené.

Okrem uvedených NPA boli zohľadnené i redakčné zmeny textu JAR-FCL 1 (Letún).

Boli vykonané nasledujúce dodatky a/alebo zmeny textu vyplývajúce z NPA-FCL-5, NPA-FCL-7 a NPA-FCL-10¹:

SEKCIA 1**Článok A**

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.005 pridaním nového paragrafu (3) vyplývajúca z NPA-FCL-10.
- (b) Zavedenie JAR-FCL 1.16 vyplývajúce z NPA-FCL-10.
- (c) Zavedenie JAR-FCL 1.017 vyplývajúce z NPA-FCL-7.
- (d) Zavedenie JAR-FCL 1.026 vyplývajúce z NPA-FCL-7.
- (e) Zmena textu JAR-FCL 1.030 paragraf (c) a prídanie nového paragrafu (d) s prečíslovaním pôvodného paragrafu (d) na (e), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (f) Zmena textu JAR-FCL 1.035 paragraf (c) a prídanie paragrafov (d) a (e), vyplývajúca z NPA-FCL-5.
- (g) Zmena textu JAR-FCL 1.040 s prečíslovaním pôvodných paragrafov a pridaním nového paragrafu (b), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (h) Zavedenie JAR-FCL 1.050 odseky (b) (1) a (b) (2) vyplývajúce z NPA-FCL-5.
- (i) Zavedenie JAR-FCL 1.050 odseky (b) (3) a (b) (4) vyplývajúce z NPA-FCL-7.
- (j) Zmena textu JAR-FCL 1.055 s prečíslovaním pôvodných paragrafov (a), (b) a (c), vyplývajúca z NPA-FCL-10.
- (k) Zavedenie (F) JAR-FCL 1.060 - Národný variant Francúzska, vyplývajúce z NPA-FCL-5.
- (l) Zavedenie JAR-FCL 1.080 vyplývajúce z NPA-FCL-5.
- (m) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.005 v položke 1 paragrafov (a), (b) a (d) vyplývajúca z NPA-FCL-5.
- (n) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.005 paragraf (a) vyplývajúca z NPA-FCL-10. Ustanovenie (a) (ii) vložené do NPA-FCL-5 sa vypúšťa.
- (o) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.005 položka 3, vyplývajúca z NPA-FCL-5.
- (p) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.005 paragraf (d) položky 1, vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (q) Zavedenie dodatku 1 k JAR-FCL 1.005 položka 4, vyplývajúce z NPA-FCL-7.
- (r) Zavedenie dodatku 1 k JAR-FCL 1.050 vyplývajúce z NPA-FCL-7.
- (s) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.055 paragrafy 2, 3 a 9 a prečíslovanie pôvodného dodatku 1 k JAR-FCL 1.055 na dodatok 1a k JAR-FCL 1.055, vyplývajúca z NPA-FCL-10.

- (t) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.055 paragraf 18, vyplývajúca z NPA-FCL-5.
- (u) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.055 paragrafy 18, 32, 33 a 34, vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (v) Doplnenie dodatku 1(b) k JAR-FCL 1.055 vyplývajúce z NPA-FCL-10.
- (w) Zmena textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.055 paragrafy 2, 3 a 8, vyplývajúca z NPA-FCL-10.
- (x) Zmena textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.055 paragrafy 8 a 15, vyplývajúca z NPA-FCL-5.
- (y) Zmena textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.055 paragrafy 15, 26 a 27 vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (z) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.075 paragrafy 1 a 3, vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (aa) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.075 titulná strana „*Štandardného formátu preukazu spôsobilosti JAA*“, vyplývajúca z NPA-FCL-10.

Článok C

- (a) Zrušenie paragrafu (b) (3) JAR-FCL 1.110 vyplývajúce z NPA-FCL-7.
- (b) Zrušenie ustanovenia JAR-FCL 1.115, ktoré je v súčasnosti zámerne nepoužité, vyplývajúce z NPA-FCL-10.
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.120 vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (d) Zmeny textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.125 paragrafy 1 a 3 ako i titulnej strany vyplývajúce z NPA-FCL-7.
- (e) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.130 a 1.135 paragrafy 8, 15 a 19, vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (f) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.130 a 1.135 paragrafy 1, 2 a 4, vyplývajúca z NPA-FCL-10.
- (g) Zmena textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.135 vyplývajúca z NPA-FCL-7.

Článok D

- (a) Zrušenie paragrafu (d) JAR-FCL 1.115 vyplývajúce z NPA-FCL-5.
- (b) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.170 paragraf 10, vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (c) Zmena textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.170 vyplývajúca z NPA-FCL-7.

Článok E

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.175 vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.180 paragraf (a), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.185 paragrafy (a), (b) a (d), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (d) Zmena textu JAR-FCL 1.185 pridaním paragrafu vyplývajúca z NPA-FCL-10.
- (e) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.205 paragrafy 11 a 14, vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (f) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.210 paragraf 11, vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (g) Zmena textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.210 vyplývajúca z NPA-FCL-7.

Článok F

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.215 paragrafy (b) a (c), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.220 paragrafy (a) a (c), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.235 paragraf (c), vyplývajúca z NPA-FCL-5.
- (d) Zmena textu JAR-FCL 1.235 paragrafy (a) a (c), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (e) Zmena textu JAR-FCL 1.240 paragraf (a) (4), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (f) Zmena textu JAR-FCL 1.240 paragraf (a) (4), vyplývajúca z NPA-FCL-10.
- (g) Zmena textu JAR-FCL 1.245 paragraf (b) (3), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (h) Zmena textu JAR-FCL 1.245 paragraf (d) a pridanie nových paragrafov (d) a (e) s prečíslovaním pôvodných paragrafov, vyplývajúca z NPA-FCL-10.
- (i) Zmena textu JAR-FCL 1.261 referencie pod názvom a v paragrafe (c) (2), vyplývajúca z NPA-FCL-10.

- (j) Zmena textu JAR-FCL 1.261 paragrafy (c) (2) a (d) (2), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (k) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.240 a 1.295 paragrafy 3 a 4, vyplývajúca z NPA-FCL-5.
- (l) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.240 a 1.295 paragrafy 8 a 15, vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (m) Zmena textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.240 a 1.295 paragraf 3, vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (n) Zmena textu dodatku 3 k JAR-FCL 1.240 vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (o) Zavedenie dodatku 1 k JAR-FCL 1.261 (c) (2) vyplývajúce z NPA-FCL-10

Článok H

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.300 paragraf (a) (2) vyplývajúca z NPA-FCL-10.
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.315 vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.315 vyplývajúca z NPA-FCL-10.
- (d) Zmena textu JAR-FCL 1.330 prvý paragraf, vyplývajúca z NPA-FCL-10.
- (e) Zmena textu JAR-FCL 1.355 paragraf (a) (1), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (f) Zmena textu JAR-FCL 1.355 paragraf (a) (2), vyplývajúca z NPA-FCL-5.
- (g) Zmena textu JAR-FCL 1.365 paragraf (a) (1), (a) (4) a (b) (3), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (h) Zmena textu JAR-FCL 1.365 paragraf (b) (1), vyplývajúca z NPA-FCL-5.
- (i) Zmena textu JAR-FCL 1.370 paragraf (b) (3), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (j) Zmena textu JAR-FCL 1.380 paragrafy (a) (3) a (b) (3), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (k) Zmena textu JAR-FCL 1.380 paragrafy (a) (2), (b) (2) a (c), vyplývajúca z NPA-FCL-10.
- (l) Zmena textu JAR-FCL 1.395 paragrafy (a) a (b), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (m) Zmena textu JAR-FCL 1.410 paragraf (a) (2), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (n) Zmena textu JAR-FCL 1.410 paragrafy (a) (5) a (b) (5), vyplývajúca z NPA-FCL-5.
- (o) Zmena textu JAR-FCL 1.415 paragraf (a) (2), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (p) Zmena textu JAR-FCL 1.415 paragraf (b) (3), vyplývajúca z NPA-FCL-5.
- (q) Zavedenie dodatku 1 k JAR-FCL 1.300 vyplývajúce z NPA-FCL-10.

Článok I

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.435 paragrafy (a) a (b), vyplývajúca z NPA-FCL-5.

Článok J

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.480 paragraf (c), vyplývajúca z NPA-FCL-5.
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.480 paragraf (f), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.485 paragraf (b), vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (d) Zmena textu JAR-FCL 1.490 paragraf (d), vyplývajúca z NPA-FCL-10.
- (e) Zmena textu JAR-FCL 1.495 paragraf (b), vyplývajúca z NPA-FCL-7.

SEKCIA 2

Článok A

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.005 a 1.015 vyplývajúca z NPA-FCL-5.
- (b) Zavedenie AMC FCL 1.055 vyplývajúce z NPA-FCL-10.
- (c) Zavedenie IEM č. 1 JAR-FCL 1.055 vyplývajúce z NPA-FCL-10.
- (d) Zavedenie IEM č. 2 JAR-FCL 1.055 vyplývajúce z NPA-FCL-5.

- (e) Zavedenie IEM č. 3 JAR-FCL 1.055 vyplývajúce z NPA-FCL-7.
- (f) Zavedenie IEM FCL 1.080 vyplývajúce z NPA-FCL-5.

Článok C

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.125, časť 71 vyplývajúca z NPA-FCL-5.

Článok F

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.215 vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (b) Zmena textu AMC FCL 1.220 vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (c) Zavedenie AMC FCL 1.261 (c) (2) vyplývajúce z NPA-FCL-5.
- (d) Zmena textu IEM FCL 1.261 (d) vyplývajúca z NPA-FCL-5.

Článok H

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.340, časť 1 nový paragraf 9, časť 2 zmena tabuľky Rozpis hodín a časť 3 nová letová úloha 20 Základy nočného lietania vyplývajúca z NPA-FCL-10.
- (b) Zavedenie AMC FCL 1.355 (a) (2) vyplývajúce z NPA-FCL-5.

Článok I

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.425 vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (b) Zmena textu AMC FCL 1.470 (a) vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (c) Zmena textu AMC FCL 1.470 (b) vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (d) Zmena textu AMC FCL 1.470 (c) vyplývajúca z NPA-FCL-7.
- (e) Zavedenie IEM FCL 1.480 vyplývajúce z NPA-FCL-5.

Článok J

Zavedenie kombinovanej Osnovy teoretickej výučby AMC FCL 1.470 (a), (b) a (c) vyplývajúca z NPA-FCL-10

Zmena textu 2

01. 08. 02

Tretie vydanie JAR-FCL 1 (Letún) obsahuje množstvo zmien textu a dodatkov, ktoré odrážajú výsledky oznámení o navrhovanej zmene NPA-FCL-14. Je nutné poznamenať, že zmeny textu a dodatky z NPA-FCL-14 by mali byť po publikovaní, čo najskôr zavedené.

Okrem NPA boli zohľadnené i redakčné zmeny textu 1 JAR-FCL 1.

Boli vykonané nasledujúce dodatky a/alebo zmeny textu vyplývajúce z NPA-FCL-14:

SEKCIA 1

Článok A

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.001
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.005 pridaním nových paragrafov (a) (6) a (a) (7)
- (c) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.005 paragraf 2
- (d) Zmena textu JAR-FCL 1.015 úpravou paragrafu (b) a rozdelením paragrafu (c) na odseky (1) a (2)
- (e) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.015 a pridanie nového paragrafu 3
- (f) Zavedenie dodatku 2 k JAR-FCL 1.015
- (g) Zmena textu JAR-FCL 1.016 pridaním nového paragrafu (b)
- (h) Zmena textu JAR-FCL 1.026
- (i) Zmena textu JAR-FCL 1.030

- (j) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.050 zavedením nových paragrafov 1 a 2
- (k) Zmena textu JAR-FCL 1.055 paragraf (a) (2)
- (l) Zmena textu dodatku 1a k JAR-FCL 1.055 paragrafy 15 a 28
- (m) Zmena textu dodatku 1b k JAR-FCL 1.055 paragraf (c)
- (n) Zavedenie dodatku 1c k JAR-FCL 1.055
- (o) Zmena textu JAR-FCL 1.065 paragrafy (a) a (d)
- (p) Zmena dodatku 1 k JAR-FCL 1.075
- (q) Zmena dodatku 3 k JAR-FCL 1.125

Článok D

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.150 paragraf (b)
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.155 paragrafy (a) (2) a (b) (2)
- (c) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (1)
- (d) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (2)
- (e) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (3)
- (f) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (4)

Článok E

- (a) Zavedenie JAR-FCL 1.174
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.200 paragraf (a) a (b)
- (c) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.200
- (d) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.210 paragraf 9

Článok F

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.215 paragraf (c)
- (b) Zavedenie dodatku 1 k JAR-FCL 1.215
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.240 pridaním nových paragrafov (6), (7) a (8)
- (d) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.240 a 1.295 paragraf 3
- (e) Zmena textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.240 a 1.295
- (f) Zmena textu dodatku 3 k JAR-FCL 1.240
- (g) Zmena textu JAR-FCL 1.245 paragraf (c)
- (h) Zmena textu JAR-FCL 1.250 paragraf (b) a (d)
- (i) Zmena textu JAR-FCL 1.261 paragraf (d) (2)
- (j) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.261 (a) paragraf 2
- (k) Zavedenie nového dodatku 1 k JAR-FCL 1.261 (d)

Článok H

- (a) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.300 (a) paragrafy 1 a 2
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.325 paragraf (b) 2
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.330 paragraf (c)
- (d) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.330 a 1.345 paragraf 12
- (e) Zavedenie nového dodatku 1 k JAR-FCL 1.340
- (f) Zmena textu JAR-FCL 1.355 paragraf (a) 2

- (g) Zmena textu JAR-FCL 1.360 paragrafy (a) a (b)
- (h) Zavedenie nového dodatku 1 k JAR-FCL 1.365
- (i) Zmena textu JAR-FCL 1.380 paragrafy (a) (4), (b) (3) a (b) (4)
- (j) Zavedenie nového dodatku 1 k JAR-FCL 1.380
- (k) Zavedenie nového dodatku 2 k JAR-FCL 1.380
- (l) Zavedenie nového dodatku 1 k JAR-FCL 1.395
- (m) Zmena textu JAR-FCL 1.415 paragrafy (a) a (b)

Článok I

- (a) Zavedenie nového dodatku 1 k JAR-FCL 1.425
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.430
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.445

Článok J

- (a) Zavedenie nového dodatku 1 k JAR-FCL 1.470

SEKCIA 2

Článok A

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.005 a 1.015

Článok F

- (a) Zavedenie IEM FCL 1.240 (b) (1) a 1.261 (c) (2)
- (b) Zmena textu AMC FCL 1.261 (a)
- (c) Zmena textu AMC FCL 1.261 (c) (2) paragraf (4)
- (d) Zmena textu AMC FCL 1.261 (d)
- (e) Vymazanie IEM FCL 1.261 (d)

Článok H

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.340
- (b) Zmena textu AMC FCL 1.365
- (c) Zmena textu AMC FCL 1.380
- (d) Zmena textu AMC FCL 1.395

Článok I

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.425

Článok J

- (a) Vymazanie AMC FCL 1.470
- (b) Vymazanie IEM FCL 1.480

Zmena textu 3**01. 07. 03**

Štvrté vydanie JAR-FCL 1 (Letún) obsahuje množstvo zmien textu a dodatkov, ktoré odrážajú výsledky oznámení o navrhovanej zmene NPA-FCL-16. Je nutné poznamenať, že zmeny textu a dodatky z NPA-FCL-16 by mali byť po publikovaní, čo najskôr zavedené.

Okrem NPA boli zohľadnené i redakčné zmeny textu 2 JAR-FCL 1.

Boli vykonané nasledujúce dodatky a/alebo zmeny textu vyplývajúce z NPA-FCL-16:

SEKCIA 1Článok A

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.001
- (b) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.005 paragraf 1
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.015 pridaním nového paragrafu (d)
- (d) Zmena textu JAR-FCL 1.025 paragraf (b)
- (e) Zmena textu JAR-FCL 1.055 vynechaním paragrafu (d)
- (f) Zmena dodatku 1a k JAR-FCL 1.055 paragrafy 1, 2 a 11
- (g) Zavedenie nového dodatku 3 k JAR-FCL 1.055
- (h) Zmena textu JAR-FCL 1.065 paragraf (a), prídanie nového paragrafu (b) a prečíslovanie ostatných paragrafov

Článok D

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.160 paragraf (a)
- (b) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (2), paragrafy 9 a 13
- (c) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (4), paragraf 3

Článok E

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.195 paragraf (a)
- (b) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.205 paragraf 3

Článok F

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.215 paragraf (c)
- (b) Zavedenie JAR-FCL 1.221
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.240 paragrafov (a) (2), (a) (3), (a) (5), (a) (6) a (a) (7)
- (d) Zmena textu JAR-FCL 1.245 paragraf (c) a prídanie nového paragrafu (c) (1) (iii)
- (e) Zavedenie nového JAR-FCL 1.251
- (f) Zavedenie nového dodatku 1 k JAR-FCL 1.251
- (g) Zmena textu JAR-FCL 1.261 pridaním referencií v úvode

Článok G

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.280 paragraf (a)
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.285 paragraf (a)
- (c) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.285 paragraf 2
- (d) Zmena textu JAR-FCL 1.290

Článok H

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.300 paragraf (b)
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.305 pridaním paragrafu (f)
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.310 paragraf (c)
- (d) Zmena textu JAR-FCL 1.315 paragraf (a)
- (e) Zmena textu JAR-FCL 1.330 paragraf (d)
- (f) Zmena textu JAR-FCL 1.355 pridaním paragrafu (b)
- (g) Zmena textu JAR-FCL 1.390
- (h) Zmena textu JAR-FCL 1.410 paragraf (a) (7)
- (i) Zavedenie nového JAR-FCL 1.416
- (j) Zavedenie nového JAR-FCL 1.417
- (k) Zavedenie nového JAR-FCL 1.418

Článok J

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.480 paragrafy (a) a (e)
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.485 paragraf (b)
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.490
- (d) Zmena textu JAR-FCL 1.495 paragrafy (a) a (b)

SEKCIA 2

Článok A

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.005 a 1.015
- (b) Zavedenie nového AMC FCL 1.055 (d)

Článok D

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (2)

Článok F

- (a) Zavedenie nového AMC FCL 1.251

Článok H

- (a) Zavedenie nového AMC FCL 1.417

Článok J

- (a) Zavedenie nového IEM FCL 1.490

[Zmena textu 4

01.09.05

Piate vydanie JAR-FCL 1 (Letún) obsahuje množstvo zmien a dodatkov, ktoré odrážajú výsledky oznámení o navrhovanej zmene NPA-FCL-19. Je nutné poznamenať, že zmeny textu a dodatky z NPA-FCL-19 by mali byť po publikovaní, čo najskôr zavedené.

Okrem NPA boli zohľadnené i redakčné zmeny textu 3 JAR-FCL 1.

Boli vykonané nasledujúce dodatky a/alebo zmeny textu vyplývajúce z NPA-FCL-19:

SEKCIA 1Článok A

- (a) Zavedenie nového paragrafu (b) (4) a zmeny názvu k JAR-FCL 1.015
- (b) Zavedenie nového paragrafu (b) (5) a (b) (6) k JAR-FCL 1.050
- (c) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.005
- (d) Zavedenie nového dodatku 3 k JAR-FCL 1.015
- (e) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.050 paragraf 1
- (f) Zmena textu dodatku 1 a k JAR-FCL 1.055 paragrafy 11 a 18
- (g) Zmena textu JAR-FCL 1.060
- (h) Zavedenie dodatku 1 k JAR-FCL 1.060
- (i) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.075 vysvetlivka

Článok C

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.120
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.135 názov referencií
- (c) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.125 paragraf 4
- (d) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.130 a 1.135 paragrafy 1 a 5
- (e) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.135 sekcia 5

Článok D

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.150 paragraf (b)
- (b) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (1) paragrafy 4 a 13
- (c) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (2) paragrafy 4 a 12
- (d) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (4) paragraf 10
- (e) Zmena textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.170 sekcia 5

Článok E

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.185
- (b) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.205 paragraf 2
- (c) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.210 paragrafy 9, 11 a 14 a názvu
- (d) Zmena názvu dodatku 2 k JAR-FCL 1.210

Článok F

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.245 paragrafy (c) a zavedenie nového paragrafu (g)
- (b) Zavedenie nového JAR-FCL 1.246
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.250 paragrafy (a) a (b) (3)
- (d) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.220
- (e) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.240 a 1.295 paragrafy 1, 2 a 10
- (f) Zmena textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.240 a 1.295 paragrafy 1 a položky 1.2
- (g) Zmena textu dodatku 3 k JAR-FCL 1.240 paragraf 3
- (h) Zavedenie nového dodatku 1 k JAR-FCL 1.246

Článok H

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.300 paragraf (b)

- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.305 pridaním nového paragrafu (g)
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.310 paragraf (a)
- (d) Zmena textu JAR-FCL 1.330 paragraf (a)
- (e) Zmena textu JAR-FCL 1.335 paragraf (a)
- (f) Zmena textu JAR-FCL 1.350
- (g) Zmena textu JAR-FCL 1.365 paragraf (a)
- (h) Zmena textu JAR-FCL 1.380 paragrafy (a) (2) a (b) (2)
- (i) Zmena textu JAR-FCL 1.385 paragraf (a)
- (j) Zmena textu JAR-FCL 1.410 paragraf (a) (7)
- (k) Zavedenie nového JAR-FCL 1.419
- (l) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.300 paragraf (1) (a) (ii)

Článok I

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.425 paragraf (a) (2)
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.455 paragrafy (a) a (b)

Článok J

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.470 paragraf (a), (b) a (c) a zavedenie nového paragrafu (d)

SEKCIA 2

Článok A

- (a) Vymazanie IEM FCL 1.025
- (b) Zmena textu IEM No. 3 k JAR-FCL 1.055

Článok C

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.125

Článok D

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (4)

Článok F

- (a) Vymazanie IEM FCL 1.240 (b) (1) a 1.261 (c) (2)
- (b) Zavedenie nového AMC FCL 1.261 (c) (2)

Článok J

- (a) Vymazanie IEM-FCL 1.475 (b)
- (b) Zmena IEM FCL 1.490 položka 5

Zmena textu 5

01.03.06

Šieste vydanie JAR-FCL 1 (Letún) obsahuje množstvo zmien a dodatkov, ktoré odrážajú výsledky oznámení o navrhovanej zmene NPA-FCL 29, 30 a NPA-FCL/OPS 1. Je nutné poznamenať, že zmeny textu a dodatky z NPA-FCL 29, 30 a NPA-FCL/OPS 1 by mali byť po publikovaní, čo najskôr zavedené.

Okrem NPA boli zohľadnené i redakčné zmeny textu 4 JAR-FCL 1.

Boli vykonané nasledujúce dodatky a/alebo zmeny textu vyplývajúce z NPA-FCL 29, 30 a NPA-FCL/OPS 1:

SEKCIA 1Článok A

- (a) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.060 - edičná

Článok C

- (a) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.125 paragrafov 3 (h) a 4 vyplývajúca z NPA-FCL 30

Článok E

- (a) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.205 paragraf 2 - edičná

Článok F

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.215 paragraf (b) vyplývajúca z NPA-FCL 29
(b) Zmena textu JAR-FCL 1.220 paragraf (c) vyplývajúca z NPA-FCL 29
(c) Zmena textu JAR-FCL 1.221 paragraf (b) vyplývajúca z NPA-FCL 29
(d) Zmena textu JAR-FCL 1.235 paragraf (a) vyplývajúca z NPA-FCL 29
(e) Vymazanie dodatku 1 k JAR-FCL 1.215 – vyplývajúce z NPA-FCL 29
(f) Vymazanie dodatku 1 k JAR-FCL 1.220 – vyplývajúce z NPA-FCL 29
(g) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.261 (c) (2) vyplývajúca z NPA-FCL/OPS 1

Článok H

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.330 paragraf (d) - edičná
(b) Zmena textu JAR-FCL 1.419 paragrafov (b), (c) a (d) vyplývajúca z NPA-FCL 30
(c) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.380 paragraf (2) - edičná
(d) Zmena textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.380 paragraf (2) - edičná
(e) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.395 paragraf (2) - edičná

SEKCIA 2Článok D

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (4) vyplývajúca z NPA-FCL 30

Článok F

- (a) Vymazanie odvolávky k AMC FCL 1.215 vyplývajúce z NPA-FCL 29
(b) Vymazanie odvolávky k AMC FCL 1.220 vyplývajúce z NPA-FCL 29
(c) Zmena textu AMC FCL 1.261 (c) (2) vyplývajúca z NPA-FCL/OPS 1

[Zmena textu 6**01.08.06**

Siedme vydanie JAR-FCL 1 (Letún) obsahuje množstvo zmien a dodatkov, ktoré odrážajú výsledky oznámení o navrhovanej zmene NPA-FCL 25.

Zavedenie revidovaných osnov teoretických vedomostí a študijných plánov, ktoré vyplývajú z NPA-FCL 25, by malo byť uskutočnené v časovom pláne schválenom jednotlivými národnými leteckými úradmi (NAAs) tak, aby výcvikové organizácie mohli systematicky prispôsobiť svoje výcvikové kurzy novým osnovám.

Ostatné aspekty vyplývajúce zo zmien by mali byť po publikovaní, čo najskôr zavedené.

Boli tiež zohľadnené aj redakčné zmeny textu 5 JAR-FCL 1.

Boli vykonané nasledujúce dodatky a/alebo zmeny textu, ktoré vyplývajú z NPA-FCL 25.

SEKCIA 1

Článok A

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.050, zmena názvu a paragrafu (b) (2), vloženie nových paragrafov (b) (3), (b) (4) a (b) (5) a zmena paragrafu (b) (8)
- (b) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.050, názvu a paragrafu 1, vymazanie paragrafu 2
- (c) Zmena textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.050, nový text dodatku
- (d) Zmena textu dodatku 3 k JAR-FCL 1.050, nový text dodatku
- (e) Zmena textu dodatku 4 k JAR-FCL 1.050, nový text dodatku

Článok J

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.470, zmena v paragrafe (a), (b) a (c)
- (b) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.470, vymazanie názvu a celého paragrafu 1, vloženie nového paragrafu 1

Zmena textu 7

01.12.06

Ôsme vydanie JAR-FCL 1 (Letún) obsahuje množstvo zmien a dodatkov, ktoré odrážajú výsledky oznámení o navrhovanej zmene NPA-FCL 26, 31 a 32. Zmeny a dodatky vyplývajúce z NPA-FCL 26, 31 a 32 by mali byť po publikovaní, čo najskôr zavedené.

Boli tiež zohľadnené aj redakčné zmeny textu 6 JAR-FCL 1.

Boli vykonané nasledujúce dodatky a/alebo zmeny textu, ktoré vyplývajú z NPA-FCL 26, 31 a 32.

SEKCIA 1

Článok A

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.001, vloženie nových paragrafov
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.005, zmena názvu a vloženie nového paragrafu (b) (5)
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.010, zmena názvu a vloženie nového paragrafu (a) (4)
- (d) Zmena textu JAR-FCL 1.025, zmena názvu a paragrafu (b) (1)
- (e) Zmena textu JAR-FCL 1.030, zmeny v texte paragrafu (c) (2)
- (f) Zmena textu JAR-FCL 1.040, zmeny v texte paragrafov (b), (d) (1), (d) (2) a (d) (3)
- (g) Zmena textu JAR-FCL 1.055, vloženie nového paragrafu (d)
- (h) Zmena textu JAR-FCL 1.075, zmeny v texte paragrafu (a) (2) (XIII)
- (i) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.010, nový dodatok
- (j) Zmena textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.010, nový dodatok
- (k) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.075, zmeny v paragrafe „strana 3“ (XIII)

Článok C

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.110, zmeny v texte paragrafu (b) (1)

Článok D

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.150, zmeny v texte paragrafu (b)
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.155, zmena názvu a vloženie nového paragrafu (d) a (e)
- (c) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (1), zmeny textu v paragrafe 13 (b) a 13 (e)
- (d) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (2), zmeny textu v paragrafe 12 (b) a 12 (e)

Článok E

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.190, zmena názvu a v texte paragrafu (a), vloženie nových paragrafov (b), (c) a (d)
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.200, zmeny v texte paragrafov (a) a (b)

- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.205, zmeny textu paragrafov
- (d) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.200, zmena názvu a textu v paragrafe 1 a vloženie nového paragrafu (3)
- (e) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.205, zmena názvu a textu v paragrafoch 1, 2, 3, 4, 12 a 13

Článok F

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.250, zmena názvu a textu v paragrafe (a), vloženie nových paragrafov (a) (1) a (a) (2)
- (b) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.240 & 1.295, zmena názvu a v texte paragrafu 3 (d)
- (c) Zmena textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.240 & 1.295, zmena názvu a podoby dodatku

Článok G

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.275, zmeny textu paragrafov (a) a (c), vloženie nového paragrafu (b)
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.280, zmeny textu paragrafov (a) (1), (a) (2) a (a) (3)
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.290, zmeny textu v paragrafe

Článok H

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.310, zmena názvu a vloženie nového paragrafu (d)
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.330, zmena názvu a vloženie nového paragrafu (g)
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.360, zmena názvu a textu paragrafu (a) (1), vloženie nových paragrafov (a) (2), (a) (3) a (a) (4)
- (d) Zmena textu JAR-FCL 1.390, vloženie nových paragrafov (c) (1) a (c) (2)
- (e) Zmena textu JAR-FCL 1.405, zmena názvu a vloženie nových paragrafov (a), (b) a (c)
- (f) Zmena textu JAR-FCL 1.416, zmena názvu a textu paragrafu, vloženie nových paragrafov (a) a (b)
- (g) Zmena textu JAR-FCL 1.419, zmena názvu a textu paragrafu, vloženie nových paragrafov (a) (1), (a) (2) a (a) (3)
- (h) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.300, zmeny v texte paragrafu 1 (a)
- (i) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.310 (d), nový dodatok

Článok I

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.440, vloženie nového paragrafu (d)

Článok J

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.470, zmeny v texte paragrafov (a), (b) a (c)

Článok K

- (a) Zmena textu JAR-FCL 1.500, nový text
- (b) Zmena textu JAR-FCL 1.505, nový text
- (c) Zmena textu JAR-FCL 1.510, nový text
- (d) Zmena textu JAR-FCL 1.515, nový text
- (e) Zmena textu JAR-FCL 1.520, nový text
- (f) Zmena textu JAR-FCL 1.525, nový text
- (g) Zmena textu JAR-FCL 1.530, nový text
- (h) Zmena textu JAR-FCL 1.535, nový text
- (i) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525, nový dodatok
- (j) Zmena textu dodatku 1 k JAR-FCL 1.535, nový dodatok
- (k) Zmena textu dodatku 2 k JAR-FCL 1.535, nový dodatok

SEKCIA 2

Článok A

- (a) Zmena textu IEM FCL 1.010, nový text
- (b) Zmena textu AMC č. 1 k JAR-FCL 1.010, nový text
- (c) Zmena textu AMC č. 2 k JAR-FCL 1.010, nový text

Článok D

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (4), zmeny textu v paragrafe „prístrojový letový výcvik“ a v paragrafe 16

Článok E

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.205, nový text
- (b) Zmena textu dodatku 1 k AMC FCL 1.205, nový dodatok

Článok H

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.310 (d), nový text
- (b) Zmena textu IEM FCL 1.310 (d), nový text

Článok K

- (a) Zmena textu AMC FCL 1.520 & 1.525, nový text
- (b) Zmena textu IEM FCL č. 1 k dodatku 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525, nový text
- (c) Zmena textu IEM FCL č. 2 k dodatku 2 k JAR-FCL 1.520 & 1.525, nový text]

PREAMBLE**JAR-FCL 1****Issued****14.02.97**

JAR-FCL 1 will consist of 10 Subparts that prescribe the requirements for obtaining and maintaining a pilot's licence, and ratings, for aeroplanes, as well as requirements for training organisations, approved courses and examiner authorisations.

Where reference is made in JAR-FCL 1 to other JAR codes which have not yet been implemented the equivalent existing national regulations will apply until such time as the referenced code has been implemented.

Amendment 1**[01.06.00]**

The second Issue of JAR-FCL 1 (Aeroplane) contains a number of amendments and introductions which reflect the results of NPA-FCL-5, NPA-FCL-7 and NPA-FCL-10. It should be noted that the amendments and introductions arising from NPA-FCL-5, NPA-FCL-7 and NPA-FCL-10 should be implemented as soon as possible after publication.

Next to the mentioned NPAs also editorial amendments to the text of JAR-FCL 1 (Aeroplane) have been considered.

The following introductions and/or amendments arising from NPA-FCL-5, NPA-FCL-7 and NPA-FCL-10 have been made¹:

SECTION 1**Subpart A**

- (a) Amendment to JAR-FCL 1.005 by adding a new paragraph (3), arising from NPA-FCL-10.
- (b) Introduction of JAR-FCL 1.016 arising from NPA-FCL-10.
- (c) Introduction of JAR-FCL 1.017 arising from NPA-FCL-10.
- (d) Introduction of JAR-FCL 1.026 arising from NPA-FCL-7.
- (e) Amendment of JAR-FCL 1.030 paragraph (c) and addition of a new paragraph (d), with renumbering of old paragraph (d) to (e), arising from NPA-FCL-7.
- (f) Amendment of JAR-FCL 1.035 paragraph (c) and addition of paragraphs (d) and (e), arising from NPA-FCL-5.
- (g) Amendment of JAR-FCL 1.040 with re-numbering of the old paragraphs and addition of new paragraph (b), arising from NPA-FCL-7.
- (h) Introduction of JAR-FCL 1.050 sub-paragraphs (b) (1) and (b) (2) arising from NPA-FCL-5.
- (i) Introduction of JAR-FCL 1.050 sub-paragraphs (b) (3) and (b) (4) arising from NPA-FCL-7.
- (j) Amendments to JAR-FCL 1.055 with re-numbering of the old paragraphs (a), (b) and (c) arising from NPA-FCL-10.
- (k) Introduction of (F)JAR-FCL 1.060 - French National Variant - arising from NPA-FCL-5.
- (l) Introduction of JAR-FCL 1.080 arising from NPA-FCL-5.
- (m) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.005 paragraphs (a), (b) and (d) of item 1 arising from NPA-FCL-5.
- (n) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.005 paragraph (a), arising from NPA-FCL-10.
(a) (ii) inserted in NPA-FCL-5 is deleted.
- (o) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.005 item 3 arising from NPA-FCL-5.
- (p) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.005 paragraph (d) of item 1 arising from NPA-FCL-7.
- (q) Introduction of Appendix 1 to JAR-FCL 1.005 item 4 arising from NPA-FCL-7.
- (r) Introduction of Appendix 1 to JAR-FCL 1.050 arising from NPA-FCL-7.
- (s) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.055 paragraphs 2, 3 and 9, and re-numbering of old Appendix 1 to JAR-FCL 1.055 to Appendix 1 a to JAR-FCL 1.055, arising from NPA-FCL-10.

- (t) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.055 paragraph 18 arising from NPA-FCL-5.
- (u) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.055 paragraphs 18, 32, 33 and 34 arising from NPA-FCL-7.
- (v) Addition of Appendix 1 (b) to JAR-FCL 1.055 arising from NPA-FCL-10.
- (w) Amendment of Appendix 2 to JAR-FCL 1.055 paragraphs 2, 3 and 8 arising from NPA-FCL-10.
- (x) Amendment of Appendix 2 to JAR-FCL 1.055 paragraphs 8 and 15 arising from NPA-FCL-5.
- (y) Amendment of Appendix 2 to JAR-FCL 1.055 paragraphs 15, 26 and 27 arising from NPA-FCL-7.
- (z) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.075 paragraphs 1 and 3 arising from NPA-FCL-7.
- (aa) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.075, 'Standard JAA Licence Format' cover page, arising from NPA-FCL-10.

Subpart C

- (a) Deletion of JAR-FCL 1.110 paragraph (b) (3) arising from NPA-FCL-7.
- (b) Deletion of JAR-FCL 1.115, which now reads 'Intentionally blank', arising from NPA-FCL-10.
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.120 arising from NPA-FCL-7.
- (d) Amendments to Appendix 2 to JAR-FCL 1.125 paragraphs 1 and 3, as well as title, arising from NPA-FCL-7.
- (e) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.130 & 1.135 paragraphs 8, 15 and 19 arising from NPA-FCL-7.
- (f) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.130 & 1.135 paragraphs 1, 2 and 4 arising from NPA-FCL-10.
- (g) Amendment of Appendix 2 to JAR-FCL 1.135 arising from NPA-FCL-7

Subpart D

- (a) Deletion of JAR-FCL 1.115 paragraph (d) arising from NPA-FCL-5.
- (b) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.170 paragraph 10 arising from NPA-FCL-7.
- (c) Amendment of Appendix 2 to JAR-FCL 1.170 arising from NPA-FCL-7.

Subpart E

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.175 arising from NPA-FCL-7.
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.180 paragraph (a) arising from NPA-FCL-7.
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.185 paragraphs (a), (b) and (d) arising from NPA-FCL-7.
- (d) Amendment of JAR-FCL 1.185 by adding paragraph arising from NPA-FCL-10.
- (e) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.205 paragraphs 11 and 14 arising from NPA-FCL-7
- (f) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.210 paragraph 11 arising from NPA-FCL-7.
- (g) Amendment of Appendix 2 to JAR-FCL 1.210 arising from NPA-FCL-7.

Subpart F

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.215 paragraphs (b) and (c) arising from NPA-FCL-7
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.220 paragraphs (a) and (c) arising from NPA-FCL-7
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.235 paragraph (c) arising from NPA-FCL-5.
- (d) Amendment of JAR-FCL 1.235 paragraphs (a) and (c) arising from NPA-FCL-7
- (e) Amendment of JAR-FCL 1.240 paragraph (a) (4) arising from NPA-FCL-7.
- (f) Amendment of JAR-FCL 1.240 paragraph (a) (4) arising from NPA-FCL-10.
- (g) Amendment of JAR-FCL 1.245 paragraph (b) (3) arising from NPA-FCL-7.
- (h) Amendment of JAR-FCL 1.245 paragraph (d) and addition of new paragraphs (d) and (e) with re-numbering of old paragraphs arising from NPA-FCL-10.
- (i) Amendment of JAR-FCL 1.261 reference under title and in paragraph (c) (2) arising from NPA-FCL-10.

- (j) Amendment of JAR-FCL 1.261 paragraphs (c) (2) and (d) (2) arising from NPA-FCL-7.
- (k) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 paragraphs 3 and 4 arising from NPA-FCL-5.
- (l) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 paragraphs 8 and 15 arising from NPA-FCL-7.
- (m) Amendment of Appendix 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 paragraph 3 arising from NPA-FCL-7.
- (n) Amendment of Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 arising from NPA-FCL-7.
- (o) Introduction of Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (c) (2) arising from NPA-FCL-10.

Subpart H

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.300 paragraph (a) (2) (iii) arising from NPA-FCL-10.
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.31 5 arising from NPA-FCL-7.
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.315 arising from NPA-FCL-10.
- (d) Amendment of JAR-FCL 1.330 first paragraph arising from NPA-FCL-10.
- (e) Amendment of JAR-FCL 1.355 paragraph (a) (1) arising from NPA-FCL-7.
- (f) Amendment of JAR-FCL 1.355 paragraph (a) (2) arising from NPA-FCL-5.
- (g) Amendment of JAR-FCL 1.365 paragraph (a) (1), (a) (4) and (b) (3) arising from NPA-FCL-7.
- (h) Amendment of JAR-FCL 1.365 paragraph (b) (1) arising from NPA-FCL-5.
- (i) Amendment of JAR-FCL 1.370 paragraph (b) (3) arising from NPA-FCL-7.
- (j) Amendment of JAR-FCL 1.380 paragraphs (a) (3) and (b) (3) arising from NPA-FCL-7.
- (k) Amendment of JAR-FCL 1.380 paragraphs (a) (2), (b) (2) and (c) arising from NPA-FCL-10.
- (l) Amendment of JAR-FCL 1.395 paragraphs (a) and (b) arising from NPA-FCL-7.
- (m) Amendment of JAR-FCL 1.410 paragraph (a) (2) arising from NPA-FCL-7.
- (n) Amendment of JAR-FCL 1.410 paragraphs (a) (5) and (b) (2) arising from NPA-FCL-5.
- (o) Amendment of JAR-FCL 1.415 paragraph (a) (2) arising from NPA-FCL-7.
- (p) Amendment of JAR-FCL 1.415 paragraph (b) (3) arising from NPA-FCL-5.
- (q) Introduction of Appendix 1 to JAR-FCL 1.300 arising from NPA-FCL-10.

Subpart I

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.435 paragraphs (a) and (b) arising from NPA-FCL-5.

Subpart J

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.480 paragraph (c) arising from NPA-FCL-5.
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.480 paragraph (f) arising from NPA-FCL-7.
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.485 paragraph (b) arising from NPA-FCL-7.
- (d) Amendment of JAR-FCL 1.490 paragraph (d) arising from NPA-FCL-10.
- (e) Amendment of JAR-FCL 1.495 paragraph (b) arising from NPA-FCL-7.

SECTION 2

Subpart A

- (a) Amendment of AMC FCL 1.005 & 1.015 arising from NPA-FCL-5.
- (b) Introduction of AMC FCL 1.055 arising from NPA-FCL-10.
- (c) Introduction of IEM No. 1 to JAR-FCL 1.055 arising from NPA-FCL-10.
- (d) Introduction of IEM No. 2 to JAR-FCL 1.055 arising from NPA-FCL-5.

- (e) Introduction of IEM No. 3 to JAR-FCL 1.055 arising from NPA-FCL-7.
- (f) Introduction of IEM FCL 1.080 arising from NPA-FCL-5.

Subpart C

- (a) Amendment of AMC FCL 1.125 item 71 arising from NPA-FCL-5.

Subpart F

- (a) Amendment of AMC FCL 1.215 arising from NPA-FCL-7.
- (b) Amendment of AMC FCL 1.220 arising from NPA-FCL-7.
- (c) Introduction of AMC FCL 1.261 (c) (2) arising from NPA-FCL-5.
- (d) Amendment of IEM FCL 1.261 (d) arising from NPA-FCL-5.

Subpart H

- (a) Amendment of AMC FCL 1.340, Part 1 new paragraph 9, Part 2 table amendment of 'Breakdown of hours' and Part 3 new air exercise 20 'Basic night flight', arising from NPA-FCL-10.
- (b) Introduction of AMC FCL 1.355 (a) (2) arising from NPA-FCL-5.

Subpart I

- (a) Amendment of AMC FCL 1.425 arising from NPA-FCL-7.
- (b) Amendment of AMC FCL 1.470 (a) arising from NPA-FCL-7.
- (c) Amendment of AMC FCL 1.470 (b) arising from NPA-FCL-7.
- (d) Amendment of AMC FCL 1.470 (c) arising from NPA-FCL-7.
- (e) Introduction of IEM FCL 1.480 arising from NPA-FCL-5.

Subpart J

Introduction of combined Theoretical Knowledge Syllabus AMC FCL 1.470 (a), (b) and (c), arising from NPA-FCL-10.

¹⁾ A summary of amendments is also provided following each amended paragraph.

Amendment 2

01.08.02

The third Issue of JAR-FCL 1 (aeroplane) contains a number of amendments and introductions which reflects the results of NPA-FCL-14. It should be noted that the amendments and introductions arising from NPA-FCL-14 should be implemented as soon as possible after publication.

Next to the NPA also editorial amendments to the text of amendment 1 of JAR-FCL 1 have been considered.

The following introductions and/or amendments arising from NPA-FCL-14 have been made.

SECTION 1

Subpart A

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.001
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.005 by adding new paragraphs (a) (6) and (a) (7)
- (c) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.005 paragraph 2
- (d) Amendment of JAR-FCL 1.015 adjusting paragraph (b) and splitting paragraph (c) subparagraph (1) and (2)
- (e) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.015 and adding new paragraph 3
- (f) Introduction of appendix 2 to JAR-FCL 1.015
- (g) Amendment of JAR-FCL 1.016 by adding new paragraph (b)
- (h) Amendment of JAR-FCL 1.026
- (i) Amendment of JAR-FCL 1.030

- (j) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.050 by introducing new paragraphs 1 and 2
- (k) Amendment of JAR-FCL 1.055 paragraph (a) (2)
- (l) Amendment of appendix 1a to JAR-FCL 1.055 paragraphs 15 and 28
- (m) Amendment of appendix 1b to JAR-FCL 1.055 paragraph (c)
- (n) Introduction of appendix 1c to JAR-FCL 1.055
- (o) Amendment of JAR-FCL 1.065 paragraphs (a) and (d)
- (p) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.075
- (q) Amendment of appendix 3 to JAR-FCL 1.125

Subpart D

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.150 paragraph (b)
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.155 paragraphs (a) (2) and (b) (2)
- (c) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (1)
- (d) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (2)
- (e) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (3)
- (f) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (4)

Subpart E

- (a) Introduction of JAR-FCL 1.174
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.200 paragraph (a) and (b)
- (c) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.200
- (d) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.210 paragraph 9

Subpart F

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.215 paragraph (c)
- (b) Introduction of appendix 1 to JAR-FCL 1.215
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.240 by introducing new paragraphs (6), (7) and (8)
- (d) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 paragraph 3
- (e) Amendment of appendix 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295
- (f) Amendment of appendix 3 to JAR-FCL 1.240
- (g) Amendment of JAR-FCL 1.245 paragraph (c)
- (h) Amendment of JAR-FCL 1.250 paragraph (b) and (d)
- (i) Amendment of JAR-FCL 1.261 paragraph (d) (2)
- (j) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (a) paragraph 2
- (k) Introduction of new appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (d)

Subpart H

- (a) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.300 paragraphs 1 and 2
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.325 paragraph (b) (2)
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.330 paragraph (c)
- (d) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.330 & 1.345 paragraph 12
- (e) Introduction of new appendix 1 to JAR-FCL 1.340
- (f) Amendment of JAR-FCL 1.355 paragraph (a) (2)

- (g) Amendment of JAR-FCL 1.360 paragraphs (a) and (b)
- (h) Introduction of new appendix 1 to JAR-FCL 1.365
- (i) Amendment of JAR-FCL 1.380 paragraphs (a) (4), (b) (3) and (b) (4)
- (j) Introduction of new appendix 1 to JAR-FCL 1.380
- (k) Introduction of new appendix 2 to JAR-FCL 1.380
- (l) Introduction of new appendix 1 to JAR-FCL 1.395
- (m) Amendment of JAR-FCL 1.415 paragraphs (a) and (b)

Subpart I

- (a) Introduction of new appendix 1 to JAR-FCL 1.425
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.430
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.445

Subpart J

- (a) Introduction of new appendix 1 to JAR-FCL 1.470

SECTION 2

Subpart A

- (a) Amendment of AMC FCL 1.005&1.015

Subpart F

- (a) Introduction IEM FCL 1.240 (b) (1) & 1.261 (c) (2)
- (b) Amendment of AMC-FCL 1.261 (a)
- (c) Amendment of AMC-FCL 1.261 (c) (2) paragraph 4
- (d) Amendment of AMC-FCL 1.261 (d)
- (e) Deletion of IEM-FCL 1.261 (d)

Subpart H

- (a) Amendment of AMC-FCL 1.340
- (b) Amendment of AMC-FCL 1.365
- (c) Amendment of AMC-FCL 1.380
- (d) Amendment of AMC-FCL 1.395

Subpart I

- (a) Amendment of AMC-FCL 1.425

Subpart J

- (a) Deletion of AMC-FCL 1.470
- (b) Deletion of IEM-FCL 1.480

Amendment 3**01.07.03**

The fourth Issue of JAR-FCL 1 (aeroplane) contains a number of amendments and introductions which reflects the results of NPA-FCL-16. It should be noted that the amendments and introductions arising from NPA-FCL-16 should be implemented as soon as possible after publication.

Next to the NPA also editorial amendments to the text of amendment 2 of JAR-FCL 1 have been considered.

The following introductions and/or amendments arising from NPA-FCL-16 have been made.

SECTION 1Subpart A

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.001
- (b) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.005 paragraph 1
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.015 by adding a new paragraph (d)
- (d) Amendment of JAR-FCL 1.025 paragraph (b)
- (e) Amendment of JAR-FCL 1.055 by deleting paragraph (d)
- (f) Amendment of appendix 1a to JAR-FCL 1.055 paragraphs 1, 2 and 11
- (g) Introduction of new appendix 3 to JAR-FCL 1.055
- (h) Amendment of JAR-FCL 1.065 paragraph (a), adding new paragraph (b) and renumbering the old paragraphs

Subpart D

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.160 paragraph (a)
- (b) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (2) paragraphs 9 and 13
- (c) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (4) paragraph 3

Subpart E

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.195 paragraph (a)
- (b) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.205 paragraph 3

Subpart F

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.215 paragraph (c)
- (b) Introduction of new JAR-FCL 1.221
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.240 to paragraphs (a) (2), (a) (3), (a) (5), (a) (6) and (a) (7)
- (d) Amendment of JAR-FCL 1.245 paragraph (c) and adding a new paragraph (c) (1) (iii)
- (e) Introduction of new JAR-FCL 1.251
- (f) Introduction of new appendix 1 to JAR-FCL 1.251
- (g) Amendment of JAR-FCL 1.261 by adding references in the heading

Subpart G

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.280 paragraph (a)
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.285 paragraph (a)
- (c) Amendment of appendix 1 to JAR-FCL 1.285 paragraph 2
- (d) Amendment of JAR-FCL 1.290

Subpart H

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.300 paragraph (b)
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.305 by adding a new paragraph (f)
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.310 paragraph (c)
- (d) Amendment of JAR-FCL 1.315 paragraph (a)
- (e) Amendment of JAR-FCL 1.330 paragraph (d)
- (f) Amendment of JAR-FCL 1.355 by adding a new paragraph (b)
- (g) Amendment of JAR-FCL 1.390
- (h) Amendment of JAR-FCL 1.410 paragraph (a) (7)
- (i) Introduction of new JAR-FCL 1.416
- (j) Introduction of new JAR-FCL 1.417
- (k) Introduction of new JAR-FCL 1.418

Subpart J

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.480 paragraphs (a) and (e)
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.485 paragraph (b)
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.490
- (d) Amendment of JAR-FCL 1.495 paragraphs (a) and (b)

SECTION 2

Subpart A

- (a) Amendment of AMC FCL 1.005 & 1.015
- (b) Introduction of new AMC FCL 1.055 (d)

Subpart D

- (a) Amendment of AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (2)

Subpart F

- (a) Introduction of new AMC FCL 1.251

Subpart H

- (a) Introduction of new AMC-FCL 1.417

Subpart J

- (a) Introduction of new IEM-FCL 1.490

[Amendment 4

01.09.05

The fifth Issue of JAR-FCL 1 (aeroplane) contains a number of amendments and introductions which reflects the results of NPA-FCL-19. It should be noted that the amendments and introductions arising from NPA-FCL-19 should be implemented as soon as possible after publication.

Next to the NPA also editorial amendments to the next of amendment 3 of JAR-FCL 1 have been considered.

The following and/or amendments arising from NPA-FCL-19 have been made.

SECTION 1Subpart A

- (a) Introduction of new paragraph (b) (4) and amendment of the title to JAR-FCL 1.015
- (b) Introduction of new paragraphs (b) (5) and (b) (6) to JAR-FCL 1.050
- (c) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.005
- (d) Introduction of new Appendix 3 to JAR-FCL 1.015
- (e) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.050 paragraph 1
- (f) Amendment of Appendix 1 a k JAR-FCL 1.055 paragraphs 11 and 18
- (g) Amendment of JAR-FCL 1.060
- (h) Introduction of Appendix 1 to JAR-FCL 1.060
- (i) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.075 explanatory note

Subpart C

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.120
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.135 title references
- (c) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.125 paragraph 4
- (d) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.130 & 1.135 paragraphs 1 and 5
- (e) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.135 section 5

Subpart D

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.150 paragraph (b)
- (b) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (1) paragraphs 4 and 13
- (c) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (2) paragraphs 4 and 12
- (d) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (4) paragraph 10
- (e) Amendment of Appendix 2 to JAR-FCL 1.170 section 5

Subpart E

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.185
- (b) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.205 paragraph 2
- (c) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.210 paragraphs 9, 11 and 14 and the title
- (d) Amendment of Appendix 2 to JAR-FCL 1.210

Subpart F

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.245 paragraphs (c) and introduction of new paragraph (g)
- (b) Amendment of new JAR-FCL 1.246
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.250 paragraphs (a) and (b) (3)
- (d) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.220
- (e) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 paragraphs 1, 2 and 10
- (f) Amendment of Appendix 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 paragraph 1 and item 1.2
- (g) Amendment of Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 paragraph 3
- (h) Amendment of new Appendix 1 to JAR-FCL 1.246

Subpart H

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.300 paragraph (b)

- (b) Amendment of JAR-FCL 1.305 by adding a new paragraph (g)
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.310 paragraph (a)
- (d) Amendment of JAR-FCL 1.330 paragraph (a)
- (e) Amendment of JAR-FCL 1.335 paragraph (a)
- (f) Amendment of JAR-FCL 1.350
- (g) Amendment of JAR-FCL 1.365 paragraph (a)
- (h) Amendment of JAR-FCL 1.380 paragraphs (a) (2) and (b) (2)
- (i) Amendment of JAR-FCL 1.385 paragraph (a)
- (j) Amendment of JAR-FCL 1.410 paragraph (a) (7)
- (k) Introduction of new JAR-FCL 1.419
- (l) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.300 paragraph (1) (a) (ii)

Subpart I

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.425 paragraph (a) (2)
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.455 paragraphs (a) and (b)

Subpart J

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.470 paragraph (a), (b) and (c) and introduction of new paragraph (d)

SECTION 2

Subpart A

- (a) Deletion of IEM FCL 1.025
- (b) Amendment of IEM No. 3 to JAR-FCL 1.055

Subpart C

- (a) Amendment of AMC FCL 1.125

Subpart D

- (a) Amendment of AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (4)

Subpart F

- (a) Deletion of IEM FCL 1.240 (b) (1) & 1.261 (c) (2)
- (b) Introduction of new AMC FCL 1.261 (c) (2)

Subpart J

- (a) Deletion of IEM-FCL 1.475 (b)
- (b) Amendment to IEM FCL 1.490 item 5

Amendment 5

01.03.06

The six Issue JAR-FCL 1 (aeroplane) contains a number of amendments and introductions which reflects the results of NPA-FCL 29, 30 and NPA-FCL/OPS 1. It should be noted that the amendments and introductions arising from NPA-FCL 29, 30 and NPA-FCL/OPS 1 should be implemented as soon as possible after publication.

Next to the NPA also editorial amendments to the text of amendment 4 JAR-FCL 1 have been considered.

The following introductions and/or amendments arising from NPA-FCL 29, 30 and NPA-FCL/OPS 1 have been made.

SECTION 1

Subpart A

- (a) Amendment to Appendix 1 to JAR-FCL 1.060 - Editorial

Subpart C

- (a) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.125 paragraphs 3 (h) and 4 - NPA-FCL 30

Subpart E

- (a) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.205 paragraph 2 - Editorial

Subpart F

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.215 paragraph (b) – NPA-FCL 29
(b) Amendment of JAR-FCL 1.220 paragraph (c) – NPA-FCL 29
(c) Amendment of JAR-FCL 1.221 paragraph (b) – NPA-FCL 29
(d) Amendment of JAR-FCL 1.235 paragraph (a) – NPA-FCL 29
(e) Deletion of Appendix 1 to JAR-FCL 1.215 – NPA-FCL 29
(f) Deletion of Appendix 1 to JAR-FCL 1.220 – NPA-FCL 29
(g) Amendment to Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (c) (2) – NPA-FCL/OPS 1

Subpart H

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.330 paragraph (d) – Editorial
(b) Amendment of JAR-FCL 1.419 paragraphs (b), (c) and (d) – NPA-FCL 30
(c) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.380 paragraph (2) – Editorial
(d) Amendment of Appendix 2 to JAR-FCL 1.380 paragraph (2) – Editorial
(e) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.395 paragraph (2) – Editorial

SECTION 2

Subpart D

- (a) Amendment of AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (4) – NPA-FCL 30

Subpart F

- (a) Deletion of reference to AMC FCL 1.215 – NPA-FCL 29
(b) Deletion of reference to AMC FCL 1.220 – NPA-FCL 29
(c) Amendment of AMC FCL 1.261 (c) (2) – NPA-FCL/OPS 1

[Amendment 6

01.08.06

The seventh Issue of JAR-FCL 1 (aeroplane) contains a number of amendments and introductions which reflect the results of NPA-FCL 25.

The introduction of revised Theoretical Knowledge Syllabus and Learning Objectives arising from NPA-FCL 25 should be implemented on a timescale agreed by individual National Aviation Authorities (NAAs) that enables training organisations to adjust their training courses to the new syllabus in an orderly manner.

All other aspects of the amendment should be implemented as soon as possible after publication.

Also, editorial amendments to the text of amendment 5 of JAR-FCL 1 have been considered.

The following introductions and/or amendments arising from NPA-FCL 25 have been made.

SECTION 1

Subpart A

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.050, changes in title and paragraphs (b) (2), insert new paragraphs (b) (3), (b) (4) and (b) (5) and changes of paragraph (b) (8)
- (b) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.050, title and paragraph 1, deletion of paragraph 2
- (c) Amendment of Appendix 2 to JAR-FCL 1.050, new Appendix
- (d) Amendment of Appendix 3 to JAR-FCL 1.050, new Appendix
- (e) Amendment of Appendix 4 to JAR-FCL 1.050, new Appendix

Subpart J

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.470, changes in paragraphs (a), (b) and (c)
- (b) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.470, title and complete deletion of paragraph 1, insert new paragraph 1

Amendment 7

01.12.06

The Eighth Issue of JAR-FCL 1 (aeroplane) contains a number of amendments and introductions which reflect the results of NPA-FCL 26, 31 and 32. It should be noted that the amendments and introductions arising from NPA-FCL 26, 31 and 32 should be implemented as soon as possible after publication.

Also, editorial amendments to the text of amendment 6 of JAR-FCL 1 have been considered.

The following introductions and/or amendments arising from NPA-FCL 26, 31 and 32 have been made.

SECTION 1

Subpart A

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.001, insert new paragraphs
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.005, changes in title and insert new paragraph (b) (5)
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.010, changes in title and insert new paragraph (a) (4)
- (d) Amendment of JAR-FCL 1.025, changes in title and paragraphs (b) (1)
- (e) Amendment of JAR-FCL 1.030, changes in paragraph (c) (2)
- (f) Amendment of JAR-FCL 1.040, changes in paragraph (b), (d) (1), (d) (2) and (d) (3)
- (g) Amendment of JAR-FCL 1.055, insert new paragraph (d)
- (h) Amendment of JAR-FCL 1.075, changes in paragraph (a) (2) (XIII)
- (i) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.010, new Appendix
- (j) Amendment of Appendix 2 to JAR-FCL 1.010, new Appendix
- (k) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.075, changes in paragraph "Page 3" (XIII)

Subpart C

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.110, changes in paragraph (b) (1)

Subpart D

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.150, changes in paragraph (b)
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.155, changes in title and insert new paragraphs (d) and (e)
- (c) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (1), changes in paragraph 13 (b) and 13 (e)
- (d) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (2), changes in paragraph 12 (b) and 12 (e)

Subpart E

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.190, changes in title and paragraph (a) and insert new paragraph (b), (c) and (d)
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.200, changes in paragraphs (a) and (b)
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.205, changes in paragraph
- (d) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.200, changes in title and paragraph 1 and insert new paragraph (3)
- (e) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.205, changes in title and paragraphs 1, 2, 3, 4, 12 and 13

Subpart F

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.250, changes in title and paragraph (a), insert new paragraphs (a) (1) and (a) (2)
- (b) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 & 1.295, changes in title and paragraph 3 (d)
- (c) Amendment of Appendix 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295, changes in title and forms

Subpart G

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.275, changes in paragraphs (a) and (c), insert new paragraph (b)
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.280, changes in paragraphs (a) (1), (a) (2) and (a) (3)
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.290, changes in paragraph

Subpart H

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.310, changes in title and insert new paragraph (d)
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.330, changes in title and insert new paragraph (g)
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.360, changes in title and paragraph (a) (1) and insert new paragraphs (a) (2), (a) (3) and (a) (4)
- (d) Amendment of JAR-FCL 1.390, insert new paragraphs (c) (1) and (c) (2)
- (e) Amendment of JAR-FCL 1.405, changes in title and insert new paragraphs (a), (b) and (c)
- (f) Amendment of JAR-FCL 1.416, changes in title and paragraph and insert new paragraphs (a) and (b)
- (g) Amendment of JAR-FCL 1.419, changes in title and paragraph and insert new paragraph (a) (1), (a) (2) and (a) (3)
- (h) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.300, changes in paragraph 1 (a)
- (i) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.310 (d), new Appendix

Subpart I

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.440, insert new paragraph (d)

Subpart J

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.470, changes in paragraphs (a), (b) and (c)

Subpart K

- (a) Amendment of JAR-FCL 1.500, new Amendment
- (b) Amendment of JAR-FCL 1.505, new Amendment
- (c) Amendment of JAR-FCL 1.510, new Amendment
- (d) Amendment of JAR-FCL 1.515, new Amendment
- (e) Amendment of JAR-FCL 1.520, new Amendment
- (f) Amendment of JAR-FCL 1.525, new Amendment
- (g) Amendment of JAR-FCL 1.530, new Amendment
- (h) Amendment of JAR-FCL 1.535, new Amendment

- (i) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525, new Appendix
- (j) Amendment of Appendix 1 to JAR-FCL 1.535, new Appendix
- (k) Amendment of Appendix 2 to JAR-FCL 1.535, new Appendix

SECTION 2

Subpart A

- (a) Amendment of IEM FCL 1.010, new Amendment
- (b) Amendment of AMC No. 1 to JAR-FCL 1.010, new Amendment
- (c) Amendment of AMC No. 2 to JAR-FCL 1.010, new Amendment

Subpart D

- (a) Amendment of AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (4), changes in paragraph „Instrument flight training“ and paragraph 16

Subpart E

- (a) Amendment of AMC FCL 1.205, new Amendment
- (b) Amendment of Appendix 1 to AMC FCL 1.205, new Appendix

Subpart H

- (a) Amendment of AMC FCL 1.310 (d), new Amendment
- (b) Amendment of IEM FCL 1.310 (d), new Amendment

Subpart K

- (a) Amendment of AMC FCL 1.520 & 1.525, new Amendment
- (b) Amendment of IEM FCL No. 1 to Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525, new Amendment
- (c) Amendment of IEM FCL No. 2 to Appendix 2 to JAR-FCL 1.520 & 1.525, new Amendment]

SEKCIA 1 - POŽIADAVKY

SECTION 1 - REQUIREMENTS

1 VŠEOBECNE

Táto sekcia obsahuje požiadavky na licencovanie letovej posádky.

1 GENERAL

This section contains the Requirements for Flight Crew Licensing.

2 PREZENTÁCIA

1.2 [Každá strana je označená dátumom vydania a číslom zmeny textu, pod ktorým je zmenená alebo znovu vydaná.]

2 PRESENTATION

2.1 [Each page is identified by the date of issue and the Amendment number under which it is amended or reissued.]

2.2 Podkapitoly sú uvedené kurzívou.

2.2 Sub-headings are italic typeface.

2.3 [Nový, zmenený a opravený text sa uvádza v tučných hranatých zátvorkách až do vydania nasledujúcej zmeny textu.]

2.3 [New, amended and corrected text will be enclosed within heavy brackets until a subsequent amendment is issued.]

**ZÁMENRE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY LEFT BLANK**

ČLÁNOK A - VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

SUBPART A - GENERAL REQUIREMENTS

JAR-FCL 1.001

Definície a skratky

(Pozri IEM FCL 1.001)

[Letún povinne prevádzkovaný v posádke s druhým pilotom.

Typ letúna, ktorý je povinne prevádzkovaný v posádke s druhým pilotom, ako je stanovené v letovej príručke alebo osvedčením leteckého prevádzkovateľa.

Letecká profesionalita

Schopnosť vykonávať správne rozhodnutia a rozvíjať vedomosti, schopnosti a postoje na plnenie letových úloh.]

Letecký úrad

V prípade Slovenskej republiky sa pod pojmom „letecký úrad“ rozumie „Letecký úrad Slovenskej republiky“.

Kategória (lietadiel)

Kategorizácia lietadiel podľa stanovených základných charakteristík, napr. letún, vrtuľník, vetroň, voľný balón.

[Spôsobilosť

Kombinácia schopností, vedomostí a postojov potrebných na plnenie úloh na predpísanej úrovni.

Prvok spôsobilosti

Úkon predstavujúci splnenie úloh pričom je možné zaznamenať výsledok, ktorý je jasne definovaný spúšťacou udalosťou a koncovým bodom.

Zložka spôsobilosti

Činnosť, ktorá pozostáva z určitého počtu prvkov spôsobilosti.]

Konverzia (preukazu spôsobilosti)

Vydanie preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL na základe preukazu spôsobilosti vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA.

Druhý pilot

Druhý pilot je označenie pilota, ktorý vykonáva inú činnosť ako veliaci pilot na lietadle, pre ktoré je požadovaných viac pilotov ako jeden, na základe zoznamu typov letúnov (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.220) alebo typového osvedčenia lietadla alebo prevádzkových predpisov, podľa ktorých je let vykonávaný okrem pilota, ktorý je na palube lietadla výhradne za účelom získania letového výcviku na preukaz spôsobilosti alebo kvalifikácie.

[Zápočet

Uznanie alternatívnych možností alebo predchádzajúcich kvalifikácií.

Prelet

Let medzi východným bodom (letisko odletu) a konečným bodom (cieľové letisko) v smere vopred naplánovanej trate s použitím bežných navigačných postupov.]

JAR-FCL 1.001

Definitions and Abbreviations

(See IEM FCL 1.001)

[Aeroplane required to be operated with a co-pilot.

A type of aeroplane that is required to be operated with a co-pilot as specified in the flight manual or by the air operator certificate.

Airmanship:

The consistent use of good judgement and well-developed knowledge, skills and attitudes to accomplish flight objectives.]

The Civil Aviation Authority

The Civil Aviation Authority means the Civil Aviation Authority of the Slovak Republic.

Category (of aircraft):

Categorisation of aircraft according to specified basic characteristics, e.g. aeroplane, helicopter, glider, free balloon.

[Competency

A combination of skills, knowledge and attitude required to perform a task to the prescribed standard.

Competency element

An action that constitutes a task that has a triggering event and a terminating event that clearly defines its limits, and an observable outcome.

Competency unit

A discrete function consisting of a number of competency elements.]

Conversion (of a licence):

The issue of a JAR-FCL licence on the basis of a licence issued by a non-JAA State.

Co-pilot:

“Co-pilot” means a pilot operating other than as pilot-in-command, an aircraft for which more than one pilot is required under the list of types of aeroplanes (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.220) or the type certification of the aircraft, or the operational regulations under which the flight is conducted, but excluding a pilot who is on board the aircraft for the sole purpose of receiving flight instruction for a licence or rating.

[Credit

Recognition of alternative means or prior qualifications.

Cross-Country.

A flight between a point of departure and a point of arrival following a pre-planned route using standard navigation procedures.]

Čas výcviku s inštruktorom

Čas letu alebo pozemný prístrojový čas, v priebehu ktorého osoba získa letový výcvik od inštruktora s príslušným oprávnením.

[Chyba

Činnosť alebo nečinnosť letovej posádky, ktorá vedie k odchýleniu od organizačných alebo letových zámerov a predpokladov.

Manažment chýb

Proces zisťovania a reagovania na chyby použitím protipatrení, ktoré zmiernia alebo odstránia následky chýb a znížia pravdepodobnosť výskytu ďalších chýb alebo nežiadúcich stavov lietadiel.]

Palubný inžinier

Palubný inžinier je osoba, ktorá spĺňa požiadavky JAR-FCL (aj sekcie 2).

Čas letu

Celkový čas od okamihu, keď sa lietadlo po prvýkrát pohne za účelom vzletu do okamihu konečného zastavenia na konci letu.

Prístrojový čas

Prístrojový čas letu alebo pozemný prístrojový čas.

Prístrojový čas letu

Čas, v priebehu ktorého pilot riadi lietadlo počas letu výlučne podľa prístrojov.

Pozemný prístrojový čas

Čas, v priebehu ktorého pilot získava výcvik na simulovanom lete podľa prístrojov v syntetických výcvikových zariadeniach (STDs).

Spolupráca vo viacčlennej posádke

Pôsobenie letovej posádky ako tímu, v ktorom jeho členovia spolupracujú pod vedením veliaceho pilota.

Viacpilotné letúny

Letúny osvedčené na prevádzku s minimálnou posádkou pozostávajúcou najmenej z dvoch pilotov.

Noc

Časový úsek medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania alebo iný [podobný časový interval] medzi západom a východom slnka, [tak] ako stanoví [] letecký úrad. [Na účely civilného letectva Slovenskej republiky sa noc rozumie ako časový úsek medzi západom a východom slnka podľa miestneho poludníka.]

[Poznámka: *Občiansky súmrak končí večer, keď je stred slnečného disku 6° pod horizontom a občianske svitanie začína ráno, keď je stred slnečného disku 6° pod horizontom.*]

Iné výcvikové zariadenia

Iné výcvikové pomôcky ako sú letové simulátory, letové výcvikové zariadenia alebo trenažéry letových a navigačných postupov, ktoré umožňujú výcvik tam, kde nie je nutné úplné prostredie pilotného priestoru.

[Kritériá výkonnosti

Jednoduchý hodnotiaci údaj o požadovanom výsledku

Dual instruction time:

Flight time or instrument ground time during which a person is receiving flight instruction from a properly authorised instructor.

[Error.

An action or inaction by the flight crew that leads to deviations from organizational or flight intentions or expectations.

Error management.

The process of detecting and responding to errors with countermeasures that reduce or eliminate the consequences of errors, and mitigate the probability of errors or undesired aircraft states.]

Flight Engineer:

A Flight Engineer is a person who complies with the requirements in JAR-FCL (also in Section 2).

Flight time:

The total time from the moment an aircraft first moves for the purpose of taking off until the moment it finally comes to rest at the end of the flight.

Instrument time:

Instrument flight time or instrument ground time.

Instrument flight time:

Time during which a pilot is controlling an aircraft in flight solely by reference to instruments.

Instrument ground time:

Time during which a pilot is receiving instruction in simulated instrument flight in synthetic training devices (STDs).

Multi-crew co-operation:

The functioning of the flight crew as a team of co-operating members led by the pilot-in-command.

Multi-pilot aeroplanes:

Aeroplanes certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots.

Night:

The period between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight, or such other period between sunset and sunrise as may be prescribed by the appropriate Authority.

Other training devices:

Training aids other than flight simulators, flight training devices or flight and navigation procedures trainers which provide means for training where a complete flight deck environment is not necessary.

[Performance criteria.

A simple, evaluative statement on the required

prvku spôsobilosti a opis kritérií používaných na posúdenie, či bola dosiahnutá požadovaná úroveň výkonnosti.

Veliaci pilot pod dohľadom (PICUS)

Druhý pilot, ktorý vykonáva pod dohľadom veliaceho pilota povinnosti a funkcie veliaceho pilota za predpokladu, že metóda dohľadu je prijateľná pre letecký úrad.]

Súkromný pilot

Pilot, ktorý je držiteľom preukazu spôsobilosti neoprávňujúceho na pilotovanie lietadiel pri letoch za odplatu.

Profesionálny pilot

Pilot, ktorý je držiteľom preukazu spôsobilosti oprávňujúceho na pilotovanie lietadiel pri letoch za odplatu.

Preskúšanie odbornej spôsobilosti

Preukázanie schopnosti na predĺženie alebo obnovenie platnosti kvalifikácií, vrátane takej ústnej skúšky, ktorú môže požadovať examinátor.

Kvalifikácia

Záznam v preukaze spôsobilosti stanovujúci zvláštne podmienky, oprávnenia alebo obmedzenia, vzťahujúce sa na daný preukaz spôsobilosti.

Obnovenie platnosti (napr. kvalifikácie alebo schválenia)

Administratívny akt, ktorý po uplynutí platnosti kvalifikácie alebo schválenia obnovuje platnosť oprávnení kvalifikácie alebo schválenia na ďalšie vymedzené časové obdobie po splnení stanovených požiadaviek.

Predĺženie platnosti (napr. kvalifikácie alebo schválenia)

Administratívny akt uskutočnený v priebehu platnosti kvalifikácie alebo schválenia, ktorý umožňuje držiteľovi pokračovať vo využívaní oprávnení vyplývajúcich z kvalifikácie alebo schválenia na ďalšie vymedzené časové obdobie po splnení stanovených požiadaviek.

Traťový sektor

Let pozostávajúci z fázy vzletu, odletu, letu v cestovnej hladine nie menej ako 15 minút, priletu, priblíženia a fázy pristátia.

Jednopilotné letúny

Letúny osvedčené na prevádzku s jedným pilotom.

Praktické skúšky

Praktické skúšky sú preukázaním schopnosti na vydanie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácie, vrátane takej ústnej skúšky, ktorú môže požadovať examinátor.

Samostatný čas letu

Čas letu, počas ktorého je žiak-pilot jedinou osobou v lietadle.

Žiak-veliaci pilot (SPIC)

Čas letu, v priebehu ktorého letový inštruktor iba pozoruje konanie žiaka vo funkcii veliaceho pilota a nesmie ovplyvniť alebo riadiť let lietadla.

outcome of the competency element and a description of the criteria used to judge if the required level of performance has been achieved.

Pilot-in-command under supervision.

Co-pilot performing, under the supervision of the pilot-in-command, the duties and functions of a pilot-in-command, provided that the method of supervision employed is acceptable to the Authority.]

Private pilot:

A pilot who holds a licence which prohibits the piloting of aircraft in operations for which remuneration is given.

Professional pilot:

A pilot who holds a licence which permits the piloting of aircraft in operations for which remuneration is given.

Proficiency checks:

Demonstrations of skill to revalidate or renew ratings, and including such oral examination as the examiner may require.

Rating:

An entry in a licence stating special conditions, privileges or limitations pertaining to that licence.

Renewal (of e.g. a rating or approval):

The administrative action taken after a rating or approval has lapsed that renews the privileges of the rating or approval for a further specified period consequent upon the fulfilment of specified requirements.

Revalidation (of e.g. a rating or approval):

The administrative action taken within the period of validity of a rating or approval that allows the holder to continue to exercise the privileges of a rating or approval for a further specified period consequent upon the fulfilment of specified requirements.

Route sector:

A flight comprising take-off, departure, cruise of not less than 15 minutes, arrival, approach and landing phases.

Single-pilot aeroplanes:

Aeroplanes certificated for operation by one pilot.

Skill tests:

Skill tests are demonstrations of skill for licence or rating issue, including such oral examination as the examiner may require.

Solo flight time:

Flight time during which a student pilot is the sole occupant of an aircraft.

Student pilot-in-command (SPIC):

Flight time during which the flight instructor will only observe the student acting as pilot-in-command and shall not influence or control the flight of the aircraft.

[Hrozba

Udalosti alebo chyby, ktoré vznikajú bez vplyvu letovej posádky, zvyšujú prevádzkovú komplexnosť a ktoré musia byť manažované z dôvodu udržania úrovne bezpečnosti.

Manažment hrozieb

Proces zisťovania a reagovania na hrozby použitím protiopatrení, ktoré zmiernia alebo odstránia následky hrozieb a znižujú pravdepodobnosť chýb alebo nežiadúcich stavov lietadiel.]

Turistický motorový vetroň (TMG)

Motorový vetroň s osvedčením letovej spôsobilosti vydaným alebo uznaným členským štátom JAA, vybavený napevno zastavaným motorom a vrtulou, ktoré sa nedajú zaťahovať a tie, ktoré sú uvedené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.215.

Musí byť schopný vzletu a stúpania vlastnou silou v súlade s jeho letovou príručkou.

Typ (lietadla)

Všetky lietadlá rovnakej základnej konštrukcie, vrátane všetkých modifikácií okrem tých, ktorých výsledkom je zmena ovládania, letových charakteristík alebo zloženia letovej posádky.

Skratky pozri v IEM FCL 1.001

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 3, 01.07.03; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.005 Použiteľnosť [v priebehu implementácie]
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.005)
(Pozri AMC FCL 1.005 a 1.015)
[(Pozri JAR-FCL 1.010 (a) (4))]

(a) Všeobecne

(1) Požiadavky stanovené v JAR-FCL sa musia uplatňovať na celý systém výcviku, preskúšavania a podávania žiadostí na vydanie preukazov spôsobilosti, kvalifikácií, oprávnení, schválení alebo osvedčení prijatých leteckým úradom po 1. júli 1999.

(2) Kedykoľvek sú preukazy spôsobilosti, kvalifikácie, oprávnenia, schválenia alebo osvedčenia uvedené v JAR-FCL chápe sa, že ide o preukazy spôsobilosti, kvalifikácie, oprávnenia, schválenia alebo osvedčenia vydané v súlade s JAR-FCL. Vo všetkých ostatných prípadoch sú tieto dokumenty špecifikované ako napr. preukazy spôsobilosti ICAO alebo národné preukazy spôsobilosti.

(3) Kdekoľvek je urobený odkaz na členský štát JAA za účelom vzájomného uznávania preukazov spôsobilosti, kvalifikácií, oprávnení, schválení alebo osvedčení, ide o odkaz na členský štát s plným členstvom v JAA.

(4) Všetky syntetické výcvikové zariadenia uvádzané v JAR-FCL, ktoré nahrádzajú pre výcvikové účely lietadlo, musia byť zariadenia spôsobilé na výcvik v súlade s JAR-STD a užívateľ

[Threat.

Events or errors that occur beyond the influence of the flight crew, increase operational complexity and which must be managed to maintaining the margin of safety.

Threat management.

The process of detecting and responding to the threats with countermeasures that reduce or eliminate the consequences of threats, and mitigate the probability of errors or undesired aircraft states.]

Touring Motor Glider (TMG):

A motor glider having a certificate of airworthiness issued or accepted by a JAA Member State having an integrally-mounted, non-retractable engine and a non-retractable propeller plus those listed in Appendix 1 to JAR-FCL 1.215.

It shall be capable of taking off and climbing under its own power according to its flight manual.

Type (of aircraft):

All aircraft of the same basic design, including all modifications except those modifications which result in a change of handling, flight characteristics or flight crew complement.

For abbreviations see IEM FCL 1.001

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.005 Applicability [for controlled implementation]
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.005)
(See AMC FCL 1.005 & 1.015)
[(See JAR-FCL 1.010 (a) (4))]

(a) General

(1) The requirements set out in JAR-FCL shall apply to all arrangements made for training, testing and applications for the issue of licences, ratings, authorisations, approvals or certificates received by the Authority from 1 July 1999.

(2) Whenever licences, ratings, authorisations, approvals or certificates are mentioned in JAR-FCL, these are meant to be licences, ratings, authorisations, approvals or certificates issued in accordance with JAR-FCL. In all other cases these documents are specified as e.g. ICAO or national licences.

(3) Whenever a reference is made to JAA Member State for the purpose of mutual recognition of licences, ratings, authorisations, approvals or certificates, this means JAA full Member State.

(4) All synthetic training devices mentioned in JAR-FCL substituting an aircraft for training purposes are to be device qualified in accordance with JAR-STD and user approved in accordance

musí byť schválený v súlade s JAR-FCL leteckým úradom na uvažovaný výkon činností.

(5) Kedykoľvek je v texte odkaz na letúny, nezahŕňa mikroľahké letúny definované v rámci národných predpisov, pokiaľ to nie je určené inak.

(6) Preukaz spôsobilosti vydaný na základe výcviku vykonaného mimo členského štátu JAA, s výnimkou výcviku vykonaného v súlade s JAR-FCL 1.055 (a) (1), musí obsahovať zápis o obmedzení oprávnení na lietadlá, ktoré sú registrované v štáte, v ktorom bol vydaný preukaz spôsobilosti.

(7) Kvalifikácia zapísaná na základe výcviku vykonaného mimo členského štátu JAA s výnimkou výcviku vykonaného v súlade s JAR-FCL 1.055 (a) (1), musí byť obmedzená na lietadlá registrované v štáte, v ktorom bol vydaný preukaz spôsobilosti.

(b) *Prechodné opatrenia*

(1) Výcvik začatý pred 1. júlom 1999 podľa národných predpisov bude prijateľný pre vydanie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácií podľa národných predpisov za predpokladu, že výcvik a skúšky na príslušný preukaz spôsobilosti alebo kvalifikáciu budú skončené pred 30. júnom 2002.

(2) Preukazy spôsobilosti a kvalifikácie, oprávnenia, schválenia alebo osvedčenia zdravotnej spôsobilosti vydané v súlade s národnými predpismi členských štátov JAA pred 1. júlom 1999 alebo vydané v súlade s uvedeným paragrafom (1), musia naďalej platiť s rovnakými oprávneniami, kvalifikáciami a obmedzeniami, ak tieto existujú za predpokladu, že po 1. januári 2000 všetky požiadavky na predĺženie alebo obnovenie platnosti týchto preukazov spôsobilosti alebo kvalifikácií, oprávnení, schválení alebo osvedčení zdravotnej spôsobilosti musia byť v súlade s požiadavkami JAR-FCL, okrem ustanovení stanovených v odseku (4).

(3) Držiteľ preukazu spôsobilosti vydaného v súlade s národnými predpismi členského štátu JAA pred 1. júlom 1999 alebo v súlade s uvedeným (b) (1) sa môžu obrátiť na štát, ktorý preukaz spôsobilosti vydal so žiadosťou o vydanie rovnocenného preukazu spôsobilosti špecifikovaného v JAR-FCL 1 (Letún), ktorý rozširuje jeho oprávnenia na ďalšie štáty, ako stanovuje JAR-FCL 1.015 (a) (1). Na vydanie takýchto preukazov spôsobilosti musí držiteľ splniť požiadavky stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.005.

(4) Držiteľom preukazu spôsobilosti vydaného v súlade s národnými predpismi členského štátu JAA, ktorí v plnom rozsahu nespĺňajú požiadavky sekcie 1 JAR-FCL 3 (Zdravotná spôsobilosť), sa musí umožniť ďalšie využívanie oprávnení daných národným preukazom spôsobilosti, ktorého sú držiteľom.

[(5) A. Letecké úrady členských štátov JAA musia, ak je to vhodné:

(i) Zahnúť potvrdenie o jazykovej

with JAR-FCL by the Authority for the exercises to be conducted.

(5) Whenever a reference is made to aeroplanes this does not include microlights as defined nationally, unless otherwise specified.

(6) A licence issued on the basis of training performed outside a JAA Member State, except training performed according to JAR-FCL 1.055 (a) (1), shall have an entry to limit the privileges to aircraft registered in the State of licence issue.

(7) Rating(s) issued on the basis of training performed outside a JAA Member State except training performed according to JAR-FCL 1.055 (a) (1), shall be limited to aircraft registered in the State of licence issue.

(b) *Transitional arrangements*

(1) Training commenced prior to 1 July 1999 according to national regulations will be acceptable for the issue of licences or ratings under national regulations provided that training and testing is completed before 30 June 2002 for the applicable licence or rating.

(2) Licences and ratings, authorisations, approvals or medical certificates issued in accordance with the national regulations of JAA Member States before 1 July 1999 or issued in accordance with paragraph (1) above, shall continue to be valid with the same privileges, ratings and limitations, if any, provided that after 1 January 2000 all requirements for revalidation or renewal of such licences or ratings, authorisations, approvals or medical certificates shall be in accordance with the requirements of JAR-FCL, except as specified in sub paragraph (4).

(3) Holders of a licence issued in accordance with the national regulations of a JAA Member State before 1 July 1999 or in accordance with (b) (1) above, may apply to the State of licence issue for the issue of the equivalent licence specified in JAR-FCL 1 (Aeroplane) which extends the privileges to other States as set out in JAR-FCL 1.015 (a) (i). For the issue of such licences, the holder shall meet the requirements set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.005.

(4) Holders of a licence issued in accordance with the national regulations of a JAA Member State who do not fully meet the Section 1 requirements of JAR-FCL 3 (Medical) shall be permitted to continue to exercise the privileges of the national licence held.

[(5) A. The Authorities of the JAA Member States shall, if applicable:

(i) Include a Language Proficiency

spôsobilosti do všetkých nových a opätovne vydaných preukazov spôsobilosti v súlade s JAR-FCL 1.010 (a) (4). Pilot môže mať potvrdenie pre viac než jeden jazyk (pozri poznámku v paragrafe JAR-FCL 1.010 (a) (4)).

(ii) Zaviesť pred 5. marcom 2008 taký postup, aby všetky platné preukazy spôsobilosti obsahovali potvrdenie o jazykovej spôsobilosti v súlade s JAR-FCL 1.075 (a) (2) (XIII).

B. Držiteľia preukazov spôsobilosti pred 5. marcom 2008:

Letecký úrad môže vystaviť na základe platných spôsobov preskúšania a hodnotenia potvrdenie o jazykovej spôsobilosti pre úroveň jazykových vedomostí 4 (prevádzková úroveň) pre držiteľov preukazov spôsobilosti s osvedčením rádiofonistu v anglickom jazyku a iných jazykoch, ak je to príslušné.]

(c) *Zachovanie práv examinátorov s národnými oprávneniami*

Examinátori, ktorí sú držiteľmi národných oprávnení ešte pred dátumom zavedenia, môžu dostať oprávnenie examinátora podľa JAR-FCL 1 (Letún) za predpokladu, že preukázali leteckému úradu znalosti predpisov JAR-FCL a JAR-OPS. Toto oprávnenie bude mať platnosť najviac 3 roky. Ďalšie predĺženie platnosti oprávnenia bude potom závisieť od splnenia požiadaviek stanovených v JAR-FCL 1.425 (a) a (b).

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 7, 01.12.06]

endorsement in accordance with JAR-FCL 1.010 (a) (4) in all new and re-issued licences. A pilot may have an endorsement for more than one language (see the Note in FCL 1.010 (a) (4));

(ii) Prior to 5 March 2008, introduce a procedure so that existing licences have a Language Proficiency endorsement included in accordance with JAR-FCL 1.075 (a) (2) (XIII).

B. Holders of licences prior to 5 March 2008:

Based on existing assessment methods, the Authority may make a language proficiency endorsement at level 4 (operational level) for licence holders with a radiotelephony operator certificate in English and other language, as appropriate.]

(c) *Continuation of examiners holding national authorisations*

Examiners holding national authorisations prior to implementation date may be authorised as JAR-FCL 1 (Aeroplane) examiner provided that they have demonstrated a knowledge of JAR-FCL and JAR-OPS to the Authority. The authorisation will be for a maximum of 3 years. Thereafter re-authorisation will be subject to completion of the requirements set out in 1.425 (a) and (b).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.010 **Základné oprávnenie zastávať funkciu člena letovej posádky**
[(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.010)
(Pozri dodatok 2 k JAR-FCL 1.010)
(Pozri AMC No. 1 k JAR-FCL 1.010)]

(a) *Preukaz spôsobilosti a kvalifikácia*

(1) Osoba nesmie vykonávať funkciu člena letovej posádky civilného letúna zapísaného do registra lietadiel členského štátu JAA, pokiaľ nie je držiteľom platného preukazu spôsobilosti a kvalifikácie vyhovujúcej požiadavkám predpisu JAR-FCL, ktoré sú primerané na výkon povinností alebo oprávnení, ako je stanovené v JAR-FCL 1.085 a/alebo 1.230. Preukaz spôsobilosti musí byť vydaný

(i) členským štátom JAA alebo

(ii) iným zmluvným štátom ICAO a uznaný za platný v súlade s JAR-FCL 1.015 (b) alebo (c).

(2) Piloti, ktorí sú držiteľmi národných preukazov spôsobilosti/kvalifikácií/oprávnení na motorové vetrone, môžu riadiť aj turistické motorové

JAR-FCL 1.010 **Basic authority to act as a flight crew member**
[(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.010)
(See Appendix 2 to JAR-FCL 1.010)
(See AMC No. 1 to JAR-FCL 1.010)]

(a) *Licence and rating*

(1) A person shall not act as a flight crew member of a civil aeroplane registered in a JAA Member State unless that person holds a valid licence and rating complying with the requirements of JAR-FCL and appropriate to the duties being performed, or an authorisation as set out in JAR-FCL 1.085 and/or 1.230. The licence shall have been issued by:

(i) a JAA Member State; or

(ii) another ICAO Contracting State and rendered valid in accordance with JAR-FCL 1.015 (b) or (c).

(2) Pilots holding national motor gliders licences/ratings/authorisations are also permitted to operate touring motor gliders under national

vetrone podľa národných predpisov.

(3) Piloti, ktorí sú držiteľmi národného preukazu spôsobilosti súkromného pilota s obmedzením, môžu v súlade s národnými predpismi riadiť lietúny zapísané v registri lietadiel štátu vydania preukazu spôsobilosti len vo vzdušnom priestore tohto štátu.

[(4) Od 5. marca 2008 žiadateľ o vydanie preukazu spôsobilosti a držiteľ preukazu spôsobilosti, u ktorého sa požaduje používanie rádiotelefónnej komunikácie, musí preukázať schopnosť hovoriť a rozumieť jazyku používanému v rádiotelefónnej komunikácii v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.010. Požadovaná jazyková spôsobilosť musí byť aspoň na prevádzkovej úrovni (úroveň 4) ICAO stupnice jazykových znalostí (pozri dodatok 2 k JAR-FCL 1.010 a AMC No. 1 k JAR-FCL 1.010).

Poznámka: Vyššie uvedené ustanovenia sa vzťahujú na predpis L 10/II, Hlava 5. V súlade s týmto predpisom, pri rádiotelefónnom spojení "lietadlo-zem" sa používa jazyk slovenský alebo jazyk anglický.]

(b) *Využívanie právomocí*

Držiteľ preukazu spôsobilosti, kvalifikácie alebo oprávnenia nesmie využívať iné oprávnenia ako tie, ktoré má priznané daným preukazom spôsobilosti, kvalifikáciou alebo oprávnením.

(c) *Odvolaania, uvedenie do platnosti*

(1) Členský štát JAA môže kedykoľvek v súlade so svojimi národnými postupmi odvolať, obmedziť oprávnenia, pozastaviť platnosť alebo zrušiť akýkoľvek preukaz spôsobilosti, kvalifikáciu, oprávnenie, schválenie alebo osvedčenie, ktoré vydal v súlade s požiadavkami JAR-FCL, ak zistil, že žiadateľ alebo držiteľ preukazu spôsobilosti nespĺnil alebo neplní požiadavky predpisu JAR-FCL alebo platného národného zákona štátu vydania preukazu spôsobilosti.

(2) Ak členský štát JAA uzná, že žiadateľ alebo držiteľ preukazu spôsobilosti, vydaného v súlade s JAR-FCL iným členským štátom JAA nespĺnil alebo už viac neplní požiadavky JAR-FCL alebo zodpovedajúceho národného predpisu štátu, v ktorom lietadlo lieta, členský štát JAA musí informovať štát, ktorý preukaz spôsobilosti vydal a odbor spôsobilosti leteckého personálu v ústredí JAA. V súlade s národnými predpismi môže členský štát JAA nariadiť, že v záujme bezpečnosti žiadateľ alebo držiteľ preukazu spôsobilosti, o ktorom bola podaná náležitá správa štátu vydania preukazu spôsobilosti a JAA, nesmie z uvedených dôvodov riadiť lietadlo zapísané v registri lietadiel tohto štátu alebo vôbec riadiť lietadlo vo vzdušnom priestore tohto štátu.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 7, 01.12.06]

regulations.

(3) Pilots holding a restricted national private pilot's licence are permitted under national regulations to operate aeroplanes registered in the State of licence issue within that State's airspace.

[(4) From 5 March 2008, applicants for a licence and licence holders who are required to use the radio telephone shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.010. The language proficiency required must be at least Operational Level (level 4) of the ICAO Language Proficiency Rating (see Appendix 2 to JAR-FCL 1.010 and AMC No. 1 to JAR-FCL 1.010).

Note: These provisions refer to ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5, whereby the language used for radiotelephony communications may be the language normally used by the station on the ground or English. In practise, therefore, there will be situations whereby a licence holder will only need to speak the language normally used by the station on the ground.]

(b) *Exercise of privileges*

The holder of a licence, rating, or authorisation shall not exercise privileges other than those granted by that licence, rating, or authorisation.

(c) *Appeals, Enforcement*

(1) A JAA Member State may at any time in accordance with its national procedures act on appeals, limit privileges, or suspend or revoke any licence, rating, authorisation, approval or certificate it has issued in accordance with the requirements of JAR-FCL if it is established that an applicant or a licence holder has not met, or no longer meets, the requirements of JAR-FCL or relevant national law of the State of licence issue.

(2) If a JAA Member State establishes that an applicant or licence holder of a JAR-FCL licence issued by another JAA Member State has not met, or no longer meets, the requirements of JAR-FCL or relevant national law of the State in which an aircraft is being flown, the JAA Member State shall inform the State of licence issue and the Licensing Division of the JAA Headquarters. In accordance with its national law, a JAA Member State may direct that in the interest of safety an applicant or licence holder it has duly reported to the State of licence issue and the JAA for the above reason may not pilot aircraft registered in that State or pilot any aircraft in that State's airspace.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.015 Uznávanie preukazov spôsobilosti, kvalifikácií, oprávnení, schválení alebo osvedčení

(Pozri dodatok 1
k JAR-FCL 1.015)
(Pozri dodatok 2
k JAR-FCL 1.015)
(Pozri dodatok 3
k JAR-FCL 1.015)
(Pozri AMC FCL 1.005 a 1.015)

(a) *Preukazy spôsobilosti, kvalifikácie, oprávnenia, schválenia alebo osvedčenia vydané členskými štátmi JAA*

(1) Členské štáty JAA musia bez akýchkoľvek formalít uznať za platné preukazy spôsobilosti s kvalifikáciou, schválenie, oprávnenie alebo osvedčenie vydané leteckým úradom členského štátu JAA v súlade s požiadavkami JAR-FCL a príslušnými postupmi osobám, organizáciám alebo službám.

(2) Výcvik vykonávaný po 8. októbri 1996 a v súlade so všetkými požiadavkami JAR-FCL a príslušnými postupmi musí byť uznaný na vydanie preukazu spôsobilosti a kvalifikácie podľa JAR-FCL za predpokladu, že preukazy spôsobilosti, ktoré sú v súlade s JAR-FCL nesmú byť vydané skôr ako po 30. júni 1999.

(b) *Preukazy spôsobilosti vydané štátmi, ktoré nie sú členmi JAA*

(1) Preukaz spôsobilosti vydaný štátom, ktorý nie je členom JAA, môže byť uznaný za platný podľa uváženia leteckého úradu členského štátu JAA za účelom jeho použitia na lietadlách zapísaných v registri lietadiel tohto členského štátu JAA v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.015.

(2) Uznanie platnosti preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota a preukazu spôsobilosti súkromného pilota s prístrojovou kvalifikáciou nesmie presiahnuť jeden rok odo dňa uznania platnosti za predpokladu, že základný preukaz spôsobilosti zostáva v platnosti. Akékoľvek ďalšie uznanie platnosti preukazu spôsobilosti na použitie pre lietadlá zapísané v registri lietadiel v ktoromkoľvek členskom štáte JAA je predmetom dohody členských štátov JAA a akýchkoľvek podmienok zapadajúcich do rámca JAA. Užívateľ preukazu spôsobilosti, ktorého platnosť bola uznaná členským štátom JAA, musí spĺňať požiadavky stanovené v JAR-FCL.

(3) Požiadavky uvedené v (1) a (2) sa nesmú uplatňovať, ak lietadlo zapísané v registri lietadiel členského štátu JAA je prenajímané prevádzkovateľovi v štáte, ktorý nie je členom JAA za predpokladu, že štát prevádzkovateľa uznal zodpovednosť za technický a/alebo prevádzkový dozor počas doby prenájmu v súlade s JAR-OPS 1.165. Platnosť preukazov spôsobilosti členov letových posádok prevádzkovateľa zo štátu, ktorý nie je členom JAA, môže byť uznaná na základe zväzenia príslušným leteckým úradom členského

JAR-FCL 1.015 Acceptance of licences, ratings, authorisations, approvals or certificates

(See Appendix 1
to JAR-FCL 1.015)
(See Appendix 2
to JAR-FCL 1.015)
(See Appendix 3
to JAR-FCL 1.015)
(See AMC FCL 1.005 & 1.015)

(a) *Licences, ratings, authorisations, approvals or certificates issued by JAA Member States*

(1) Where a person, an Organisation or a service has been licensed, issued with a rating, authorisation, approval or certificate by the Authority of a JAA Member State in accordance with the requirements of JAR-FCL and associated procedures, such licences, ratings, authorisations, approvals or certificates shall be accepted without formality by other JAA Member States.

(2) Training performed after 8 October 1996 and in accordance with all the requirements of JAR-FCL and associated procedures shall be accepted for the issuance of JAR-FCL licence and ratings, provided that licences in accordance with JAR-FCL shall not be issued until after 30th June 1999.

(b) *Licences issued by non-JAA States*

(1) A licence issued by a non-JAA State may be rendered valid at the discretion of the Authority of a JAA Member State for use on aircraft registered in that JAA Member State in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.015.

(2) Validation of a professional pilot licence and a private pilot licence with instrument rating shall not exceed one year from the date of validation, provided that the basic licence remains valid. Any further validation for use on aircraft registered in any JAA Member State is subject to agreement by the JAA Member States and to any conditions seen fit within the JAA. The user of a licence validated by a JAA Member State shall comply with the requirements stated in JAR-FCL.

(3) The requirements stated in (1) and (2) above shall not apply where aircraft registered in a JAA Member State are leased to an operator in a non-JAA State, provided that the State of the operator has accepted for the period of lease the responsibility for the technical and/or operational supervision in accordance with JAR-OPS 1.165. The licences of the flight crews of the non-JAA State operator may be validated at the discretion of the Authority of the JAA Member State concerned, provided that the privileges of the flight crew licence

štátu JAA za predpokladu, že oprávnenia vyplývajúce z uznania platnosti preukazu spôsobilosti člena letovej posádky sú obmedzené na použitie len počas trvania prenájmu, na menovite uvedené lietadlá v presne stanovenej letovej prevádzke, priamo alebo nepriamo nezahrňujúcej prevádzkovateľa JAA prostredníctvom prenájmu lietadla s posádkou alebo inej obchodnej dohody.

(4) V prípadoch, pri ktorých je požadované uznanie platnosti preukazu spôsobilosti pilota vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA, k plneniu zvláštnych úloh s časovo obmedzeným trvaním v súlade s dodatkom 3 k JAR-FCL 1.015, môže letecký úrad uznať platnosť preukazu spôsobilosti pre takéto úlohy bez nutnosti splnenia požiadaviek dodatku 1 k JAR-FCL 1.015 držiteľom preukazu.

(c) *Konverzia preukazu spôsobilosti vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA*

(1) Preukaz spôsobilosti profesionálneho pilota a/alebo prístrojová kvalifikácia vydané štátom, ktorý nie je členom JAA, môžu byť prevedené na preukaz spôsobilosti podľa JAR-FCL za predpokladu, že existuje dohoda medzi členským štátom JAA a štátom, ktorý nie je členom JAA. Táto dohoda musí byť založená na báze reciprocity uznávania preukazov spôsobilosti a musí zabezpečiť, aby existovala rovnocenná úroveň bezpečnosti v požiadavkách na výcvik a vykonávanie skúšok medzi členským štátom JAA a štátom, ktorý nie je členom JAA. V súlade s dohodou medzi členským štátom JAA a štátom, ktorý nie je členom JAA, sa akákoľvek uzavretá dohoda musí periodicky posudzovať. Preukaz spôsobilosti prevedený v súlade s takouto dohodou musí obsahovať záznam s označením štátu, ktorý nie je členom JAA, na základe ktorého sa prevod vykonáva. Ostatné členské štáty nesmú byť zaviazané uznávať takéto preukazy spôsobilosti.

(2) PPL(A), CPL(A) alebo ATPL(A) vydaný v súlade s predpisom ICAO Annex 1 môže byť prevedený na preukaz spôsobilosti podľa JAR-FCL s kvalifikáciami na triedu/typ jednopilotného letúna v súlade s požiadavkami uvedenými v dodatku 2 k JAR-FCL 1.015.

(d) Ak letecký úrad vydá preukaz spôsobilosti, ktorý sa odchyľuje od JAR-FCL, musí sa do tohto preukazu spôsobilosti doplniť potvrdenie platnosti podľa bodu XIII.

[ZT 2, 01.08.02; ZT 3, 01.07.03; ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.016 **Zápočet priznaný držiteľovi preukazu spôsobilosti vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA**

(a) Žiadateľ o vydanie preukazu spôsobilosti alebo zapísanie prístrojovej kvalifikácie podľa JAR-FCL, ktorý je už držiteľom aspoň rovnocenného preukazu spôsobilosti vydaného v súlade s ICAO

validation are restricted for use during the lease period only on nominated aircraft in specified operations not involving a JAA operator, directly or indirectly, through a wet lease or other commercial arrangement.

(4) In circumstances where validation of a non-JAA licensed pilot is requested to fulfill specific tasks of finite duration in accordance with Appendix 3 to JAR-FCL 1.015, the Authority may validate such a licence for those tasks without the holder meeting the requirements of Appendix 1 to JAR-FCL 1.015.

(c) *Conversion of a licence issued by a non-JAA State*

(1) A professional pilot licence and/or IR issued by a non-JAA State may be converted to a JAR-FCL licence provided that an arrangement exists between the JAA and the non-JAA State. This arrangement shall be established on the basis of reciprocity of licence acceptance and shall ensure that an equivalent level of safety exists between the training and testing requirements of the JAA and the non-JAA State. Any arrangement entered into will be reviewed periodically, as agreed by the non-JAA State and the JAA. A licence converted according to such an arrangement shall have an entry indicating the non-JAA State upon which the conversion is based. Other Member States shall not be obliged to accept any such licence.

(2) A PPL(A), CPL(A) or ATPL(A) issued in accordance with ICAO Annex 1 may be converted to a JAR-FCL licence with a single-pilot aeroplane class/type ratings by complying with the requirements shown in Appendix 2 to JAR-FCL 1.015.

(d) When an Authority issues a licence which deviates from JAR-FCL, an endorsement shall be made on the licence, under item XIII.

[Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.016 **Credit given to a holder of a licence issued by a non-JAA State**

(a) An applicant for a JAR-FCL licence and IR, if applicable, already holding at least an equivalent licence issued in accordance with ICAO Annex 1 by a non-JAA State shall meet all the requirements of

Annex 1 štátom, ktorý nie je členom JAA, musí plniť všetky požiadavky JAR-FCL s výnimkou, že požiadavky na trvanie výcviku v kurze, na počet vyučovacích hodín a špecifického výcviku môžu byť redukované.

Pokiaľ ide o priznávanie kreditov môže byť letecký úrad usmernený na základe odporúčania príslušnej výcvikovej organizácie.

(b) Držiteľ preukazu spôsobilosti ATPL(A) vydaného v súlade s ICAO Annex 1, ktorý splnil požiadavky letovej praxe 1 500 hodín na viacpilotných letúnoch vo funkcii PIC alebo druhého pilota podľa dodatku 1 k JAR-FCL 1.015, môže byť oslobodený od požiadaviek podrobiť sa schválenému výcviku pred vykonaním skúšky z teoretických vedomostí a praktickej skúšky, ak jeho preukaz spôsobilosti obsahuje platnú typovú kvalifikáciu na viacpilotný letún, na ktorom bude vykonaná praktická skúška na ATPL(A).

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

JAR-FCL 1.017 Oprávnenia/kvalifikácie na zvláštne účely

Oprávnenia/kvalifikácie na zvláštne účely súvisiace s preukazom spôsobilosti (napr. IMC lietanie, let s vlekom, akrobatický let, výsadky parašutistov a pod.) môže letecký úrad stanoviť v súlade s požiadavkami členského štátu JAA na použitie výlučne vo vzdušnom priestore tohto členského štátu. Použitie tohto oprávnenia/kvalifikácie vo vzdušnom priestore iného členského štátu si vyžaduje predchádzajúcu dohodu s navštíveným štátom(-mi), s výnimkou situácie, keď je v platnosti bilaterálna dohoda.

[ZT 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.020 Zápočet vojenskej služby
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.005)

Žiadosť o zápočet:

Členovia vojenských letových posádok, žiadajúci o preukazy spôsobilosti a kvalifikácie špecifikované v JAR-FCL sa musia obrátiť so žiadosťou na letecký úrad štátu, pre ktorý vykonávajú (vykonávali) vojenskú službu. Vedomosti, prax a schopnosť získaná počas vojenskej služby sa musí započítať s ohľadom na príslušné požiadavky preukazov spôsobilosti a kvalifikácií JAR-FCL podľa uváženia leteckého úradu. Zásady započítavania musia byť oznámené JAA. Oprávnenia takýchto preukazov spôsobilosti musia byť obmedzené na lietadlá zapísané do registra lietadiel štátu vydania preukazu spôsobilosti, pokiaľ nebudú splnené požiadavky stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.005.

[ZT 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.025 Platnosť preukazov spôsobilosti a kvalifikácií
[(Pozri JAR-FCL 1.010 (a) (4))]
(Pozri JAR-FCL 3.105)

JAR-FCL, except that the requirements of course duration, number of lessons and specific training hours may be reduced.

The Authority may be guided as to the credits to be granted on the basis of a recommendation from an appropriate training organisation.

(b) The holder of an ATPL(A) issued in accordance with ICAO Annex 1 who meets the 1 500 hours flying experience requirements on multi-pilot aeroplanes as PIC or co-pilot of Appendix 1 to JAR-FCL 1.015 may be exempted from the requirements to undergo approved training prior to undertaking the theoretical knowledge examinations and the skill test, if that licence contains a valid multi-pilot type rating for the aeroplane to be used for the ATPL(A) skill test.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

JAR-FCL 1.017 Authorisations/Ratings for special purposes

Authorisations/Ratings for special purposes associated with a licence (e.g. IMC flying, towing, aerobatics, dropping of parachutists, etc.) may be established by the Authority in accordance with the requirements of that JAA Member State for use solely within that Member State's airspace. The use of such an authorisation/rating in another JAA Member State's airspace requires the prior agreement of the State(s) visited, except where a bilateral agreement exists.

[Amdt. 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.020 Credit for military service
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.005)

Application for credit:

Military flight crew members applying for licences and ratings specified in JAR-FCL shall apply to the Authority of the State for which they serve(d). The knowledge, experience and skill gained in military service will be credited towards the relevant requirements of JAR-FCL licences and ratings at the discretion of the Authority. The policy for the credit given shall be reported to the JAA. The privileges of such licences shall be restricted to aircraft registered in the State of licence issue until the requirements set out in the Appendix 1 to JAR-FCL 1.005 are met.

[Amdt. 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.025 Validity of licences and ratings
[(See JAR-FCL 1.010 (a) (4))]
(See JAR-FCL 3.105)

(a) Držiteľ preukazu spôsobilosti nesmie používať oprávnenia poskytnuté akýmkoľvek preukazom spôsobilosti alebo kvalifikáciou, vydanou členským štátom JAA, pokiaľ držiteľ neudržiava spôsobilosť dodržiavaním príslušných požiadaviek JAR-FCL.

(b) Platnosť preukazu spôsobilosti a predĺženie platnosti kvalifikácie

(1) Platnosť preukazu spôsobilosti je určená platnosťou kvalifikácie, ktorá je v preukaze spôsobilosti zapísaná a platnosťou osvedčenia zdravotnej spôsobilosti (pozri JAR-FCL 3.105), [a s odvolaním sa na používanie rádiotelefónnej komunikácie v JAR-FCL 1.010 (a) (4), tiež platným potvrdením o jazykovej spôsobilosti.]

(2) Pri vydaní, predĺžení alebo obnovení platnosti kvalifikácie letecký úrad môže predĺžiť platnosť kvalifikácie až do konca mesiaca, v ktorom platnosť skončí tak, aby deň platnosti zahŕňal aj deň ukončenia platnosti kvalifikácie.

(c) Preukaz spôsobilosti sa vydáva maximálne na 5 rokov. V priebehu týchto 5 rokov musí byť preukaz spôsobilosti leteckým úradom opäť vydaný

(1) po prvom vydaní alebo obnovení platnosti kvalifikácie,

(2) ak je paragraf XII v preukaze spôsobilosti zaplnený a nezostáva žiadne voľné miesto,

(3) z akýchkoľvek iných administratívnych dôvodov,

(4) podľa zváženia leteckého úradu, keď je platnosť kvalifikácie predĺžená.

Platné kvalifikácie musia byť leteckým úradom prevedené do nového dokladu preukazu spôsobilosti.

Držiteľ preukazu spôsobilosti musí požiadať letecký úrad o opätovné vydanie preukazu spôsobilosti.

Žiadosť musí obsahovať potrebnú dokumentáciu.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03; ZT 4, 01.09.05; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.026 Rozlietanosť pilotov v prevádzke, ktorá nie je v súlade s JAR-OPS 1

(a) Pilot nesmie riadiť letún s cestujúcimi na palube vo funkcii veliaceho pilota, pokiaľ tento pilot nevykonával v priebehu posledných 90 dní najmenej tri vzlety a tri pristátia ako riadiaci pilot na letúne toho istého typu/triedy alebo na letovom simulátore typu/triedy letúna, ktorý bude prevádzkovaný.

(b) Držiteľ preukazu spôsobilosti, ktorý neobsahuje platnú prístrojovú kvalifikáciu (letún) nesmie vykonávať funkciu veliaceho pilota letúna s cestujúcimi na palube v noci, pokiaľ v priebehu posledných 90 dní nevykonával aspoň jeden vzlet alebo pristátie v noci požadované JAR-FCL 1.026 (a).

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

(a) A licence holder shall not exercise the privileges granted by any licence or rating issued by a JAA Member State unless the holder maintains competency by meeting the relevant requirements of JAR-FCL.

(b) Validity of the licence and revalidation of a rating

(1) The validity of the licence is determined by the validity of the ratings contained therein and the medical certificate (see JAR-FCL 3.105) [and, with reference to the use of radiotelephony in JAR-FCL 1.010 (a) (4), a valid language proficiency endorsement].

(2) When issuing, revalidating or renewing a rating, the Authority may extend the validity period of the rating until the end of the month in which the validity would otherwise expire, that date remains the expiry date of the rating.

(c) The licence will be issued for a maximum period of 5 years. Within this period of 5 years the licence will be re-issued by the Authority:

(1) after initial issue or renewal of a rating;

(2) when paragraph XII in the licence is completed and no further spaces remain;

(3) for any administrative reason;

(4) at the discretion of the Authority when a rating is revalidated.

Valid ratings will be transferred to the new licence document by the Authority.

The licence holder shall apply to the Authority for the re-issue of the licence.

The application shall include the necessary documentation.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.026 Recent experience for pilots not operating in accordance with JAR-OPS 1

(a) A pilot shall not operate an aeroplane carrying passengers as pilot-in-command unless that pilot has carried out at least three take-offs and three landings as pilot flying in an aeroplane of the same type/class or a flight simulator of the aeroplane type/class to be used, in the preceding 90 days; and

(b) The holder of a licence that does not include a valid instrument rating (aeroplane) shall not act as pilot-in-command of an aeroplane carrying passengers at night unless during the previous 90 days at least one of the take-offs and landings required by JAR-FCL 1.026 (a) above has been carried out by night.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

JAR-FCL 1.030 **Systém preskúšavania****(a) Oprávnenie examinátorov**

Letecký úrad menuje a splnomocní ako examinátorov vhodne kvalifikované bezúhonné osoby, aby v jeho mene vykonávali praktické skúšky a preskúšanie odbornej spôsobilosti. Minimálne kvalifikácie examinátorov sú stanovené v článku I Examinátori predpisu JAR-FCL 1 (Letún), povinnosti a oprávnenia im jednotlivo oznámi letecký úrad písomnou formou.

(b) Počet examinátorov

Letecký úrad určí počet examinátorov, ktorý vyžaduje, pri zohľadnení počtu a geografického rozmiestnenia populácie pilotov.

(c) Oznámenie o examinátoroch

(1) Letecký úrad musí udržiavať zoznam všetkých examinátorov, stav oprávnení na úlohy, na ktoré boli oprávnení. Zoznam musí byť k dispozícii TRTO, FTO a registrovaným zariadeniam v rámci členského štátu JAA. Letecký úrad musí určiť akým spôsobom budú examinátori pridelovaní na praktickú skúšku.

(2) Letecký úrad [menuje] examinátora(-ov), [] na vykonanie praktických skúšok na vydanie [] [MPL(A) a] ATPL(A).

(d) Examinátori nesmú preskúšavať žiadateľov, ktorým oni sami poskytovali letový výcvik na vydanie tohto preukazu spôsobilosti alebo zapísanie kvalifikácie s výnimkou písomne vyjadreného súhlasu leteckého úradu.

(e) Nevyhnutné predpoklady žiadateľov o absolvovanie praktickej skúšky

Pred vykonaním praktickej skúšky na vydanie preukazu spôsobilosti alebo zapísanie kvalifikácie musí žiadateľ absolvovať príslušnú skúšku z teoretických vedomostí za podmienok, že výnimky smie letecký úrad udeliť žiadateľom absolvujúcim kurz integrovaného letového výcviku. Výcvik na príslušnú skúšku z teoretických vedomostí musí byť vždy ukončený skôr, než sa takéto praktické skúšky vykonajú. Okrem prípadu vydania preukazu spôsobilosti dopravného pilota musí byť žiadateľ o vykonanie praktickej skúšky na túto skúšku odporúčaný organizáciou/osobou zodpovednou za výcvik.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.00; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.035 **Zdravotná spôsobilosť**
(Pozri IEM FCL 1.035)**(a) Spôsobilosť**

Držiteľ osvedčenia zdravotnej spôsobilosti musí byť duševne a fyzicky spôsobilý bezpečne využívať oprávnenia vyplývajúce z príslušného preukazu spôsobilosti.

(b) Požiadavky na vydanie osvedčenia zdravotnej spôsobilosti

Za účelom podania žiadosti o vydanie alebo využívanie oprávnení vyplývajúcich z preukazu spôsobilosti musí

JAR-FCL 1.030 **Arrangements for testing****(a) Authorisation of examiners**

The Authority will designate and authorise as examiners suitably qualified persons of integrity to conduct on its behalf, skill tests and proficiency checks. The minimum qualifications for examiners are set out in JAR-FCL 1 (Aeroplane), Subpart I. Examiners' responsibilities and privileges will be notified to them individually in writing by the Authority.

(b) Number of examiners

The Authority will determine the number of examiners it requires, taking account of the number and geographic distribution of its pilot population.

(c) Notification of examiners

(1) The Authority will maintain a list of all examiners it has authorised stating for which roles they are authorised. The list will be made available to TRTOs, FTOs and registered facilities within the JAA Member State. The Authority will determine by which means the examiners will be allocated to the skill test.

(2) The Authority [] [designate] the examiner(s) [] for the conduct of the skill test for the issue of [a MPL(A) and] an ATPL(A).

(d) Examiners shall not test applicants to whom flight instruction has been given by them for that licence or rating except with the expressed consent in writing of the Authority.

(e) Pre-requisites for applicants undergoing a skill test

Before a skill test for the issue of a licence or rating is taken the applicant shall have passed the associated theoretical knowledge examination, provided that exceptions may be made by the Authority for applicants undergoing a course of integrated flying training. Instruction for the associated theoretical knowledge examination shall always have been completed before such skill tests are taken. Except for ATPL issue, the applicant for a skill test shall be recommended for the test by the organisation/person responsible for the training.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.035 **Medical fitness**
(See IEM FCL 1.035)**(a) Fitness**

The holder of a medical certificate shall be mentally and physically fit to exercise safely the privileges of the applicable licence.

(b) Requirement for medical certificate

In order to apply for or to exercise the privileges of a licence, the applicant or the holder shall hold a medical

žiadateľ o vydanie preukazu spôsobilosti alebo jeho držiteľ mať osvedčenie zdravotnej spôsobilosti vydané v súlade s ustanoveniami predpisu JAR-FCL 3 (Zdravotná spôsobilosť) a musí byť primerané oprávneniam vyplývajúcim z preukazu spôsobilosti.

(c) *Letecké zdravotné dispozície*

Po skončení vyšetrenia musí byť žiadateľ informovaný, či je spôsobilý, nespôsobilý alebo musí byť odkázaný na letecký úrad. [Poverený lekár] (AME) musí žiadateľa informovať o všetkých podmienkach (zdravotných, prevádzkových alebo iných), ktoré môžu obmedziť letový výcvik a/alebo oprávnenia ktoréhokoľvek vydaného preukazu spôsobilosti.

(d) *Obmedzenie na prevádzku iba vo viacčlennej posádke (OML - iba pre 1. triedu)*

(1) Obmedzenie „platné iba ako alebo s kvalifikovaným druhým pilotom“ sa uplatní, keď držiteľ CPL alebo ATPL nespĺňa v plnom rozsahu požiadavky zdravotnej spôsobilosti 1. triedy, avšak je to možné zväžiť v rámci akceptovateľného rizika nespôsobilosti (pozri JAR-FCL 3 (Zdravotná spôsobilosť), IEM FCL A, B a C). Toto obmedzenie letecký úrad uplatní v podmienkach prostredia viacčlennej posádky. Obmedzenie „platné iba ako alebo s kvalifikovaným druhým pilotom“ môže vydať alebo zrušiť iba letecký úrad.

(2) Ďalší pilot musí mať kvalifikáciu na typ, nesmie mať viac ako 60 rokov a nesmie mať obmedzenie na prevádzku iba vo viacčlennej posádke (OML).

(e) *Obmedzenie na prevádzku iba s bezpečnostným pilotom (OSL - iba pre 2. triedu)*

Bezpečnostný pilot je pilot, ktorý je kvalifikovaný na funkciu veliaceho pilota (PIC) na danú triedu/typ letúna, ktorý je vybavený dvojítm riadením za účelom prevzatia riadenia, ak veliaci pilot (PIC), ktorý je držiteľom tohto špecifického obmedzenia zdravotnej spôsobilosti, sa stane nespôsobilý (pozri IEM FCL 1.035). Obmedzenie na prevádzku iba s bezpečnostným pilotom môže vydať alebo zrušiť iba letecký úrad.

[ZT 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.040 Zníženie zdravotnej spôsobilosti
(Pozri IEM FCL 3.040)

(a) Držitelia osvedčenia zdravotnej spôsobilosti nesmú využívať oprávnenia vyplývajúce z ich preukazov spôsobilosti, týkajúce sa kvalifikácií alebo oprávnení kedykoľvek, keď sú si vedomí akéhokoľvek zníženia svojej zdravotnej spôsobilosti, ktoré by mohlo spôsobiť ich neschopnosť bezpečne využívať tieto oprávnenia.

(b) Držitelia osvedčenia zdravotnej spôsobilosti nesmú užívať žiadne medikamenty alebo lieky na recept alebo bez receptu alebo sa podrobiť akejkoľvek liečbe, pokiaľ si nie sú úplne istí, že medikamenty, [] alebo liečenie nebude mať nepriaznivý vplyv na ich schopnosť bezpečne plniť svoje povinnosti. V prípade akejkoľvek pochybnosti sa musia poradiť s AMS, AMC alebo s AME.

certificate issued in accordance with the provisions of JAR-FCL 3 (Medical) and appropriate to the privileges of the licence.

(c) *Aeromedical disposition*

After completion of the examination the applicant shall be 'advised whether fit, unfit or referred to the Authority. The authorised medical examiner (AME) shall inform the applicant of any condition(s) (medical, operational or otherwise) that may restrict flying training and/or the privileges of any licence issued.

(d) *Operational Multicrew Limitation (OML - Class 1 only)*

(1) The limitation 'valid only as or with qualified co-pilot' is to be applied when the holder of a CPL or an ATPL does not fully meet the class 1 medical certificate requirements but is considered to be within the accepted risk of incapacitation (see JAR-FCL 3 (Medical), IEM FCL A, B and C). This limitation is applied by the Authority in the context of a multi-pilot environment. A 'valid only as or with qualified co-pilot' limitation can only be issued or removed by the Authority.

(2) The other pilot shall be qualified on the type, not be over the age of 60, and not be subject to an OML.

(e) *Operational Safety Pilot Limitation (OSL - Class 2 only)*

A safety pilot is a pilot who is qualified to act as PIC on the class/type of aeroplane and carried on board the aeroplane, which is fitted with dual controls, for the purpose of taking over control should the PIC holding this specific medical certificate restriction become incapacitated (see IEM FCL 1.035). An OSL can only be issued or removed by the Authority.

[Amdt. 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.040 Decrease in medical fitness
(See IEM FCL 3.040)

(a) Holders of medical certificates shall not exercise the privileges of their licences, related ratings or authorisations at any time when they are aware of any decrease in their medical fitness which might render them unable to safely exercise those privileges.

(b) Holders of medical certificates shall not take any prescription or non-prescription medication or drug, or undergo any other treatment, unless they are completely sure that the medication, [] or treatment will not have any adverse effect on their ability to perform safely their duties. If there is any doubt, advice shall be sought from the AMS, an AMC, or an AME.

Ďalšie informácie sú uvedené v JAR-FCL 3 (pozri IEM FCL 3.040).

(c) Držiteľia osvedčenia zdravotnej spôsobilosti sa musia okamžite poradiť s AMS, AMC alebo AME, keď zistia, že budú

- (1) hospitalizovaní alebo prijatí na kliniku na viac ako 12 hodín alebo
- (2) podrobení chirurgickému zákroku alebo inému invazívnemu zákroku, alebo
- (3) musieť pravidelne užívať lieky, alebo
- (4) musieť pravidelne používať korekčné šošovky.

(d) [(1)] Držiteľia/držiteľky osvedčenia zdravotnej spôsobilosti, ktorí(-é) zistia

[(i)] akékoľvek dôležité osobné zranenie, ktoré zapríčini nespôsobilosť vykonávať funkciu člena letovej posádky, alebo

[(ii)] akékoľvek ochorenia, ktoré zapríčini nespôsobilosť vykonávať funkciu člena letovej posádky po dobu 21 dní a viac, alebo

[(iii)] že sú tehotné,

musia písomne informovať letecký úrad [alebo AME, ktorý musí následne informovať letecký úrad.] o takomto zranení alebo tehotenstve a čo najskôr po uplynutí 21 dní v prípade ochorenia. Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti musí byť považované za pozastavené, keď sa vyskytne takéto zranenie alebo uplynie takéto čas ochorenia, tehotenstvo bude potvrdené.

[(2)] V prípade zranenia alebo ochorenia [musí byť] pozastavenie platnosti [(1)] zrušené potom, [ako] bol držiteľ osvedčenia zdravotnej spôsobilosti [na základe konzultácie AME a leteckého úradu] lekársky [(1)] [ohodnotený AME alebo] v súlade s opatreniami leteckého úradu a uznaný za spôsobilého na výkon funkcie člena letovej posádky alebo na základe výnimky leteckého úradu udelenej držiteľovi osvedčenia zdravotnej spôsobilosti z požiadavky na lekárske vyšetrenie za takých podmienok, ktoré letecký úrad uzná za vhodné.

[(3)] [V prípade tehotenstva sa môže pozastavenie platnosti zrušiť na základe konzultácie AME a leteckého úradu na taký čas a za takých podmienok, ktoré letecký úrad uzná za vhodné (pozri JAR-FCL 3.195 (c) a 3.315 (c)). Ak AME ohodnotí pilota 1. triedy (tehotnú držiteľku osvedčenia zdravotnej spôsobilosti) ako spôsobilého pre 1. triedu, obmedzenie pilota viacčlennej posádky (OML – 1. trieda) sa musí zapísať. Pozastavenie platnosti musí byť zrušené na základe toho, že držiteľka osvedčenia zdravotnej spôsobilosti bola lekársky ohodnotená AME po skončení tehotenstva a bola uznaná za spôsobilú. Príslušné obmedzenie pilota viacčlennej posádky (OML – 1. trieda) môže byť zrušené na základe hodnotenia zdravotnej spôsobilosti AME po skončení tehotenstva, pričom o tom AME informuje letecký úrad.]

Further advice is given in JAR-FCL 3 (see IEM FCL 3.040).

(c) Holders of medical certificates shall, without undue delay, seek the advice of the AMS, an AMC or an AME when becoming aware of:

- (1) hospital or clinic admission for more than 12 hours; or
- (2) surgical operation or invasive procedure; or
- (3) the regular use of medication; or
- (4) the need for regular use of correcting lenses.

(d) [(1)] Holders of medical certificates who are aware of:

[(i)] any significant personal injury involving incapacity to function as a member of a flight crew; or

[(ii)] any illness involving incapacity to function as a member of a flight crew throughout a period of 21 days or more; or

[(iii)] being pregnant,

shall inform the Authority [or the AME, who shall subsequently inform the Authority,] in writing of such injury or pregnancy, and as soon as the period of 21 days has elapsed in the case of illness. The medical certificate shall be deemed to be suspended upon the occurrence of such injury or the elapse of such period of illness or the confirmation of the pregnancy. [(1)]

[(2)] [(1)] In the case of injury or illness the suspension shall be lifted upon the holder [by the AME in consultation with the Authority] being medically [(1)] [assessed by the AME or] under arrangements made by the Authority and being pronounced fit to function as a member of the flight crew, or upon the Authority exempting, subject to such conditions as it thinks [appropriate], the holder from the requirement of a medical examination. [(1)]

[(3)] [(1)] In the case of pregnancy, the suspension may be lifted by the [AME in consultation with the Authority] for such period and subject to such conditions as it thinks [appropriate (see JAR-FCL 3.195(c) and 3.315 (c)).] [(1)] [(1)] If an AME assess a pregnant Class 1 pilot as fit Class 1, a multi-pilot (Class 1 „OML“) limitation shall be entered. The suspension shall cease upon the holder being medically assessed by the AME – after the pregnancy has ended – and being pronounced fit. Following fit assessment by an AME at the end of pregnancy, the relevant multi-pilot (Class 1 „OML“) limitation may be removed by the AME, informing the Authority.]

[ZT 1, 01.06.00; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.045 Zvláštné okolnosti

(a) Ukázalo sa, že ustanovenia všetkých častí predpisu JAR-FCL nepokryjú každú možnú situáciu. V prípade, že uplatňovanie predpisu JAR-FCL by malo neobvyklé dôsledky, alebo kde by vývoj nových výcvikových alebo skúšobných koncepcií nespĺňal požiadavky tohto predpisu, môže žiadateľ požiadať príslušný letecký úrad o udelenie výnimky. Výnimka môže byť udelená iba vtedy, ak bude preukázané, že táto výnimka zabezpečí alebo povedie prinajmenšom k rovnocennej úrovni bezpečnosti.

(b) Výnimky sa delia na krátkodobé a dlhodobé (viac ako 6 mesiacov). Udeľovanie dlhodobej výnimky sa môže uskutočňovať len po dohode s komisiou JAA pre FCL.

JAR-FCL 1.050 Započítavanie času letu a teoretických vedomostí

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.050)
[] [(Pozri dodatok 2 k JAR-FCL 1.050)]
[(Pozri dodatok 3 k JAR-FCL 1.050)]

(a) Započítavanie času letu

(1) Ak nie je v JAR-FCL uvedené inak, čas letu, ktorý má byť započítaný na vydanie alebo obnovenie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácie, musí byť nalietaný na rovnakej kategórii lietadla, pre ktorú bude preukaz spôsobilosti alebo kvalifikácia platiť.

(2) PIC alebo PIC vo výcviku

(i) Žiadateľovi o vydanie preukazu spôsobilosti alebo zapísanie kvalifikácie sa započítavajú všetky samostatné lety, výcvik s inštruktorom alebo čas letu vo funkcii veliaceho pilota do celkového času letu požadovaného na vydanie alebo obnovenie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácie.

(ii) Absolvent integrovaného kurzu letového výcviku na dopravného pilota je oprávnený započítať si až 50 hodín prístrojového času žiaka-veliaceho pilota do času veliaceho pilota, požadovaného na vydanie preukazu spôsobilosti dopravného pilota, preukazu spôsobilosti obchodného pilota a typovú kvalifikáciu na viacmotorové letúny alebo kvalifikáciu pre triedu.

(iii) Absolvent integrovaného kurzu letového výcviku na získanie preukazu spôsobilosti obchodného pilota/zapísanie prístrojovej kvalifikácie je oprávnený započítať si až 50 hodín prístrojového času žiaka-veliaceho pilota do času veliaceho pilota, požadovaného na vydanie preukazu spôsobilosti obchodného pilota a typovú kvalifikáciu pre viacmotorové letúny alebo kvalifikáciu na

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.045 Special circumstances

(a) It is recognised that the provisions of all parts of JAR-FCL will not cover every possible situation. Where the application of JAR-FCL would have anomalous consequences, or where the development of new training or testing concepts would not comply with the requirements, an applicant may ask the Authority concerned for an exemption. An exemption may be granted only if it can be shown that the exemption will ensure or lead to at least an equivalent level of safety.

(b) Exemptions are divided into short term exemptions and long term exemptions (more than 6 months). The granting of a long term exemption may only be undertaken in agreement with the JAA FCL Committee.

JAR-FCL 1.050 Crediting of flight time and theoretical knowledge

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.050)
[] [(See Appendix 2 to JAR-FCL 1.050)]
[(See Appendix 3 to JAR-FCL 1.050)]

(a) Crediting of flight time

(1) Unless otherwise specified in JAR-FCL, flight time to be credited for a licence or rating shall have been flown in the same category of aircraft for which the licence or rating is sought.

(2) Pilot-in-command or under instruction

(i) An applicant for a licence or rating is credited in full with all solo, dual instruction or pilot-in-command flight time towards the total flight time required for the licence or rating.

(ii) A graduate of an airline transport pilot integrated flying training course is entitled to be credited with up to 50 hours of student pilot-in-command instrument time towards the pilot-in-command time required for the issue of the airline transport pilot licence, commercial pilot licence and a multi-engine type or class rating.

(iii) A graduate of a CPL/IR integrated flying training course is entitled to be credited with up to 50 hours of the student pilot-in-command instrument time towards the pilot-in-command time required for the issue of the commercial pilot licence and a multi-engine type or class rating.

triedu.

(3) *Druhý pilot*

(i) Keď je držiteľ preukazu spôsobilosti pilota vo funkcii druhého pilota, je oprávnený na započítavanie celkového času vo funkcii druhého pilota do celkového času požadovaného na získanie vyššieho stupňa preukazu spôsobilosti pilota.

(ii) Keď je držiteľ preukazu spôsobilosti pilota vo funkcii druhého pilota a vykonáva pod [dohľadom] veliaceho pilota činnosti a povinnosti veliaceho pilota, je oprávnený na započítanie celého času tohoto letu do celkového času letu, požadovaného na získanie vyššieho stupňa preukazu spôsobilosti pilota za podmienky, že spôsob vykonávania [dohľadu] nad ním je odsúhlasený leteckým úradom.

(b) *Započítavanie teoretických vedomostí*

(1) Držiteľ IR(H) musí byť oslobodený od [výučby teoretických vedomostí] [] a [požiadaviek] skúšky z teoretických vedomostí pre držiteľa [na získanie] IR(A).

(2) [Za účelom získania PPL(A), držiteľ PPL(H), CPL(H) alebo ATPL(H) musí splniť požiadavky stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.050.]

[]

(3) [Za účelom získania CPL(A), držiteľ CPL(H) alebo ATPL(H) musí splniť požiadavky stanovené v dodatku 2 k JAR-FCL 1.050.]

(4) Za účelom získania ATPL(A), držiteľ ATPL(H) s kvalifikáciou IR musí splniť požiadavky stanovené v dodatku 3 k JAR-FCL 1.050.]

(5) Požiadavky stanovené v bodoch (b) (2), (b) (3) a (b) (4) tohto paragrafu sa uplatňujú aj na žiadateľov, ktorí úspešne absolvujú skúšku z teoretických vedomostí vo všetkých predmetoch požadovaných pre vydanie príslušného preukazu spôsobilosti pilota vrtuľníka za predpokladu, že dodržia obdobie uznania v súlade s JAR-FCL 2.495.

(6) Žiadateľovi, ktorý úspešne absolvoval skúšku z teoretických vedomostí na získanie ATPL(A), sa započítavajú požiadavky z teoretických vedomostí na získanie PPL(A), CPL(A) a IR (A).

(7) Žiadateľovi, ktorý úspešne absolvoval skúšku z teoretických vedomostí na získanie CPL(A), sa započítavajú požiadavky z teoretických vedomostí na získanie PPL(A).

(8) Žiadateľovi, ktorý úspešne absolvoval príslušnú skúšku z teoretických vedomostí na získanie CPL(A) alebo IR(A), budú započítané požiadavky z teoretických vedomostí tak, ako je stanovené v dodatku 4 k JAR-FCL 1.050.]

(3) *Co-pilot*

(i) The holder of a pilot licence, when acting as co-pilot, is entitled to be credited with all of the co-pilot time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence.

(ii) The holder of a pilot licence, when acting as co-pilot performing under the supervision of the pilot-in-command the functions and duties of a pilot-in-command, shall be entitled to be credited in full with this flight time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence, provided that the method of supervision is agreed with the Authority.

(b) *Crediting of theoretical knowledge*

(1) The holder of an IR(H) will be exempted from the theoretical knowledge instruction and examination requirement for an IR(A).

(2) [In order to obtain a PPL(A), the holder of a PPL(H), CPL(H) or ATPL(H) shall fulfil the requirements specified in Appendix 1 to JAR-FCL 1.050.]

[]

(3) [In order to obtain a CPL(A), the holder of a CPL(H) or ATPL(H) shall fulfill the requirements specified in Appendix 2 to JAR-FCL 1.050.]

(4) In order to obtain an ATPL(A), the holder of an ATPL(H) with an IR rating shall fulfill the requirements specified in Appendix 3 to JAR-FCL 1.050.

(5) The credits specified in paragraphs (b)(2), (b)(3) a (b)(4) above shall also apply to applicants have passing the theoretical knowledge examination in all subjects required for issue of the relevant helicopter pilot licence, provided they meet the acceptance period in accordance with JAR-FCL 2.495.

(6) An applicant having passed the theoretical knowledge examination for an ATPL(A) is credited with the theoretical knowledge requirements for PPL(A), CPL(A) and IR(A).

(7) An applicant having passed the theoretical knowledge examination for CPL(A) is credited with the theoretical knowledge requirement for a PPL(A).

(8) An applicant having passed the relevant theoretical knowledge examination for CPL(A) or IR(A) shall be credited with theoretical knowledge requirements as specified in Appendix 4 to JAR-FCL 1.050.]

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05; ZT 6, 01.08.06]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 6, 01.08.06]

JAR-FCL 1.055 Výcvikové organizácie a registrované zariadenia
(Pozri dodatok 1a a 1b
a dodatok 2 a 3 k JAR-FCL 1.055)
(Pozri dodatok 2
k JAR-FCL 1.125)

(a) (1) Organizácie letového výcviku (FTO), ktoré chcú poskytovať výcvik na získanie preukazov spôsobilosti s príslušnými kvalifikáciami, ktorých výkon činnosti a hlavné sídlo sa nachádza v členskom štáte JAA, získajú schválenie od leteckého úradu tohto štátu, keď sú v súlade s JAR-FCL. Požiadavky na vydanie schválenia organizácií FTO sú stanovené v dodatku 1 a k JAR-FCL 1.055. Časť výcviku sa môže uskutočniť mimo členských štátov JAA (pozri tiež dodatok 1 b k JAR-FCL 1.055).

(2) Organizácie letového výcviku (FTO), ktoré chcú poskytovať výcvik na získanie preukazov spôsobilosti s príslušnými kvalifikáciami, ktorých výkon činnosti a hlavné sídlo sa nachádza mimo členských štátov JAA, môžu získať schválenie od leteckého úradu s plným členstvom JAA bez ohľadu na umiestnenie:

(i) ak bola schválená dohoda medzi leteckým úradom členského štátu JAA a leteckým úradom nečlenského štátu JAA, v ktorom FTO vykonáva činnosť a hlavné sídlo za predpokladu spolupráce tohto leteckého úradu na schvaľovacom procese a pri vykonávaní predpísaného auditu FTO,

alebo

(ii) (A) adekvátna súdna právomoc a dohľad môže byť zabezpečený schvaľujúcim leteckým úradom,

(B) príslušné dodatočné požiadavky dodatku 1c k JAR-FCL 1.055 sú splnené a

(C) schvaľovací proces je v súlade s administratívnymi postupmi prijatými JAA, ktoré sú uplatňované schvaľovacím leteckým úradom.

(b) (1) Organizácie na výcvik typovej kvalifikácie (TRTO) nachádzajúce sa v členskom štáte JAA, ktoré chcú poskytovať výcvik na získanie typovej kvalifikácie, získajú schválenie, keď sú v súlade s JAR-FCL a schválenie im udelí tento štát. Požiadavky na schválenie organizácií TRTO sú stanovené v dodatku 2 k JAR-FCL 1.055.

(2) TRTO nachádzajúcim sa mimo členský štát JAA budú schválenia udelené, keď budú v súlade s JAR-FCL a toto schválenie im udelí štát, ktorý obdrží žiadosť. Požiadavky na schválenie organizácií TRTO sú stanovené v dodatku 2 k JAR-FCL 1.055.

(c) Zariadenia, ktoré chcú poskytovať výcvik iba pre PPL a nachádzajú sa v členských štátoch JAA, musia byť na tento účel registrované leteckým úradom (pozri JAR-FCL 1.125).

[(d) Výcvikový kurz MPL(A). Organizácie letového

JAR-FCL 1.055 Training Organisations and registered facilities
(See Appendix 1a and 1b &
Appendix 2 and 3
to JAR-FCL 1.055)
(See Appendix 2 to
JAR-FCL 1.125)

(a) (1) Flying training organisations (FTOs) wishing to offer training for licences and associated ratings whose principal place of business and registered office is located in a JAA Member State, will be granted approval by that State when in compliance with JAR-FCL. Requirements for approval of FTOs are given in Appendix 1 a to JAR-FCL 1.055. Part of the training may be performed outside the JAA Member States (see also Appendix 1 b to JAR-FCL 1.055).

(2) FTOs wishing to offer training for licences and associated ratings whose principal place of business and registered office is located outside the JAA Member States, may be granted approval by a JAA full Member Authority in respect of any such location:

(i) if an arrangement has been agreed between the JAA and the non-JAA Authority of the State in which the FTO has its principal place of business and registered office, providing for the participation of that Authority in the approval process and provide regulatory oversight of the FTO;

or

(ii) (A) adequate jurisdiction and supervision by the approving Authority can be assured;

(B) the relevant additional requirements of Appendix 1c to JAR-FCL 1.055 are satisfied; and

(C) an approval process in accordance with the administrative procedures accepted by the JAA is applied by the approving Authority.

(b) (1) Type rating training organisations (TRTOs) located in a JAA Member State, wishing to offer training for type ratings will be granted approval when in compliance with JAR-FCL and the approval will be given by that State. Requirements for approval of TRTOs are given in Appendix 2 to JAR-FCL 1.055.

(2) For TRTOs located outside a JAA Member State approval will be granted, when in compliance with JAR-FCL, by the State which receives the application. Requirements for approval of TRTOs are given in Appendix 2 to JAR-FCL 1.055.

(c) Facilities wishing to offer training for PPL only and located in the JAA Member States shall register for that purpose with the Authority (see JAR-FCL 1.125).

[(d) MPL(A) training course. FTOs wishing to offer

výcviku (FTO), ktoré chcú poskytovať výcvik na získanie kvalifikácie MPL(A), musia leteckému úradu uspokojivo preukázať, že výcvikový kurz MPL(A) poskytuje aspoň takú úroveň spôsobilosti viacčlennej posádky, aká sa očakáva od absolventov integrovaného kurzu ATP(A), ktorí ukončili výcvik na získanie typovej kvalifikácie pre viacpilotné letúny. Letecký úrad musí informovať JAA o každom výcvikovom kurze, ktorý bol schválený podľa tejto požiadavky.]

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.060 Obmedzenie oprávnení držiteľov preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov alebo viac
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.060)

(a) *Vek 60 až 64 rokov*

Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 60 rokov nesmie vykonávať funkciu pilota lietadla v obchodnej leteckej doprave s výnimkou,

(1) keď je členom viacpilotnej posádky a za predpokladu, že

(2) je jediným pilotom v letovej posádke, ktorý dosiahol vek 60 rokov.

(b) *Vek 65 rokov*

Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 65 rokov, nesmie vykonávať funkciu pilota lietadla v obchodnej leteckej doprave.

(c) Národné odchýlky od požiadaviek uvedených vyššie v bodoch (a) a (b) sú uvedené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.060.

[ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.065 Štát vydania preukazu spôsobilosti
(Pozri JAR-FCL 1.010 (c))

(a) Žiadateľ musí preukázať uspokojivé plnenie všetkých požiadaviek na vydanie preukazu spôsobilosti leteckému úradu štátu vydania preukazu spôsobilosti (pozri JAR-FCL 1.010 (c)).

(b) V prípadoch odsúhlasených oboma leteckými úradmi, žiadateľ, ktorý začal výcvik pod dohľadom jedného leteckého úradu, môže dokončiť tento výcvik pod dohľadom iného leteckého úradu.

Dohoda musí zohľadniť:

- (1) výcvik a skúšky z teoretických vedomostí,
- (2) lekárske vyšetrenie a hodnotenie,
- (3) letový výcvik a preskúšanie.

Letecké úrady musia odsúhlasiť štát vydania preukazu spôsobilosti.

training for a MPL(A) shall demonstrate to the satisfaction of the Authority that the MPL(A) training course provides a level of competency in multi-crew operations at least equivalent to what is currently expected from graduates of the ATP(A) integrated course who have completed type rating training for a multi-pilot aeroplane. The Authority shall inform the JAA of any training course approved under this requirement.]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.060 Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.060)

(a) *Age 60-64*

The holder of a pilot licence who has attained the age of 60 years shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport operations except:

(1) as a member of a multi-pilot crew and provided that,

(2) such holder is the only pilot in the flight crew who has attained age 60.

(b) *Age 65*

The holder of a pilot licence who has attained the age of 65 years shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport operations.

(c) Any national variant to the requirements in (a) and (b) above are given in Appendix 1 to JAR-FCL 1.060.

[Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.065 State of licence issue
(See JAR-FCL 1.010 (c))

(a) An applicant shall demonstrate the satisfactory completion of all requirements for licence issue to the Authority of the 'State of licence issue' (see JAR-FCL 1.010 (c)).

(b) In circumstances agreed by both Authorities, an applicant who has commenced training under the responsibility of one Authority may be permitted to complete the requirements under the responsibility of the other Authority.

The agreement shall allow for:

- (1) theoretical knowledge training and examinations;
- (2) medical examination and assessment;
- (3) flight training and testing.

The Authorities shall agree the 'State of licence issue'.

(c) Ďalšie kvalifikácie môžu byť získané na základe požiadaviek JAR-FCL v ktoromkoľvek členskom štáte JAA a musia byť zapísané do preukazu spôsobilosti štátom vydania preukazu spôsobilosti.

(d) S cieľom zabezpečiť pohodlné administratívne vybavovanie, napr. pri predĺžení platnosti, môže držiteľ preukazu spôsobilosti následne previesť preukaz spôsobilosti vydaný štátom vydania na preukaz spôsobilosti vydaný iným členským štátom JAA za predpokladu, že v takomto štáte získal zamestnanie alebo normálne bydlisko (pozri JAR-FCL 1.070). Takýto štát by sa potom mal stať štátom vydania preukazu spôsobilosti a mal by prevziať zodpovednosť za vydanie preukazu spôsobilosti s odvolaním sa na uvedený bod (a).

(e) Žiadateľ môže byť držiteľom vždy iba jedného preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL (letún) a jedného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.070 Normálne bydlisko

Normálne bydlisko je miesto, kde osoba zvyčajne žije aspoň 185 dní v každom kalendárnom roku kvôli osobným a pracovným väzbám alebo v prípade osoby bez pracovných záväzkov kvôli osobným záväzkom, čo poukazuje na jej úzke spojenie s miestom, kde žije.

JAR-FCL 1.075 Formát a požiadavky na preukazy spôsobilosti letovej posádky (Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.075)

Preukaz spôsobilosti letovej posádky vydaný členským štátom JAA v súlade s JAR-FCL musí vyhovovať nasledovným požiadavkám.

(a) Obsah

Číslo uvedeného bodu bude vždy vytlačené v spojení s nadpisom bodu. Štandardný formát preukazu spôsobilosti JAA je uvedený v dodatku 1 k JAR-FCL 1.075. Body I až XI sú body stále, body XII až XIV sú meniteľné a môžu sa vyskytovať na oddelenej alebo oddeliteľnej časti hlavného formulára. Ktorákoľvek oddelená alebo oddeliteľná časť musí byť zreteľne rozpoznateľná ako časť preukazu spôsobilosti.

(1) *Stále položky*

- (I) štát vydania preukazu spôsobilosti,
- (II) názov preukazu spôsobilosti,
- (III) sériové číslo začínajúce kódom krajiny vydávajúceho štátu a s následným kódom čísiel a/alebo písmen s arabskými číslicami a latinským písmom,
- (IV) meno držiteľa (latinskou abecedou, ak je písmeno národného jazyka iné ako latinka),
- (V) adresa držiteľa,

(c) Further ratings may be obtained under JAR-FCL requirements in any JAA Member State and will be entered into the licence by the State of licence issue.

(d) For administrative convenience, e.g. revalidation, the licence holder may subsequently transfer a licence issued by the State of licence issue to another JAA Member State, provided that employment or normal residency is established in that State (see JAR-FCL 1.070). That State would thereafter become the State of licence issue and would assume the responsibility for licence issue referred to in (a) above.

(e) An applicant shall hold only one JAR-FCL licence (airplane) and only one medical certificate at any time.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.070 Normal residency

Normal residency means the place where a person usually lives for at least 185 days in each calendar year because of personal and occupational ties or, in the case of a person with no occupational ties, because of personal ties which show close links between that person and the place where she or he is living.

JAR-FCL 1.075 Format and specifications for flight crew licences (See Appendix 1 to JAR-FCL 1.075)

The flight crew licence issued by a JAA Member State in accordance with JAR-FCL will conform to the following specifications.

(a) Content

The item number shown will always be printed in association with the item heading. A standard JAA licence format is shown in Appendix 1 to JAR-FCL 1.075. Items I to XI are the 'permanent' items and items XII to XIV are the 'variable' items which may appear on a separate or detachable part of the main form. Any separate or detachable part shall be clearly identifiable as part of the licence.

(1) *Permanent items*

- (I) State of licence issue.
- (II) Title of licence.
- (III) Serial number commencing with the postal code of the issuing State and followed by a code of numbers and/or letters in Arabic numerals and in Roman script.
- (IV) Name of holder (in Roman alphabet, if script of national language is other than Roman).
- (V) Holder's address.

(VI) štátna príslušnosť držiteľa,

(VII) podpis držiteľa,

(VIII) letecký úrad, a kde je to nevyhnutné aj podmienky, za ktorých bol preukaz spôsobilosti vydaný,

(IX) osvedčenie platnosti a oprávnenie na poskytnuté oprávnenia,

(X) podpis úradníka vydávajúceho preukaz spôsobilosti a dátum vydania,

(XI) pečiatka leteckého úradu.

(2) *Meniteľné položky*

(XII) Kvalifikácie - na triedu, typové, na inštruktora atď. s dátumom skončenia platnosti. Oprávnenia rádiotelefonistu (R/T) sa môžu uvádzať na formulári preukazu spôsobilosti alebo na samostatnom osvedčení.

(XIII) Poznámky - t. j. zvláštne potvrdenie vzťahujúce sa na obmedzenia a potvrdenia oprávnení [, vrátane potvrdenia jazykovej spôsobilosti (pozri JAR-FCL 1.005 (b) (5))].

(XIV) Všetky ostatné podrobnosti požadované leteckým úradom.

(b) *Materiál*

Papier alebo iný použitý materiál musí znemožňovať úpravy alebo výmazy alebo zmeny musia byť ľahko poznateľné. Všetky zápisy alebo výmazy vo formulári musia byť zreteľne overené leteckým úradom.

(c) *Farba*

Na preukazy spôsobilosti pilotov vydané v súlade s JAR-FCL musí byť použitý biely materiál.

(d) *Jazyk*

Preukazy spôsobilosti musia byť napísané národným jazykom a v anglickom jazyku a v ďalších jazykoch, ktoré letecký úrad považuje za vhodné.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.080 **Zaznamenávanie času letu**
(Pozri IEM FCL 1.080)

(a) Podrobnosti o všetkých letoch odlietaných vo funkcii pilota musia byť spoľahlivo zaznamenávané v zázpisníku letov, ktorého formát je prijateľný pre letecký úrad (pozri IEM FCL 1.080). Podrobnosti o letoch vykonaných v súlade s JAR-OPS 1 môžu byť zaznamenávané v prijateľnom počítačovom formáte udržiavanom prevádzkovateľom. V tomto prípade musí prevádzkovateľ vykonávať záznamy všetkých letov vykonaných pilotom, vrátane rozdielového a zoznamovacieho výcviku a tieto musia byť na požiadanie ktoréhokoľvek člena letovej posádky k dispozícii.

(b) Záznam musí obsahovať nasledovné informácie:

(1) Osobné údaje

(VI) Nationality of holder

(VII) Signature of holder.

(VIII) Authority and, where necessary, conditions under which the licence was issued.

(IX) Certification of validity and authorisation for the privileges granted.

(X) Signature of the officer issuing the licence and the date of issue.

(XI) Seal or stamp of the Authority.

(2) *Variable items*

(XII) Ratings - class, type, instructor, etc., with dates of expiry. Radio telephony (R/T) privileges may appear on the licence form or on a separate certificate.

(XIII) Remarks - i.e. special endorsements relating to limitations and endorsements for privileges[, including endorsements of language proficiency (see JAR-FCL 1.005 (b) (5))].

(XIV) Any other details required by the Authority.

(b) *Material*

The paper or other material used will prevent or readily show any alterations or erasures. Any entries or deletions to the form will be clearly authorised by the Authority.

(c) *Colour*

White material will be used for pilot licences issued in accordance with JAR-FCL.

(d) *Language*

Licences shall be written in the national language and in English and such other languages as the Authority deems appropriate.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.080 **Recording of flight time**
(See IEM FCL 1.080)

(a) Details of all flights flown as a pilot shall be kept in a reliable record in a logbook format acceptable to the Authority (see IEM FCL 1.080). Details of flights flown under JAR-OPS 1, may be recorded in an acceptable computerised format maintained by the operator. In this case an operator shall make the records of all flights operated by the pilot, including differences and familiarisation training, available on request to the flight crew member concerned.

(b) The record shall contain the following information:

(1) Personal details:

Meno a adresa držiteľa	Name and address of the holder
(2) Pre každý let	(2) For each flight:
(i) meno veliaceho pilota,	(i) Name of pilot-in-command;
(ii) dátum (deň, mesiac, rok) letu,	(ii) Date (day, month, year) of flight;
(iii) miesto a čas odletu a priletu (v časo- soch UTC od klinov ku klinom),	(iii) Place and time of departure and arrival (times (UTC) to be block time);
(iv) typ (letúna, jeho model a variant) a registrácia letúna,	(iv) Type (aeroplane make, model and variant) and registration of aeroplane;
(v) SE, ME,	(v) SE, ME;
(vi) celkový čas letu,	(vi) Total time of flight;
(vii) súčet všetkých časov letu (celkový nálet).	(vii) Accumulated total time of flight.
(3) Pre každú vyučovaciu hodinu na letovom simulátore alebo na trenažéri letových a navigač- ných postupov FNPT	(3) For each flight simulator or FNPT session:
(i) typ a kvalifikačné číslo výcvikového zariadenia,	(i) Type and qualification number of training device;
(ii) výcvik na syntetickom výcvikovom zariadení,	(ii) Synthetic training device instruction;
(iii) dátum (d/m/r),	(iii) Date (d/m/y);
(iv) celkový čas vyučovacej hodiny a	(iv) Total time of session;
(v) súčet celkového času.	(v) Accumulated total time.
(4) Funkcia pilota	(4) Pilot function:
(i) veliaci pilot (vrátane samostatného času letu, času letu ako žiak-veliaci pilot, veliaci pilot pod [dohľadom]),	(i) Pilot-in-command (including solo, SPIC, PICUS time);
(ii) druhý pilot,	(ii) Co-pilot;
(iii) letový výcvik s inštruktorom,	(iii) Dual;
(iv) letový inštruktor/letový examinátor,	(iv) Flight instructor/Flight examiner;
(v) k dispozícii musí byť stĺpec na poz- námky na udávanie podrobností o špecifíc- kých funkciách napr. SPIC, PICUS, prístrojový čas letu* a pod.	(v) A remarks column will be provided to give details of specific functions e.g. SPIC, PICUS, instrument flight time*, etc.
* Pilot smie zapísať do zápisníka letov ako prístrojový čas letu iba ten čas, počas ktorého riadil letún samostatne podľa prístrojov, pri skutočných alebo simulovaných podmienkach prístrojového letu.	* A pilot may log as instrument flight time only that time during which he operates the aircraft solely by reference to instruments, under actual or simulated instrument flight conditions.
(5) Prevádzkové podmienky	(5) Operational conditions:
(i) Noc,	(i) Night;
(ii) IFR.	(ii) IFR.
(c) <i>Zaznamenávanie času</i>	(c) <i>Logging of time</i>
(1) Čas letu vo funkcii veliaceho pilota	(1) Pilot-in-command flight time
(i) Držiteľ preukazu spôsobilosti môže zaznamenať ako čas vo funkcii veliaceho pilota všetok čas letu, v priebehu ktorého bol vo funkcii veliaceho pilota.	(i) The holder of a licence may log as pilot-in-command time all of the flight time during which he is the pilot-in-command.
(ii) Žiadateľ o vydanie preukazu spôsobilosti pilota alebo jeho držiteľ môže	(ii) The applicant for or the holder of a pilot licence may log as pilot-in-command time

zaznamenať ako čas vo funkcii veliaceho pilota všetok samostatný čas letu a čas letu ako žiak-veliaci pilot za podmienky, že tento čas letu ako žiak-veliaci pilot bude parafovaný inštruktorom.

(iii) Držiteľ kvalifikácie inštruktora môže zaznamenať ako čas vo funkcii veliaceho pilota všetok čas letu, v priebehu ktorého pôsobil na palube letúna vo funkcii inštruktora.

(iv) Držiteľ oprávnenia examinátora môže zaznamenať ako lety vo funkcii veliaceho pilota celý čas letu, v priebehu ktorého sedel na pilotnom sedadle a pôsobil na palube letúna vo funkcii examinátora.

(v) Druhý pilot vo funkcii veliaceho pilota pod [dohľadom] veliaceho pilota, na letúne na ktorom sa podľa typového osvedčenia letúna alebo v zmysle požiadaviek JAR-OPS požaduje viac ako jeden pilot, si môže tento čas zaznamenať ako let vo funkcii PICUS (pozri (c) (5)), ak je parafovaný veliacim pilotom.

(vi) Ak držiteľ preukazu spôsobilosti vykonáva viac letov v priebehu toho istého dňa, pričom sa vracia v každom prípade na to isté miesto odletu a interval medzi letmi za sebou nepresahuje tridsať minút, série letov sa môžu zaznamenávať do zápisníka letov ako jeden záznam.

(2) Čas letu druhého pilota

Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý sedí na pilotnom sedadle ako druhý pilot si môže zaznamenať celý čas letu ako čas letu vo funkcii druhého pilota na letúne, na ktorom sa podľa typového osvedčenia letúna alebo predpisov, na základe ktorých sa let vykonáva, požaduje viac ako jeden pilot.

(3) Čas letu druhého pilota s kvalifikáciou na cestovný let

Druhý pilot s kvalifikáciou na cestovný let si môže zaznamenať celý čas letu ako čas letu vo funkcii druhého pilota, keď sedí na pilotnom sedadle.

(4) Čas výcviku

Celkový prehľad času zaznamenaného žiadateľom na preukaz spôsobilosti alebo kvalifikáciu ako letový výcvik, prístrojový letový výcvik, pozemný prístrojový čas a podobne, musí byť potvrdený príslušným inštruktorom s príslušnou kvalifikáciou a/alebo oprávnením.

(5) PICUS (Veliaci pilot pod [dohľadom])

Za podmienky, že spôsob dozoru je prijateľný pre letecký úrad, môže druhý pilot zaznamenať čas letu, ktorý letel vo funkcii veliaceho pilota pod [dohľadom] (PICUS) ako čas letu vo funkcii PIC, keď všetky povinnosti a funkcie veliaceho pilota pri tomto lete boli vykonané tak, že zásah veliaceho pilota v záujme bezpečnosti nebol potrebný.

all solo flight time and flight time as student pilot-in-command provided that such SPIC time is countersigned by the instructor.

(iii) The holder of an instructor rating may log as pilot-in-command all flight time during which he acts as an instructor in an aeroplane.

(iv) The holder of an examiner's authorisation may log as pilot-in-command all flight time during which he occupies a pilot's seat and acts as an examiner in an aeroplane.

(v) A co-pilot acting as pilot-in-command under the supervision of the pilot-in-command on an aeroplane on which more than one pilot is required under the type certification of the aeroplane or as required by JAR-OPS provided such pilot-in-command time under supervision (see (c) (5)) is countersigned by the pilot-in-command.

(vi) If the holder of a licence carries out a number of flights upon the same day returning on each occasion to the same place of departure and the interval between successive flights does not exceed thirty minutes, such series of flights may be recorded as a single entry.

(2) Co-pilot flight time

The holder of a pilot licence occupying a pilot seat as co-pilot may log all flight time as co-pilot flight time on an aeroplane on which more than one pilot is required under the type certification of the aeroplane, or the regulations under which the flight is conducted.

(3) Cruise relief co-pilot flight time

A cruise relief Co-pilot pilot may log all flight time as co-pilot when occupying a pilot's seat.

(4) Instruction time

A summary of all time logged by an applicant for a licence or rating as flight instruction, instrument flight instruction, instrument ground time, etc. shall be certified by the appropriately rated and/or authorised instructor from whom it was received.

(5) PICUS (Pilot-in-command under supervision)

Provided that the method of supervision is acceptable to the Authority, a co-pilot may log as PIC flight time flown as PICUS, when all of the duties and functions of PIC on that flight were carried out, such that the intervention of the PIC in the interest of safety was not required.

(d) *Predkladanie záznamu o čase letu*

(1) Držiteľ preukazu spôsobilosti alebo žiak-pilot musí okamžite predložiť svoj záznam o čase letu na kontrolu, ak ho požaduje oprávnený zástupca leteckého úradu.

(2) Žiak-pilot musí nosiť svoj zápisník letov s časmi letov so sebou na všetky samostatné navigačné lety ako doklad v ktorom inštruktor let schválil.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

(d) *Presentation of flight time record*

(1) The holder of a licence or a student pilot shall without undue delay present his flight time record for inspection upon request by an authorised representative of the Authority.

(2) A student pilot shall carry his flight time record logbook with him on all solo cross-country flights as evidence of the required instructor authorisations.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.005**Minimálne požiadavky na vydanie preukazu spôsobilosti/oprávnenia podľa JAR-FCL na základe národného preukazu spôsobilosti/oprávnenia vydaného členským štátom JAA**

(Pozri JAR-FCL 1.005 (b) (3)
(Pozri AMC FCL 1.005 a 1.015)
(Pozri AMC FCL 1.125)

1 Preukazy spôsobilosti pilotov

Preukaz spôsobilosti pilota vydaný členským štátom JAA v súlade s národnými predpismi tohto štátu môže byť vymenený za preukaz spôsobilosti podľa JAR-FCL, ak sú splnené, kde sa to požaduje, dané podmienky. Na výmenu takýchto preukazov spôsobilosti je držiteľ povinný

(a) pre ATPL(A) a CPL(A) preukázať plnenie požiadaviek JAR-FCL 1.245 (b) (1), JAR-FCL 1.245 (c) (1) (i) alebo 1.245 (c) (2) formou preskúšania odbornej spôsobilosti, typovej kvalifikácie/kvalifikácie na triedu a prístrojovej kvalifikácie (IR, ak sa požaduje) podľa príslušných oprávnení daného preukazu spôsobilosti.

(b) (i) pre ATPL(A) a CPL(A) uspokojivo preukázať leteckému úradu, že získal vedomosti príslušných častí JAR-OPS 1 a JAR-FCL (pozri AMC FCL 1.005 a 1.015),

(ii) pre PPL(A) iba uspokojivo preukázať leteckému úradu, že získal vedomosti príslušných častí požiadaviek JAA (pozri AMC FCL 1.125),

(c) preukázať znalosť anglického jazyka v súlade s JAR-FCL 1.200, ak sú priznané oprávnenia IR,

(d) splniť požiadavky praxe a všetky ďalšie požiadavky tak, ako sú stanovené v tejto tabuľke:

Získaný národný preukaz spôsobilosti	Celková prax v letových hodinách	Všetky ďalšie požiadavky JAA	Výmena za preukaz spôsobilosti JAR-FCL a podmienky (kde sú vhodné)	Odstránenie podmienok	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1 500 ako PIC na viacpilotných letúnoch	Žiadne	ATPL(A)	Nepoužiteľné	(a)
ATPL(A)	>1 500 na viacpilotných letúnoch	Žiadne	ako v (c) (4)	ako v (c) (5)	(b)
ATPL(A)	>500 na viacpilotných letúnoch	uspokojivo preukázať leteckému úradu vedomosti z plánovania letov a uskutočňovania letov ako požaduje dodatok 1 k JAR-FCL 1.470	ATPL(A) s typovou kvalifikáciou obmedzenou na druhého pilota	Preukázať spôsobilosť ako PIC tak, ako požaduje dodatok 2 k JAR-FCL 1.240.	(c)
CPL/IR(A) a úspešná teoretická skúška na ATPL v súlade s požiadavkami ICAO v členskom štáte JAA alebo v štáte vydania preukazu spôsobilosti	>500 na viacpilotných letúnoch alebo vo viacpilotnej prevádzke na jednopilotných letúnoch JAR/FAR-23 kategória letúnov na kyvadlovú dopravu v súlade s JAR-OPS 1 alebo rovnocennými národnými prevádzkovými podmienkami	(i) uspokojivo preukázať leteckému úradu vedomosti z plánovania letov a uskutočňovania letov ako požaduje dodatok 1 k JAR-FCL 1.470 (ii) splniť ostatné požiadavky JAR-FCL 1.250 (a) (1) a (2)	CPL/IR(A) so zápočtom teórie ATPL JAR-FCL	Nepoužiteľné	(d)
CPL/IR(A)	>500 na viacpilotných letúnoch alebo vo viacpilotnej prevádzke na jednopilotných letúnoch JAR/FAR-23 kategória letúnov na kyvadlovú dopravu v súlade s JAR-OPS 1 alebo rovnocennými národnými prevádzkovými podmienkami	(i) zložiť teoretickú skúšku na získanie JAR-FCL ATPL(A) v členskom štáte JAA, ktorý je štátom vydania preukazu spôsobilosti *(pozri text pod tabuľkou) (ii) splniť ostatné požiadavky JAR-FCL 1.250 (a) (1) a (2)	CPL/IR(A) so zápočtom teórie ATPL JAR-FCL	Nepoužiteľné	(e)

Získaný národný preukaz spôsobilosti	Celková prax v letových hodinách	Všetky ďalšie požiadavky JAA	Výmena za preukaz spôsobilosti JAR-FCL a podmienky (kde sú vhodné)	Odstránenie podmienok	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	>500 ako PIC na jednopilotných letúnoch	Žiadne	CPL/IR(A) s typovou kvalifikáciou/kvalifikáciou pre triedu obmedzenou na jednopilotné letúny		(f)
CPL/IR(A)	<500 ako PIC na jednopilotných letúnoch	uspokojivo preukázať leteckému úradu vedomosti z plánovania letov a uskutočňovania letov tak, ako požaduje dodatok 1 k JAR-FCL 1.470	ako (4) (f)	Získať typovú kvalifikáciu pre viacpilotné letúny tak, ako požaduje JAR-FCL 1.240	(g)
CPL(A)	>500 ako PIC na jednopilotných letúnoch	kvalifikácia na lety v noci, ak je to požadované	CPL(A) s typovou kvalifikáciou/kvalifikáciou pre triedu obmedzenou na jednopilotné letúny		(h)
CPL(A)	<500 ako PIC na jednopilotných letúnoch	(i) kvalifikácia na lety v noci, ak je to požadované; (ii) uspokojivo preukázať leteckému úradu vedomosti z plánovania letov a uskutočňovania letov tak, ako požaduje dodatok 1 k JAR-FCL 1.470	ako (4) (h)		(i)
PPL/IR(A)	≥75 podľa IFR	Kvalifikácia na lety v noci, ak oprávnenia na lety v noci nie sú zahrnuté do prístrojovej kvalifikácie	PPL/IR(A) (IR obmedzená na PPL)	Preukázať leteckému úradu vedomosti z plánovania letov a uskutočňovania letov tak, ako požaduje dodatok 1 k JAR-FCL 1.470	(j)
PPL(A)	≥70 na letúnoch	Preukázať použitie rádionavigačných prostriedkov	PPL(A)		(k)

* Od držiteľov CPL, ktorí už majú typovú kvalifikáciu na viacpilotné letúny, sa nevyžaduje absolvovanie skúšky z teoretických vedomostí na získanie preukazu spôsobilosti ATPL(A), pokiaľ lietajú na tom istom type letúna, ale nesmie sa im započítavať teória na ATPL(A) na preukaz spôsobilosti JAR-FCL. Ak budú požadovať ďalšiu typovú kvalifikáciu na iný viacpilotný letún, musia splniť ustanovenia stĺpca (3), riadok (e) (i) uvedenej tabuľky.

2 Kvalifikácie inštruktora

Získaná národná kvalifikácia, poverenie alebo oprávnenie	Prax	Ďalšie požiadavky JAA	Výmena za kvalifikáciu JAR-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	ako požaduje JAR-FCL 1 (Letún) pre príslušnú kvalifikáciu	uspokojivo preukázať leteckému úradu vedomosti príslušných častí JAR-FCL 1 a JAR-OPS ako je stanovené v AMC FCL 1.005 a 1.015	FI(A)/IRI(A)/TRI(A), CRI(A)

* Členské štáty JAA, inštruktori, ktorí splnili všetky vyššie uvedené požiadavky, ale nie sú schopní získať príslušné preukazy spôsobilosti/kvalifikácie z dôvodu súčasného implementačného stavu ich štátov vydania preukazu spôsobilosti, môžu byť prijateľní vykonávať výcvik.

3 Oprávnenie inštruktora na letovom simulátore (SFI)

Oprávnenie inštruktora na letovom simulátore vydané členským štátom JAA v súlade s národnými predpismi tohto štátu môže byť nahradené oprávnením podľa JAR-FCL za predpokladu, že držiteľ spĺňa požiadavky praxe a všetky ďalšie požiadavky tak, ako sú stanovené v tejto tabuľke:

Získané národné oprávnenie	Prax	Ďalšie požiadavky JAA	Výmena za oprávnenie JAR-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	>1 500 ako pilot na viacpilotných letúnoch (MPA)	(i) Má alebo mal preukaz spôsobilosti profesionálneho pilota na letúny vydaný členským štátom JAA, alebo preukaz spôsobilosti nie podľa JAR-FCL prijateľný pre letecký úrad. (ii) Absolvoval obsah výcviku na letovom simulátore vo vhodnom kurze typovej kvalifikácie, vrátane kurzu koordinácie vo viacčlennej posádke (MCC).	SFI(A)
SFI(A)	3 roky nedávnej praxe ako SFI prijateľnej pre letecký úrad	Absolvoval obsah výcviku na letovom simulátore vo vhodnom kurze typovej kvalifikácie, vrátane kurzu koordinácie vo viacčlennej posádke (MCC).	SFI(A)

Toto oprávnenie nesmie platiť dlhšie ako 3 roky.

Ďalšie predĺženie platnosti oprávnenia musí byť podmienené splnením požiadaviek stanovených v JAR-FCL 1.415.

4 Inštruktor na letovom výcvikovom zariadení (FTD) a trenažéri letových a navigačných postupov I (FNPT I)

Získané národné oprávnenie	Prax	Výmena za oprávnenie JAR-FCL
(1)	(2)	(3)
Inštruktori na FTD a/alebo FNPT I	3 roky nedávnej praxe ako inštruktori na FTD a/alebo FNPT I prijateľné pre letecký úrad.	výcvik na FTD a/alebo FNPT I

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03; ZT 4, 01.09.05]

Appendix 1 to JAR-FCL 1.005**Minimum requirements for the issue of a JAR-FCL licence/authorisation on the basis of a national licence/authorisation issued in a JAA Member State**

(See JAR-FCL 1.005 (b) (3))

(See AMC FCL 1.005 & 1.015)

(See AMC FCL 1.125)

1 Pilot licences

A pilot licence issued by a JAA Member State in accordance with the national requirements of that State may be replaced by a JAR-FCL licence subject, where applicable, to conditions. For the replacement of such licences the holder shall:

(a) for ATPL(A) and CPL(A), complete as a proficiency check, type/class and instrument rating (IR if applicable) revalidation requirements of JAR-FCL 1.245 (b) (1), JAR-FCL 1.245 (c) (1) (i) or 1.245 (c) (2) relevant to the privileges of the licence held.

(b) (i) for ATPL(A) and CPL(A) demonstrate to the satisfaction of the Authority that a knowledge of the relevant parts of JAR-OPS 1 and JAR-FCL (see AMC FCL 1.005 & 1.015) has been acquired;

(ii) for PPL(A) only demonstrate to the satisfaction of the Authority that a knowledge of the relevant parts of JAA Requirements (see AMC FCL 1.125) has been acquired;

(c) demonstrate a knowledge of English in accordance with JAR-FCL 1.200 if IR privileges are held;

(d) comply with the experience requirements and any further requirements as set out in the table below:

National licence held	Total flying hours experience	Any further JAA requirements	Replacement JAR-FCL licence conditions (where applicable)	Removal of Conditions	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1 500 as PIC on multi-pilot aeroplanes	none	ATPL(A)	Not applicable	(a)
ATPL(A)	>1 500 on multi-pilot aeroplanes	none	as in (c) (4)	as in (c) (5)	(b)
ATPL(A)	>500 on multi-pilot aeroplanes	demonstrate to the satisfaction of the Authority a knowledge of flight planning and performance as required by Appendix 1 to JAR-FCL 1.470	ATPL(A), with type rating restricted to co-pilot	Demonstrate ability to act as PIC as required by JAR-FCL Appendix 2 to JAR-FCL 1.240.	(c)
CPL/IR(A) and passed an ICAO ATPL theory test in the JAA Member State of licence issue	>500 on multi-pilot aeroplanes, or in multi-pilot operations on single-pilot aeroplanes JAR/FAR-23 commuter category in accordance with JAR-OPS 1 or equivalent national operational requirements.	(i) demonstrate to the satisfaction of the Authority a knowledge of flight planning and performance as required by Appendix 1 to JAR-FCL 1.470 (ii) meet remaining requirements of JAR-FCL 1.250 (a) (1) & (2)	CPL/IR(A) with JAR-FCL ATPL theory credit	Not applicable	(d)
CPL/IR(A)	>500 on multi-pilot aeroplanes, or in multi-pilot operations on single-pilot aeroplanes JAR/FAR-23 commuter category in accordance with JAR-OPS 1 or equivalent national operational requirements.	(i) to pass an examination for JAR-FCL ATPL(A) knowledge in the JAA Member State of licence issue *(see text below table) (ii) meet remaining requirements of JAR-FCL 1.250 (a) (1) & (2)	CPL/IR(A) with JAR-FCL ATPL theory credit	Not applicable	(e)

National licence held	Total flying hours experience	Any further JAA requirements	Replacement JAR-FCL licence conditions (where applicable)	Removal of Conditions	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	>500 as PIC on single-pilot aeroplanes	none	CPL/IR(A) with type/class ratings restricted to single-pilot aeroplanes		(f)
CPL/IR(A)	<500 as PIC on single-pilot aeroplanes	demonstrate to the satisfaction of the Authority a knowledge of flight planning and flight performance as required by Appendix 1 to JAR-FCL 1.470	as (4) (f)	Obtain multi-pilot type rating as required by JAR-FCL 1.240	(g)
CPL(A)	>500 as PIC on single-pilot aeroplanes	night qualification, if applicable	CPL(A), with type/class ratings restricted to single-pilot aeroplanes		(h)
CPL(A)	<500 as PIC on single-pilot aeroplanes	(i) night qualification, if applicable; (ii) demonstrate to the satisfaction of the Authority a knowledge of flight performance and planning as required by Appendix 1 to JAR-FCL 1.470	as (4) (h)		(i)
PPL/IR(A)	≥75 in accordance with IFR	night qualification if night flying privileges are not included in the instrument rating	PPL/IR(A) (the IR restricted to PPL)	demonstrate to the Authority a knowledge of flight performance and planning as required by Appendix 1 to JAR-FCL 1.470	(j)
PPL(A)	≥70 on aeroplanes	demonstrate the use of radio navigation aids	PPL(A)		(k)

* CPL holders already holding a type rating for a multi-pilot aeroplane are not required to have passed an examination for ATPL(A) theoretical knowledge whilst they continue to operate that same aeroplane type, but will not be given ATPL(A) theory credit for a JAR-FCL licence. If they require another type rating for a different multi-pilot aeroplane, they must comply with column (3), row (e) (i) of the above table.

2 Instructor ratings

National rating, authorisation or privileges held	Experience	Any further JAA requirements	Replacement JAR-FCL rating
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	as required under JAR-FCL 1 (Aeroplane) for the relevant rating	demonstrate to the satisfaction of the Authority a knowledge of the relevant parts of JAR-FCL 1 (Aeroplane) and JAR-OPS as set out in AMC FCL 1.005 & 1.015	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

* JAA Member States; instructors fulfilling all the above replacement requirements, but unable to obtain relevant JAR-FCL licence/ rating(s) due to present implementation status of their State of licence issue, may be accepted to instruct for JAR-FCL licence and/or ratings.

3 SFI authorisation

A SFI authorisation issued by a JAA Member State in accordance with the national requirements of that State may be replaced by a JAR-FCL authorisation provided that the holder complies with the experience requirements and any further requirements as set out in the table below:

National licence held	Total flying hours experience	Any further JAA requirements	Replacement JAR-FCL authorisation
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	>1 500 hrs as pilot of MPA	(i) hold or have held a professional pilot licence (A) issued by a JAA Member State or a non JAR-FCL professional licence (A) acceptable to the Authority; (ii) have completed the flight simulator content of the applicable type rating course including MCC.	SFI(A)
SFI(A)	3 years recent experience as a SFI acceptable to the Authority	have completed the flight simulator content of the applicable type rating course including MCC	SFI(A)

This authorisation will be for a maximum period of 3 years.

Further re-authorisation will be subject to completion of the requirements set out in JAR-FCL 1.415.

4 Instructors on FTD and FNPT I

National authorisation held	Experience	Replacement JAR-FCL authorisation
(1)	(2)	(3)
Instructors on FTD and/or FNPT I	3 years recent experience as instructors on FTD and/or FNPT I acceptable to the Authority.	Instructors on FTD and/or FNPT I

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

[Dodatok 1 k JAR-FCL 1.010**Požiadavky na jazykovú spôsobilosť v rádiotelefónnej komunikácii**

(Pozri JAR-FCL 1.010 (a) (4))

(Pozri AMC No. 1 k JAR-FCL 1.010)

(Pozri AMC No. 2 k JAR-FCL 1.010)

(Pozri IEM FCL 1.010)

- 1** Požiadavky na jazykovú spôsobilosť sa netýkajú iba frazeológie, ale aj jasnej a zrozumiteľnej reči.
- 2** Žiadateľ o vydanie preukazu spôsobilosti alebo držiteľ preukazu spôsobilosti musí preukázať leteckému úradu prijateľným spôsobom splnenie požiadaviek na jazykovú spôsobilosť v JAR-FCL 1.010 (a) (4) a to schopnosťou:
 - (a) pohotovo a efektívne sa dorozumieť pri komunikácii iba prostredníctvom hlasového spojenia (telefónna/rádiotelefónna komunikácia) a formou osobného pohovoru so skúšajúcim,
 - (b) komunikovať jasne a výstižne na všeobecné, konkrétne a pracovné témy,
 - (c) používať náležité komunikačné stratégie, rozlišovať a riešiť nesprávny výklad, príp. nesprávne pochopenie informácie vo všeobecnom alebo pracovnom kontexte (napr. schopnosť overiť, potvrdiť alebo objasniť si prijatú informáciu),
 - (d) relatívne ľahko a úspešne spracovať náročné jazykové úlohy predstavujúce zložité prípady alebo náhle a neočakávané zvraty v situáciách, ktoré môžu vzniknúť počas štandardných postupov v bežnej praxi, alebo riešiť komunikačné problémy, s ktorými sa v bežných pracovných situáciách nestretávajú, a
 - (e) používať dialekt alebo vyjadrovanie zrozumiteľné pre leteckú komunitu.
- 3** Jazyková spôsobilosť však musí byť opakovane formálne preskúšaná v časových intervaloch stanovených leteckým úradom (pozri AMC No. 2 k JAR-FCL 1.010 paragraf 4 a 5).
- 4** Spôsob hodnotenia, preskúšania a opakovaného preskúšania stanoví letecký úrad (pozri AMC No. 2 k JAR-FCL 1.010).
- 5** Letecký úrad členského štátu JAA schváli organizácie (LAB - Language assessment body), ktoré budú vykonávať preskúšanie jazykovej spôsobilosti (pozri AMC No. 2 k JAR-FCL 1.010).
- 6** V prípade, ak vyššie uvedené preskúšanie jazykovej spôsobilosti spĺňa požiadavky uvedené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.200, môže byť použité pre účel rozšírenia rádiotelefónnych oprávnení v anglickom jazyku v súlade s JAR-FCL 1.200 paragraf (b).]

[ZT 7, 01.12.06]

[Appendix 1 to JAR-FCL 1.010

Requirements for proficiency in languages used for radiotelephony communications

(See JAR-FCL 1.010 (a)(4))

(See AMC No. 1 to JAR-FCL 1.010)

(See AMC No. 2 to JAR-FCL 1.010)

(See IEM FCL 1.010)

- 1** The language proficiency requirements are applicable to the use of both phraseologies and plain language.
- 2** To meet the language proficiency requirements contained in JAR-FCL 1.010 (a) (4), an applicant for a licence holder shall demonstrate, in a manner acceptable to the Authority, the ability to:
 - (a) communicate effectively in voice-only (telephone/radiotelephone) and in face-to-face situations,
 - (b) communicate on common, concrete and work-related topics with accuracy and clarity;
 - (c) use appropriate communicative strategies, to exchange messages and to recognize and resolve misunderstandings (e.g. to check, confirm, or clarify information) in a general or work-related context;
 - (d) handle successfully and with relative ease the linguistic challenges presented by a complication or unexpected turn of events that occurs within the context of a routine work situation or communicative task with which they are otherwise familiar; and
 - (e) use a dialect or accent which is intelligible to the aeronautical community.
- 3** The Language Proficiency shall be formally re-evaluated at intervals determined by the Authority (see AMC No. 2 to JAR-FCL 1.010 paragraphs 4 and 5).
- 4** The method of assessment and re-evaluation shall be determined by the Authority (see AMC No. 2 to JAR-FCL 1.010).
- 5** A language assessment body offering service on behalf of an Authority of a JAA Member State shall be acceptable to that Authority (see AMC No. 2 to JAR-FCL 1.010).
- 6** Where the language assessment referred to above meets the requirements stated in Appendix 1 to JAR-FCL 1.200, it may be used for the purpose of extending the radiotelephony privileges in English in accordance with JAR-FCL 1.200 paragraph (b).]

[Amdt. 7, 01.12.06]

[Dodatok 2 k JAR-FCL 1.010**Stupnica jazykových znalostí**

(Pozri JAR-FCL 1.010 (a) (4))

(Pozri AMC No. 1 k JAR-FCL 1.010)

(Pozri AMC No. 2 k JAR-FCL 1.010)

(Pozri IEM FCL 1.010)

ÚROVEŇ	VÝSLOVNOSŤ Pripúšťa sa dialekt a/alebo prízvuk zrozumiteľný pre leteckú komunitu	KONŠTRUKCIA Príslušné gramatické konštrukcie a druhy viet sú určené funkciami jazyka zodpovedajúcimi danej úlohe	SLOVNÁ ZÁSoba	PLYNULOSŤ	CHÁPANIE	INTERAKCIA
Prevádzkové znalosti 4	Výslovnosť, dôraz, rytmus a intonácia sú ovplyvnené prvým (rodným) jazykom alebo miestnym nárečím, avšak len občas ruší ľahkosť chápania.	Základné gramatické konštrukcie a druhy viet sú kreatívne používané a zvyčajne dobre dodržiavané. Chyby sa môžu objaviť predovšetkým v neobvyklých alebo v neočakávaných situáciách, avšak zriedka majú vplyv na význam vety.	Rozsah slovnej zásoby a jej presnosť je dostatočná na efektívnu komunikáciu všeobecných, konkrétnych a odborných tém. Úspešná možnosť častého parafrázovania, keď je nedostatok slovnej zásoby v neobvyklých, v nezvyčajných a neočakávaných situáciách.	Rozsiahla tvorivosť reči v primeranom tempe, občas môže strácať plynulosť pri prechode z nacvičeného alebo vzorového prejavu k spontánnej komunikácii, toto však nebráni jej efektívnosti. Obmedzené používanie vhodných znakov a spojok. Neodvracia pozornosť vsuvkami.	Chápanie je všeobecne zväčša presné, konkrétne k danej téme, keď je prízvuk alebo dialekt dostatočne zrozumiteľný aj pre leteckú komunitu. Keď je hovoriaci v priamej konfrontácii s jazykovou alebo komplikovanou situáciou alebo nepredvídaným zvratom situácie, môže byť ťažšie ho chápať a vyžaduje si širšie objasnenie.	Reakcie sú obvykle bezprostredné, vhodné a informatívne. Iniciuje a udržiava zmenu v téme, ak nastane nejaký nepredvídaný zvrät situácie. Zaoberá sa so zjavnými nedorozumeniami overovaním, potvrdením alebo objasnením.

Poznámka: Úroveň prevádzkových znalostí (úroveň 4) je minimálna požadovaná úroveň znalostí pre rádiotelefonnu komunikáciu.

]

[ZT 7, 01.12.06]

[Appendix 2 to JAR-FCL 1.010**Language Proficiency Rating Scale**

(See JAR-FCL 1.010 (a) (4))

(See AMC No. 1 to JAR-FCL 1.010)

(See AMC No. 2 to JAR-FCL 1.010)

(See IEM FCL 1.010)

LEVEL	PRONUNCIATION Assumes a dialect and/or accent intelligible to the aeronautical community	STRUCTURE Relevant grammatical structures and sentence patterns are determined by language functions appropriate to the task	VOCABULARY	FLUENCY	COMPREHENSION	INTERACTION
Operational (Level 4)	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are influenced by the first language or regional variation but only sometimes interfere with ease of understanding.	Basic grammatical structures and sentence patterns are used creatively and are usually well controlled. Errors may occur, particularly in unusual or unexpected circumstances, but rarely interfere with meaning.	Vocabulary range and accuracy are usually sufficient to communicate effectively on common, concrete, and work related topics. Can often paraphrase successfully when lacking vocabulary particularly in unusual or unexpected circumstances.	Produces stretches of language at an appropriate tempo. There may be occasional loss of fluency on transition from rehearsed or formulaic speech to spontaneous interaction, but this does not prevent effective communication. Can make limited use of discourse markers and connectors. Fillers are not distracting.	Comprehension is mostly accurate on common, concrete, and work related topics when the accent or variety used is sufficiently intelligible for an international community of users. When the speaker is confronted with a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events, comprehension may be slower or require clarification strategies.	Responses are usually immediate appropriate, and informative. Initiates and maintains exchanges even when dealing with an unexpected turn of events. Deals adequately with apparent misunderstandings by checking, confirming, or clarifying.

Note: The Operational Level (Level 4) is the minimum required proficiency level for radiotelephony communication.

1

[Amdt. 7, 01.12.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.015**Minimálne požiadavky na uznanie platnosti preukazov spôsobilosti pilotov vydaných štátmi, ktoré nie sú členmi JAA**

(Pozri JAR-FCL 1.015)

(Pozri AMC FCL 1.005 a 1.015)

1 Minimálne požiadavky členského štátu JAA na uznanie platnosti preukazu spôsobilosti pilotov vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA, sú uvedené nižšie.

Preukazy spôsobilosti pilotov na obchodnú leteckú dopravu a iné profesionálne aktivity

2 Platnosť preukazu spôsobilosti pilota vydaného v súlade s ICAO Annex 1 štátom, ktorý nie je členom JAA, môže byť uznaná pri plnení podmienok stanovených členským štátom JAA za účelom povolenia letov (iných ako lety na letový výcvik) s letúňmi zapísanými do registra lietadiel tohto členského štátu JAA. Na uznanie platnosti takýchto preukazov spôsobilosti ich držiteľia musia

(a) preukázať formou praktickej skúšky plnenie požiadaviek JAR-FCL 1.245 na predĺženie platnosti typovej kvalifikácie alebo kvalifikácie pre triedu príslušnú k oprávneniam vydaného preukazu,

(b) leteckému úradu uspokojivo preukázať, že získali vedomosti príslušných častí predpisu JAR-OPS a JAR-FCL (pozri AMC FCL 1.005 a 1.015),

(c) preukázať znalosť anglického jazyka v súlade s JAR-FCL 1.200,

(d) byť držiteľom platného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy podľa JAR-FCL,

(e) plniť všetky ďalšie publikované požiadavky, ktoré členský štát JAA považuje za nevyhnutné a

(f) plniť požiadavky týkajúce sa praxe stanovené v stĺpci (2) nasledujúcej tabuľky v zmysle podmienok na uznanie platnosti preukazu spôsobilosti špecifikovaných v stĺpci (3):

Získaný preukaz spôsobilosti	Celková prax v letových hodinách	Podmienky na uznanie platnosti preukazu spôsobilosti	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	>1 500 hodín ako PIC na viacpilotných letúňoch	Ako PIC na viacpilotných letúňoch v obchodnej leteckej doprave	(a)
ATPL(A) alebo CPL(A)/IR*	>1 500 hodín ako PIC alebo druhý pilot na viacpilotných letúňoch v súlade s prevádzkovými požiadavkami	Ako druhý pilot na viacpilotných letúňoch v obchodnej leteckej doprave	(b)
CPL(A)/IR	>1 000 hodín ako PIC v obchodnej leteckej doprave od získania IR	Ako PIC na jednopilotných letúňoch v obchodnej leteckej doprave	(c)
CPL(A)/IR	>1 000 hodín ako PIC alebo druhý pilot na jednopilotných letúňoch v súlade s prevádzkovými požiadavkami	Ako druhý pilot podľa JAR-OPS na jednopilotných letúňoch v obchodnej leteckej doprave	(d)
CPL(A)	>700 hodín na letúňoch iných ako sú turistické motorové vetrone (TMGs), vrátane 200 hodín vo funkcii, na ktorú sa uznanie platnosti požaduje a 50 hodín v tejto funkcii za posledných 12 mesiacov	Činnosti v letúňoch iné ako v prípade obchodnej leteckej dopravy	(e)

* Držitelia CPL(A)/IR na viacpilotné letúňky musia pred uznaním platnosti preukazu spôsobilosti preukázať úroveň vedomostí v súlade s požiadavkami ICAO na vydanie ATPL(A).

Preukazy spôsobilosti súkromného pilota s prístrojovou kvalifikáciou

3 Preukaz spôsobilosti súkromného pilota s prístrojovou kvalifikáciou vydaný v súlade s ICAO Annex 1 štátom, ktorý nie je členom JAA, môže byť uznaný za platný štátom JAA za účelom povolenia letov (mimo letového výcviku) s letúňmi zapísanými do registra lietadiel tohto členského štátu JAA. Pre uznanie platnosti takýchto preukazov spôsobilosti ich držiteľia musia:

(a) absolvovať praktickú skúšku, typovú kvalifikáciu/kvalifikáciu na triedu a prístrojovú kvalifikáciu v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 1.210 a dodatkom 3 k JAR-FCL 1.240,

(b) leteckému úradu uspokojivo preukázať, že v súlade s článkom J získal vedomosti z leteckého práva a kódov leteckej meteorológie, predmet číslo 050 10 03 01, ako aj plánovania letov a výkonov (IR), predmet číslo 030 00 00 00, ľudská výkonnosť - predmet číslo 040 00 00 00 v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.470,

(c) preukázať znalosť anglického jazyka v súlade s JAR-FCL 1.200,

(d) byť držiteľom platného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti aspoň 2. triedy podľa JAR-FCL, vrátane požiadaviek na sluch v súlade s JAR-FCL 3.355 (b),

- (e) byť držiteľom oprávnenia rádiotelefonistu (R/T) prijateľného pre letecký úrad,
- (f) plniť požiadavky týkajúce sa praxe stanovené v stĺpci (2) nasledujúcej tabuľky:

Získaný preukaz spôsobilosti	Celková prax v letových hodinách
(1)	(2)
PPL/IR	> 100 hodín prístrojového času letu ako PIC

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05]

Appendix 1 to JAR-FCL 1.015**Minimum requirements for the validation of pilot licences of non-JAA States**

(See JAR-FCL 1.015)

(See AMC FCL 1.005 & 1.015)

1 The minimum requirements for the validation of a pilot licence of a non-JAA State by a JAA Member State are specified below,

Pilot licences for commercial air transportation and other professional activities

2 A pilot licence issued in accordance with ICAO Annex 1 by a non-JAA State may be validated subject to conditions by a JAA Member State in order to permit flights (other than flight instruction) in aeroplanes registered in that JAA Member State. To validate such licences, the holder shall:

(a) complete, as a skill test, the type or class rating revalidation requirements of JAR-FCL 1.245 relevant to the privileges of the licence held;

(b) demonstrate to the satisfaction of the Authority that a knowledge of the relevant parts of JAR-OPS and JAR-FCL (see AMC FCL 1.005 & 1.015) has been acquired;

(c) demonstrate a knowledge of English in accordance with JAR-FCL 1.200;

(d) hold a valid JAR-FCL Class 1 medical certificate;

(e) meet any published additional requirements that the JAA Member State deems necessary; and

(f) comply with the experience requirements set out in column (2) of the following table in relation to the validation conditions specified in column (3):

Licence held	Total flying hours experience	Validation conditions	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	>1 500 hours as PIC on multi-pilot aeroplanes	Commercial air transport in multi-pilot aeroplanes as PIC	(a)
ATPL(A) or CPL(A)/IR*	>1 500 hours as PIC or co-pilot on multi-pilot aeroplanes according to operational requirements	Commercial air transport in multi-pilot aeroplanes as co-pilot	(b)
CPL(A)/IR	>1 000 hours as PIC in commercial air. transport since gaining an IR	Commercial air transport in single-pilot aeroplanes as PIC	(c)
CPL(A)/IR	>1 000 hours as PIC or as co-pilot in single-pilot aeroplanes according to operational requirements	Commercial air transport in single-pilot aeroplanes as co-pilot according to JAR-OPS	(d)
CPL(A)	>700 hours in aeroplanes other than TMGs, including 200 hours in the activity role for which validation is sought, and 50 hours in that role in the last 12 months	Activities in aeroplanes other than commercial air transport	(e)

* CPL(A)/IR holders on multi-pilot aeroplanes shall have demonstrated ICAO ATPL(A) level knowledge before validation

Private pilot licences with Instrument Rating

3 A private pilot licence with instrument rating issued in accordance with ICAO Annex 1 by a non-JAA State may be validated subject to conditions by a JAA Member State in order to permit flights (other than flight instruction) in aeroplanes registered in that JAA Member State. To validate such licences, the holder shall:

(a) complete, as a skill test, the type/class and instrument rating of Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.210 and Appendix 3 to JAR-FCL 1.240;

(b) demonstrate to the satisfaction of the Authority in accordance with Subpart J, that a knowledge of Air Law and the Aeronautical Weather codes, subject number 050 10 03 01, as well as the Flight Planning & Performance (IR), subject number 030 00 00 00, Human Performance subject number 040 00 00 00 in accordance with Appendix to JAR-FCL 1.470 has been acquired;

(c) demonstrate a knowledge of English in accordance with JAR-FCL 1.200;

(d) hold at least a valid JAR-FCL Class 2 medical certificate including hearing requirements in accordance with JAR-FCL 3.355 (b);

- (e) hold R/T privileges acceptable to the Authority,
- (f) comply with the experience requirements set out in column (2) of the following table:

Licence held	Total flying hours experience
(1)	(2)
PPL/IR	> 100 hrs PIC instrument flight time

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

Dodatok 2 k JAR-FCL 1.015**Konverzia PPL vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA na preukaz spôsobilosti PPL podľa JAR-FCL**
(Pozri JAR-FCL 1.015 (c) (2))

Minimálne požiadavky na konverziu preukazu spôsobilosti súkromného pilota vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA na preukaz spôsobilosti podľa JAR-FCL sú:

- (a) žiadateľ musí byť držiteľom preukazu spôsobilosti v súlade s ICAO Annex 1,
- (b) žiadateľ musí byť držiteľom osvedčenia zdravotnej spôsobilosti aspoň 2. triedy podľa JAR-FCL,
- (c) byť držiteľom oprávnenia rádiotelefonistu (R/T) prijateľného pre letecký úrad,
- (d) žiadateľ musí plniť požiadavky týkajúce sa praxe stanovené v tejto tabuľke:

Získaný národný preukaz spôsobilosti	Požiadavka na prax	Akékoľvek ďalšie požiadavky JAR-FCL
Súčasný a platný národný preukaz spôsobilosti PPL podľa ICAO	> 100 hodín ako pilot na letúnoch	(a) vykonať písomnú skúšku z leteckého práva a ľudskej výkonnosti a obmedzení (b) vykonať praktickú skúšku na PPL podľa dodatku 1 k JAR-FCL 1.130 a 1.135 a dodatku 2 k JAR-FCL 1.135 (c) splniť príslušné požiadavky článku F

[ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05]

Appendix 2 to JAR-FCL 1.015**Conversion of a PPL issued by a non-JAA Member State to a JAR-FCL PPL**
(See JAR-FCL 1.015 (c) (2))

The minimum requirements for the conversion of a private pilot licence issued by a non-JAA Member State to a JAR-FCL licence are:

- (a) the applicant shall hold a licence issued in accordance with ICAO Annex 1;
- (b) the applicant shall hold at least a JAR-FCL Class 2 medical certificate;
- (c) to hold R/T privileges acceptable to the Authority;
- (d) the applicant shall comply with the flying experience requirements set out in the table below.

National licence held	Experience requirement	Any further JAR-FCL requirements
Current and valid national ICAO PPL	> 100 hours as pilot of aeroplanes	(a) Pass a written examination in Air Law and Human Performance and Limitations (b) Pass the PPL skill test as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.130 and 1.135 and Appendix 2 to JAR-FCL 1.135 (c) Fulfil the relevant requirements of Subpart F

[Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

Dodatok 3 k JAR-FCL 1.015

Platnosť preukazov spôsobilosti pilotov vydaných štátmi, ktoré nie sú členmi JAA, pre zvláštne úlohy s časovo obmedzeným trvaním

(Pozri JAR-FCL 1.015)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.015)

DOČASNÁ PLATNOSŤ / OPRÁVNENIE PREUKAZOV SPÔSOBILOSTI PILOTOV VYDANÝCH ŠTÁTMI, KTORÉ NIE SÚ ČLENMI JAA, PRE PILOTOV LIETAJÚCICH PRE VÝROBCOV LIETADIEL

1 Preukaz spôsobilosti vydaný štátom, ktorý nie je členom JAA, v súlade s ICAO Annex 1, vrátane kvalifikácie inštruktora alebo oprávnenia examinátora vydaných týmto štátom, môže byť uznaný za platný alebo iným spôsobom oprávnený členským štátom JAA, vzhľadom na podmienky, maximálne na 1 rok, za účelom povolenia predvádzacích, prevádzkových, technických alebo skúšobných letov letúna registrovaného v tomto členskom štáte JAA. V prípade uznania platnosti preukazu spôsobilosti podľa podmienok tohto dodatku, držiteľ preukazu spôsobilosti štátu, ktorý nie je členom JAA, môže byť oslobodený od požiadaviek pre uznanie platnosti preukazu spôsobilosti štátu, ktorý nie je členom JAA obsiahnutých v dodatku 1 k JAR-FCL 1.015, ak spĺňa nasledujúce podmienky:

Aby bol držiteľ spôsobilý pre schválenie takéhoto preukazu spôsobilosti musí:

(a) vlastniť príslušný preukaz spôsobilosti, osvedčenie zdravotnej spôsobilosti, typovú kvalifikáciu a odbornú kvalifikáciu, vrátane kvalifikácie inštruktora alebo examinátora, platné v štáte, ktorý nie je členom JAA pre navrhnuté povinnosti, a

(b) byť zamestnaný u výrobcu lietadiel alebo v TRTO vykonávajúcej výcvik na lietadlách výrobcu, a

(c) byť viazaný vykonaním letového výcviku a preskúšania pre prvé vydanie typových kvalifikácií, byť pod dohľadom pilotov prevádzkovateľa pri odovzdávacích letoch alebo technických letoch pri zahajovacích traťových letoch, predvádzacích alebo skúšobných letoch.

2 Pilot musí plniť príslušné požiadavky JAR-OPS určené leteckým úradom štátu, kde je lietadlo registrované, vždy pri vykonávaní alebo pri [dohľade] traťového letu.

[ZT 4, 01.09.05]

Appendix 3 to JAR-FCL 1.015**Validation of pilot licences of non-JAA States for specific tasks of finite duration**

(See JAR-FCL 1.015)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.015)

TEMPORARY VALIDATION / AUTHORISATION OF NON-JAA PILOT LICENCES FOR AEROPLANE MANUFACTURER'S PILOTS

1 A pilot licence issued in accordance with ICAO Annex 1 by a non-JAA State, including an instructor rating or examiner authorisation issued by that State may be validated or otherwise authorised subject to conditions, for a maximum of 1 year, by a JAA Member State in order to permit flights to demonstrate, operate, ferry or test an aeroplane registered in that JAA Member State. When validating a licence under the provisions of this Appendix, the non-JAA licence holder may be exempt from the requirement for validation of a non-JAA licence contained in Appendix 1 to JAR-FCL 1.015, subject to the following conditions:

To be eligible for validation of such a licence, the holder shall:

(a) Possess an appropriate licence, medical certificate, type ratings, and qualifications, to include instructor or examiner qualifications, valid in the non-JAA State for the duties proposed, and

(b) Be employed by an aeroplane manufacturer or a TRTO performing training on behalf of an aeroplane manufacturer, and

(c) Be limited to performing flight instruction and testing for initial issue of type ratings, the supervision of initial line flying by the operators' pilots, delivery or ferry flights, initial line flying, flight demonstrations or test flights.

2 Whenever conducting or supervising line flying, the pilot shall also be required to meet the relevant requirements of JAR-OPS as determined by the Authority of the State of aircraft registration.

[Amdt. 4, 01.09.05]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.050

Započítavanie teoretických vedomostí [pre vydanie PPL(A)] - Rozdielová výučba a [] [požiadavky na skúšku]
(Pozri JAR-FCL 1.050 (b) (2))

[]

[] Držiteľ preukazu spôsobilosti pre vrtuľníky musí pre vydanie preukazu spôsobilosti PPL(A) úspešne absolvovať skúšky z teoretických vedomostí (z AMC-FCL 1.125 Osnova teoretických vedomostí na preukaz spôsobilosti súkromného pilota (letúnov)) z nasledujúcich predmetov:

Všeobecné znalosti o lietadle, letové výkony a plánovanie, prevádzkové postupy a základy letu.

[]

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05; ZT 6, 01.08.06]

Appendix 1 to JAR-FCL 1.050**Crediting of theoretical knowledge [for the issue of a PPL(A)] - Bridge instruction and examination [requirements]**

(See JAR-FCL 1.050 (b) (2))

[]

[] For the issue of a PPL(A), the holder of an helicopter licence shall pass PPL(A) theoretical knowledge examinations (from AMC-FCL 1.125 Syllabus of theoretical knowledge for the Private Pilot Licence (Aeroplane) in the following topics:

Aircraft General Knowledge; Flight Performance and Planning; Operational Procedures and Principles of Flight.

[]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 6, 01.08.06]

[Dodatok 2 k JAR-FCL 1.050**Započítavanie teoretických vedomostí pre vydanie CPL(A) – Rozdielová výučba a požiadavky na skúšku**
(Pozri JAR-FCL 1.050 (b) (3))

1 Žiadateľ musí absolvovať rozdielovú výučbu teoretických vedomostí prostredníctvom schváleného kurzu v schválenej FTO podľa učebných osnov a názvov tém uvedených v tabuľkách (odvolávka na Študijné plány výučby teoretických vedomostí):

021 00 00 00	VŠEOBECNÉ ZNALOSTI O LIETADLE – DRAK A SYSTÉMY, ELEKTRICKÝ SYSTÉM, POHONNÁ JEDNOTKA, NÚDZOVÉ VYBAVENIE
021 02 00 00	DRAK
021 04 00 00	PRISTÁVACIE ZARIADENIE, KOLESÁ, PNEUMATIKY, BRZDY
021 05 00 00	RIADENIE LIETADLA
021 06 00 00	VZDUCHOVÝ SYSTÉM – PRETLAKOVANIE A KLIMATIZÁCIA
021 10 00 00	PIESTOVÉ MOTORY
021 11 00 00	TURBÍNOVÉ MOTORY
021 13 00 00	KYSLÍKOVÝ SYSTÉM

022 00 00 00	VŠEOBECNÉ ZNALOSTI O LIETADLE – PRÍSTROJOVÉ VYBAVENIE (LETÚN)
022 02 00 00	MERANIE AEROMETRICKÝCH PARAMETROV
022 06 00 00	LETÚN: AUTOMATICKÝ SYSTÉM RIADENIA LETU
022 08 00 00	VYVAŽOVANIE – TLMIČ BOČNÝCH KMITOV – OCHRANA LETOVEJ OBÁLKY
022 12 00 00	VÝSTRAŽNÉ SYSTÉMY, SYSTÉMY VAROVANIA PRED ZBLÍŽENÍM
022 13 00 00	INTEGROVANÉ PRÍSTROJE – ELEKTRONICKÉ DISPLEJE

030 00 00 00	LETOVÉ VÝKONY A PLÁNOVANIE
031 00 00 00	HMOTNOSŤ A VYVÁŽENIE - LETÚNY
031 01 00 00	VÝZNAM HMOTNOSTI A VYVÁŽENIA
031 02 00 00	NAKLADANIE
031 04 00 00	ROZPIS HMOTNOSTI A VYVÁŽENIA LETÚNA
031 05 00 00	URČENIE ŤAŽISKA

032 00 00 00	VÝKONNOSŤ - LETÚN
032 01 00 00	VŠEOBECNE
032 02 00 00	VÝKONNOSŤ TRIEDY B – JEDNOMOTOROVÉ LETÚNY
032 03 00 00	VÝKONNOSŤ TRIEDY B – VIACMOTOROVÉ LETÚNY
032 04 00 00	VÝKONNOSŤ TRIEDY A – LETÚNY OSVEDČENÉ PODĽA CS 25

033 00 00 00	PLÁNOVANIE A MONITOROVANIE LETU
033 03 00 00	PLÁN PALIVA

070 00 00 00	PREVÁDZKOVÉ POSTUPY - LETÚN
071 01 00 00	VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY
071 02 00 00	ZVLÁŠTNE PREVÁDZKOVÉ POSTUPY A NEBEZPEČIE (VŠEOBECNÉ HL'ADISKÁ)

[

080 00 00 00	ZÁKLADY LETU
081 00 00 00	ZÁKLADY LETU – LETÚN
081 01 00 00	AERODYNAMIKA PODZVUKOVÝCH RÝCHLOSTÍ
081 02 00 00	AERODYNAMIKA VYŠŠÍCH RÝCHLOSTÍ
081 03 00 00	Zámerne nepoužité
081 04 00 00	STABILITA
081 05 00 00	RIADENIE
081 06 00 00	OBMEDZENIA
081 07 00 00	VRTULE
081 08 00 00	MECHANIKA LETU

2 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam udelených držiteľovi CPL(A) a musí splniť požiadavky stanovené v JAR-FCL 1 (Letún), Článok J.

Žiadateľ musí vykonať rozdielovú teoretickú skúšku z nasledujúcich predmetov: všeobecné znalosti o lietadle, letové výkony a plánovanie, prevádzkové postupy a základy letu (letún) nasledovným spôsobom:

(a) písomné skúšky z predmetov: letové výkony a základy letu (letún), definované v JAR-FCL 1.470 (b).

(b) písomné skúšky z predmetov: drak a systémy, elektrické systémy, pohonné jednotky, núdzové vybavenie, prístrojové vybavenie, hmotnosť a vyváženie, plánovanie a monitorovanie letu, prevádzkové postupy. Predmety musia pokryť rozdiel tém definovaných v horeuvedenej osnove.]

[ZT 6, 01.08.06]

[Appendix 2 to JAR-FCL 1.050**Crediting of theoretical knowledge for the issue of a CPL(A) – Bridge instruction and examination requirements**

(See JAR-FCL 1.050 (b) (3))

1 An applicant shall have received theoretical knowledge bridge instruction on an approved course at an approved flying training organisation (FTO) according to the syllabus subjects and headline topics below (refer to the Theoretical Knowledge Learning Objectives):

021 00 00 00	AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE – AIRFRAME AND SYSTEMS, ELECTRICS, POWERPLANT, EMERGENCY EQUIPMENT
021 02 00 00	AIRFRAME
021 04 00 00	LANDING GEAR, WHEELS, TYRES, BRAKES
021 05 00 00	FLIGHT CONTROLS
021 06 00 00	PNEUMATICS – PRESSURATION AND AIR CONDITIONING
021 10 00 00	PISTON ENGINES
021 11 00 00	TURBINE ENGINES
021 13 00 00	OXYGEN SYSTEMS

022 00 00 00	AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE – INSTRUMENTATION (A)
022 02 00 00	MEASUREMENT OF AIR DATA PARAMETERS
022 06 00 00	AEROPLANE: AUTOMATIC FLIGHT CONTROL SYSTEMS
022 08 00 00	TRIMS – YAW DAMPER – FLIGHT ENVELOPE PROTECTION
022 12 00 00	ALERTING SYSTEMS, PROXIMITY SYSTEMS
022 13 00 00	INTEGRATED INSTRUMENTS – ELECTRONIC DISPLAYS

030 00 00 00	FLIGHT PERFORMANCE AND PLANNING
031 00 00 00	MASS AND BALANCE - AEROPLANES
031 01 00 00	PURPOSE OF MASS AND BALANCE CONSIDERATIONS
031 02 00 00	LOADING
031 04 00 00	MASS AND BALANCE DETAILS OF AEROPLANES
031 05 00 00	DETERMINATION OF CG POSITION

032 00 00 00	PERFORMANCE – AEROPLANES
032 01 00 00	GENERAL
032 02 00 00	PERFORMANCE CLASS B – SINGLE-ENGINE AEROPLANES
032 03 00 00	PERFORMANCE CLASS B – MULTI-ENGINE AEROPLANES
032 04 00 00	PERFORMANCE CLASS A – AEROPLANES CERTIFICATED UNDER CS 25 ONLY

033 00 00 00	FLIGHT PLANNING AND FLIGHT MONITORING
033 03 00 00	FUEL PLANNING

070 00 00 00	OPERATIONAL PROCEDURES – AEROPLANE
071 01 00 00	GENERAL REQUIREMENTS
071 02 00 00	SPECIAL OPERATIONAL PROCEDURES AND HAZARDS (GENERAL ASPECTS)

1

[

080 00 00 00	PRINCIPLES OF FLIGHT
081 00 00 00	PRINCIPLES OF FLIGHT – AEROPLANE
081 01 00 00	SUBSONIC AERODYNAMICS
081 02 00 00	HIGH SPEED AERODYNAMICS
081 03 00 00	Intentionally left blank
081 04 00 00	STABILITY
081 05 00 00	CONTROL
081 06 00 00	LIMITATIONS
081 07 00 00	PROPELLERS
081 08 00 00	FLIGHT MECHANICS

2 An applicant shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of a CPL(A) and shall meet the requirements set out in JAR-FCL 1 (Aeroplane) Subpart J.

The applicant shall pass theoretical bridge examinations in the following subjects: Aircraft General Knowledge, Flight Performance and Planning, Operational Procedures and Principles of Flight (Aeroplane), as follows:

(a) the examination papers in subjects Flight Performance and Principles of Flight (Aeroplane) are those defined in JAR-FCL 1.470(b).

(b) the examination papers in subjects Airframe and Systems, Electrics, Powerplant, Emergency Equipment, Instrumentation, Mass and Balance, Flight Planning and Flight Monitoring, and Operational Procedures shall cover the bridge topics defined in the syllabus above.]

[Amdt. 6, 01.08.06]

[Dodatok 3 k JAR-FCL 1.050**Započítavanie teoretických vedomostí pre vydanie ATPL(A) – Rozdielová výučba a požiadavky na skúšku**
(Pozri JAR-FCL 1.050 (b) (4))

1 Žiadateľ musí absolvovať rozdielovú výučbu teoretických vedomostí prostredníctvom schváleného kurzu v FTO podľa učebných osnov a názvov tém uvedených v tabuľkách (odvolávka na Študijné plány výučby teoretických vedomostí):

021 00 00 00	VŠEOBECNÉ ZNALOSTI O LIETADLE – DRAK A SYSTÉMY, ELEKTRICKÝ SYSTÉM, POHONNÁ JEDNOTKA, NÚDZOVÉ VYBAVENIE
021 02 00 00	DRAK
021 04 00 00	PRISTÁVACIE ZARIADENIE, KOLESÁ, PNEUMATIKY, BRZDY
021 05 00 00	RIADENIE LIETADLA
021 06 00 00	VZDUCHOVÝ SYSTÉM – PRETLAKOVANIE A KLIMATIZÁCIA
021 09 00 00	ELEKTRICKÝ SYSTÉM
021 10 00 00	PIESTOVÉ MOTORY
021 11 00 00	TURBÍNOVÉ MOTORY
021 13 00 00	KYSLÍKOVÝ SYSTÉM

022 00 00 00	VŠEOBECNÉ ZNALOSTI O LIETADLE – PRÍSTROJOVÉ VYBAVENIE (LETÚN)
022 02 00 00	MERANIE AEROMETRICKÝCH PARAMETROV
022 06 00 00	LETÚN: AUTOMATICKÝ SYSTÉM RIADENIA LETU
022 08 00 00	VYVAŽOVANIE – TLMIČ BOČNÝCH KMITOV – OCHRANA LETOVEJ OBÁLKY
022 09 00 00	SYSTÉM AUTOMATICKÉHO OVLÁDANIA ŤAHU
022 12 00 00	VÝSTRAŽNÉ SYSTÉMY, SYSTÉMY VAROVANIA PRED ZBLÍŽENÍM
022 13 00 00	INTEGROVANÉ PRÍSTROJE – ELEKTRONICKÉ DISPLEJE

030 00 00 00	LETOVÉ VÝKONY A PLÁNOVANIE
031 00 00 00	HMOTNOSŤ A VYVÁŽENIE - LETÚNY
031 01 00 00	VÝZNAM HMOTNOSTI A VYVÁŽENIA
031 02 00 00	NAKLADANIE
031 04 00 00	ROZPIS HMOTNOSTI A VYVÁŽENIA LETÚNA
031 05 00 00	URČENIE ŤAŽISKA

032 00 00 00	VÝKONNOSŤ - LETÚN
032 01 00 00	VŠEOBECNE
032 02 00 00	VÝKONNOSŤ TRIEDY B – JEDNOMOTOROVÉ LETÚNY
032 03 00 00	VÝKONNOSŤ TRIEDY B – VIACMOTOROVÉ LETÚNY
032 04 00 00	VÝKONNOSŤ TRIEDY A – LETÚNY OSVEDČENÉ PODĽA CS 25

033 00 00 00	PLÁNOVANIE A MONITOROVANIE LETU
033 03 00 00	PLÁN PALIVA

070 00 00 00	PREVÁDZKOVÉ POSTUPY - LETÚN
071 01 00 00	VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY
071 02 00 00	ZVLÁŠTNE PREVÁDZKOVÉ POSTUPY A NEZBEZPEČIE (VŠEOBECNÉ HL'ADISKÁ)

[

080 00 00 00	ZÁKLADY LETU
081 00 00 00	ZÁKLADY LETU – LETÚN
081 01 00 00	AERODYNAMIKA PODZVUKOVÝCH RÝCHLOSTÍ
081 02 00 00	AERODYNAMIKA VYŠŠÍCH RÝCHLOSTÍ
081 03 00 00	Zámerne nepoužité
081 04 00 00	STABILITA
081 05 00 00	RIADENIE
081 06 00 00	OBMEDZENIA
081 07 00 00	VRTULE
081 08 00 00	MECHANIKA LETU

2 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam udelených držiteľovi ATPL(A) a musí splniť požiadavky stanovené v JAR-FCL 1 (Letún), Článok J.

Žiadateľ musí vykonať rozdielovú teoretickú skúšku z nasledujúcich predmetov: všeobecné znalosti o lietadle, letové výkony a plánovanie, prevádzkové postupy a základy letu (letún) nasledovným spôsobom:

(a) písomné skúšky z predmetov: letové výkony a základy letu (letún), definované v JAR-FCL 1.470 (a).

(b) písomné skúšky z predmetov: drak a systémy, elektrické systémy, pohonné jednotky, núdzové vybavenie, prístrojové vybavenie, hmotnosť a vyváženie, plánovanie a monitorovanie letu, prevádzkové postupy. Predmety musia pokryť rozdiel tém definovaných v horeuvedenej osnove.]

[ZT 6, 01.08.06]

[Appendix 3 to JAR-FCL 1.050**Crediting of theoretical knowledge for the issue of a ATPL(A) – Bridge instruction and examination requirements**

(See JAR-FCL 1.050 (b) (4))

1 An applicant shall have received theoretical knowledge bridge instruction on an approved course at an approved flying training organisation (FTO) according to the syllabus subjects and headline topics below (refer to the Theoretical Knowledge Learning Objectives):

021 00 00 00	AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE – AIRFRAME AND SYSTEMS, ELECTRICS, POWERPLANT, EMERGENCY EQUIPMENT
021 02 00 00	AIRFRAME
021 04 00 00	LANDING GEAR, WHEELS, TYRES, BRAKES
021 05 00 00	FLIGHT CONTROLS
021 06 00 00	PNEUMATICS – PRESSURATION AND AIR CONDITIONING
021 09 00 00	ELECTRICS
021 10 00 00	PISTON ENGINES
021 11 00 00	TURBINE ENGINES
021 13 00 00	OXYGEN SYSTEMS

022 00 00 00	AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE – INSTRUMENTATION (A)
022 02 00 00	MEASUREMENT OF AIR DATA PARAMETERS
022 06 00 00	AEROPLANE: AUTOMATIC FLIGHT CONTROL SYSTEMS
022 08 00 00	TRIMS – YAW DAMPER – FLIGHT ENVELOPE PROTECTION
022 09 00 00	AUTOTHROTTLE – AUTOMATIC THRUST CONTROL SYSTEM
022 12 00 00	ALERTING SYSTEMS, PROXIMITY SYSTEMS
022 13 00 00	INTEGRATED INSTRUMENTS – ELECTRONIC DISPLAYS

030 00 00 00	FLIGHT PERFORMANCE AND PLANNING
031 00 00 00	MASS AND BALANCE - AEROPLANES
031 01 00 00	PURPOSE OF MASS AND BALANCE CONSIDERATIONS
031 02 00 00	LOADING
031 04 00 00	MASS AND BALANCE DETAILS OF AEROPLANES
031 05 00 00	DETERMINATION OF CG POSITION

032 00 00 00	PERFORMANCE – AEROPLANES
032 01 00 00	GENERAL
032 02 00 00	PERFORMANCE CLASS B – SINGLE-ENGINE AEROPLANES
032 03 00 00	PERFORMANCE CLASS B – MULTI-ENGINE AEROPLANES
032 04 00 00	PERFORMANCE CLASS A – AEROPLANES CERTIFICATED UNDER CS 25 ONLY

033 00 00 00	FLIGHT PLANNING AND FLIGHT MONITORING
033 03 00 00	FUEL PLANNING

[

070 00 00 00	OPERATIONAL PROCEDURES – AEROPLANE
071 01 00 00	GENERAL REQUIREMENTS
071 02 00 00	SPECIAL OPERATIONAL PROCEDURES AND HAZARDS (GENERAL ASPECTS)

080 00 00 00	PRINCIPLES OF FLIGHT
081 00 00 00	PRINCIPLES OF FLIGHT – AEROPLANE
081 01 00 00	SUBSONIC AERODYNAMICS
081 02 00 00	HIGH SPEED AERODYNAMICS
081 03 00 00	INTENTIONALLY LEFT BLANK
081 04 00 00	STABILITY
081 05 00 00	CONTROL
081 06 00 00	LIMITATIONS
081 07 00 00	PROPELLERS
081 08 00 00	FLIGHT MECHANICS

2 An applicant shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of a ATPL(A) and shall meet the requirements set out in JAR-FCL 1 (Aeroplane) Subpart J.

The applicant shall pass theoretical bridge examinations in the following subjects: Aircraft General Knowledge, Flight Performance and Planning, Operational Procedures and Principles of Flight (Aeroplane), as follows:

(a) a) the examination papers in subjects Flight Performance and Principles of Flight (Aeroplane) are those defined in JAR-FCL 1.470 (a).

(b) b) the examination papers in subjects Airframe and Systems, Electrics, Powerplant, Emergency Equipment, Instrumentation, Mass and Balance, Flight Planning and Flight Monitoring, and Operational Procedures shall cover the bridge topics defined in the syllabus above.]

[Amdt. 6, 01.08.06]

[Dodatok 4 k JAR-FCL 1.050

Započítavanie teoretických vedomostí pre vydanie CPL(A), IR(A) alebo ATPL(A)
(Pozri JAR-FCL 1.050 (b) (8))

1 Žiadateľovi o vydanie IR(A), ktorý úspešne absolvoval príslušné skúšky z teoretických vedomostí na vydanie CPL(A), sa započítavajú požiadavky z teoretických vedomostí v nasledujúcich predmetoch:

- ľudská výkonnosť a obmedzenia
- meteorológia.

2 Žiadateľovi o vydanie CPL(A), ktorý úspešne absolvoval príslušné skúšky z teoretických vedomostí na vydanie IR(A), sa započítavajú požiadavky z teoretických vedomostí v nasledujúcich predmetoch:

- ľudská výkonnosť a obmedzenia
- meteorológia.

3 Žiadateľovi o vydanie ATPL(A), ktorý úspešne absolvoval príslušné skúšky z teoretických vedomostí na vydanie CPL(A), sa započítavajú požiadavky z teoretických vedomostí v predmete VFR komunikácia.

4 Žiadateľovi o vydanie ATPL(A), ktorý úspešne absolvoval príslušné skúšky z teoretických vedomostí na vydanie IR(A), sa započítavajú požiadavky z teoretických vedomostí v predmete IFR komunikácia.]

[ZT 6, 01.08.06]

[Appendix 4 to JAR-FCL 1.050**Crediting of theoretical knowledge for the issue of a CPL(A), an IR(A) or ATPL(A)**

(See JAR-FCL 1.050 (b) (8))

1 An applicant for an IR(A) having passed the relevant theoretical examinations for a CPL(A) is credited towards the theoretical knowledge requirements in the following subjects:

- Human Performance and Limitations
- Meteorology.

2 An applicant for a CPL(A) having passed the relevant theoretical examinations for an IR(A) is credited towards the theoretical knowledge requirements in the following subjects:

- Human Performance and Limitations
- Meteorology.

3 An applicant for a ATPL(A) having passed the relevant theoretical examinations for a CPL(A) is credited towards the theoretical knowledge requirements in subject VFR Communications.

4 An applicant for a ATPL(A) having passed the relevant theoretical examinations for an IR(A) is credited towards the theoretical knowledge requirements in subject IFR Communications.]

[Amdt. 6, 01.08.06]

Dodatok 1 a k JAR-FCL 1.055

Organizácie letového výcviku na získanie preukazu spôsobilosti pilota a priznanie kvalifikácií

(Pozri JAR-FCL 1.055)
(Pozri IEM č. 1 k JAR-FCL 1.055)
(Pozri IEM č. 2 k JAR-FCL 1.055)
(Pozri IEM č. 3 k JAR-FCL 1.055)
(Pozri AMC FCL 1.261 (c) (2))

ÚVOD

1 Organizácia letového výcviku (FTO) je organizácia disponujúca personálom, vybavená zariadením a prevádzkovaná vo vhodnom prostredí ponúkajúca letový výcvik a/alebo výcvik na letovom simulátore a/alebo teoretickú výučbu na zvláštne výcvikové programy.

2 FTO, ktorá chce poskytovať schválený výcvik na splnenie požiadaviek JAR-FCL, musí získať schválenie leteckého úradu členského štátu JAA. Letecký úrad členského štátu JAA nesmie takúto organizáciu schváliť, pokiaľ

(a) letecký úrad nemôže uplatniť požiadavky JAR-FCL a

(b) FTO nespĺňa všetky požiadavky JAR-FCL.

Tento dodatok stanovuje požiadavky na vydanie, predĺženie platnosti a zmenu schválenia pre FTO. FTO musí spĺňať požiadavky len na výučbu, ktorá sa poskytuje.

ZÍSKANIE SCHVÁLENIA

3 FTO usilujúca sa získať schválenie musí leteckému úradu predložiť takú príručku na prevádzku a výcvik, ako je požadované v paragrafe 31. FTO musí zaviesť postupy prijateľné pre letecký úrad, aby zabezpečil plnenie všetkých príslušných požiadaviek JAR-FCL. Postupy musia zahŕňať systém kvality (pozri AMC FCL 1.055 a IEM FCL č. 1 k JAR-FCL 1.055) v rámci FTO, aby bolo možné okamžite odhaliť každý nedostatok, aby sa mohli podniknúť nápravné kroky. Po posúdení žiadosti musí letecký úrad vykonať v FTO kontrolu, aby sa ubezpečil, že FTO spĺňa požiadavky stanovené v tomto dodatku. V závislosti od uspokojivého výsledku kontroly musí byť FTO vydané schválenie spočiatku na jeden rok, platnosť schválenia môže byť predĺžená na ďalšie obdobie až do troch rokov. Žiaden letecký úrad nie je povinný udeliť schválenie FTO mimo členského štátu JAA, ak nemá dostupné personálne zdroje, alebo ak náklady na spracovanie žiadosti o vydanie schválenia a kontrolu sú pre letecký úrad prílišnou záťažou.

4 Všetky výcvikové kurzy musia byť schválené (pozri IEM FCL 1.055 (v príprave)).

5 Letecký úrad musí monitorovať úroveň kurzu a námatkovo kontrolovať výcvikové lety so žiakmi. V priebehu takýchto návštev je FTO povinná umožniť prístup k výcvikovým záznamom, vydaným oprávneniam, technickým denníkom, prednáškam, skriptám a záznamom z predletových brífingov a ku všetkým ďalším materiálom týkajúcim sa výcviku. Kópiu správy o návšteve v FTO musí letecký úrad dať FTO k dispozícii.

Appendix 1 a to JAR-FCL 1.055

Flying Training Organisations for pilot licences and ratings

(See JAR-FCL 1.055)
(See IEM No. 1 to JAR-FCL 1.055)
(See IEM No. 2 to JAR-FCL 1.055)
(See IEM No. 3 to JAR-FCL 1.055)
(See AMC FCL 1.261 (c) (2))

INTRODUCTION

1 A Flying Training Organisation (FTO) is an organisation staffed, equipped and operated in a suitable environment offering flying training, and/or synthetic flight instruction and/or theoretical knowledge instruction for specific training programmes.

2 A FTO wishing to offer approved training to meet JAR-FCL requirements shall obtain the approval of the Authority of a JAA Member State. No such approval will be granted by the Authority of the Member State unless:

(a) the Authority can enforce the JAR-FCL requirements; and

(b) the FTO meets all requirements of JAR-FCL.

This Appendix gives the requirements for the issue, revalidation and variation of the approval of a FTO. A FTO needs only to meet the requirements to the instruction it is providing.

OBTAINING APPROVAL

3 A FTO seeking approval shall provide to the Authority such operations and training manuals as required by paragraph 31. A FTO shall establish procedures acceptable to the Authority to ensure compliance with all relevant JAR-FCL requirements. The procedures shall include a quality system (see AMC FCL 1.055 and IEM FCL No. 1 to JAR-FCL 1.055) within the FTO to readily detect any deficiencies for self-remedial action. After consideration of the application the FTO will be inspected to ensure that it meets the requirements set out in this Appendix. Subject to satisfactory inspection, approval of the FTO will initially be granted for a period of one year, revalidation of the approval may be granted [for further periods of up to three years. No Authority is obliged to grant an approval for a FTO outside the JAA Member States if the personnel resources are not available or the cost of processing the application for approval and inspections puts undue burden on the Authority.

4 All training courses shall be approved (see IEM FCL 1.055 (to be developed)).

5 The Authority will monitor course standards and will sample training flights with students. During such visits, access shall be given by the FTO to training records, authorisation sheets, technical logs, lectures, study notes and briefings and any other relevant material. A copy of the report on a visit to a FTO will be made available by the Authority to that FTO.

6 Letecký úrad musí zmeniť, pozastaviť alebo zrušiť schválenie FTO, ak sa ktorákoľvek z požiadaviek na vydanie schválenia alebo norma prestane dodržiavať pod minimálnu schválenú úroveň.

7 Ak chce FTO uskutočniť zmeny v schválenom kurze alebo vo svojich príručkách na prevádzku alebo výcvik, musí získať súhlas leteckého úradu ešte pred zavedením týchto zmien. FTO nemusí oznámiť a konzultovať s leteckým úradom nevýznamné zmeny v bežných denných činnostiach. Ak sa vyskytne akákoľvek pochybnosť o tom, či je navrhovaná zmena nevýznamná, musí to byť prekonzultované s leteckým úradom.

8 FTO môže robiť plán výcviku s inými organizáciami na výcvik alebo využívať iné základné letiská ako súčasť svojej celkovej organizácie na výcvik, ak to schváli letecký úrad.

FINANČNÉ ZDROJE

9 (a) FTO musí leteckému úradu uspokojivo preukázať, že má k dispozícii dostatočné finančné zdroje na vykonávanie výcviku do schválenej úrovne (pozri IEM č. 2 k JAR-FCL 1.055).

(b) FTO musí menovať osobu akceptovateľnú leteckým úradom, ktorá uspokojivo preukáže leteckému úradu, že sú k dispozícii dostatočné finančné zdroje na vykonávanie výcviku do schválenej úrovne. Táto osoba bude zodpovedným manažérom.

MANAŽMENT A PERSONÁL

10 Štruktúra riadenia musí zabezpečovať [dohľad] nad všetkými úrovňami personálu osobami, ktoré majú skúsenosti a kvality nevyhnutné na zabezpečenie udržania vysokej úrovne výcviku. Podrobnosti o štruktúre riadenia vymedzujúce jednotlivé povinnosti musia byť zahrnuté v prevádzkovej príručke FTO.

11 FTO musí leteckému úradu uspokojivo preukázať, že zamestnáva zodpovedajúci počet kvalifikovaných, kompetentných zamestnancov. Na výcvik v integrovaných kurzoch musia byť tri osoby z personálu zamestnané na plný úväzok v nasledovných pozíciách:

Vedúci výcviku (HT)

Vedúci inštruktor letového výcviku (CFI)

Vedúci inštruktor pozemného výcviku (CGI)

Pre modulové výcvikové kurzy môžu byť tieto pozície spojené a plnené jednou alebo dvomi osobami na plný alebo čiastočný úväzok, v závislosti od rozsahu ponúkaného výcviku. Najmenej jedna osoba z personálu musí pracovať na plný úväzok. V FTO, ktorá vykonáva len teoretickú výučbu, môžu byť pozície HT a CGI spojené. Menovaná osoba musí mať dobré riadiace schopnosti a musí spĺňať požiadavky stanovené v bode 19.

12 Počet inštruktorov s čiastočným úväzkom vo vzťahu k rozsahu ponúkaného výcviku musí byť akceptovateľný pre letecký úrad.

13 Pomer všetkých žiakov k letovým inštruktorom okrem vedúceho výcviku (HT) by spravidla nemal byť vyšší ako 6 : 1. Počet žiakov v triede na predmety

6 Approval will be varied, suspended or revoked by the Authority if any of the approval requirements or standards cease to be maintained to the minimum approved level.

7 If a FTO wishes to make changes to an approved course or to its operations or training manual the approval of the Authority shall be obtained before the changes are implemented. FTOs need not advise the Authority of minor changes in day-to-day operations. Where any doubt exists as to whether a proposed change is minor, the Authority shall be consulted.

8 A FTO may make training arrangements with other training organisations or make use of alternative base aerodromes as part of its overall training Organisation, subject to the approval of the Authority.

FINANCIAL RESOURCES

9 (a) A FTO shall satisfy the Authority that sufficient funding is available to conduct training to the approved standards (see IEM No. 2 to JAR-FCL 1.055).

(b) A FTO shall nominate a person acceptable to the Authority who shall satisfy the Authority that sufficient funding is available to conduct training to the approved standard. Such person shall be known as the accountable manager.

MANAGEMENT AND STAFFING

10 The management structure shall ensure supervision of all grades of staff by persons having the experience and qualities necessary to ensure the maintenance of high standards. Details of the management structure, indicating individual responsibilities, shall be included in the FTO's Operations Manual.

11 The FTO shall satisfy the Authority that an adequate number of qualified, competent staff are employed. For integrated courses, three persons on the staff shall be employed full time in the following positions:

Head of Training (HT)

Chief Flying Instructor (CFI)

Chief Ground Instructor (CGI)

For modular training courses, these positions may be combined and filled by one or two persons, full time or part time, depending upon the scope of training offered. At least one person on the staff must be full time. At FTOs conducting theoretical knowledge instruction only, the positions of HT and CGI may be combined. The nominated person shall have a sound managerial capability and shall meet the requirements set out in paragraph 19 below.

12 The number of part time instructors in relation to the scope of training offered shall be acceptable to the Authority.

13 The ratio of all students to flight instructors, excluding the HT, shall not normally exceed 6 : 1. Class numbers in ground subjects involving a high

pozemného výcviku, ktoré si vyžadujú vysoký stupeň dohľadu alebo praktickú činnosť nesmie byť obvykle vyšší ako 12 žiakov.

VEDÚCI VÝCVIKU (HT)

14 Vedúci výcviku musí mať celkovú zodpovednosť za zabezpečenie uspokojivej integrácie letového výcviku, výcviku na letovom simulátore a teoretickej výučby a za dohľad nad pokrokom jednotlivých žiakov. Vedúci výcviku musí mať rozsiahle skúsenosti ako letový inštruktor pre výcvik na získanie preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota a musí sa vyznačovať dobrými riadiacimi schopnosťami. Vedúci výcviku musí byť alebo musel byť v priebehu troch rokov pred prvým menovaním do funkcie vedúceho výcviku držiteľom preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota a kvalifikácie(-í), vydananej v súlade s ICAO Annex 1, vo vzťahu k vykonávaným kurzom letového výcviku.

VEDÚCI INŠTRUKTOR LETOVÉHO VÝCVIKU (CFI)

15 Vedúci inštruktor letového výcviku musí byť zodpovedný za [dohľad] nad letovými inštruktormi a inštruktormi na letovom simulátore a nad štandardizáciou celého letového výcviku a výcviku na letovom simulátore. Vedúci inštruktor letového výcviku musí

(a) byť držiteľom najvyššieho preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota vo vzťahu k vykonávaným kurzom letového výcviku,

(b) byť držiteľom kvalifikácie vo vzťahu k vykonávaným kurzom letového výcviku,

(c) byť držiteľom kvalifikácie letového inštruktora aspoň na jeden z typov letúnov používaných v kurze a

(d) mať nalietaných 1 000 hodín času letu vo funkcii veliaceho pilota, z ktorých aspoň 500 hodín musí byť pri plnení povinností vo vzťahu k vykonávaným kurzom letového výcviku, z ktorých 200 hodín môže byť pozemný prístrojový čas.

INŠTRUKTORI INÍ AKO INŠTRUKTORI NA LETOVOM SIMULÁTORE

16 Inštruktori musia byť držiteľmi

(a) preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota a kvalifikácií vzťahujúcich sa ku kurzom letového výcviku na vykonávanie, ktorých sú menovaní,

(b) kvalifikácie inštruktora príslušnej k tej časti vykonávaného kurzu, napr. inštruktor prístrojovej kvalifikácie, letový inštruktor, inštruktor typovej kvalifikácie/ kvalifikácie na triedu podľa toho, čo je vhodné, alebo

(c) oprávnenia leteckého úradu vykonávať špecifický výcvik v FTO (pozri JAR-FCL 1.300).

17 Maximálny počet letových hodín, maximálny počet hodín letovej služby a minimálny čas odpočinku medzi povinnosťami inštruktora vykonávať výcvik musia byť prijateľné pre letecký úrad.

degree of supervision or practical work shall not normally exceed 12 students.

HEAD OF TRAINING (HT)

14 The HT shall have overall responsibility for ensuring satisfactory integration of flying training, synthetic flight training and theoretical knowledge instruction, and for supervising the progress of individual students. The HT shall have had extensive experience in training as a flight instructor for professional pilot licences and possess a sound managerial capability. The HT shall hold or have held in the three years prior to first appointment as a HT, a professional pilot licence and rating(s) issued in accordance with ICAO Annex 1, related to the flying training courses conducted.

CHIEF FLYING INSTRUCTOR (CFI)

15 The CFI shall be responsible for the supervision of flight and synthetic flight instructors and for the standardisation of all flight instruction and synthetic flight instruction. The CFI shall:

(a) hold the highest professional pilot licence related to the flying training courses conducted;

(b) hold the rating(s) related to the flying training courses conducted;

(c) hold a flight instructor rating for at least one of the types of aeroplane used on the course; and

(d) have completed 1,000 hours pilot-in-command flight time of which a minimum of 500 hours shall be on flying instructional duties related to the flying courses conducted of which 200 hours may be instrument ground time.

INSTRUCTORS, OTHER THAN SYNTHETIC FLIGHT INSTRUCTORS

16 Instructors shall hold:

(a) a professional pilot licence and rating(s) related to the flying training courses they are appointed to conduct;

(b) an instructor rating relevant to the part of the course being conducted e.g. instrument rating instructor, flight instructor, type/class rating instructor, as appropriate; or

(c) an authorisation from the Authority to conduct specific training in a FTO (see JAR-FCL 1.300).

17 The maximum flying hours, maximum flying duty hours and minimum rest time between instructional duties of instructors shall be acceptable to the Authority.

INŠTRUKTORI NA VÝCVIK NA LETOVOM SIMULÁTORE

18 Na plnenie povinností letového výcviku na letovom výcvikovom zariadení (FTD) a na trénažéri letových a navigačných postupov 1 (FNPT I) musia mať inštruktori s výcvikom skúsenosti príslušné pre výcvikové kurzy, na vykonávanie ktorých sú menovaní a musia alebo museli 3 roky pred prvým menovaním byť držiteľmi preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota a kvalifikácie(-i) okrem inštruktorov, ktorí sú držiteľmi oprávnenia podľa bodu 3 a/alebo 4 dodatku 1 k JAR-FCL 1.005. Na plnenie povinností letového výcviku na letovom simulátore a/alebo trénažéri letových navigačných postupov II (FNPT II) musia byť inštruktori držiteľmi kvalifikácie letového inštruktora na letúny (SFI(A)), kvalifikácie inštruktora prístrojovej kvalifikácie (IRI(A)), inštruktora typovej kvalifikácie na letúny (TRI(A)) alebo inštruktora kvalifikácie pre triedu na letúny (CRI(A)) alebo oprávnenia, ktoré platí pri vykonávaní kurzu inštruktora: oprávnenie inštruktora na letovom simulátore SFI(A), oprávnenie inštruktora na výcvik na [simulátore] STI(A) alebo oprávnenie inštruktora na spoluprácu vo viacčlennej posádke MCCI(A).

VEDÚCI INŠTRUKTOR POZEMNÉHO VÝCVIKU (CGI)

19 CGI musí byť zodpovedný za dozor nad všetkými inštruktormi pozemného výcviku a za štandardizáciu celej teoretickej výučby. CGI musí mať praktické skúsenosti v letectve a ukončený kurz výcviku v spôsoboch výučby alebo má rozsiahlu predchádzajúcu prax v teoretickej výučbe.

INŠTRUKTORI TEORETICKEJ VÝUČBY

20 Inštruktori teoretickej výučby na vykonanie skúšok z predmetov na vydanie preukazu spôsobilosti alebo zapísanie kvalifikácie musia mať dostatočné skúsenosti v letectve a pred svojim menovaním musia preukázať svoju schopnosť vykonaním skúšobnej prednášky vychádzajúcej z materiálu, ktorý vypracovali pre predmety, ktoré budú vyučovať.

ZÁZNAMY

21 FTO musí využitím príslušného administratívneho personálu udržiavať a uchovávať počas aspoň 5 rokov nasledovné záznamy:

(a) podrobnosti o pozemnom a letovom výcviku a o simulovanom letovom výcviku poskytnutým jednotlivým žiakom,

(b) podrobné a pravidelné správy inštruktorov o postupe výcviku zahrňujúce hodnotenia a pravidelné postupové letové a pozemné skúšky a

(c) osobné informácie napr. dátum uplynutia platnosti osvedčení zdravotnej spôsobilosti, kvalifikácií, atď.

22 Formát záznamov o výcviku žiakov musí byť špecifikovaný vo výcvikovej príručke.

23 FTO musí predkladať záznamy a správy o výcviku podľa požiadaviek leteckého úradu.

INSTRUCTORS FOR SYNTHETIC FLIGHT TRAINING

18 For flight training duties on a FTD and a FNPT I, instructors shall hold or have held 3 years prior to the first appointment, a professional pilot licence and ratings), except for instructors having an authorisation according to item 3 and/or 4 of Appendix 1 to JAR-FCL 1.005, appropriate to the training courses they are appointed to conduct, and have had instructional training experience. For flight training duties on a flight simulator and/or FNPT II, instructors shall hold a FI(A), IRI(A), TRI(A) or CRI(A) rating or a SFI(A) or STI(A) or MCCI(A) authorisation relevant to the course the instructor is conducting.

CHIEF GROUND INSTRUCTOR (CGI)

19 The CGI shall be responsible for the supervision of all ground instructors and for the standardisation of all theoretical knowledge instruction. The CGI shall have a practical background in aviation and have undergone a course of training in instructional techniques or have had extensive previous experience in giving theoretical knowledge instruction.

THEORETICAL KNOWLEDGE INSTRUCTORS

20 Theoretical Knowledge Instructors in licence and ratings examination subjects shall have appropriate experience in aviation and shall, before appointment, give proof of their competency by] giving a test lecture based on material they have developed for the subjects they are to teach.

RECORDS

21 A FTO shall maintain and retain the following records for a period of at least 5 years, using appropriate administrative staff:

(a) details of ground, flying, and simulated flight training given to individual students;

(b) detailed and regular progress reports from instructors including assessments, and regular progress flight tests and ground examinations; and

(c) personal information, e.g. expiry dates of medical certificates, ratings, etc.

22 The format of the student training records shall be specified in the Training Manual.

23 The FTO shall submit training records and reports as required by the Authority.

VÝCVIKOVÝ PROGRAM

24 Na každý typ ponúkaného kurzu musí byť vypracovaný výcvikový program. Tento program musí zahŕňať rozpis letového výcviku a teoretickej výučby a musí byť prezentovaný, buď týždeň po týždni, alebo po fázach, ďalej musí zahŕňať zoznam štandardných úloh a prehľad osnovy. V prvom rade musí byť zladený výcvik na letovom výcvikovom simulátore a teoretická výučba a to takým spôsobom, ktorý zabezpečí, že žiaci budú schopní uplatňovať v letových úlohách znalosti, ktoré získali na zemi. Mali by sa zaviesť také opatrenia, aby problémy, ktoré sa vyskytli pri výučbe, mohli byť riešené v priebehu nasledovného výcviku. Obsah a postupnosť výcvikového programu musí byť prijateľná pre letecký úrad.

LETÚNY NA VÝCVIK

25 Pre dané výcvikové kurzy musí byť k dispozícii primeraný park letúnov na výcvik. Každý letún musí byť vybavený zdvojeným základným primárnym riadením lietadla pre inštruktora a žiaka. Prepínateľné riadenie lietadla sa nesmie akceptovať. V závislosti od vhodnosti pre jednotlivé výcvikové kurzy lietadlový park musí obsahovať letún(-y) vhodný(-é) na predvedenie predchádzania strate rýchlosti a vývrtke a letún(-y) vhodne vybavený(-é) na simulovanie meteorologických podmienok na let podľa prístrojov a letún(-y) vhodne vybavený(-é) na požadovaný prístrojový letový výcvik.

26 Na výcvik musia byť používané len letúny schválené na tento účel leteckým úradom.

LETISKÁ

27 Základné letisko a ktorékoľvek iné náhradné základné letisko, na ktorom sa vykonáva letový výcvik, musí spĺňať aspoň tieto požiadavky:

(a) mať vzletovú a pristávaciu dráhu alebo plochu na vzlet, ktorá umožňuje cvičným letúnom vykonávať normálny vzlet alebo pristátie pri schválenej maximálnej vzletovej, prípadne maximálnej pristávacej hmotnosti,

(i) musí byť v bezvetří (vo vetre nie viac ako 4 uzly) a teplota vzduchu musí byť blízka priemernej maximálnej teplote v najteplejšom mesiaci roka,

(ii) musia byť odstránené všetky prekážky tak, aby dráha stúpania po vzlete bola v bezpečnej výške aspoň 50 stôp (ft) nad všetkými prekážkami,

(iii) musí zaručovať ovládanie pohonnej jednotky, pristávacieho zariadenia a vztlakových klapiek (ak sú použité) odporúčané výrobcom a

(iv) musí umožňovať hladký prechod od odpútania do najvhodnejšej rýchlosti stúpania bez mimoriadnych pilotných skúseností alebo techniky pilotáže,

(b) mať indikátor smeru vetra, ktorý je viditeľný na úrovni zeme z koncov všetkých dráh,

(c) mať vhodné elektrické osvetlenie vzletovej a pristávacej dráhy, ak je využívaná na výcvik v noci a

TRAINING PROGRAMME

24 A training programme shall be developed for each type of course offered. This programme shall include a breakdown of flying and theoretical knowledge instruction in either a week-by-week or phase presentation, a list of standard exercises and a syllabus summary. In particular, synthetic flight training and theoretical knowledge instruction shall be phased in such a manner as to ensure that students shall be able to apply to flying exercises the knowledge gained on the ground. Arrangements should be made so that problems encountered in instruction can be resolved during subsequent training. The content and sequence of the training programme shall be acceptable to the Authority.

TRAINING AEROPLANES

25 An adequate fleet of training aeroplanes appropriate to the courses of training shall be provided. Each aeroplane shall be fitted with duplicated primary flight controls for use by the instructor and the student. Swing-over flight controls shall not be acceptable. The fleet shall include, as appropriate to the courses of training, aeroplane(s) suitable for demonstrating stalling and spin avoidance and aeroplane(s) suitably equipped to simulate instrument meteorological conditions and suitably equipped for the instrument flight training required.

26 Only aeroplanes approved by the Authority for training purposes shall be used.

AERODROMES

27 The base aerodrome, and any alternative base aerodrome, at which flying training is being conducted shall have at least the following facilities:

(a) at least one runway or take-off area that allows training aeroplanes to make a normal take-off or landing at the maximum take-off or maximum landing mass authorised, as appropriate,

(i) under calm wind (not more than four knots) conditions and temperatures equal to the mean high temperature for the hottest month of the year in the operating area,

(ii) clearing all obstacles in the take-off flight path by at least 50 feet,

(iii) with the powerplant operation and the landing gear and flap operation (if applicable) recommended by the manufacturer, and

(iv) with a smooth transition from lift-off to the best rate of climb speed without exceptional piloting skills or techniques;

(b) a wind direction indicator that is visible at ground level from the ends of each runway;

(c) adequate runway electrical lighting if used for night training; and

(d) mať službu riadenia letovej prevádzky, okrem letísk, kde sa so súhlasom leteckého úradu môžu požiadavky na výcvik bezpečne plniť ďalšími spôsobmi spojenia vzduch/zem.

VYBAVENIE LETOVEJ PREVÁDZKY

28 Musí byť k dispozícii nasledovné vybavenie:

(a) Prevádzková miestnosť so zariadením na riadenie letovej prevádzky.

(b) Miestnosť na plánovanie letov s nasledovným vybavením:

- vhodné platné mapy a tabuľky (grafy),
- platné informácie AIS,
- platné meteorologické informácie,
- spojenie s ATC a prevádzkovou miestnosťou,
- mapy vyznačujúce štandardné preletové trasy,
- mapy vyznačujúce v danom čase zakázané, nebezpečné a obmedzené priestory,
- akýkoľvek iný materiál súvisiaci s bezpečnosťou letu.

(c) Primerané brífingové miestnosti dostatočnej veľkosti a v dostatočnom počte.

(d) Vhodné kancelárie pre personál vykonávajúci dohľad nad výcvikom a miestnosť(-ti) umožňujúcu(-e) inštruktorm pisať správy o žiakoch, vyplňovať záznamy, atď.

(e) Nábytkom vybavená(-é) miestnosť(-ti) pre inštruktora a žiakov.

ZARIADENIA NA TEORETICKÚ VÝUČBU

29 Na teoretickú výučbu musia byť k dispozícii tieto zariadenia:

(a) primeraná učebňa na umiestnenie príslušného počtu žiakov,

(b) vhodné demonštračné zariadenie na podporu teoretickej výučby,

(c) zariadenie na rádiatelefonný výcvik a skúšanie,

(d) príručná knižnica obsahujúca publikácie týkajúce sa osnovy výcviku a

(e) kancelárie pre inštruktora.

POŽIADAVKY NA ZARADENIE DO VÝCVIKU

30 Žiak prijatý do výcviku musí mať príslušné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti na požadovaný preukaz spôsobilosti a musí spĺňať vstupné požiadavky stanovené FTO tak, ako ich schválil letecký úrad.

(d) an air traffic control service except where, with the approval of the Authority, the training requirements may be satisfied safely by another means of air/ground communications.

FLIGHT OPERATIONS ACCOMMODATION

28 The following accommodation shall be available:

(a) An operations room with facilities to control flying operations.

(b) A flight planning room with the following facilities:

- appropriate current maps and charts
- current AIS information
- current meteorological information
- communications to ATC and the operations room
- maps showing standard cross-country routes
- maps showing current prohibited, danger and restricted areas
- any other flight safety related material.

(c) Adequate briefing rooms/cubicles of sufficient size and number.

(d) Suitable offices for the supervisory staff and room(s) to allow flying instructors to write reports on students, complete records, etc.

(e) Furnished crew-room(s) for instructors and students.

THEORETICAL KNOWLEDGE INSTRUCTION FACILITIES

29 The following facilities for theoretical knowledge instruction shall be available:

(a) Adequate classroom accommodation for the current student population.

(b) Suitable demonstration equipment to support the theoretical knowledge instruction.

(c) An R/T training and testing facility.

(d) A reference library containing publications giving coverage of the syllabus.

(e) Offices for the instructional staff.

REQUIREMENTS FOR ENTRY TO TRAINING

30 A student accepted for training shall possess the appropriate medical certificate for the licence required and shall meet the entrance requirements set by the FTO, as approved by the Authority.

VÝCVIKOVÁ PRÍRUČKA A PREVÁDZKOVÁ PRÍRUČKA

31 FTO musí spracovať a udržiavať výcvikovú príručku a prevádzkovú príručku, ktoré obsahujú informácie a pokyny umožňujúce personálu plniť svoje povinnosti a poskytujúce žiakom návod na to, ako plniť požiadavky kurzu. FTO musí zabezpečiť personálu a kde je to vhodné i žiakom, prístup k informáciám obsiahnutým vo výcvikovej príručke, v prevádzkovej príručke a v dokumentácii týkajúcej sa schválenia FTO. Musí byť stanovený postup zmenovej služby a zmeny musia byť riadne kontrolované.

32 Výcvikové príručky musia stanovovať štandardy, ciele a zámery výcviku na každú etapu výcviku, ktorej plnenie je požadované od študentov a musí obsahovať nasledujúce časti:

Časť 1 - Plán výcviku

Časť 2 - Predletový brífing a cvičenia

Časť 3 - Výcvik na letovom simulátore

Časť 4 - Teoretická výučba.

Ďalšie pokyny pozri v IEM č. 3 k JAR-FCL 1.055.

33 Prevádzková príručka musí poskytovať relevantné informácie pre jednotlivé skupiny personálu napr. pre letových inštruktorov, inštruktorov na letovom simulátore, pre inštruktorov pozemného výcviku, pre prevádzkovú a technický personál, atď. a musí zahŕňať tieto časti:

- (a) Všeobecné informácie
- (b) Technické informácie
- (c) Traťové informácie
- (d) Výcvik personálu.

Ďalšie pokyny pozri v IEM č. 3 k JAR-FCL 1.055.

[ZT 2, 01.08.02; ZT 3, 01.07.03; ZT 4, 01.09.05]

TRAINING MANUAL AND OPERATIONS MANUAL

31 A FTO shall prepare and maintain a Training Manual and an Operations Manual containing information and instructions to enable staff to perform their duties and to give guidance to students on how to comply with course requirements. A FTO shall make available to staff and, where appropriate, to students the information contained in the Training Manual, the Operations Manual and the FTO's approval documentation. The amendment procedure shall be stated and amendments properly controlled.

32 The Training Manuals shall state the standards, objectives and training goals for each phase of training that the students are required to comply with and shall include the following:

Part 1 - The Training Plan

Part 2 - Briefing and Air Exercises

Part 3 - Synthetic Flight Training

Part 4 - Theoretical Knowledge Instruction

For further guidance see IEM No. 3 to JAR-FCL 1.055.

33 The Operations Manual shall provide relevant information to particular groups of staff, e.g. FIS, synthetic flight instructors, ground instructors, operations and maintenance 'staff, etc., and shall include the following:

- (a) General
- (b) Technical
- (c) Route
- (d) Staff Training

For further guidance see IEM No. 3 to JAR-FCL 1.055.

[Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

Dodatok 1 b k JAR-FCL 1.055**Čiastočný výcvik mimo členských štátov JAA**
(Pozri JAR-FCL 1.055 (a) (1))

Organizácie FTO vykonávajúce čiastočný výcvik mimo územia členského štátu JAA môžu vykonávať výcvik nasledovne:

(a) Za podmienky, že požiadavky stanovené v tomto dodatku sú splnené, môže byť schválenie udeľené. Za predpokladu, že schvaľujúci letecký úrad uvažuje o vlastnom [dohľade], výcvik musí byť obmedzený na celý alebo čiastočný výcvik integrovaného kurzu na ATP (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.300).

(b) Postupová skúška z navigácie vo fáze 3 integrovaného kurzu pre ATP môže byť vykonaná miestnym leteckým inštruktorom, ak sa nepodieľal na výcviku žiadateľa a je držiteľom preukazu spôsobilosti vydaného podľa JAR-FCLs doložkou FI(A) alebo CRI(A) podľa toho, čo je vhodné. Po absolvovaní požadovaného výcviku môže praktickú skúšku na CPL(A) vo fáze 4 kurzu na ATP vykonať miestny letový examinátor (Letúny) (FE(A)) za podmienky, že examinátor je oprávnený v súlade s JAR-FCL článok I a je úplne nezávislý od príslušnej FTO, s výnimkou výslovného súhlasu v písomnej forme od leteckého úradu.

(c) Praktická skúška na prístrojovú kvalifikáciu sa musí vykonať v ktoromkoľvek členskom štáte JAA na základe rozhodnutia leteckého úradu, ktorý schválil výcvik. FTO poskytujúca schválený výcvik na prístrojovú kvalifikáciu mimo členského štátu JAA musí zapracovať do schváleného kurzu aklimatizačné lietanie v členskom štáte JAA schvaľujúceho leteckého úradu alebo vo vzdušnom priestore iného členského štátu podľa rozhodnutia schvaľujúceho leteckého úradu, ešte predtým, než študent podstúpi praktickú skúšku na prístrojovú kvalifikáciu.

(d) Výcvik na získanie teoretických vedomostí na ATPL možno získať v organizácii FTO vykonávajúcej schválený výcvik mimo členských štátov JAA. Skúšky z teoretických vedomostí na vydanie preukazu spôsobilosti alebo na zapísanie kvalifikácie musia byť vykonané na leteckom úrade štátu vydania preukazu spôsobilosti (pozri JAR-FCL 1.485). Plán testovania (pozri JAR-FCL 1.030) musí byť dôsledne stanovený s ohľadom na výcvik vykonaný mimo členských štátov JAA.

(e) Výcvik môže byť poskytovaný iba pod priamou kontrolou CFI(A) alebo jeho menovaného zástupcu, ktorý je držiteľom preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL a držiteľom kvalifikácie inštruktora, ako je stanovené v paragrafe 16 dodatku 1a k JAR-FCL 1.055, ktorý musí byť prítomný, ak sa výcvik vykonáva v štáte, ktorý nie je členom JAA.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

Appendix 1 b to JAR-FCL 1.055**Partial Training outside JAA Member States**
(See JAR-FCL 1.055 (a) (1))

FTOs partly training outside the territories of a JAA Member State may perform training according to the following:

(a) Provided the requirements set out in this Appendix are met, approval may be granted. Provided that the approving Authority considers proper supervision to be possible, training will be confined to all or part of the ATP integrated course (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.300).

(b) The navigation progress test in Phase 3 of the ATP integrated course may be conducted by a locally based flight instructor not connected with the applicant's training, provided that the instructor holds a JAR-FCL licence containing FI(A) or CRI(A) privileges, as appropriate. On completion of the required training, the skill test for a CPL(A) in Phase 4 of the ATP course may be taken with a locally based Flight Examiner (Aeroplane) (FE(A)), provided that the examiner is authorised in accordance with JAR-FCL Subpart I and completely independent from the relevant FTO except with the express consent in writing of the Authority.

(c) The skill test for the instrument rating is to be taken in any JAA Member State at the discretion of the Authority that approves the training. A FTO providing approved training for the instrument rating outside JAA Member States will need to make arrangements for the approved course to include acclimatisation flying in the JAA Member State of the approving Authority or in the airspace of any JAA Member State at the discretion of the approving Authority prior to any student taking the instrument rating skill test.

(d) Training for ATPL theoretical knowledge may be given at an FTO conducting approved training outside JAA Member States. The theoretical knowledge examinations for licence or rating issue shall be conducted by the Authority of the State of licence issue (see JAR-FCL 1.485). The arrangements for testing (see JAR-FCL 1.030) shall be carefully considered in regard to their training outside JAA Member States.

(e) Instruction may only be given under the direct control of a CFI(A) or nominated deputy holding a JAR-FCL licence and instructor rating as set out in paragraph 16 of Appendix 1a to JAR-FCL 1.055, who is to be present when training is given in the non JAA Member State.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

Dodatok 1 c k JAR-FCL 1.055

Ďalšie požiadavky na výcvik v organizáciách letového výcviku (FTO), ktorých výkon činností a hlavné sídlo sa nachádza mimo štátov JAA

(Pozri JAR-FCL 1.055 (a) (2))

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.300)

SCHVAĽOVACÍ PROCES

1 FTO, ktorých výkon činností a hlavné sídlo sa nachádza mimo členských štátov JAA a ktoré chcú vykonávať výcvik na získanie preukazov spôsobilosti podľa JAR-FCL a príslušných kvalifikácií, musia zažiadať o schválenie takýchto kurzov národný letecký úrad ktoréhokoľvek štátu, ktorý je plnoprávnym členom JAA. Schválenie vyžaduje nasledovné:

(a) FTO musí splniť požiadavky dodatku 1 (a) k JAR-FCL 1.055 a akékoľvek dodatočné požiadavky tohto dodatku a

(b) letecký úrad, u ktorého bola podaná žiadosť, je spôsobilý plniť regulačné povinnosti v schvaľovacom procese a zabezpečiť prijateľnú úroveň [dohľadu] požadovanú schválenými postupmi JAA. Náklady, schvaľovací proces a [dohľad] nesmú nadmerne zaťažovať možnosti leteckého úradu a

(c) schvaľovací národný letecký úrad JAA si môže zabezpečiť primeranú súdnu právomoc nad FTO v priebehu schvaľovacieho procesu a viesť následné výcvikové kurzy a

(d) národný letecký úrad štátu, ktorý nie je členom JAA, v ktorom FTO vykonáva činnosť a kde má hlavné sídlo môže asistovať leteckému úradu členského štátu JAA vo schvaľovacom procese a vykonávať dozor nad výcvikovými kurzami na základe zmluvy odsúhlasenej medzi členským štátom JAA a nečlenským štátom JAA.

2 Z dôvodu úspešnej kontroly sa schválenie FTO udeľuje na jeden rok, obnova schválenia môže byť udelená na ďalšie obdobie jedného roku.

SÚDNA PRÁVOMOC

3 V kontexte schválenia FTO nachádzajúcej sa mimo členských štátov JAA sa termínom „primeraná súdna právomoc“ myslí, že letecký úrad schvaľovacieho štátu musí byť schopný:

(a) vykonávať počiatočnú a bežné kontroly FTO nachádzajúcej sa v štáte, ktorý nie je členom JAA, k zabezpečeniu súladu s požiadavkami JAR-FCL,

(b) vykonávať letové skúšky a iné štandardizačné kontroly, ktoré považuje za nevyhnutné schvaľujúci letecký úrad a

(c) vykonávať právnu zodpovednosť pre udelenie, zmenu, pozastavenie alebo zrušenie schválení v súlade s právnym systémom schvaľujúceho členského štátu JAA.

Appendix 1 c to JAR-FCL 1.055

Additional Requirements for training in FTOs whose principal place of business and registered offices are located outside the JAA States

(See JAR-FCL 1.055 (a) (2))

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.300)

APPROVAL PROCESS

1 FTOs whose principal place of business and registered office are located outside the JAA States wishing to train for JAR-FCL licences and associated ratings shall apply for approval of such courses to a National Aviation Authority of any full JAA Member State. Approval will be subject to the following:

(a) The FTO shall meet the requirements of Appendix 1(a) to JAR-FCL 1.055 and any additional requirements of this Appendix; and

(b) The Authority to which application has been made considers it possible to discharge its regulatory responsibilities for the approval process and an adequate level of supervision as required by the agreed JAA procedures. The cost and process of approval and supervision shall not put undue burden on the resources of the Authority; and

(c) The approving JAA National Aviation Authority can ensure adequate jurisdiction over the FTO during the approval process and the conduct of subsequent training courses; and

(d) The National Aviation Authority of the non-JAA State in which the FTO has its principal place of business and registered office may assist the Authority of a JAA Member State in the approval process and provide oversight of training courses subject to an arrangement being agreed between the JAA and that non-JAA State.

2 Subject to satisfactory inspection, the approval of the FTO will be granted for a period of one year, revalidation of the approval may be granted for further periods of one year.

JURISDICTION

3 In the context of approval of FTOs located outside JAA Member States, the term 'adequate jurisdiction' shall mean that the Authority of the approving State shall be able to:

(a) conduct initial and routine inspections of the FTO located in that non-JAA State to ensure compliance with the requirements of JAR-FCL; and

(b) conduct flight tests and other standardisation checks as deemed necessary by the approving Authority; and

(c) discharge its legal responsibilities for the grant, variation, suspension or revocation of approvals in accordance with the applicable law of the approving JAA Member State.

Schvaľujúci letecký úrad môže na základe zmluvy medzi leteckým úradom členského štátu JAA leteckým úradom štátu, ktorý nie je členom JAA, v ktorom FTO vykonáva činnosť a kde má hlavné sídlo, delegovať zodpovednosť vyplývajúcu z paragrafu 3 (a) tohto dodatku na spomínaný letecký úrad štátu, ktorý nie je členom JAA.

VÝCVIK V FTO NA ZÍSKANIE PREUKAZOV SPÔSOBILOSTI A KVALIFIKÁCIÍ

4 Za predpokladu, že požiadavky dodatku boli splnené, schválenie môže byť udelené, ak schvaľujúci letecký úrad je spôsobilý vykonávať primeraný [dohľad] v súlade s postupmi JAA.

5 Praktická skúška na prístrojovú kvalifikáciu musí byť vykonaná v členskom štáte JAA schvaľujúceho leteckého úradu. FTO musia zapracovať do schváleného kurzu aklimatizačné lietanie v členskom štáte JAA schvaľujúceho leteckého úradu alebo iného členského štátu JAA, podľa rozhodnutia schvaľujúceho leteckého úradu ešte predtým, než akýkoľvek študent podstúpi praktickú skúšku na prístrojovú kvalifikáciu s oprávneným examinátorom schváleným leteckým úradom.

6 Postupová skúška z navigácie vo fáze 3 integrovaného kurzu na ATPL(A) môže byť vykonaná miestnym leteckým inštruktorom FI(A) schváleným schvaľujúcim leteckým úradom JAA, ak sa nepodieľal na výcviku žiadateľa, je držiteľom preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL s doložkou FI(A) podľa toho, čo je vhodné. Po absolvovaní požadovaného výcviku, môže praktickú skúšku na CPL(A) vo fáze 4 integrovaného kurzu vykonať miestny letový examinátor FE(A), určený a oprávnený schváleným leteckým úradom JAA za predpokladu, že examinátor je oprávnený v súlade s JAR-FCL článok I a je úplne nezávislý na FTO mimo výslovného súhlasu v písomnej forme od schvaľujúceho leteckého úradu.

VÝCVIK V FTO LEN NA ZÍSKANIE PREUKAZU SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA PPL(A) A PRÍSLUŠNÝCH KVALIFIKÁCIÍ

7 Za predpokladu, že požiadavky tohto dodatku boli splnené, schválenie na vykonanie kurzov PPL(A) podľa JAR-FCL a príslušných kvalifikácií môže byť udelené, ak schvaľujúci letecký úrad je spôsobilý vykonávať primeraný [dohľad] v súlade s postupmi JAA.

8 Výcvikové letúny, letiská a trate pre výcvik v navigácii použité pre výcvik na získanie preukazu spôsobilosti PPL, musia byť prijateľné pre schvaľujúci letecký úrad.

9 Po absolvovaní požadovaného výcviku, môže praktickú skúšku na PPL(A) vykonať miestny letový examinátor FE(A) autorizovaný schvaľujúcim leteckým úradom za predpokladu, že examinátor sa nepodieľal na žiadnej časti letového výcviku študenta.

10 Výcviková a prevádzková príručka požadovaná dodatkom 1 a k JAR-FCL 1.055, môže byť kombinovaná pre vykonávaný výcvik v FTO na PPL(A) a príslušné kvalifikácie a obsahovať len tie odkazy, ktoré sa vzťahujú na výcvik na PPL(A).

The approving Authority may, subject to an arrangement between the JAA and the non-JAA Authority of the State in which the FTO has its principal place of business and registered office, delegate responsibility for the provisions of paragraph 3(a) above to that non-JAA Authority.

FTOs TRAINING FOR PROFESSIONAL LICENCES AND RATINGS

4 Provided that the requirements set out in this Appendix are met, approval may be granted if the approving Authority considers adequate supervision in accordance with JAA procedures to be possible.

5 The skill test for the Instrument Rating shall be conducted in the JAA Member State of the approving Authority. FTOs shall make arrangements for the approved course to include acclimatisation flying within the JAA Member State of the approving Authority or any other JAA Member State at the discretion of the approving Authority prior to any student taking the instrument rating skill test with an examiner authorised by the approving Authority.

6 The navigation progress test in Phase 3 of the ATP(A) integrated course may be conducted by a locally based FI(A) approved by the JAA approving Authority and not connected with the applicant's training, provided that the instructor holds a JAR-FCL licence containing FI(A) privileges, as appropriate. On completion of the required training, the skill test for the CPL(A) in Phase 4 of the ATP integrated course may be taken with a locally based FE(A) designated and authorised by the JAA approving Authority, provided that the examiner is authorised in accordance with JAR-FCL Subpart I and completely independent from the FTO except with the expressed consent in writing of the approving Authority.

FTOs TRAINING FOR THE PPL(A) AND ASSOCIATED RATINGS ONLY

7 Provided that the requirements of this Appendix are met, approval to conduct courses for the JAR-FCL PPL(A) and associated ratings may be granted if the approving Authority considers adequate supervision in accordance with JAA procedures to be possible.

8 Training aeroplanes, airfields and navigation training routes used for PPL training shall be acceptable to the approving Authority.

9 On completion of the required training the PPL(A) skill test may be taken by a locally based FE(A) authorised by the approving Authority provided that the examiner has taken no part in the student's flight instruction.

10 The Training and Operations Manuals required by Appendix 1 a to JAR-FCL 1.055 may, for FTOs conducting training for the PPL(A) and associated ratings only, be combined and contain only those references relevant to training for the PPL(A).

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

11 Výcvik na získanie teoretických vedomostí môže byť vykonávaný v FTO vykonávajúcej schválený výcvik mimo členských štátov JAA. Skúšky z teoretických vedomostí na vydanie preukazu spôsobilosti alebo vydanie kvalifikácie musia byť vykonané schvaľujúcim leteckým úradom (pozri JAR-FCL 1.485).

[ZT 2 01.08.02]

THEORETICAL KNOWLEDGE

11 Training for theoretical knowledge may be given at a FTO conducting approved training outside the JAA Member States. The theoretical knowledge examinations for licence or rating issue shall be conducted by the approving Authority (see JAR-FCL 1.485).

[Amdt. 2, 01.08.02]

Dodatok 2 k JAR-FCL 1.055**Organizácia výcviku typovej kvalifikácie na vydanie typových kvalifikácií výlučne držiteľom preukazu spôsobilosti pilota alebo priradených kvalifikácií inštruktora/oprávnenia pre TRI, SFI alebo MCCI**

(Pozri JAR-FCL 1.055)

(Pozri tiež JAR-FCL 1.261 (c) a (d) na schválenie kurzov)

(Pozri IEM č. 1 k JAR-FCL 1.055)

(Pozri IEM č. 2 k JAR-FCL 1.055)

(Pozri IEM č. 3 k JAR-FCL 1.055)

(Pozri AMC FCL 1.261 (c) (2))

ÚVOD

1 Organizácia na výcvik typovej kvalifikácie (TRTO) je organizácia disponujúca personálom, vybavená a pracujúca vo vhodnom prostredí na výcvik typovej kvalifikácie a/alebo výcvik [spolupráce] vo viacčlennej posádke (MCC) a/alebo výcvik na letovom simulátore a ak je to vhodné na teoretickú výučbu pre špecifické výcvikové programy.

2 Organizácia TRTO, ktorá chce ponúkať schválený výcvik na splnenie požiadaviek JAR-FCL, musí získať schválenie leteckého úradu členského štátu JAA. Letecký úrad členského štátu JAA nesmie takéto schválenie vydať, pokiaľ

(a) letecký úrad nemôže uplatniť požiadavky JAR-FCL a ak

(b) FTO nespĺňa všetky požiadavky JAR-FCL.

Tento dodatok stanovuje požiadavky na vydanie, predĺženie platnosti a zmenu schválenia pre organizáciu TRTO.

ZÍSKANIE SCHVÁLENIA

3 TRTO usilujúca sa o získanie schválenia musí predložiť leteckému úradu takú príručku na prevádzku a výcvik, vrátane systému kvality a opisov svojich výcvikových schém, ako požaduje paragraf 17 a paragrafy 25 až 27. Po posúdení žiadosti musí letecký úrad vykonať v TRTO kontrolu, aby sa ubezpečil, že TRTO spĺňa požiadavky stanovené v tomto dodatku. V závislosti od uspokojivého výsledku kontroly musí TRTO schváliť spočiatku na jeden rok. Platnosť schválenia môže byť predĺžená na ďalšie obdobie až do troch rokov (pozri AMC FCL 1.055 a IEM FCL č. 1 k JAR-FCL 1.055). Žiaden letecký úrad nie je povinný udeliť schválenie TRTO mimo členských štátov JAA, ak nemá dostupné personálne zdroje alebo ak náklady na spracovanie žiadosti o vydanie schválenia a kontrolu sú pre letecký úrad prílišnou záťažou.

4 Všetky výcvikové kurzy musia byť schválené (pozri IEM FCL 1.055 (v príprave)).

5 Letecký úrad musí zmeniť, pozastaviť alebo zrušiť schválenie, ak sa ktorákoľvek z požiadaviek na vydanie schválenia alebo norma prestane dodržiavať pod minimálnu schválenú úroveň.

6 Ak chce TRTO uskutočniť zmeny v schválenom kurze alebo vo svojich príručkách na prevádzku alebo

Appendix 2 to JAR-FCL 1.055**Type Rating Training Organisations for the issue of type ratings only to pilot licence holders or associated instructor ratings/authorisations for TRI, SFI or MCCI**

(See JAR-FCL 1.055)

(See also JAR-FCL 1.261 (c) & (d) for approval of courses)

(See IEM No. 1 to JAR-FCL 1.055)

(See IEM No. 2 to JAR-FCL 1.055)

(See IEM No. 3 to JAR-FCL 1.055)

(See AMC FCL 1.261 (c) (2))

INTRODUCTION

1 A Type Rating Training Organisation (TRTO) is an organisation staffed, equipped and operated in a suitable environment offering type rating training, and/or MCC-training, and/or synthetic flight instruction and, if applicable, theoretical instruction for specific training programmes.

2 A TRTO wishing to offer approved training to meet JAR-FCL requirements shall obtain the approval of the Authority of a JAA Member State. No such approval will be granted by the Authority of the Member State unless:

(a) the Authority can enforce the JAR-FCL requirements;

(b) the TRTO meets all requirements of JAR-FCL.

This Appendix gives the requirements for the issue, revalidation and variation of the approval of a TRTO.

OBTAINING APPROVAL

3 A TRTO seeking approval shall provide to the Authority operations and training manuals, including quality systems, and descriptions of its training schemes as required by paragraph 17 and 25 through 27. After consideration of the application, the TRTO will be inspected to ensure that it meets the requirements set out in this Appendix. Subject to satisfactory inspection, approval of the TRTO will initially be granted for a period of one year, revalidation of the approval may be granted for further periods of up to three years (see AMC FCL 1.055 and IEM FCL No. 1 to JAR-FCL 1.055). No Authority is obliged to grant an approval for a TRTO outside the JAA Member States if the personnel resources are not available or the cost of processing the application for approval and inspections puts undue burden on the Authority.

4 All training courses shall be approved (see IEM FCL 1.055 to be developed).

5 Approval will be varied, suspended or revoked by the Authority if any of the approval requirements or standards cease to be maintained to the minimum approved level.

6 If a TRTO wishes to make changes to an approved course or to its operations or training manual the

výcvik, musí získať súhlas leteckého úradu ešte pred zavedením týchto zmien. TRTO nemusí oznámiť a konzultovať s leteckým úradom nevýznamné zmeny v bežných denných činnostiach. Ak sa vyskytne akákoľvek pochybnosť o tom, či je navrhovaná zmena nevýznamná, musí to byť prekonzultované s leteckým úradom.

7 Ak to schváli letecký úrad môže TRTO robiť plán výcviku s inými organizáciami na výcvik, alebo využívať iné základné letiská ako súčasť svojej celkovej organizácie na výcvik.

FINANČNÉ ZDROJE

8 (a) TRTO musí uspokojivo preukázať leteckému úradu, že má k dispozícii dostatočné finančné zdroje na vykonávanie výcviku do schválenej úrovne (pozri IEM č. 2 k JAR-FCL 1.055).

(b) TRTO musí menovať osobu akceptovateľnú leteckým úradom, ktorá uspokojivo preukáže leteckému úradu, že sú k dispozícii dostatočné finančné zdroje na vykonávanie výcviku do schválenej úrovne. Táto osoba bude zodpovedným manažérom.

KONTROLA

9 Okrem počítačovej kontroly musí letecký úrad vykonať istý počet kontrol, aby určil, či TRTO plní predpisy JAR a podmienky schválenia.

10 V priebehu takýchto návštev je TRTO povinná umožniť prístup k výcvikovým záznamom, vydaným oprávneniam, technickým denníkom, prednáškam, skriptám a záznamom z predletových brífingov a ku všetkým ďalším materiálom týkajúcim sa výcviku. Kópiu správy o návšteve v TRTO musí letecký úrad dať tejto TRTO k dispozícii.

MANAŽMENT A PERSONÁL

11 Štruktúra riadenia musí zabezpečovať [dohľad] nad všetkými úrovňami personálu osobami, ktoré majú skúsenosti a kvality nevyhnutné na zabezpečenie udržania vysokej úrovne výcviku. Podrobnosti o štruktúre riadenia vymedzujúce jednotlivé povinnosti musia byť zahrnuté v prevádzkovej príručke TRTO.

12 Menovaný vedúci výcviku (HT) musí byť prijateľný pre letecký úrad. Povinnosti HT musia zahŕňať zabezpečenie plnenia požiadaviek predpisu JAR-FCL danou TRTO. Táto osoba nesie priamu konečnú zodpovednosť voči leteckému úradu.

13 TRTO musí mať zodpovedajúci personál, nevyhnutný na dosiahnutie výcvikových cieľov. Povinnosti každého inštruktora musia byť vymedzené a zdokumentované.

INŠTRUKTOR TYPOVEJ KVALIFIKÁCIE

14 Inštruktori typovej kvalifikácie (TRI) musia byť držiteľmi

(a) preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota a kvalifikácie(-i) vzťahujúcej(-ich) sa na kurzy letového výcviku, na vykonanie ktorých sú menovaní;

approval of the Authority shall be obtained before the changes are implemented. TRTOs need not advise the Authority of minor changes in day-to-day operations. Where any doubt exists as to whether a proposed change is minor, the Authority shall be consulted.

7 A TRTO may make training arrangements with other training Organisations or make use of alternative base aerodromes as part of its overall training organisation, subject to the approval of the Authority.

FINANCIAL RESOURCES

8 (a) A TRTO shall satisfy the Authority that sufficient funding is available to conduct training to the approved standards (see IEM No. 2 to JAR-FCL 1.055).

(b) A TRTO shall nominate a person acceptable to the Authority who shall satisfy the Authority that sufficient funding is available to conduct training to the approved standard. Such person shall be known as the accountable manager.

INSPECTION

9 In addition to the initial inspection, the Authority will make certain inspections to determine the TRTO's compliance with JARs and the approval.

10 During such visits, access shall be given by the TRTO to training records, authorisation sheets, technical logs, lectures, study notes and briefings and any other relevant material. A copy of any report on a visit to a TRTO will be made available to that TRTO.

MANAGEMENT AND STAFFING

11 The management structure shall ensure supervision of all grades of staff by persons having the experience and qualities necessary to ensure the maintenance of high standards. Details of the management structure, indicating individual responsibilities, shall be included in the TRTO's Operations Manual.

12 A Head of Training (HT) acceptable to the Authority shall be nominated. The HT's responsibilities shall include ensuring that the TRTO is in compliance with JAR-FCL requirements. This person is ultimately directly responsible to the Authority.

13 The TRTO shall have adequate personnel necessary to accomplish the training objectives. The duties of each instructor shall be identified and documented.

TYPE RATING INSTRUCTOR

14 Type Rating Instructors (TRI) shall hold:

(a) a professional pilot licence and rating(s) related to the flying training courses they are appointed to conduct;

(b) kvalifikácie inštruktora typovej kvalifikácie na letúny používané v kurze(-och) alebo

(c) oprávnenia leteckého úradu na vykonávanie špecifického výcviku v TRTO (pozri JAR-FCL 1.300).

INŠTRUKTORI NA VÝCVIK NA LETOVOM SIMULÁTORE

15 Na plnenie povinností letového výcviku na letovom výcvikovom zariadení (FTD) inštruktori musia mať skúsenosti s výcvikom príslušné pre výcvikové kurzy, na vykonávanie ktorých sú menovaní a musia alebo museli 3 roky pred prvým menovaním byť držiteľmi preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota, okrem inštruktorov, ktorí sú držiteľmi oprávnenia podľa bodu 3 a/alebo 4 dodatku 1 k JAR-FCL 1.005. Na viacpilotnú typovú kvalifikáciu a/alebo letový výcvik [spolupráce] vo viacčlennej posádke (MCC) na letovom simulátore a/alebo letovom výcvikovom zariadení (FTD) a/alebo trénažéri letových navigačných postupov II (FNPT II), musia byť inštruktori držiteľmi kvalifikácie inštruktora typovej kvalifikácie (TRI) alebo oprávnenie inštruktora na letovom simulátore (SFI).

TEORETICKÁ VÝUČBA

16 Teoretickú výučbu musí vykonávať poverený inštruktork, ktorý je držiteľom príslušnej typovej kvalifikácie/kvalifikácie na triedu alebo ktorýkoľvek inštruktork, ktorý má príslušné skúsenosti v letectve a pozná dané lietadlo, napr. palubný inžinier, technik údržby, dispečer letovej prevádzky.

VÝCVIKOVÉ NORMY

17 TRTO musí zaviesť systém, ktorý zabezpečí, aby prevádzka výcvikového strediska a výcvik prebiehal účinne a hospodárne. Systém kvality musí určiť efektívnosť zásad, postupov a výcviku v TRTO.

ZÁZNAMY

18 TRTO musia udržiavať nasledovné záznamy a uchovávať ich počas aspoň 5-tich rokov, využitím primeraného administratívneho personálu. Ide o

(a) hodnotenie pilotov vo výcviku pred kurzom a v jeho priebehu,

(b) podrobnosti týkajúce sa teoretickej výučby, letového výcviku a letového výcviku na simulátore poskytnutého jednotlivým žiakom a

(c) personálne informácie (dátumy uplynutia platnosti osvedčení zdravotnej spôsobilosti, kvalifikácií, atď.) týkajúce sa personálu TRTO.

19 Formát výcvikových záznamov žiaka musí byť stanovený vo výcvikovej príručke.

20 TRTO musí predkladať výcvikové záznamy a správy podľa požiadaviek leteckého úradu.

VÝCVIKOVÝ PROGRAM

21 Výcvikový program musí byť vypracovaný pre každý druh ponúkaného kurzu. Tento program musí zahŕňať rozpis letového a pozemného výcviku,

(b) a type rating instructor rating for the aeroplanes used on the course(s); or

(c) an authorisation from the Authority to conduct specific training in a TRTO (see JAR-FCL 1.300).

INSTRUCTORS FOR SYNTHETIC FLIGHT TRAINING

15 For flight training duties on a FTD, instructors shall have instructional experience appropriate to the training courses they are appointed to conduct and hold or have held 3 years prior to the first appointment, a professional pilot licence, except for instructors having an authorisation according to item 3 and/or 4 of Appendix 1 to JAR-FCL 1.005. For multi-pilot type rating and/or MCC flight training on a flight simulator and/or FTD and/or FNPT II, instructors shall hold a TRI rating or a SFI authorisation.

THEORETICAL KNOWLEDGE INSTRUCTION

16 The theoretical knowledge instruction shall be conducted by an authorised instructor holding the appropriate type/class rating or any instructor having appropriate experience in aviation and knowledge of the aircraft concerned, e.g. flight engineer, maintenance engineer, flight operations officer.

TRAINING STANDARDS

17 The TRTO shall establish a system to ensure that the training centre operations and training are run efficiently and effectively. The quality system shall determine the effectiveness of TRTO policies, procedures, and training.

RECORDS

18 A TRTO shall maintain the following records and retain for a period of at least 5 years, using appropriate administrative staff:

(a) pilot trainee's assessments before and during the course;

(b) details of theoretical knowledge, flying, and simulated flight training given to individual trainees; and

(c) personal information, (expiry dates of medical certificates, ratings, etc.) related to TRTO's personnel.

19 The format of the trainee's training records shall be specified in the Training Manual.

20 The TRTO shall submit training records and reports as required by the Authority.

TRAINING PROGRAMME

21 A training programme shall be developed for each type of course offered. This programme shall include a breakdown of flying and ground training in either a

v úprave buď týždeň po týždni alebo po fázach, ako aj zoznam štandardných cvičení a prehľad osnovy. Predovšetkým musí sa zladíť výcvik na letovom simulátore a teoretická výučba a to takým spôsobom, ktorý zabezpečí, aby bol žiak schopný uplatňovať v letových úlohách vedomosti získané na zemi. Mali by sa urobiť také opatrenia, aby sa problémy, ktoré sa vyskytli pri výučbe, mohli riešiť v priebehu ďalšieho letového výcviku.

CVIČNÉ LETÚNY

22 Každý letún musí byť vybavený tak, ako predpisuje špecifikácia výcviku, týkajúca sa schváleného kurzu, na ktorý je letún používaný.

VYBAVENIE

23 Musí byť poskytnuté vhodné výcvikové vybavenie.

POŽIADAVKY NA ZARADENIE DO VÝCVIKU

24 TRTO sú zodpovedné za to, aby žiaci spĺňali aspoň základné podmienky na výcvik typovej kvalifikácie tak, ako je stanovené v JAR-FCL 1.250.

VÝCVIKOVÁ PRÍRUČKA A PREVÁDZKOVÁ PRÍRUČKA

25 TRTO je povinná vydať a udržiavať výcvikovú príručku a prevádzkovú príručku obsahujúcu informácie a pokyny umožňujúce personálu vykonávanie ich povinností a poskytujúcu žiakom poučenie a radu, ako splniť požiadavky kurzu. TRTO musí dať k dispozícii informácie obsiahnuté vo výcvikovej príručke a prevádzkovej príručke a schválenú dokumentáciu TRTO svojmu personálu a kde je to vhodné i žiakom. Postup zmeny textu musí byť stanovený a zmeny musia byť vhodne kontrolované.

26 Vo výcvikovej príručke sa musia stanoviť štandardy, úlohy a cieľ výcviku na každú etapu výcviku, ktorej plnenie sa od žiakov požaduje, vrátane stanovenia vstupných požiadaviek na každý kurz, ako sa požaduje. Musí obsahovať nasledovné časti:

Časť 1 - Výcvikový program

Časť 2 - Predletový brífing

Časť 3 - Letový výcvik na simulátore

Časť 4 - Teoretická výučba.

Ďalšie pokyny pozri v IEM č. 3 k JAR-FCL 1.055.

27 Prevádzková príručka musí poskytovať príslušné informácie určitým skupinám personálu, napr. inštruktorm typovej kvalifikácie (TRIs), inštruktorm na letovom simulátore, prevádzkovému personálu a personálu pre údržbu, atď. a musí obsahovať

- (a) všeobecné požiadavky,
- (b) technické požiadavky,
- (c) traťové informácie a
- (d) výcvik personálu TRTO.

week-by-week or phase presentation, a list of standard exercises and a syllabus summary. In particular, synthetic flight training and theoretical knowledge instruction shall be phased in such a manner as to ensure that trainees shall be able to apply to flying exercises the knowledge gained on the ground. Arrangements should be made so that problems encountered in instruction can be resolved during subsequent flight training.

TRAINING AEROPLANES

22 Each aeroplane must be equipped as required in the training specifications concerning the approved course in which it is used.

FACILITIES

23 Suitable training facilities shall be provided.

REQUIREMENTS FOR ENTRY TO TRAINING

24 The TRTOs shall be responsible for ensuring that trainees meet at least the pre-requisite conditions for type rating training as set out in JAR-FCL 1.250.

TRAINING MANUAL AND OPERATIONS MANUAL

25 A TRTO shall provide and maintain a Training Manual and an Operations Manual containing information and instructions to enable staff to perform their duties and to give guidance to trainees on how to comply with course requirements. A TRTO shall make available to staff and, where appropriate, to trainees the information contained in the Training Manual, the Operations Manual and the TRTO's approval documentation. The amendment procedure shall be stated and amendments properly controlled.

26 The Training Manual shall state the standards, objectives and training goal for each phase of training that the trainees are required to comply with, including stating the entry requirements for each course, as applicable. It shall include the following:

Part 1 - The Training Plan

Part 2 - Briefing and Air Exercises

Part 3 - Synthetic Flight Training

Part 4 - Theoretical Knowledge Instruction

For further guidance see IEM No. 3 to JAR-FCL 1.055.

27 The Operations Manual shall provide relevant information to particular groups of staff, e.g. TRIs, synthetic flight instructors, ground instructors, operations and maintenance staff, etc. and shall contain the following:

- (a) General
- (b) Technical
- (c) Route
- (d) Staff Training

Ďalšie pokyny pozri v IEM č. 3 k JAR-FCL 1.055.
[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

For further guidance see IEM No. 3 to JAR-FCL 1.055.
[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

Dodatok 3 k JAR-FCL 1.055**Schválenie modulových diaľkových kurzov teoretickej výučby**

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.130 a 1.135)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (4))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.205)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.251)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.285)
(Pozri AMC FCL 1.055 (a))

ORGANIZÁCIA VÝCVIKU

1 Učebňa musí byť k dispozícii buď v hlavnom sídle organizácie na výcvik alebo na mieste schválenom leteckým úradom, vybavená vhodným zariadením. Učebne a príslušné zariadenia na výučbu musia vyhovovať požiadavkám pre schválené organizácie. Pred začatím výcviku musí letecký úrad udeliť schválenie na vykonávanie modulového diaľkového kurzu.

2 Vedúci výcviku alebo CGI FTO vykonávajúci diaľkový kurz musí spĺňať požiadavky dodatku 1a k JAR-FCL 1.055. Všetci inštruktori teoretickej výučby musia spĺňať požiadavky JAR-FCL a musia mať príslušnú kvalifikáciu alebo príslušné skúsenosti, ktoré sú uspokojivé pre letecký úrad.

3 FTO prednášajúce len teoretický výcvik podliehajú tým istým požiadavkám na schválenie a audit, aké sú aplikované na FTO v súlade s dodatkom 1a k JAR-FCL 1.055.

4 Je jedno, či schválená FTO poskytuje len niektoré alebo všetky tieto kurzy buď denne, alebo diaľkovo. Základná časť výučby musí byť obsiahnutá vo všetkých predmetoch modulových diaľkových kurzoch. Čas strávený na skutočnej výučbe nesmie byť kratší ako 10 % z celého trvania kurzu.

INŠTRUKTORI

5 Všetci inštruktori musia byť úplne preškolení na požiadavky diaľkového kurzu, vrátane systému zabezpečenia kvality. Ich počiatočný výcvik sa musí konať v hlavnom sídle organizácie; všetky následné výcviky musia mať tú istú úroveň ako pre vyškolených inštruktorov. Kdekoľvek sa inštruktori nachádzajú, systém kvality musí poskytovať primerané prostriedky na sledovanie individuálnej výkonnosti a dodržiavanie schváleného programu výcviku.

VÝCVIKOVÉ KURZY

6 Diaľkový kurz môže byť schválený len ako časť kurzu teoretickej výučby pre nasledujúce kurzy

(a) modulové kurzy teoretickej výučby pre PPL(A), CPL(A), IR(A) a ATPL(A),

Appendix 3 to JAR-FCL 1.055**Approval of Modular Theoretical Knowledge Distance Learning Courses**

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.130 & 1.135)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (4))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.205)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.251)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.285)
(See AMC FCL 1.055 (a))

TRAINING ORGANISATION

1 Classroom accommodation shall be available either at the principal place of registration of the training organisation or, subject to the approval of the Authority, within a suitable facility elsewhere. In either case, both classrooms and all associated teaching facilities shall conform to the requirements for organisation approval. Before training commences, approval will be obtained from the Authority to conduct a modular course programme using distance learning.

2 The Head of Training or CGI of an FTO undertaking distance learning shall comply with the requirements of Appendix 1a to JAR-FCL 1.055. All theoretical knowledge instructors shall meet the requirements of JAR-FCL and have appropriate qualification or relevant experience which is satisfactory to the Authority.

3 FTOs delivering only theoretical knowledge training will be subject to the same approval and audit requirements as are applied to FTOs in accordance with Appendix 1a to JAR-FCL 1.055.

4 It is open to the approved FTO to provide some or all of these courses either on a full time attendance basis, or by distance learning. An element of classroom instruction shall be included in all subjects of modular distance learning courses. The amount of time spent in actual classroom instruction shall be not less than 10 % of the total duration of the course.

INSTRUCTORS

5 All instructors shall be fully conversant in the requirements of the distance learning programme, including the quality assurance system. Their initial training shall take place at the principal place of registration; all subsequent training shall be to the same standard as for resident instructors. Wherever instructors are located, the Quality System shall provide a satisfactory means of monitoring individual performance and adhere to approved training programmes.

TRAINING COURSES

6 Distance Learning will only be approved as a component of a course of theoretical knowledge instruction for the following courses:

(a) modular courses of theoretical knowledge instruction for the PPL(A), CPL(A), IR(A) and ATPL(A).

(b) kurzy ďalšej teoretickej výučby pre kvalifikáciu na triedu alebo typovú kvalifikáciu na jednopilotné letúny vysokej výkonnosti.

[ZT 3, 01.07.03]

(b) courses of additional theoretical knowledge for a class or type rating for a single pilot high performance aeroplane.

[Amdt. 3, 01.07.03]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.060

Národné odchýlky v obmedzení oprávnění držitelův preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov a viac
(Pozri JAR-FCL 1.060)

Národné odchýlky

Nasledujúce národné odchýlky týkajúce sa JAR-FCL 1.060 boli zaprotokolované v JAA:

- Francúzsko – (F)JAR-FCL 1.060

(F)JAR-FCL 1.060	Obmedzenie oprávnění držitelův preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov a viac (Francúzsko)
(a)	V súlade so štandardami ICAO Annex 1, držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 60 rokov, nesmie vykonávať funkciu veliaceho pilota lietadla v obchodnej leteckej doprave vo vzdušnom priestore Francúzska.
(b)	Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 60 rokov, nesmie vykonávať funkciu pilota lietadla v obchodnej leteckej doprave pod dohľadom súdnej právomoci Francúzskeho národného letectva.

- Taliansko – (I)JAR-FCL 1.060

(I)JAR-FCL 1.060	Obmedzenie oprávnění držitelův preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov a viac (Taliansko)
	Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 60 rokov, nesmie vykonávať funkciu pilota lietadla v obchodnej leteckej doprave.

- Portugalsko – (P)JAR-FCL 1.060

(P)JAR-FCL 1.060	Obmedzenie oprávnění držitelův preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov a viac (Portugalsko)
	Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 60 rokov, nesmie vykonávať funkciu pilota lietadla v obchodnej leteckej doprave.

- Maďarsko – (H)JAR-FCL 1.060

(H)JAR-FCL 1.060	Obmedzenie oprávnění držitelův preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov a viac (Maďarsko)
	Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 60 rokov, nesmie vykonávať funkciu pilota lietadla v obchodnej leteckej doprave s výnimkou
(a)	ak je členom viacpilotnej posádky a za predpokladu, že
(b)	držiteľ je jediný pilot v letovej posádke, ktorý dosiahol vek 60 rokov.
	Osoba, ktorá dosiahla vek 62 rokov, nesmie vykonávať funkciu pilota lietadla v obchodnej leteckej doprave.

[ZT 4, 01.09.05; ZT 5, 01.03.06]

Appendix 1 to JAR-FCL 1.060

National Variants on Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more
(see JAR-FCL 1.060)

National Variants

The following national variant on JAR-FCL 1.060 has been filed to the JAA:

- France – (F) JAR-FCL 1.060

(F)JAR-FCL 1.60	Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more (France)
(a)	According to ICAO Annex 1 standards, the holder of a pilot licence who has attained the age of 60 shall not act as pilot-in-command of an aircraft engaged in commercial air transport operations in the airspace of France.
(b)	The holder of a pilot licence who has attained the age of 60 shall not act as a pilot of an aircraft in commercial air transport operations under the jurisdiction of the French National Aviation.

- Italy – (I)JAR-FCL 1.060

(I)JAR-FCL 1.060	Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more (Italy)
	The holder of a pilot licence who has attained the age of 60 shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport.

- Portugal – (P)JAR-FCL 1.060

(P)JAR-FCL 1.060	Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more (Portugal)
	The holder of a pilot licence who has attained the age of 60 shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport.

- Hungary – (H)JAR-FCL 1.060

(H)JAR-FCL 1.060	Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more (Hungary)
	The holder of a pilot licence who was age of 60 shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport except:
(a)	As a member of a multi-pilot crew and provided that,
(b)	Such holder is the only pilot in the flight crew who has attained age 60.
	The person who was age of 62 years shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport operations.

[Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 5, 01.03.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.075**Špecifikácie týkajúce sa preukazov spôsobilosti letovej posádky**
(Pozri IEM FCL 3.100)**VŠEOBECNE**

- 1 Platný preukaz spôsobilosti, vrátane platného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti, musí mať pilot vždy, keď využíva oprávnenia tohto preukazu spôsobilosti pri sebe.
- 2 Na zistenie totožnosti musí mať držiteľ preukazu spôsobilosti pri sebe doklad s fotografiou.
- 3 Každé odporúčanie lekára (napr. používanie okuliarov atď.) musí byť zapísané v preukaze zdravotnej spôsobilosti (pozri JAR-FCL 3 IEM FCL 3.100) a na základe rozhodnutia leteckého úradu v preukaze spôsobilosti.
- 4 V tomto článku letecký úrad znamená letecký úrad štátu vydávajúceho preukaz spôsobilosti.

**ŠTANDARDNÝ FORMÁT PREUKAZU
SPÔSOBILOSTI JAA**

Titulná strana

Názov a logo leteckého úradu (anglický a národný jazyk)
JOINT AVIATION AUTHORITIES (len po anglicky)
FLIGHT CREW LICENCE Preukaz spôsobilosti leteckého personálu (anglický a národný jazyk)
Vydaný v súlade so štandardami ICAO a JAR-FCL (anglický a národný jazyk)

Požiadavky

Rozmer každej stránky nesmie byť menší než jedna osmina A4.

Appendix 1 to JAR-FCL 1.075**Specifications for flight crew licences**
(See IEM FCL 3.100)**GENERAL**

- 1 A valid licence including a valid medical certificate has always to be carried by the pilot when exercising the privileges of the licence.
- 2 A document containing a photo shall be carried for purposes of identification of the holder of the licence.
- 3 Any medical endorsements (e.g. use of spectacles, etc.) will be entered on the medical certificate (see JAR-FCL 3 IEM FCL 3.100) and at the discretion of the Authority in the licence.
- 4 In this subpart, the 'Authority' is the Authority of the State of licence issue.

STANDARD JAA LICENCE FORMAT

Cover page

Authority name and logo (English and national language)
JOINT AVIATION AUTHORITIES (English only)
FLIGHT CREW LICENCE (english and national language)
Issued in accordance with ICAO and JAR-FCL standards (English and national language)

Requirements

Size of each page shall be not less than one eighth A4

Stana 2

I	Štát vydania
III	Číslo preukazu spôsobilosti
IV	Meno a priezvisko držiteľa
XIV	Dátum a miesto narodenia
V	Adresa Ulica, miesto, obvod, PSČ
VI	Štátna príslušnosť
VII	Podpis držiteľa
VIII	Vydávajúci letecký úrad napr. Tento preukaz spôsobilosti CPL(A) bol vydaný na základe preukazu spôsobilosti ATPL vydaného (štátom, ktorý nie je členom JAA) ...
X	Podpis vydávajúceho úradníka a dátum
XI	Pečiatka vydávajúceho leteckého úradu

Požiadavky

Číslo preukazu spôsobilosti musí vždy začínať kódom krajiny štátu vydania preukazu spôsobilosti, prideleným OSN.

Má byť používaný štandardný formát dátumu, t. j. deň/mesiac/rok v plnom znení (napr. 21/01/1995)

Pozri JAR-FCL 1.070

Strana 3

II	Názvy preukazov spôsobilosti, dátum prvého vydania a kód krajiny
IX	Platnosť: Tento preukaz spôsobilosti musí byť opätovne vydaný najneskôr Oprávnenia vyplývajúce z preukazu spôsobilosti môžu byť využívané len vtedy, ak má držiteľ platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti na požadované oprávnenie. Držiteľ preukazu spôsobilosti je v zmysle uplatnenia JAR-FCL 1.015 (a) (1) oprávnený využívať v preukaze uvedené oprávnenia na lietadlách zapísaných v registri lietadiel ktoréhokoľvek členského štátu Spojených leteckých úradov JAA. Na účely preukázania totožnosti musí mať držiteľ preukazu spôsobilosti u seba doklad totožnosti.
XII	Rádiotelefone oprávnenia: Držiteľ tohto preukazu spôsobilosti preukázal spôsobilosť prevádzkovať palubné R/T vybavenia v anglickom jazyku (ďalšie jazyky uvedené).
XIII	Poznámky: Napr. platný iba na letúny zapísané v registri lietadiel štátu vydania preukazu spôsobilosti. [Jazyková spôsobilosť: (jazyk/-y)]

Použité skratky musia byť skratky, ktoré sú použité v JAR-FCL (napr. PPL(H), ATPL(A) atď.)

Má byť používaný štandardný formát dátumu, t. j. deň/mesiac/rok v plnom znení (napr. 21/01/1995)

Opätovné vydanie má byť uskutočnené najneskôr do 5

Page 2

I	State
III	Licence number
IV	Last and first name of holder
XIV	Date (see instructions) and Place of birth
V	Address Street, town, area, zip code
VI	Nationality
VII	Signature of holder
VIII	Issuing Authority e.g. This CPL(A) has been issued on the basis of an ATPL issued by (non-JAA State) ...
X	Signature of issuing officer and date
XI	Seal or stamp of issuing Authority

Requirements

Licence number will always commence with the U. N. country code of the State of licence issue.

Standard date format is to be used, i.e. day/month/year in full (e.g., 21/01/1995)

See JAR-FCL 1.070

Page 3

II	Titles of licences, date of initial issue and country code
IX	Validity: This licence is to be re-issued not later than The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege. By the application of JAR-FCL 1.015 (a) (1), the licence holder is entitled to exercise licence privileges on aircraft registered in any Member State of the Joint Aviation Authorities. A document containing a photo shall be carried for the purposes of identification of the licence holder.
XII	Radiotelephony privileges: The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment on board aircraft in English (other languages specified).
XIII	Remarks: e.g. valid only on aeroplanes registered in the State of licence issue. [Language Proficiency: (language(s))]

Abbreviations used will be as used in JAR-FCL (e.g. PPL(H), ATPL(A), etc.)

Standard date format is to be used, i.e. day/month/year in full (e.g., 21/01/1995)

Re-issue is to be not later than 5 years from the date of

rokov od dátumu prvého vydania uvedeného v bode II.

Tento dokument nie je špecifikovaný, ale pas by bol dostatočným dokladom pri pobyte mimo územia štátu vydania preukazu spôsobilosti.

Všetky ďalšie informácie týkajúce sa vydávania preukazu spôsobilosti požadované medzinárodnou organizáciou civilného letectva ICAO, smernicami/nariadeniami Rady Európy alebo predpismi JAR tu musia byť zaznamenané.

Strana 4

XII Kvalifikácie, ktorých platnosť má byť predĺžená	
pre triedu/typovú/IR	Poznámky/Obmedzenia
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
Inštruktori	
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Požiadavky

Tieto stránky sú určené pre letecký úrad na stanovenie požiadaviek po prvom zapísaní kvalifikácií alebo po obnovení kvalifikácií, ktorých platnosť skončila.

Prvé zapísanie a obnovenie platnosti kvalifikácií musí vždy zapísať letecký úrad.

Prevádzkové obmedzenia musia byť zapísané v časti Poznámky/Obmedzenia oproti príslušnému obmedzujúcemu oprávneniu, napr. praktická skúška prístrojovej kvalifikácie (IR) absolvovaná s 2. pilotom, obmedzené oprávnenia na výcvik na jeden typ lietadla atď.. Zdravotné obmedzenia, podmienky a zmeny (napr. platné len vo funkcii 2. pilota) musia byť zapisované tak, ako je to stanovené v preukaze zdravotnej spôsobilosti (pozri IEM FCL 3.100).

Strany 5, 6 a 7:

Na predĺženie platnosti preskúšani odbornej spôsobilosti na typovú kvalifikáciu, kvalifikáciu na triedu a prístrojovú kvalifikáciu umožňuje štandardný formát preukazu spôsobilosti JAA examinátorovi, ktorý vykonáva preskúšanie odbornej spôsobilosti, aby robil záznamy na týchto stránkach preukazu spôsobilosti. Alternatívne môže robiť záznamy týkajúce sa predĺženia platnosti podľa svojho uváženia letecký úrad.

Platnosť kvalifikácií inštruktora a kvalifikácií pre triedu na jednomotorové piestové letúny môžu byť tiež podľa uváženia leteckého úradu v preukaze spôsobilosti predĺžené examinátorom, ktorý je súčasťou procesu predĺžovania platnosti. Ak examinátor nie je zainteresovaný do procesu predĺžovania platnosti, kvalifikáciu musí zapísať letecký úrad.

initial issue shown in item II.

This document is not specified, but a passport would suffice when outside the State of licence issue.

All additional licensing information required by ICAO, EC Directive/Regulations or JARs to be entered here.

Page 4

XII Ratings to be revalited	
Class/Type/IR	Remarks/Restrictions
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
Instructors	
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Requirements

These pages are intended for use by the Authority to state requirements following the initial issue of ratings, or the renewal of expired ratings.

Initial issues and renewal of ratings will always be entered by the Authority.

Operational limitations will be entered in the Remarks/Restrictions against the appropriate restricted privilege, e.g. IR skill test taken with co-pilot, restricted instruction privileges to one aircraft type, etc. Medical limitations, conditions and variations (e.g. valid only as co-pilot) will be entered as stated in the medical certificate (see IEM FCL 3.100).

Pages 5, 6 and 7:

For revalidation of proficiency checks for type, class and instrument ratings, the standard JAA licence format allows for these pages to have entries made in the licence by the examiner undertaking the proficiency checks. Alternatively, at the discretion of the Authority, revalidating entries may only be made by that Authority.

Instructor ratings and SE piston class ratings may also at the discretion of the Authority be revalidated in the licence by the Examiner who forms a part of the revalidation process. If an Examiner is not involved in the revalidation process, the rating entry will be made by the Authority.

Kvalifikácie, ktorých platnosť nie je uznaná, musia byť z preukazu spôsobilosti odstránené podľa uváženia leteckého úradu, a to najneskôr 5 rokov od posledného predĺženia platnosti.

XII

Kvalifikácia	Dátum pre-skúšania	Platná do	Oprávnenie examinátorov číslo	Podpis examinátorov

(Každá strana musí obsahovať 10 prázdnych polí na účely prvého zapísania a predĺženia platnosti kvalifikácií).

Strana 8

Skratky použité v tomto preukaze spôsobilosti	

napr. ATPL (preukaz spôsobilosti dopravného pilota), CPL (preukaz spôsobilosti obchodného pilota), IR (prístrojová kvalifikácia), R/T (rádiotelefónia), MEP (viacmotorové piestové letúny), FI (letový Inštruktor), TRE (examinátor typovej kvalifikácie) atď.....).

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05; ZT 7, 01.12.06]

Ratings that are not validated will be removed from the licence at the discretion of the Authority and not later than 5 years from the last revalidation.

XII

Rating	Date of test	Valid until	Examiners authorisation no.	Examiners signature

(Each page will contain 10 spaces for initial issue and revalidation of ratings).

Page 8

Abbreviations used in this licence	

e.g. ATPL (Airline Transport Pilot Licence), CPL (Commercial pilot Licence), IR (instrument rating), R/T (Radio Telephony), MEP (Multi-engine piston aeroplanes), FI (Flight Instructor), TRE (Type Rating Examiner), etc...

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 7, 01.12.06]

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY LEFT BLANK**

ČLÁNOK B - ŽIAK-PILOT (Letún)

SUBPART B - STUDENT PILOT (Aeroplane)

JAR-FCL 1.085 Požiadavky

(a) Žiak-pilot musí spĺňať požiadavky stanovené leteckým úradom štátu, v ktorom študent zamýšľa absolvovať výcvik. Pri určovaní takýchto požiadaviek musí letecký úrad zabezpečiť, aby oprávnenia udelené žiakom-pilotom neumožňovali spôsobovať nebezpečné situácie v letovej prevádzke.

(b) Žiak-pilot nesmie vykonávať samostatné lety, pokiaľ nie je na to oprávnený letovým inštruktorom.

JAR-FCL 1.090 Minimálny vek

Pred prvým samostatným letom musí žiak-pilot dosiahnuť aspoň 16 rokov.

JAR-FCL 1.095 Zdravotná spôsobilosť

Žiak-pilot nesmie lietať samostatné lety, pokiaľ nie je držiteľom platného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. alebo 2. triedy.

JAR-FCL 1.085 Requirements

(a) A student pilot shall meet requirements specified by the Authority in the State in which the student intends to train. In prescribing such requirements the Authority shall ensure that the privileges granted would not permit student pilots to constitute a hazard to air navigation.

(b) A student pilot shall not fly solo unless authorised by a flight instructor.

JAR-FCL 1.090 Minimum age

A student pilot shall be at least 16 years of age before the first solo flight.

JAR-FCL 1.095 Medical fitness

A student pilot shall not fly solo unless that student pilotholds a valid Class 1 or Class 2 medical certificate.

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY LEFT BLANK**

**ČLÁNOK C - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI
SÚKROMNÉHO PILOTA (Letún) - PPL(A)****SUBPART C - PRIVATE PILOT LICENCE
(Aeroplane) - PPL(A)****JAR-FCL 1.100 Minimálny vek**

Žiadateľ o vydanie PPL(A) musí mať aspoň 17 rokov.

JAR-FCL 1.105 Zdravotná spôsobilosť

Žiadateľ o vydanie PPL(A) musí mať platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. alebo 2. triedy. Za účelom využívania oprávnení PPL(A) musí mať platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. alebo 2. triedy.

JAR-FCL 1.110 Oprávnenia a podmienky**(a) Oprávnenia**

S prihliadnutím na akékoľvek iné podmienky špecifikované v predpisoch JAR, oprávnenie držiteľa PPL(A) dovoľuje vykonávať, nie však za úplatu, funkciu veliaceho pilota alebo 2. pilota ktoréhokoľvek letúna na neobchodné lety.

(b) Podmienky

(1) Žiadateľ o vydanie PPL(A), ktorý splnil podmienky stanovené v JAR-FCL 1.100, 1.105, 1.120, 1.125 (a) a (b), 1.130 [] 1.135 [a ak je to použiteľné aj 1.010 (a) (4)], musí pred vydaním splniť požiadavky na PPL(A), vrátane aspoň typovej kvalifikácie/kvalifikácie na triedu na letún, na ktorom sa má vykonať praktická skúška.

(2) Ak sa majú oprávnenia preukazu spôsobilosti využívať v noci, musí držiteľ splniť ustanovenia JAR-FCL 1.125 (c).

[ZT 1, 01.06.00; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.115 Zámerne nepoužitý

[ZT 1, 01.06.00]

**JAR-FCL 1.120 Skúsenosti a ich započítavanie
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.125)**

Žiadateľ o vydanie PPL(A) musí nalietať aspoň 45 hodín letového času ako pilot letúnov; celkovo 5 hodín z týchto 45 hodín môže byť na BITD (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.125), trenažéri letových a navigačných postupov (FNPT) alebo na letovom simulátore. Držitelia preukazov spôsobilosti pilota alebo rovnocenného oprávnenia na vrtuľníky, mikroľahké vrtuľníky, vírniky a mikroľahké letúny s pevnými krídlami a s pohyblivými aerodynamicky riadiacimi plochami pôsobiacich vo všetkých troch osiach, vetrone motorizované alebo motorové si môžu započítať 10 % svojho celkového času letu vo funkcii veliaceho pilota, až do najviac 10 hodín z celkového počtu letových hodín na získanie PPL(A).

[ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.100 Minimum age

An applicant for a PPL(A) shall be at least 17 years of age.

JAR-FCL 1.105 Medical fitness

An applicant for a PPL(A) shall hold a valid Class 1 or Class 2 medical certificate. In order to exercise the privileges of a PPL(A) a valid Class 1 or Class 2 medical certificate shall be held.

JAR-FCL 1.110 Privileges and conditions**(a) Privileges**

Subject to any other conditions specified in JARS, the privileges of the holder of a PPL(A) are to act, but not for remuneration, as pilot-in-command or co-pilot of any aeroplane engaged in non-revenue flights.

(b) Conditions

(1) An applicant for a PPL(A) who has complied with the conditions specified in JAR-FCL 1.100, 1.105, 1.120, 1.125 (a) and (b), 1.130 [] 1.135 [and, if applicable, 1.010 (a) (4)] shall have fulfilled the requirements for the issue of a PPL(A) including at least the class/type rating for the aeroplane used in the skill test.

(2) If the privileges of the licence are to be exercised at night, the holder shall have complied with JAR-FCL 1.125 (c).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.115 Intentionally blank

[Amdt. 1, 01.06.00]

**JAR-FCL 1.120 Experience and crediting
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.125)**

An applicant for a PPL(A) shall have completed at least 45 hours flight time as a pilot of aeroplanes; a total of 5 hours of this 45 hours may have been completed in a BITD (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.125), a FNPT or a flight simulator. Holders of pilot licences or equivalent privileges for helicopters, microlight helicopters, gyroplanes and microlights having fixed wings and moveable aerodynamic control surfaces acting in all three dimensions, gliders, self-sustaining gliders or self-launching gliders may be credited with 10 % of their total flight time as pilot-in-command in such aircraft up to a maximum of 10 hours towards a PPL(A).

[Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.125 Výcvikový kurz
(Pozri dodatok 1, 2 a 3
k JAR-FCL 1.125)
(Pozri AMC FCL 1.125)

(a) *Všeobecne*

Žiadateľ o vydanie PPL(A) musí absolvovať v organizácii letového výcviku (FTO) alebo v uznanom registrovanom zariadení požadovaný výcvik v súlade s osnovou, ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.125. Požiadavky na registráciu sú stanovené v dodatku 2 a 3 k JAR-FCL 1.125.

(b) *Letový výcvik*

Žiadateľ o vydanie PPL(A) musí nalietať na letúnoch s osvedčením letovej spôsobilosti vydaným alebo uznaným členským štátom JAA, aspoň 25 hodín výcviku s inštruktorom a aspoň 10 hodín samostatného času letu pod [dohľadom], vrátane aspoň piatich hodín samostatných mimo letiskových letov s aspoň jedným preletom na vzdialenosť najmenej 270 km (150 NM), v priebehu ktorého sa musí uskutočniť pristátie s úplným zastavením na dvoch letiskách, iných ako letisko odletu. Ak bol žiadateľovi započítaný čas letu vo funkcii veliaceho pilota na iných lietadlách v súlade s JAR-FCL 1.120, môže byť požiadavka na výcvik na letúnoch s inštruktorom znížená, nie však na menej ako 20 hodín.

(c) *Kvalifikácia na lety v noci*

Ak majú byť oprávnenia preukazu spôsobilosti využívané v noci, musí byť na letúnoch nalietať v noci aspoň päť ďalších letových hodín, pozostávajúcich z 3 hodín výcviku s inštruktorom, vrátane aspoň 1 hodiny preletovej navigácie a piatich samostatných vzletov a 5 samostatných pristátí s úplným zastavením. Táto kvalifikácia musí byť potvrdená v preukaze spôsobilosti.

JAR-FCL 1.130 Skúška teoretických vedomostí
(Pozri dodatok 1
k JAR-FCL 1.130 a 1.135)

Žiadateľ o vydanie PPL(A) musí leteckému úradu preukázať úroveň teoretických vedomostí primeranú oprávneniam udeleným držiteľovi PPL(A). Požiadavky a postupy pre skúšky z teoretických vedomostí sú stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.130 a 1.135.

JAR-FCL 1.135 Schopnosť
(Pozri JAR-FCL 1.125 (a))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL
1.130 a 1.135, [a] dodatok 2
k JAR-FCL 1.135 [])

Žiadateľ o vydanie PPL(A) musí preukázať schopnosť vykonávať vo funkcii veliaceho pilota letúna príslušné postupy a obraty opísané v dodatku 1 k JAR-FCL 1.130 a 1.135 so stupňom spôsobilosti primeranej oprávneniam udeleným držiteľovi PPL(A). Praktická skúška musí byť uskutočnená do šiestich mesiacov od ukončenia letového výcviku (pozri JAR-FCL 1.125 (a)).

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.125 Training course
(See Appendix 1, 2 & 3 to
JAR-FCL 1.125)
(See AMC FCL 1.125)

(a) *General*

An applicant for a PPL(A) shall complete at an FTO or an accepted registered facility the required instruction in accordance with the syllabus as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.125. The requirements for registration are set out in Appendix 2 and 3 to JAR-FCL 1.125.

(b) *Fright instruction*

An applicant for a PPL(A) shall have completed on aeroplanes, having a certificate of airworthiness issued or accepted by a JAA Member State, at least 25 hours dual instruction and at least 10 hours of supervised solo flight time, including at least five hours of solo cross-country flight time with at least one cross-country flight of at least 270 km (150 NM), during which full stop landings at two aerodromes-different from the aerodrome of departure shall be made. When the applicant has been credited for pilot-in-command flight time on other aircraft in accordance with JAR-FCL 1.120, the requirement for dual instruction on aeroplanes may be reduced to not less than 20 hours.

(c) *Night qualification*

If the privileges of the licence are to be exercised at night, at least five additional hours flight time in aeroplanes shall be completed at night comprising 3 hours of dual instruction including at least 1 hour of cross-country navigation and five solo take-offs and five solo full-stop landings. This qualification will be endorsed on the licence.

JAR-FCL 1.130 Theoretical knowledge examination
(See Appendix 1 to
JAR-FCL 1.130 & 1.135)

The applicant for a PPL(A) shall have demonstrated to the Authority a level of theoretical knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of a PPL(A). The requirements and procedures for the theoretical knowledge examinations are set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.130 & 1.135.

JAR-FCL 1.135 Skill
(See JAR-FCL 1.125 (a))
(See Appendix 1 to JAR-FCL
1.130 & 1.135, [and] Appendix 2
to JAR-FCL 1.135 [])

An applicant for a PPL(A) shall have demonstrated the ability to perform, as pilot-in-command of an aeroplane, the relevant procedures and manoeuvres described in Appendix 1 to JAR-FCL 1.130 & 1.135 with a degree of competency appropriate to the 'privileges granted to the holder of a PPL(A). The skill test shall be taken within six months of completing the flight instruction (see JAR-FCL 1.125 (a)).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.125**Výcvikový kurz pre PPL(A) - Prehľad**

(Pozri JAR-FCL 1.125)

(Pozri AMC FCL 1.125)

1 Cieľom kurzu PPL(A) je vyškoliť žiaka-pilota tak, aby lietal bezpečne a účelne podľa pravidiel letu za viditeľnosti.

TEORETICKÁ VÝUČBA

2 Osnova teoretickej výučby kurzu PPL(A) musí zahŕňať:

Letecké právo, všeobecné znalosti lietadla, letové výkony lietadla a plánovanie letov, ľudská výkonnosť a obmedzenia, meteorológia, navigácia, prevádzkové postupy, základy letu a komunikácia.

Ďalšie podrobnosti celej teoretickej výučby sú stanovené v AMC FCL 1.125.

LETOVÝ VÝCVIK

3 Osnova letového výcviku pre PPL(A) musí zahŕňať

(a) predletové činnosti, ku ktorým patrí určenie hmotnosti a vyváženia, kontrola a ošetrovanie letúna,

(b) letiskovú prevádzku a usporiadanie letovej prevádzky, opatrenia a postupy na zabránenie zrážok,

(c) kontrolu letúna podľa vonkajšej vizuálnej orientácie,

(d) let pri kriticky malých rýchlostiach letu, rozpoznanie a vybratie začínajúceho a plného pádu,

(e) let pri kriticky veľkých rýchlostiach letu, rozpoznanie a vybratie špirálových strmých zostupných letov,

(f) normálne vzlety a pristátia a vzlety a pristátia s bočným vetrom,

(g) vzlety s maximálnym výkonom (krátka dráha a bezpečná výška nad prekážkou), pristátia na krátkej ploche,

(h) navigačné lietanie výhradne podľa prístrojov, vrátane uskutočnenia vodorovnej zatáčky o 180 stupňov (tento výcvik môže vykonávať letový inštruktör FI(A)) [alebo inštruktör na výcvik na BITD STI(A)],]

(i) prelety s využitím vizuálnej orientácie, navigáciu výpočtom a rádionavigačné prostriedky,

(j) núdzové úkony za letu, vrátane simulovaných nesprávnych činností vybavenia letúna a

(k) prílety, odlety a prelety riadených letísk, plnenie postupov letových prevádzkových služieb, komunikačných postupov a frazeológie.

[ZÁKLADNÉ PRÍSTROJOVÉ VÝCVIKOVÉ ZARIADENIA (BITD)]

4 Základné prístrojové výcvikové zariadenia (BITD) môžu byť používané pre letový výcvik:

Appendix 1 to JAR-FCL 1.125**PPL(A) training course - Summary**

(See JAR-FCL 1.125)

(See AMC FCL 1.125)

1 The aim of the PPL(A) course is to train the student pilot to fly safely and efficiently under Visual Flight Rules.

THEORETICAL KNOWLEDGE INSTRUCTION

2 The theoretical knowledge syllabus of the PPL(A) course shall cover the following:

Air Law, Aircraft General Knowledge, Flight Performance and Planning, Human Performance and Limitations, Meteorology, Navigation, Operational Procedures, Principles of Flight and Communication.

Further details of all theoretical knowledge instruction are set out in AMC FCL 1.125.

FLIGHT INSTRUCTION

3 The PPL(A) flight instruction syllabus shall cover the following:

(a) pre-flight operations, including mass and balance determination, aeroplane inspection and servicing;

(b) aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance precautions and procedures;

(c) control of the aeroplane by external visual reference;

(d) flight at critically slow airspeeds, recognition of, and recovery from, incipient and full stalls;

(e) flight at critically high airspeeds, recognition of, and recovery from, spiral dives;

(f) normal and crosswind take-offs and landings;

(g) maximum performance (short field and obstacle clearance) take-offs, short-field landings;

(h) flight by reference solely to instruments, including the completion of a level 180 degrees turn (this training may be conducted by a FI(A)) [or STI(A)];]

(i) cross-country flying using visual reference, dead reckoning and radio navigation aids;

(j) emergency operations, including simulated aeroplane equipment malfunctions; and

(k) operations to, from and transiting controlled aerodromes, compliance with air traffic services procedures, communication procedures and phraseology.

[BASIC INSTRUMENT TRAINING DEVICES (BITD)]

4 A BITD may be used for flight training for:

- pre let výhradne za použitia prístrojov
- pre navigáciu s využitím rádionavigačných prostriedkov (pozri cvičenia pod paragrafom 3); a
- základný prístrojový let (pozri AMC FCL 1.125, cvičenia 18C a 19)

Použitie BITD [si vyžaduje nasledujúce]:

- výcvik musí byť absolvovaný na letúnoch
- záznamy parametrov letu musia byť dostupné a
- letový inštruktor FI(A) alebo STI(A) musí vykonávať výcvik.

CVIČNÉ LETÚNY

5 K dispozícii musí byť primeraný park cvičných letúnov vhodných na výcvikové kurzy, vybavených a udržiavaných podľa príslušných noriem JAR. Výcvik vykonávaný na letúnoch, ktoré majú osvedčenie letovej spôsobilosti vydané alebo uznané členským štátom JAA, musia umožniť žiadateľovi získať kvalifikáciu na triedu jednomotorové piestové letúny na vydanie preukazu spôsobilosti. Výcvik vykonávaný na turistickom motorovom vetroni (TMG) s osvedčením podľa predpisu JAR-22 musí umožniť, žiadateľovi získať kvalifikáciu na triedu turistické motorové vetrone na vydanie preukazu spôsobilosti. Každý letún musí byť vybavený zdvojeným základným riadením, určeným pre inštruktora a žiaka; prepínateľné riadenie letu je neprípustné. Park letúnov by mal zahŕňať, pokiaľ ide o výcvikové kurzy, letúny vhodné na predvedenie predchádzania pádu a vývrtky a letúny vhodné vybavené na simulovanie meteorologických podmienok na let podľa prístrojov.

Letúny používané na výcvik musia byť schválené leteckým úradom na výcvik.

LETISKÁ

6 Základné letisko a ktorékoľvek iné náhradné základné letisko, na ktorom sa vykonáva výcvik, musí spĺňať nasledovné požiadavky:

(a) musí mať aspoň jednu RWY alebo vzletovú plochu, ktorá umožňuje cvičným letúnom vykonávať normálny vzlet alebo pristátie pri schválenej maximálnej vzletovej alebo maximálnej pristávacej hmotnosti,

(i) musí byť v bezvetří (vietor nanajvýš 4 uzly) a za teplôt rovných priemernej hodnote teploty vzduchu podľa maximálnych daných teplôt v najteplejšom mesiaci roka v danej prevádzkovej oblasti,

(ii) musí byť v bezpečnej výške aspoň 50 stôp nad všetkými prekážkami na dráhe stúpania po vzlete,

(iii) musí zaručovať ovládanie pohonnej jednotky, pristávacieho zariadenia a vztlačkových klapiek (ak sú použiteľné), odporúčaným výrobcom a

- flight by reference solely to instruments;
- navigation using radio navigation aids (see exercises paragraph 3 above); and
- basic instrument flight (see AMC FCL 1.125, exercises 18C and 19)

The use of the BITD is subjected to the following:

- the training shall be complemented by exercises on an aeroplane;
- the record of the parameters of the flight must be available; and
- A FI(A) or STI(A) shall conduct the instruction.

TRAINING AEROPLANES

5 An adequate fleet of training aeroplane(s) appropriate to the courses of training, equipped and maintained to the relevant JAR standards shall be provided. Training conducted on aeroplanes having a certificate of airworthiness issued or accepted by a JAA Member State will enable an applicant to obtain a single-engine piston class rating for licence issue. Training conducted on a touring motor glider certificated to JAR-22 will enable an applicant to obtain a touring motor glider class rating for licence issue. Each aeroplane shall be fitted with duplicated primary flight controls for use by the instructor and the student: swing-over flight controls shall not be acceptable. The fleet should include, as appropriate to the courses of training, aeroplane(s) suitable for demonstrating stalling and spin avoidance and aeroplane(s) suitably equipped to simulate instrument meteorological conditions.

Aeroplanes used for training shall be approved by the Authority for training purposes.

AERODROMES

6 The base aerodrome, and any alternative base aerodrome, at which training is being conducted shall meet the following requirements.

(a) Have at least one runway or take-off area that allows training aeroplane to make a normal take-off or landing at the maximum take-off or maximum landing mass authorised, as appropriate:

(i) under calm wind (not more than four knots) conditions and temperatures equal to the mean high temperature for the hottest month of the year in the operating area;

(ii) clearing all obstacles in the take-off flight path by at least 50 feet;

(iii) with the powerplant operation and the landing gear and flap operation (if applicable) recommended by the manufacturer; and

(iv) hladký prechod od odpútania do najvhodnejšej rýchlosti stúpania bez mimoriadnych pilotných schopností alebo techniky pilotáže,

(b) indikátor smeru vetra, ktorý je viditeľný na úrovni zeme z koncov všetkých dráh,

(c) dostatočné osvetlenie dráhy, ak sa využíva na výcvik v noci a

(d) mať k dispozícii prostriedky na spojenie vzduch/zem prijateľné pre letecký úrad.

Všetky podrobnosti sú uvedené v AMC FCL 1.125.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05; ZT 5, 01.03.06]

(iv) with a smooth transition from lift-off to the best rate of climb speed without exceptional piloting skills or techniques.

(b) Have a wind direction indicator that is visible at ground level from the ends of each runway.

(c) Have adequate runway lights if used for night training.

(d) Have available a means of aid/ground communications acceptable to the Authority.

For all details see AMC FCL 1.125.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 5, 01.03.06]

Dodatok 2 k JAR-FCL 1.125**Registrácia zariadení výlučne na výcvik PPL**

(Pozri JAR-FCL 1.125)

1 Žiadosť o súhlas na registráciu musí podať vlastník, alebo osoba zodpovedná za zariadenie leteckému úradu členského štátu JAA, v ktorom sa toto zariadenie nachádza, a ktorý žiadateľovi vydá formulár na registráciu.

2 Formulár žiadosti o registráciu musí obsahovať informácie, ako je uvedené v dodatku 3 k JAR-FCL 1.125.

3 Po prijatí vyplneného formulára žiadosti letecký úrad členského štátu JAA, v ktorom sa zariadenie nachádza, musí zaregistrovať zariadenie na vykonávanie výcviku PPL v rámci tohto štátu bez formálneho schvaľovacieho postupu podľa svojho uváženia, pokiaľ nemá dôvod pochybovať, že výcvik môže byť vykonávaný bezpečne. O výsledku letecký úrad žiadateľa upovedomí.

4 Akékoľvek zmeny v údajoch zapísaných v tomto formulári musia byť oznámené leteckému úradu.

5 Zariadenie zostane zaregistrované dovtedy, kým letecký úrad nedostane od jeho prevádzkovateľa správu, že výcvik PPL má byť zrušený, alebo letecký úrad nerozhodne, že výcvik nie je vykonávaný bezpečne a/alebo v súlade s JAR-FCL. V oboch takýchto prípadoch bude registrácia zariadenia zrušená.

[ZT 1, 01.06.00]

Appendix 2 to JAR-FCL 1.125**Registration of facilities for PPL instruction only**

(See JAR-FCL 1.125)

1 Application for acceptance of registration shall be made by the owner or responsible person in charge of the facility to the Authority of the JAA Member State in which the facility is located which will provide the applicant with a registration form.

2 The application form for registration shall contain the information as shown in Appendix 3 to JAR-FCL 1.125.

3 Upon receipt of the completed application form the Authority of the JAA Member State in which the facility is located will register the facility to conduct PPL training within that State, without formal approval procedure, at the discretion of the Authority unless it has reason to doubt that the instruction can be carried out safely. The Authority will inform the applicant to this effect.

4 Any changes to the information entered on this form shall be communicated to the Authority.

5 The facility will remain registered until the Authority is informed by its operator that PPL training is to cease, or the Authority establishes that instruction is not being carried out safely and/or in compliance with JAR-FCL. In both these situations the registration of the facility will be revoked.

[Amdt. 1, 01.06.00]

Dodatok 3 k JAR-FCL 1.125**Obsah formulára žiadosti o registráciu zariadenia na výcvik PPL**

(Pozri JAR-FCL 1.115)

(Pozri JAR-FCL 1.125)

a	Názov a adresa, pod ktorou je zariadenie prevádzkované, t. j. klub, škola, skupina.
b	Meno vlastníka(-ov)
c	Dátum plánovaného začatia prevádzky
d	Meno, adresa a telefónne číslo letových inštruktorov (FI) a ich kvalifikácie
e	(i) názov a adresa letiska, ak je použiteľná, na ktorom má byť vykonávaný výcvik, (ii) názov prevádzkovateľa letiska.
f	Zoznam letúnov, ktoré majú byť používané, vrátane všetkých prostriedkov na výcvik na letových simulátoroch, ak sú použiteľné, ktoré bude zariadenie využívať, s uvedením: triedy letúnov, registrovej(-ých) značky(-iek), registrovaného(-ných) vlastníka(-ov), kategórií na osvedčení letovej spôsobilosti.
g	Druh výcviku, ktorý sa má zariadeniach vykonávať teoretickú výučbu PPL(A), letový výcvik PPL(A), kvalifikáciu na lety v noci, kvalifikáciu na triedu jednomotorové piestové a TMG letúny, ďalšie (uvedte konkrétne) (pozri JAR-FCL 1.017).
h	Podrobnosti o uzatvorení poistenia lietadla
i	Uvedte, či vaše zariadenie bude zabezpečovať nepretržitú alebo čiastočnú prevádzku.
j	Akékoľvek ďalšie informácie, ktoré môže letecký úrad požadovať.
k	Uvedené vyhlásenie žiadateľa o tom, že informácie poskytnuté v bode (a) až (j) hore sú správne a že výcvik bude vykonávaný v súlade s predpisom JAR-FCL.
Dátum:	
Podpis:	

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

Appendix 3 to JAR-FCL 1.125**Contents of an application form for registration of a facility for PPL instruction**

(See JAR-FCL 1.115)

(See JAR-FCL 1.125)

a	Name and address under which the facility operates, i.e. Club, School, Group;
b	Name of Owner(s);
c	Date of intended commencement of operations;
d	Name, address and telephone number of FI's and qualifications;
e	(i) Name and address of aerodrome, if applicable, from which training operations are to be conducted; (ii) Name of aerodrome operator;
f	List of aeroplanes to be used, including any means of synthetic flight instruction (if applicable) to be used by the facility, stating: Class of aeroplanes, Registration(s), Registered Owner(s), C of A Categories;
g	Type of training to be conducted by the facility: Theoretical instruction for PPL(A) Flight instruction for PPL(A) Night qualification Single-engine piston and TMG Class ratings others (specify) (see JAR-FCL 1.017)
h	Details of aircraft insurance held;
i	State whether your facility intends to operate full or part time;
j	Any additional information the Authority may require;
k	A declaration below by the applicant that the information provided in (a) to (j) above is correct and that training will be conducted in accordance with JAR-FCL.
Date:	
Signature:	

[Amdt 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.130 a 1.135**Skúška teoretických vedomostí a praktická skúška pre PPL(A)**

(Pozri JAR-FCL 1.130 a 1.135)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.125)
(Pozri IEM FCL 1.135)

SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

1 [Postupy pre vykonanie skúšky na získanie PPL budú určené leteckým úradom.] Táto skúška musí byť vykonaná písomnou formou a môže sa uskutočniť v priebehu jedného alebo viacerých dní podľa zváženia leteckého úradu a musí zahŕňať deväť predmetov, ako je uvedené v tabuľke. [] Celkovo musí byť aspoň 120 otázok. [Skúšobný test môže obsahovať niekoľko predmetov:]

Predmet	
Letecké právo a postupy RLP	[Nové rozdelenie trvania skúšky závisí od rozhodnutia leteckého úradu]
Všeobecné znalosti lietadla	
Letové výkony lietadla a plánovanie letov	
Ľudská výkonnosť	
Meteorológia	
Navigácia	
Prevádzkové postupy	
Základy letu	
Komunikácia	
Spolu	

[] Praktická skúška z komunikácie v učebni môže byť vykonaná [podľa uváženia leteckého úradu.]

2 Väčšina otázok musí mať charakter viacnásobného výberu.

3 Letecký úrad musí žiadateľom oznámiť jazyk(-y), v ktorom(-ych) sa skúšky uskutočnia.

4 Hodnotenie úspech v danom predmete musí byť priznané žiadateľovi, ktorý dosiahol najmenej 75 % bodov stanovených pre daný predmet. Body sa musia priznávať len za správne odpovede.

5 S prihliadnutím na akékoľvek iné podmienky v JAR-FCL sa teoretické skúšky žiadateľa o vydanie PPL(A) považujú za úspešne ukončené vtedy, keď mu bolo priznané hodnotenie úspech vo všetkých častiach skúšky v priebehu [18] mesiacov [počítaných od konca kalendárneho mesiaca, kedy sa žiadateľ po prvýkrát pokúsil absolvovať skúšku.] Absolvovanie skúšky teoretických vedomostí musí byť uznané na vydanie preukazu spôsobilosti súkromného pilota letúna v priebehu 24 mesiacov od dátumu úspešne ukončených skúšok.

PRAKTICKÁ SKÚŠKA

6 Žiadateľ o vykonanie praktickej skúšky na získanie PPL(A) musí prejsť výcvikom na letúne rovnakej triedy/typu, ktorý má byť použitý na praktickú skúšku.

Appendix 1 to JAR-FCL 1.130 & 1.135**Theoretical knowledge examination and skill test for the PPL(A)**

(See JAR-FCL 1.130 and 1.135)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.125)
(See IEM FCL 1.135)

THEORETICAL KNOWLEDGE EXAMINATION

1 [The procedures for the conduct of the PPL examination will be determined by the Authority.] This examination shall be in written form and may be taken on one or more days at the discretion of the Authority and shall comprise nine Subjects as indicated below. [] There shall be a total of at least 120 questions. [An examination paper may cover several subjects:]

Subject	
Air Law and ATC Procedures	[Subdivision of times is at the discretion of the Authority]
Aircraft General Knowledge	
Flight Performance and Planning	
Human Performance and Limitations	
Meteorology	
Navigation	
Operational Procedures	
Principles of Flight	
Communications	
Total	

[] Communication practical classroom testing may be conducted [at the discretion of the Authority.]

2 The majority of the questions shall be multiple choice.

3 The examinations will be provided in the language(s) considered appropriate by the Authority. The Authority shall inform applicants of the language(s) in which the examinations will be conducted.

4 A pass in a Subject will be awarded to an applicant achieving at least 75 % of the marks allocated to that Subject. Marks shall only be awarded for correct answers.

5 Subject to any other conditions in JAR-FCL, an applicant shall be deemed to have successfully completed the theoretical examinations for the PPL(A) when awarded a pass in all parts within a period of [18] months [counted from the end of the calendar month when the applicant first attempted an examination.] A pass in the theoretical knowledge examination will be accepted for the grant of the private pilot licence during the 24 months from the date of successfully completing the examinations.

SKILL TEST

6 An applicant for a skill test for the PPL(A) shall have received instruction on the same class/type of aeroplane to be used for the skill test. The applicant

Žiadateľovi musí byť umožnené vybrať si na vykonanie skúšky jednomotorový letún alebo viacmotorový letún s prihliadnutím na požiadavky praxe v JAR-FCL 1.255 alebo 1.260 na 70 hodín času letu vo funkcii veliaceho pilota. Letún použitý na praktickej skúške musí spĺňať požiadavky na cvičné letúny (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.125).

7 Letecký úrad musí určiť administratívne opatrenia na potvrdenie pripravenosti žiadateľa absolvovať skúšku, vrátane uvoľnenia záznamu o výcviku žiadateľa examinátorovi.

8 Žiadateľ je povinný úspešne absolvovať sekcie 1 až 5 praktickej skúšky a sekciu 6 pri použití viacmotorového letúna. Ak žiadateľ neuspje v jednom prvku danej sekcie, tak v tejto sekcii neuspel. Pri neúspechu vo viac ako jednej sekcii sa bude vyžadovať, aby žiadateľ vykonal celú skúšku odznova. Žiadateľ, ktorý neuspel len v jednej sekcii, musí skúšku tejto sekcie opakovať. Neúspech v ktorejkoľvek sekcii opakovanej skúšky, vrátane tých sekcii skúšky, ktoré žiadateľ úspešne absolvoval pri predchádzajúcom pokuse, si vyžaduje, aby žiadateľ absolvoval celú skúšku znova. Všetky sekcie praktickej skúšky musia byť dokončené v priebehu šiestich mesiacov.

9 Po ktorejkoľvek neúspešnej praktickej skúške možno požadovať ďalší výcvik. Ak sa nedosiahne hodnotenie uspel vo všetkých sekciiach skúšky na dva pokusy, musí sa vyžadovať ďalší výcvik podľa rozhodnutia leteckého úradu. Obmedzenie počtu praktických skúšok spôsobilosti o absolvovanie, ktorých sa možno pokúsiť, nejestvuje.

VYKONANIE SKÚŠKY

10 Letecký úrad vydá letovému examinátorovi bezpečnostné pokyny dostatočné na zabezpečenie bezpečného vykonania skúšky.

11 Ak sa žiadateľ rozhodne zrušiť praktickú skúšku z dôvodov, ktoré bude letový examinátor považovať za nedostačujúce, musí žiadateľ opätovne absolvovať celú praktickú skúšku. Ak je skúška zrušená z dôvodov, ktoré letový examinátor považuje za primerané, v priebehu ďalšieho letu sa preskúšajú iba tie sekcie, ktoré neboli ukončené.

12 Akýkoľvek obrat alebo postup skúšky môže žiadateľ opakovať jedenkrát. Letový examinátor môže v ktoromkoľvek štádiu skúšku zastaviť, ak usúdi, že preukazovanie schopnosti žiadateľa na let si vyžaduje vykonanie celej opakovanej skúšky.

13 Od žiadateľa sa musí vyžadovať, aby letún pilotoval z miesta, kde sa môže vykonávať funkcia veliaceho pilota a skúšku vykonávať tak, ako keby na palube nebol iný člen posádky. Zodpovednosť za let musí byť stanovená v súlade s národnými predpismi.

14 Letový examinátor musí vybrať trasu pre navigačný let. Táto trasa sa môže končiť na letisku odletu alebo na ďalšom letisku. Žiadateľ musí zodpovedať za plánovanie letu a musí zabezpečiť, aby bolo na palube všetko vybavenie a dokumentácia potrebná na vykonanie letu. Podľa ustanovenia dodatku 2 k JAR-FCL 1.135 musí navigačná časť skúšky trvať aspoň 60 minút a môže byť na základe

shall be permitted to choose to take the test on a single-engine aeroplane or, subject to the experience requirement in JAR-FCL 1.255 or 1.260 of 70 hours flight time as pilot-in-command, on a multi-engine aeroplane. The aeroplane used for the skill test shall meet the requirements for training aeroplanes (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.125).

7 The administrative arrangements for confirming the applicant's suitability to take the test, including disclosure of the applicant's training record to the examiner, will be determined by the Authority.

8 An applicant shall pass sections 1 through 5 of the skill test, and section 6 if a multi-engine aeroplane is used. If any item in a section is failed, that section is failed. Failure in more than one section will require the applicant to take the entire test again. An applicant failing only one section shall take the failed section again. Failure in any section of the re-test, including those sections that have been passed on a previous attempt, will require the applicant to take the entire test again. All sections of the skill test shall be completed within six months.

9 Further training may be required following any one failed skill test. Failure to achieve a pass in all sections of the test in two attempts will require further training as determined by the Authority. There is no limit to the number of skill tests that may be attempted.

CONDUCT OF THE TEST

10 The Authority will provide the FE with adequate safety advice to ensure that the test is conducted safely.

11 Should the applicant choose to terminate a skill test for reasons considered inadequate by the FE, the applicant shall retake the entire skill test. If the test is terminated for reasons considered adequate by the FE, only those sections not completed shall be tested in a further flight.

12 Any manoeuvre or procedure of the test may be repeated once by the applicant. The FE may stop the test at any stage if it is considered that the applicant's demonstration of flying skill requires a complete re-test.

13 An applicant shall be required to fly the aeroplane from a position where the pilot-in-command functions can be performed and to carry out the test as if there is no other crew member. Responsibility for the flight shall be allocated in accordance with national regulations.

14 The route to be flown for the navigation test shall be chosen by the FE. The route may end at the aerodrome of departure or at another aerodrome. The applicant shall be responsible for the flight planning and shall ensure that all equipment and documentation for the execution of the flight are on board. The duration of the navigation section of the test, as set out in Appendix 2 to JAR-FCL 1.135 shall be at least 60

dohody medzi žiadateľom a letovým examinátorom vykonaná ako samostatná letová skúška.

15 Žiadateľ musí letovému examinátorovi hlásiť kontroly a vykonané povinnosti, vrátane identifikácie rádiových zariadení. Kontroly sa musia vykonávať v súlade so schváleným kontrolným zoznamom pre letún, na ktorom sa skúška vykonáva. Počas predletovej prípravy na vykonanie skúšky sa od žiadateľa musí požadovať nastavenie výkonu motora a otáčok. Žiadateľ musí vypočítať výkonnostné údaje na vzlet, priblíženie a pristátie v súlade s prevádzkovou príručkou alebo letovou príručkou daného letúna.

16 Letový examinátor sa nesmie podieľať na riadení letúna okrem prípadov, keď v záujme bezpečnosti alebo vylúčenia neprijateľného zdržania inej prevádzky, je zásah nevyhnutný.

POVOLENÉ TOLERANCIE LETOVEJ SKÚŠKY

17 Žiadateľ musí preukázať schopnosť

- riadiť letún v rámci jeho obmedzení,
- vykonávať všetky obraty plynulo a presne,
- uplatňovať dobrý úsudok a leteckú profesionalitu,
- uplatňovať vedomosti o letectve a
- nepretržite riadiť letún takým spôsobom, aby o úspešnom výsledku postupu alebo obratu neboli nikdy vážne pochybnosti.

18 Ako všeobecný návod sa uvádzajú nasledovné obmedzenia, pričom je letový examinátor povinný stanoviť toleranciu pre podmienky turbulencie, letové vlastnosti a výkonnosť daného letúna.

Výška

normálny let	±150 ft
so simulovanou poruchou motora	±200 ft

Kurz/Sledovanie trate podľa rádiových prostriedkov

normálny let	±10°
so simulovanou poruchou motora	±15°

Rýchlosť letu

vzlet a priblíženie	+15/-5 kt
všetky ostatné letové režimy	±15 kt

OBSAH PRAKTICKEJ SKÚŠKY

19 Obsah a sekcie praktickej skúšky stanovené v dodatku 2 k JAR-FCL 1.135 musia byť použité na praktickú skúšku na vydanie preukazu spôsobilosti PPL(A) jednomotorové a viacmotorové letúny. Formát a formulár žiadosti na vykonanie praktickej skúšky môže určiť letecký úrad (pozri IEM FCL 1.135).

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

minutes and may, as agreed between applicant and FE, be flown as a separate test.

15 An applicant shall indicate to the FE the checks and duties carried out, including the identification of radio facilities. Checks shall be completed in accordance with the authorised check list for the aeroplane on which the test is being taken. During pre-flight preparation for the test the applicant is required to determine power settings and speeds. Performance data for take-off, approach and landing shall be calculated by the applicant in compliance with the operations manual or flight manual for the aeroplane used.

16 The FE will take no part in the operation of the aeroplane except where intervention is necessary in the interests of safety or to avoid unacceptable delay to other traffic.

FLIGHT TEST TOLERANCE

17 The applicant shall demonstrate the ability to:

- operate the aeroplane within its limitations;
- complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;
- exercise good judgement and airmanship;
- apply aeronautical knowledge; and
- maintain control of the aeroplane at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never seriously in doubt.

18 The following limits are for general guidance. The FE will make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the aeroplane used.

Height

normal flight	±150 feet
with simulated engine failure	±200 feet

Heading/Tracking of radio aids

normal flight	±10°
with simulated engine failure	±15°

Speed

take-off and approach	+15/-5 knots
all other flight regimes	±15 knots

CONTENT OF THE SKILL TEST

19 The skill test contents and sections set out in Appendix 2 to JAR-FCL 1.135 shall be used for the skill test for the issue of a PPL(A) on single-engine and multi-engine aeroplanes. The format and application form for the skill test may be determined by the Authority (see IEM FCL 1.135).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

Dodatok 2 k JAR-FCL 1.135**Obsah praktickej skúšky na vydanie PPL(A)**

(Pozri JAR-FCL 1.135)

(Pozri IEM FCL 1.135)

SEKCIA 1 PREDLETOVÉ ČINNOSTI A ODLET	
Použitie kontrolných zoznamov, leteckej profesionality (riadenie letúna podľa vonkajšej vizuálnej orientácie, postupy na ochranu proti námraze/odnámrazovanie atď.) uplatňovať vo všetkých častiach.	
a	Predletová dokumentácia a brífing počasia
b	Hmotnosť a vyváženie a výpočet výkonnosti
c	Kontrola a servis letúna
d	Spúšťanie motora a postupy po spustení
e	Rolovanie a letiskové postupy, postupy pred vzletom
f	Vzlet a kontrola po vzlete
g	Letiskové odletové postupy
h	Dodržovanie pravidiel spojenia s ATC, R/T postupy
SEKCIA 2 HLAVNÁ LETOVÁ ČINNOSŤ	
a	Dodržovanie pravidiel spojenia s ATC, R/T postupy
b	Priamy a vodorovný let so zmenami rýchlosti letu
c	Stúpanie: i. optimálna rýchlosť stúpania, ii. stúpavé zatáčky, iii. prechod do vodorovného letu.
d	Stredné zatáčky (náklon 30°)
e	Ostré zatáčky (náklon 45°) (vrátane rozpoznania a vybratia letúna so špirálového strmého zostupového letu)
f	Let pri kriticky nízkej rýchlosti letu s vysunutými a zasunutými vztlakovými klapkami
g	Pád: i. čistý pád a vybratie s použitím motora, ii. priblíženie k pádu v klesavej zatáčke s náklonom 20°, konfigurácia na priblíženie, iii. priblíženie k pádu v pristávacej konfigurácii.
h	Klesanie: i. s výkonom a bez výkonu motora, ii. klesavé zatáčky (ostré zostupové zatáčky), iii. prechod do vodorovného letu.
SEKCIA 3 TRAŤOVÉ POSTUPY	
a	Letový plán, navigácia výpočtom, čítanie máp
b	Udržiavanie letovej výšky, kurzu a rýchlosti
c	Orientácia, časové rozpočty a opravy ETA, vedenie záznamu
d	Divert na náhradné letisko (plánovanie a uskutočnenie)
e	Použitie rádionavigačných prostriedkov
f	Preskúšanie zo základov lietania podľa prístrojov (zatáčka 180° v simulovaných meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov) (IMC)
g	Riadenie letu (kontroly, palivové systémy a odnámrazovanie karburátora atď.) Dodržovanie pravidiel spojenia s ATC, R/T postupy
SEKCIA 4 PRÍLETOVÉ A PRISTÁVACIE POSTUPY	
a	Letiskové príletové postupy
b	* Presné pristátie (pristátie na krátku dráhu), s bočným vetrom, pri vhodných podmienkach
c	* Pristátie bez použitia vztlakových klapiek
d	* Priblíženie na pristátie s voľnobehom (IBA JEDNOMOTOROVÉ)

e	Opakovaný vzlet po dotyku („letný štart“)
f	Opakovanie okruhu z malej výšky
g	Dodržovanie pravidiel spojenia s ATC, R/T postupy
h	Činnosti po lete
SEKCIA 5 MIMORIADNE A NÚDZOVÉ POSTUPY	
Táto časť sa môže kombinovať s časťami 1 až 4.	
a	Simulovaná porucha motora po vzlete (IBA JEDNOMOTOROVÉ)
b	Simulované vynútené pristátie (IBA JEDNOMOTOROVÉ)
c	Simulované bezpečnostné pristátie (IBA JEDNOMOTOROVÉ)
d	Simulovaný stav núdze
[e	Ústne otázky]
SEKCIA 6 SIMULOVANÝ ASYMETRICKÝ LET A PRÍSLUŠNÉ ÚLOHY NA TYPOVÚ KVALIFIKÁCIU/KVALIFIKÁCIU NA TRIEDU	
Táto časť sa môže kombinovať s časťami 1 až 5.	
a	Simulovaná porucha motora počas vzletu (v bezpečnej letovej výške, pokiaľ sa nevykonáva na letovom simulátore)
b	Asymetrické priblíženie a opakovanie okruhu
c	Asymetrické priblíženie a pristátie s úplným zastavením motorov
d	Vypnutie a reštartovanie motora
e	Dodržovanie pravidiel spojenia s ATC, R/T postupy
f	Na základe určenia letového examinátora - akékoľvek príslušné úlohy týkajúce sa typovej kvalifikácie/kvalifikácie na triedu v rámci praktickej skúšky, ktoré budú zahrnuté v prípade použiteľnosti: i. lietadlové systémy vrátane ovládania autopilota, ii. prevádzka pretlakovaného systému, iii. použitie systému odnámrazovania a protinámrazového systému.
g	Ústne otázky

* Podľa uváženia letového examinátora môžu byť niektoré z týchto úloh spojené.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

Appendix 2 to JAR-FCL 1.135**Contents of the skill test for the issue of a PPL(A)**

(See JAR-FCL 1.135)

(See IEM FCL 1.135)

SECTION 1 PRE-FLIGHT OPERATIONS AND DEPARTURE	
Use of checklist, airmanship (control of aeroplane by external visual reference, anti/de-icing procedures, etc.) apply in all sections.	
a	Pre-flight documentation and weather brief
b	Mass and balance and performance calculation
c	Aeroplane inspection and servicing
d	Engine starting and after starting procedures
e	Taxiing and aerodrome procedures, pre take-off procedures
f	Take-off and after take-off checks
g	Aerodrome departure procedures
h	ATC liaison - compliance, R/T procedures
SECTION 2 GENERAL AIRWORK	
a	ATC liaison - compliance, R/T procedure
b	Straight and level flight, with speed changes
c	Climbing: i. Best rate of climb ii. Climbing turns iii. Levelling off
d	Medium (30° bank) turns
e	Steep (45° bank) turns (including recognition and recovery from a spiral dive)
f	Flight at critically low airspeed with and without flaps
g	Stalling: i. Clean stall and recover with power ii. Approach to stall descending turn with bank angle 20°, approach configuration iii. Approach to stall in landing configuration
h	Descending: i. With and without power ii. Descending turns (steep gliding turns) iii. Levelling off
SECTION 3 EN-ROUTE PROCEDURES	
a	Flight plan, dead reckoning and map reading
b	Maintenance of altitude, heading and speed
c	Orientation, timing and revision of ETAs, log keeping
d	Diversion to alternate aerodrome (planning and implementation)
e	Use of radio navigation aids
f	Basic instrument flying check (180° turn in simulated IMC)
g	Flight management (checks, fuel systems and carburettor icing, etc.) ATC liaison - compliance, R/T procedures
SECTION 4 APPROACH AND LANDING PROCEDURES	
a	Aerodrome arrival procedures
b	* Precision landing (short field landing). cross wind, if suitable conditions available
c	* Flapless landing
d	* Approach to landing with idle power (SINGLE ENGINE ONLY)

e	Touch and go
f	Go-around from low height
g	ATC liaison - compliance, R/T procedures
h	Actions after flight
SECTION 5 ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES	
This section may be combined with Sections 1 through 4.	
a	Simulated engine failure after take-off (SINGLE-ENGINE ONLY)
b	Simulated forced landing (SINGLE-ENGINE ONLY)
c	Simulated precautionary landing (SINGLE-ENGINE ONLY)
d	Simulated emergencies
[e]	Oral questions]
SECTION 6 SIMULATED ASYMMETRIC FLIGHT AND RELEVANT CLASS/TYPE ITEMS	
This section may be combined with Sections 1 through 5.	
a	Simulated engine failure during take-off (at a safe altitude unless carried out in a flight simulator)
b	Asymmetric approach and go-around
c	Asymmetric approach and full stop landing
d	Engine shutdown and restart
e	ATC liaison - compliance, R/T procedures, Airmanship
f	As determined by the Flight Examiner - any relevant items of the class/type rating skill test to include, if applicable: i. Aeroplane systems including handling of auto pilot ii. Operation of pressurisation system iii. Use of de-icing and anti-icing system
g	Oral questions

* some of these items may be combined at the discretion of the Flight Examiner.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

INTENTIONALLY LEFT BLANK

**ČLÁNOK D - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI
OBCHODNÉHO PILOTA (Letún) - CPL(A)****SUBPART D - COMMERCIAL PILOT LICENCE
(Aeroplane) - CPL(A)****JAR-FCL 1.140 Minimálny vek**

Žiadateľ o vydanie CPL(A) musí mať aspoň 18 rokov.

JAR-FCL 1.140 Minimum age

An applicant for a CPL(A) shall be at least 18 years of age.

JAR-FCL 1.145 Zdravotná spôsobilosť

Žiadateľ o vydanie CPL(A) musí mať platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy. Používateľ oprávnenia CPL(A) musí mať platné zdravotné osvedčenie 1. triedy.

JAR-FCL 1.145 Medical fitness

An applicant for a CPL(A) shall hold a valid Class 1 medical certificate. In order to exercise the privileges of the CPL(A) a valid Class 1 medical certificate shall be held.

JAR-FCL 1.150 Oprávnenia a podmienky**(a) Oprávnenia**

S prihliadnutím na akékoľvek iné podmienky špecifikované v predpisoch JAR, sú oprávnenia držiteľa CPL(A) nasledovné:

- (1) využívať všetky práva držiteľa PPL(A),
- (2) vykonávať funkciu veliaceho pilota letúna alebo 2. pilota ktoréhokoľvek letúna v prevádzke, ktorá nie je obchodnou leteckou dopravou,
- (3) vykonávať funkciu veliaceho pilota letúna v obchodnej leteckej doprave vykonávanej akýmkoľvek jednopilotným letúnom,
- (4) vykonávať funkciu 2. pilota v obchodnej leteckej doprave.

(b) Podmienky

Žiadateľ o vydanie CPL(A), ktorý splnil podmienky stanovené v JAR-FCL 1.140, 1.145[,], 1.155[,], 1.160, 1.165[,] 1.170 [a ak je to použiteľné aj 1.010 (a) (4)], musí splniť požiadavky na vydanie CPL(A), v ktorom je obsiahnutá aspoň kvalifikácia na triedu/typová kvalifikácia na letún použitý počas praktickej skúšky a v prípade, že skúška zahŕňa i kurz prístrojovej kvalifikácie a skúšku absolvovanú v súlade s JAR-FCL 1, článok E i prístrojovú kvalifikáciu.

[ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.150 Privileges and conditions**(a) Privileges**

Subject to any other conditions specified in JARS, the privileges of the holder of a CPL(A) are to:

- (1) exercise all the privileges of the holder of a PPL(A);
- (2) act as pilot-in-command or co-pilot of any aeroplane engaged in operations other than commercial air transportation;
- (3) act as pilot-in-command in commercial air transportation of any single-pilot aeroplane;
- (4) act as co-pilot in commercial air transportation.

(b) Conditions

An applicant for a CPL(A) who has complied with the conditions specified in JAR-FCL 1.140, 1.145[,], 1.155[,], 1.160, 1.165[,] 1.170 [and, if applicable, 1.010 (a) (4)] shall have fulfilled the requirements for the issue of a CPL(A) including at least the class/type rating for the aeroplane used on the skill test and, if an instrument rating course and test completed in accordance with JAR-FCL 1, Subpart E are included, the instrument rating.

[Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.155 Skúsenosti a ich započítavanie

(Pozri JAR-FCL 1.050 (a) (3))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (1) až ([4]))
[(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 1.170)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.205)
(Pozri JAR-FCL 1.510 (a) (2))]
(Pozri AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (1) až (3))

(a) Integrované kurzy**JAR-FCL 1.155 Experience and crediting**

(See JAR-FCL 1.050 (a) (3))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (1) through ([4]))
[(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.170)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.205)
(See JAR-FCL 1.510 (a) (2))]
(See AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (1) through (3))

(a) Integrated courses

(1) *Skúsenosti*

Žiadateľ o vydanie CPL(A), ktorý uspokojivo absolvoval a skončil integrovaný kurz letového výcviku, musel nalietať ako pilot letúna s osvedčením letovej spôsobilosti vydaným alebo uznaným členským štátom JAA aspoň 150 hodín času letu.

(2) *Započítavanie*

Podrobnosti o započítavaní času letu požadovaného v (a) (1), pozri paragraf 4 dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (1), paragraf 4 dodatku k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (2) alebo paragraf 4 dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (3).

(b) *Modulové kurzy*(1) *Skúsenosti*

Žiadateľ o CPL(A), ktorý nie je absolventom integrovaného kurzu letového výcviku, musí nalietať ako pilot letúnov s osvedčením letovej spôsobilosti vydaným alebo uznaným členským štátom JAA aspoň 200 hodín času letu.

(2) *Započítavanie*

Z 200 hodín času letu:

(i) 30 hodín vo funkcii veliaceho pilota, ktorý je držiteľom PPL(H) na vrtuľníkoch alebo

(ii) 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota, ktorý je držiteľom CPL(H) na vrtuľníkoch alebo

(iii) 30 hodín vo funkcii veliaceho pilota na turistických motorových vetroňoch alebo na vetroňoch.

(c) *Čas letu*

Žiadateľ musel absolvovať na letúnoch v priebehu integrovaného kurzu 150 hodín času letu (pozri tiež JAR-FCL 1.050 (a) (3)) a v priebehu modulového kurzu 200 hodín času letu, vrátane aspoň

(1) 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota alebo 70 hodín vo funkcii veliaceho pilota, ak boli nalietané v priebehu kurzu integrovaného letového výcviku ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (1) až (3) a AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (1), (2) a (3),

(2) 20 hodín VFR preletov vo funkcii veliaceho pilota, vrátane preletu do vzdialenosti aspoň 540 km (300 NM), v priebehu ktorého musia byť vykonané pristátia s úplným zastavením na dvoch letiskách iných ako letisko odletu,

(3) 10 hodín času prístrojového výcviku, z ktorých je pozemný prístrojový čas najviac 5 hodín,

(4) 5 hodín času letu v noci, ak je stanovené v JAR-FCL 1.165 (b).

[(d) Žiadateľovi, ktorý je držiteľom osvedčenia o ukončení kurzu základného modulu letu podľa prístrojov ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.205, sa môže započítať až 10 hodín do požadované-

(1) *Experience*

An applicant for a CPL(A) who has satisfactorily followed and completed an integrated flying training course shall have completed as a pilot of aeroplanes having a certificate of airworthiness issued or accepted by a JAA Member State at least 150 hours of flight time.

(2) *Crediting*

For details on crediting of flight time required in (a) (1), see paragraph 4 in Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 and 1.165 (a) (1), paragraph 4 in Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 and 1.165 (a) (2) or paragraph 4 in Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 and 1.165 (a) (3).

(b) *Modular course*(1) *Experience*

An applicant for a CPL(A) who is not a graduate from an integrated flying training course shall have completed as a pilot on aeroplanes having a certificate of airworthiness issued or accepted by a JAA Member State at least 200 hours of flight time.

(2) *Crediting*

From the 200 hours of flight time

(i) 30 hours as pilot-in-command holding a PPL(H) on helicopters; or

(ii) 100 hours as pilot-in-command holding a CPL(H) on helicopters; or

(iii) 30 hours as pilot-in-command in touring motor gliders or gliders.

(c) *Flight time*

The applicant shall have completed in aeroplanes during the integrated course 150 hours of flight time (see also JAR-FCL 1.050 (a) (3)) and the modular course 200 hours of flight time including at least:

(1) 100 hours as pilot-in-command, or 70 hours as pilot-in-command if completed during a course of integrated flying training as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (1) through (3) and AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (1), (2) and (3);

(2) 20 hours of VFR cross-country flight time as pilot-in-command, including a cross-country flight totalling at least 540 km (300 NM) in the course of which full-stop landings at two aerodromes different from the aerodromes of departure shall be made;

(3) 10 hours of instrument instruction time, of which not more than 5 hours is to be instrument ground time; and

(4) 5 hours of night flight time, as set out in JAR-FCL 1.165 (b).

[(d) An applicant holding a Course Completion Certificate for the Basic Instrument Flight module, as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.205, may be credited up to 10 hours towards the required

ho času prístrojového výcviku v integrovanom alebo modulovom kurze.

(e) Držitelia MPL(A). Pred využívaním oprávnení CPL(A), držiteľ MPL(A) musí absolvovať na letúne:

(1) 70 hodín ako veliaci pilot alebo aspoň 10 hodín ako veliaci pilot a zostávajúci povinný čas letu ako PICUS, pričom 20 hodín musia byť VFR prelety vo funkcii veliaceho pilota alebo aspoň 10 hodín preletov vo funkcii veliaceho pilota a 10 hodín ako PICUS, ktoré musia zahŕňať VFR prelet vo funkcii veliaceho pilota do vzdialenosti aspoň 540 km (300 NM), v priebehu ktorého musia byť vykonané pristátia s úplným zastavením na dvoch letiskách iných ako letisko odletu.

(2) časti modulového kurzu CPL(A), ktoré sú stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (4), paragrafy 11 (a) a 12, a

(3) praktickú skúšku CPL(A) buď na jednomotorovom alebo viacmotorovom letúne v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 1.170.]

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.160 Teoretické vedomosti

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (1) až (4))

(a) Kurz

Žiadateľ o vydanie CPL(A) musí absolvovať teoretickú výučbu v rámci schváleného kurzu v schválenej organizácii letového výcviku (FTO). Tento kurz by mal byť spojený s kurzom letového výcviku, ako je stanovené v JAR-FCL 1.165.

(b) Skúška

Žiadateľ o vydanie CPL(A) musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam držiteľa CPL(A) a musí splniť požiadavky stanovené v JAR-FCL 1 (Letún), článok J.

(c) Žiadateľ, ktorý absolvoval integrovaný kurz letového výcviku musí preukázať aspoň úroveň vedomostí požadovanú týmto kurzom, ako je stanovené v príslušnom dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (1) až (3).

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.165 Letový výcvik

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (1) až (4) a AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (1) až (4))

(a) Kurz

Žiadateľ o vydanie CPL(A) musí dokončiť schválený kurz integrovaného alebo modulového letového výcviku na letúnoch s osvedčením letovej spôsobilosti

instrument instruction time in the integrated or modular course.

(e) MPL(A) holders. Before exercising the privileges of a CPL(A), the holder of a MPL(A) shall have completed in aeroplane:

(1) 70 hours, either as pilot-in-command, or made up by not less than 10 hours as pilot-in-command and the necessary additional flight time as PICUS, of which 20 hours shall be of VFR cross-country flight time as pilot-in-command, or cross-country time made up of not less than 10 hours as pilot-in-command and 10 hours as pilot-in-command under supervisions. This shall include a VFR cross-country flight of not less than 540 km (300 NM) in the course of which full-stop landings at two different aerodromes shall be flown as pilot-in-command;

(2) the elements of the CPL(A) modular course as specified in Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (4) paragraphs 11 (a) and 12; and

(3) the CPL(A) skill test on either a single-engine or a multi-engine aeroplane in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.170.]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.160 Theoretical knowledge

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (1) through (4))

(a) Course

An applicant for a CPL(A) shall have received theoretical knowledge instruction on an approved course at an approved flying training organisation (FTO). The course should be combined with a flying training course as set out in JAR-FCL 1.165.

(b) Examination

An applicant for a CPL(A) shall have demonstrated a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of a CPL(A) and shall meet the requirements set out in JAR-FCL 1 (Aeroplane) Subpart J.

(c) An applicant who has undertaken an integrated flying training course shall demonstrate at least the level of knowledge required by that course, as set out in the relevant Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (1) through (3).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.165 Flight instruction

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (1) through (4) and AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (1) through (4))

(a) Course

An applicant for a CPL(A) shall have completed an approved course of integrated or modular flying training on aeroplanes having a certificate of airworthiness

vydaným alebo uznaným členským štátom JAA absolvovaný vo schválenej organizácii letového výcviku. Tento kurz by mal byť spojený s výcvikovým kurzom teoretickej výučby. Podrobnosti o schválených kurzoch pozri ďalej:

(1) integrovaný kurz ATP(A) - dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (1) a AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (1),

(2) integrovaný kurz CPL(A)/IR - dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (2) a AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (2),

(3) integrovaný kurz CPL(A) - dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (3) a AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (3) a

(4) modulový kurz CPL(A) - dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (4) a AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (4).

(b) *Výcvik v noci*

Žiadateľ musí nalietať aspoň 5 hodín času letu na letúnoch v noci, ktoré zahŕňajú aspoň 3 hodiny výcviku s inštruktorom, vrátane aspoň 1 hodiny navigácie pri preletoch a 5 samostatných vzletov a 5 pristátí s úplným zastavením.

JAR-FCL 1.170

Schopnosť

(Pozri dodatky 1 a 2 k JAR-FCL 1.170)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (1) až (4))

Žiadateľ o vydanie CPL(A) musí preukázať schopnosť vykonávať vo funkcii veliaceho pilota letúna príslušné postupy a obraty opísané v dodatkoch 1 a 2 k JAR-FCL 1.170 so stupňom spôsobilosti primeranej oprávneniam udeleným držiteľovi CPL(A). Žiadateľ musí absolvovať praktickú skúšku ako je požadované v príslušnom dodatku 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (1) až (4).

[ZT 1, 01.06.00]

issued or accepted by a JAA Member State at an approved flying training Organisation. The course should be combined with a theoretical knowledge training course. For details of the approved courses see as follows:

(1) ATP(A) integrated course - Appendix 1 JAR-FCL 1.160 and 1.165 (a) (1) and AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (1);

(2) CPL(A)/IR integrated course - Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 and 1.165 (a) (2) and AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (2);

(3) CPL(A) integrated course - Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (3) and AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (3); and

(4) CPL(A) modular course - Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (4) and AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (4).

(b) *Night training*

The applicant shall have completed at least 5 hours flight time in aeroplanes at night comprising at least 3 hours of dual instruction, including at least 1 hour of cross-country navigation, and 5 solo take-offs and 5 full-stop landings.

JAR-FCL 1.170

Skill

(See Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.170)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 and 1.165 (a) (1) through (4))

An applicant for a CPL(A) shall have demonstrated the ability to perform, as pilot-in-command of an aeroplane, the relevant procedures and manoeuvres described in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.170 with a degree of competency appropriate to the privileges granted to the holder of a CPL(A). An applicant shall take the skill test as required by the relevant Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (1) through (4).

[Amdt. 1, 01.06.00]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (1)**Integrovaný kurz ATP(A)**

(Pozri JAR-FCL 1.160, 1.165 a 1.170)
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 1.170)
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 1.210)
(Pozri AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (1))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.470)
(Pozri IEM FCL 1.170)

1 Cieľom integrovaného kurzu ATP(A) je vycvičiť pilotov na úroveň nevyhnutnej odbornej spôsobilosti, ktorá im umožní vykonávať funkciu 2. pilota na viacpilótných viacmotorových letúnoch v obchodnej leteckej doprave a získať CPL(A)/IR.

2 Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz ATP(A), musí pod [dohľadom] vedúceho výcviku schválenej organizácie letového výcviku (FTO) dokončiť všetky etapy výcviku v jednom nepretržitom schválenom kurze výcviku tak, ako je organizovaný FTO.

3 Kurz musí trvať 12 až 36 mesiacov. Na predĺženie kurzu nad 36 mesiacov z dôvodu dodatočného letového výcviku alebo pozemného výcviku v FTO sa môžu prijať zvláštne opatrenia so súhlasom leteckého úradu.

4 Žiadateľ môže byť prijatý na výcvik buď ako úplný začiatokník, alebo ako držiteľ PPL(A) [alebo PPL(H)] vydaného v súlade s ICAO Annex 1. Úplný začiatokník musí spĺňať požiadavky článku B predpisu JAR-FCL na žiaka-pilota. V prípade účastníka kurzu s PPL(A) [alebo PPL(H)] môže byť započítaných do požiadavky času letu v kurze 50 % hodín na [lietadlá] požadovaný pre letový výcvik (JAR-FCL 1.165 (a) (1) a dodatok 1 k JAR-FCL 1.165 (a) (1) paragraf 13), ktoré nalietal ako začiatokník pred kurzom a to až do zápočtu 40 hodín praxe v lietaní alebo 45 hodín, ak získal kvalifikáciu na lety v noci, z ktorých 20 hodín môže byť výcvik s inštruktorom. Tento zápočet nalietaných hodín sa musí uskutočniť podľa zváženia FTO a musí byť zapísaný do záznamu o výcviku žiadateľa. V prípade žiaka-pilota, ktorý nie je držiteľom preukazu spôsobilosti pilota a na základe schválenia leteckého úradu, môže FTO vyznačiť určité cvičenia vo dvojom (pozri AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (1), fáza 2 a 3), ktoré môžu byť nalietané na vrtuľníku alebo TMG až do max. 20 hodín.

5 Žiadateľ, ktorému sa nepodarí, alebo ktorý nie je schopný ukončiť celý kurz ATP(A), môže požiadať letecký úrad o vykonanie skúšky z teoretických vedomostí a praktickej skúšky na získanie preukazu spôsobilosti nižšieho stupňa a prípadne na získanie prístrojovej kvalifikácie.

6 Ktorýkoľvek žiadateľ, ktorý chce v priebehu výcviku v kurze prejsť do inej FTO, musí požiadať letecký úrad o formálne posúdenie ďalších hodín výcviku požadovaných v novej FTO.

7 FTO musí zabezpečiť, aby pred prijatím do kurzu mal žiadateľ dostatočné vedomosti z matematiky, fyziky a anglického jazyka, čo mu umožní ľahšie

Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (1)**ATP(A) integrated course**

(See JAR-FCL 1.160, 1.165 & 1.170)
(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.170)
(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.210)
(See AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (1))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.470)
(See IEM FCL 1.170)

1 The aim of the ATP(A) integrated course is to train pilots to the level of proficiency necessary to enable them to operate as co-pilot on multi-pilot, multi-engine aeroplanes in commercial air transportation and to obtain the CPL(A)/IR.

2 An applicant wishing to undertake an ATP(A) integrated course shall, under the supervision of the Head of Training of an approved flying training Organisation (FTO), complete all the instructional stages in one continuous approved course of training as arranged by that FTO.

3 The course shall last for between 12 and 36 months. Special arrangements may be made with the approval of the Authority to extend the course beyond 36 months where additional flying training or ground instruction is provided by the FTO.

4 An applicant may be admitted to training either as an ab-initio entrant, or as a holder of a PPL(A) [or PPL(H)] issued in accordance with ICAO Annex 1. An ab-initio entrant shall meet the student pilot requirements of JAR-FCL Subpart B. In the case of a PPL(A) [or PPL(H)] entrant, 50 % of the [aircraft] hours flown by the entrant prior to the course may be credited towards the required flight instruction (JAR-FCL 1.165 (a) (1) and Appendix 1 to JAR-FCL 1.165 (a) (1), paragraph 13) the course flight time requirement up to a credit of 40 hours flying experience or 45 hours if a night flying qualification has been obtained, of which up to 20 hours may be dual instruction. This credit for the hours flown shall be at the discretion of the FTO and entered into the applicant's training record. In the case of a student pilot who does not hold a pilot licence and with the approval of the Authority a FTO may designate certain dual exercises (see AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (1), phase 2 & 3) to be flown in a helicopter or a TMG up to a maximum of 20 hours.

5 An applicant failing or unable to complete the entire ATP(A) course may apply to the Authority for the theoretical knowledge examination and skill test for a lower licence and, if applicable, an instrument rating.

6 Any applicant wishing to transfer to another FTO during a course of training shall apply to the Authority for a formal assessment of the further hours of training required at another FTO.

7 The FTO shall ensure that before being admitted to the course the applicant has sufficient knowledge of Mathematics, Physics and English, to facilitate an

pochopenie obsahu teoretickej výučby v kurze. Žiadateľ musí preukázať schopnosť používať anglický jazyk v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.200.

8 Kurz musí zahŕňať

(a) teoretickú výučbu na úrovni vedomostí ATPL(A),

(b) letový výcvik za viditeľnosti a podľa prístrojov a

(c) výcvik [spolupráce] vo viacčlennej posádke na prevádzku viacpilotných letúnov.

9 Úspešným ukončením skúšky(-ok) z teoretických vedomostí podľa paragrafu 12 a praktickej(-ých) skúšky(-ok) podľa paragrafu 14 sú splnené požiadavky na teoretické vedomosti a schopnosť na vydanie CPL(A), vrátane kvalifikácie na triedu alebo typovej kvalifikácie na letún(-y) použitý(-é) pri skúške(-ach) a prístrojovej kvalifikácie pre viacmotorový letún.

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

10 Osnova teoretických vedomostí je uvedená v dodatku 1 k JAR-FCL 1.470. Schválený kurz teoretickej výučby ATP(A) musí zahŕňať aspoň 750 hodín výcviku (jedna hodina tu znamená 60 minút výcviku), ktoré môžu zahŕňať prácu na učebni, interaktívne video, prezentáciu s použitím diazitivov/magnetofónu, študijné kútiky a výcvik pomocou počítača a iné prostriedky schválené leteckým úradom vo vhodnom rozsahu.

750 hodín výcviku musí byť rozdelených takým spôsobom, aby v každom predmete bol minimálne nasledujúci počet hodín:

<i>Predmet</i>	<i>Hodiny</i>
Všeobecné znalosti lietadla	80
Letecké právo	40
Plánovanie a vykonanie letu	90
Ľudská výkonnosť a obmedzenia	50
Meteorológia	60
Navigácia	150
Prevádzkové postupy	20
Základy letu	30
Komunikácia	30

Ďalšie rozdelenie hodín môže byť dohodnuté medzi leteckým úradom a FTO.

11 Kurz [spolupráce] vo viacčlennej posádke musí zahŕňať aspoň 25 hodín teoretickej výučby a cvičení.

SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

12 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam držiteľa ATPL(A) v súlade s požiadavkami JAR-FCL 1 (Letún), článok J.

understanding of the theoretical knowledge instruction content of the course. An applicant shall demonstrate the ability to use the English language in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.200.

8 The course shall comprise:

(a) theoretical knowledge instruction to the ATPL(A) knowledge level;

(b) visual and instrument flying training; and

(c) training in multi-crew co-operation for the operation of multi-pilot aeroplanes.

9 The successful completion of the theoretical knowledge examination(s) at paragraph 12 and of the skill test(s) at paragraph 14 fulfil the theoretical knowledge and skill requirements for the issue of a CPL(A) including a class or type rating for the aeroplane(s) used in the test(s) and a multi-engine instrument rating (A).

THEORETICAL KNOWLEDGE

10 The theoretical knowledge syllabus is set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.470. An approved ATP(A) theoretical knowledge course shall comprise at least 750 hours (1 hour = 60 minutes instruction) of instruction which can include classroom work, interactive video, slidekape presentation, learning carrels, computer based training, and other media as approved by the Authority, in suitable proportions.

The 750 hours of instruction shall be divided in such a way that in each subject the minimum hours are:

<i>Subject</i>	<i>hours</i>
Aircraft General Knowledge	80
Air Law	40
Flight Performance & Planning	90
Human Performance & Limitations	50
Meteorology	60
Navigation	150
Operational Procedures	20
Principles of Flight	30
Communications	30

Other sub-division of hours may be agreed between the Authority and the FTO.

11 MCC course shall comprise at least 25 hours of theoretical knowledge instruction and exercises.

THEORETICAL KNOWLEDGE EXAMINATION

12 An applicant shall demonstrate the level of knowledge appropriate to the privileges of the holder of an ATPL(A), in accordance with the requirements in JAR-FCL 1 (Aeroplane) Subpart J.

LETOVÝ VÝCVIK

13 Letový výcvik, ktorý nezahŕňa výcvik typovej kvalifikácie, musí ako celok pozostávať aspoň zo 195 hodín, aby zahŕňal všetky letové skúšky, z ktorých pre celý kurz môže byť až 55 hodín pozemný prístrojový čas. V rámci celkových 195 hodín musí žiadateľ absolvovať aspoň

(a) 95 hodín výcviku s inštruktorom, z ktorých až 55 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas.

(b) [70] hodín vo funkcii veliaceho pilota, vrátane [] letov VFR a [] prístrojového času letu ako žiak-veliaci pilot (SPIC). (Čas vo funkcii SPIC sa musí započítavať ako čas vo funkcii veliaceho pilota, pokiaľ letový inštruktor nemusel ovplyvňovať alebo pilotovať žiadnu časť letu. Pozemný poletový brífing vykonaný letovým inštruktorom nemá vplyv na započítanie času vo funkcii veliaceho pilota).

(c) 50 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota, vrátane preletu VFR v celkovej vzdialenosti 540 km (300 NM), v priebehu ktorých sa musí uskutočniť pristátie s úplným zastavením na dvoch letiskách, iných ako je letisko odletu.

(d) 5 hodín času letu na letúnoch musí byť nalieťaných v noci, vrátane 3 hodín výcviku s inštruktorom a aspoň 1 hodinu navigácie s preletom, 5 samostatných vzletov a 5 samostatných pristátí s úplným zastavením.

(e) 115 hodín prístrojového času zahrňujúcich [aspoň]

(i) 50 hodín prístrojového letového výcviku, z ktorých až 25 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas na trénažéri letových a navigačných postupov I (FNPT I) alebo 40 hodín, ak sa pozemný prístrojový výcvik vykonáva na trénažéri letových a navigačných postupov II (FNPT II) alebo na letovom simulátore. Najviac 10 hodín pozemného prístrojového času na trénažéri letových a navigačných postupov II (FNPT II) alebo na letovom simulátore, môže byť so súhlasom leteckého úradu vykonávaných na trénažéri letových a navigačných postupov I (FNPT I),

(ii) [20] hodín ako SPIC a

(iii) 15 hodín [spolupráce] vo viacčlennej posádke, na ktorú môže byť použitý letový simulátor alebo FNPT II.

Osnovu letového výcviku pozri v AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (1).

PRAKTICKÉ SKÚŠKY

14 Po skončení príslušného letového výcviku sa musí žiadateľ podrobiť praktickej skúške CPL(A) buď na jednomotorovom, alebo na viacmotorovom letúne v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 1.170 a praktickej skúške na získanie prístrojovej kvalifikácie na viacmotorový letún v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 1.210 a iné obdobné skúšky, ktoré požaduje JAR-FCL 1.262 (c).

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05; ZT 7, 01.12.06]

FLYING TRAINING

13 The flying training, not including type rating training, shall comprise a total of at least 195 hours, to include all progress tests, of which up to 55 hours for the entire course may be instrument ground time. Within the total of 195 hours, applicants shall complete at least:

(a) 95 hours of dual instruction of which up to 55 hours may be instrument ground time;

(b) [70] hours as pilot-in-command including [] VFR flight and [] instrument flight time as student pilot-in-command (SPIC). (SPIC time shall be credited as pilot-in-command time, unless the flight instructor had to influence or control any part of the flight. A ground de-briefing by the flight instructor does not affect the crediting as pilot-in-command time);

(c) 50 hours of cross-country flight as pilot-in-command including a VFR cross-country flight totalling at least 540 km (300 NM) in the course of which full stop landings at two aerodromes different from the aerodrome of departure shall be made;

(d) 5 hours flight time in aeroplanes shall be completed at night comprising 3 hours of dual instruction including at least 1 hour of cross-country navigation and 5 solo take-offs and 5 solo full stop landings; and

(e) 115 hours of instrument time comprising [at least]:

(i) 50 hours of instrument flight instruction of which up to 25 hours may be instrument ground time in a FNPT I, or 40 hours if the instrument ground training is conducted in an FNPT II or flight simulator. With the agreement of the approving Authority not more than 10 hours of FNPT II or flight simulator instrument ground time may be conducted in a FNPT I;

(ii) [20] hours as SPIC; and

(iii) 15 hours multi-crew co-operation, for which a flight simulator or FNPT II may be used.

See AMC-FCL 1.160 & 1.165 (a) (1) for the flight instruction syllabus.

SKILL TESTS

14 On completion of the related flying training the applicant shall take the CPL(A) skill test on either a single-engine or a multi-engine aeroplane in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.170 and the instrument rating skill test on a multi-engine aeroplane in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.210 and such other tests as are required by JAR-FCL 1.262 (c).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 7, 01.12.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (2)**Integrovaný kurz CPL(A)/IR**

(Pozri JAR-FCL 1.160, 1.165 a 1.170)
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 1.170)
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 1.210)
(Pozri AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (2))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.470)
(Pozri IEM FCL 1.170)

1 Cieľom integrovaného kurzu CPL(A) a IR(A) je zabezpečiť výcvik pilotov na úroveň nevyhnutnej odbornej spôsobilosti, ktorá im umožní riadiť jednopilotné jednomotorové a viacmotorové letúny v obchodnej leteckej doprave a získať CPL(A)/IR.

2 Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz CPL(A)/IR, musí pod [dohľadom] vedúceho výcviku schválenej organizácie letového výcviku (FTO) dokončiť všetky etapy výcviku v jednom nepretržitom schválenom kurze výcviku tak, ako je organizovaný FTO.

3 Kurz musí trvať 9 až 30 mesiacov.

4 Žiadateľ môže byť prijatý na výcvik buď ako úplný začiatok, alebo ako držiteľ PPL(A) [alebo PPL(H)] vydaného v súlade s ICAO Annex 1. Úplný začiatok musí spĺňať požiadavky článku B predpisu JAR-FCL na žiaka-pilota. V prípade účastníka kurzu s PPL(A) [alebo PPL(H)] môže byť započítaných do požiadavky času letu v kurze 50 % hodín na [lietadlá] požadovaný pre letový výcvik (JAR-FCL 1.165 (a) (2) a dodatok 1 k JAR-FCL 1.165 (a) (2) paragraf 12), ktoré nalietať ako začiatok pred kurzom, a to až do zápočtu 40 hodín praxe v lietaní alebo 45 hodín, ak získal kvalifikáciu na lety v noci, z ktorých 20 hodín môže byť výcvik s inštruktorom. Tento zápočet nalietať hodín sa musí uskutočniť podľa zväzenia FTO a musí byť zapísaný do záznamu žiadateľov o výcvik. V prípade žiaka-pilota, ktorý nie je držiteľom preukazu spôsobilosti pilota a na základe schválenia leteckého úradu, môže FTO vyznačiť určité cvičenia vo dvojom (pozri AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (2), fáza 2 a 3), ktoré môžu byť nalietať na vrtuľníku alebo TMG až do max. 20 hodín.

5 Žiadateľ, ktorému sa nepodarí, alebo ktorý nie je schopný ukončiť celý kurz CPL(A)/IR, môže požiadať letecký úrad o vykonanie skúšky z teoretických vedomostí a praktickej skúšky na získanie preukazu spôsobilosti nižšieho stupňa a prípadne prístrojovej kvalifikácie.

6 Každý žiadateľ, ktorý chce v priebehu výcviku v kurze prejsť do inej FTO, musí požiadať letecký úrad o formálne posúdenie počtu ďalších hodín výcviku požadovaných v novej FTO.

7 FTO musí zabezpečiť, aby pred prijatím do kurzu mal žiadateľ dostatočné vedomosti z matematiky, fyziky a anglického jazyka, čo mu umožní ľahšie pochopenie obsahu teoretickej výučby v kurze. Požadovaná úroveň anglického jazyka musí byť v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.200.

Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (2)**CPL(A)/IR integrated course**

(See JAR-FCL 1.160, 1.165 & 1.170)
(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.170)
(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.210)
(See AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (2))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.470)
(See IEM FCL 1.170)

1 The aim of the CPL(A) and IR(A) integrated course is to train pilots to the level of proficiency necessary to operate single-pilot single-engine or multi-engine aeroplanes in commercial air transportation and to obtain the CPL(A)/IR.

2 An applicant wishing to undertake a CPL(A)/IR integrated course shall, under the supervision of the Head of Training of an approved flying training Organisation (FTO), complete all the instructional stages in one continuous approved course of training as arranged by that FTO.

3 The course shall last for between 9 and 30 months.

4 An applicant may be admitted to training either as an ab-initio entrant, or as a holder of a PPL(A) [or PPL(H)] issued in accordance with ICAO Annex 1. An ab-initio entrant shall meet the student pilot requirements of JAR-FCL Subpart B. In the case of a PPL(A) [or PPL(H)] entrant, 50 % of the [aircraft] hours flown by the entrant prior to the course may be credited towards the required flight instruction (JAR-FCL 1.165 (a) (2) and Appendix 1 to JAR-FCL 1.165 (a) (2), paragraph 12) up to a credit of 40 hours flying experience or 45 hours if an aeroplane night flying qualification has been obtained, of which up to 20 hours may be dual instruction. This credit for the hours flown shall be at the discretion of the FTO and entered into the applicant's training record. In the case of a student pilot who does not hold a pilot licence and with the approval of the Authority a FTO may designate certain dual exercises (see AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (2), phase 2 & 3) to be flown in a helicopter or a TMG up to a maximum of 20 hours.

5 An applicant failing or unable to complete the entire CPL(A)/IR course may apply to the Authority for the theoretical knowledge examination and skill test for a lower licence and, if applicable, an instrument rating.

6 Any applicant wishing to transfer to another FTO during a course of training shall apply to the Authority for a formal assessment of the further hours of training required at another FTO.

7 The FTO shall ensure that before being admitted to the course the applicant has sufficient knowledge of Mathematics Physics and English to facilitate an understanding of the theoretical knowledge instruction content of the course. The required level of English shall be in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.200.

8 Kurz musí zahŕňať

(a) teoretickú výučbu na úrovni vedomostí CPL(A) a IR,

(b) letový výcvik za viditeľnosti a podľa prístrojov.

9 Úspešným ukončením skúšky(-ok) z teoretických vedomostí podľa paragrafu 12 a praktickej(-ých) skúšky(-ok) podľa paragrafu 14 sú splnené požiadavky na teoretické vedomosti a schopnosť na vydanie CPL(A), vrátane kvalifikácie na triedu alebo typovej kvalifikácie na letún(-y) použitý(-é) pri skúške(-ach) a prístrojovej kvalifikácie (A) [bud] na viacmotorový, [alebo na jednomotorový] letún.

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

10 Osnova teoretických vedomostí je uvedená v dodatku 1 k JAR-FCL 1.470. Schválený kurz teoretickej výučby CPL(A)/IR musí zahŕňať aspoň 500 hodín výcviku, ktoré môžu zahŕňať prácu na učebni, interaktívne video, prezentáciu s použitím diaprozítívov/magnetofónu, študijné kútiky a výcvik pomocou počítača a iné prostriedky schválené leteckým úradom vo vhodnom rozsahu. 500 hodín výcviku (jedna hodina tu znamená 60 minút výcviku) musí byť rozdelených takým spôsobom, aby v každom predmete boli minimálne tieto hodiny:

<i>Predmet</i>	<i>Hodiny</i>
Letecké právo	30
Všeobecné znalosti lietadla	50
Plánovanie a vykonanie letu	60
Ľudská výkonnosť a obmedzenia	15
Meteorológia	40
Navigácia	100
Prevádzkové postupy	10
Základy letu	25
Komunikácia	30

Ďalšie rozdelenie hodín môže byť dohodnuté medzi leteckým úradom a FTO.

SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

11 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam držiteľa CPL(A) v súlade s požiadavkami JAR-FCL 1 (Letún), článok J.

LETOVÝ VÝCVIK

12 Letový výcvik, ktorý nezahŕňa výcvik typovej kvalifikácie, musí pozostávať celkovo aspoň zo 180 hodín, aby zahŕňal všetky letové skúšky, z ktorých pre celý kurz môže byť až 55 hodín pozemný prístrojový čas. V rámci celkovo 180 hodín musí žiadateľ absolvovať aspoň

(a) 80 hodín výcviku s inštruktorom, z ktorých až 40 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas.

8 The course shall comprise:

(a) theoretical knowledge instruction to CPL(A) and IR knowledge level; and

(b) visual and instrument flying training.

9 The successful completion of the theoretical knowledge examination(s) at paragraph 11 and of the skill test at paragraph 13 fulfil the theoretical knowledge and skill requirements for the issue of a CPL(A) including a class or type rating for the aeroplane(s) used in the test(s) and [either] a multi-engine [or a single engine] instrument rating (A).

THEORETICAL KNOWLEDGE

10 The theoretical knowledge syllabus is set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.470. An approved CPL(A)/IR theoretical knowledge course shall comprise at least 500 hours of instruction which can include classroom work, inter-active video, slide/tape presentation, learning carrels, computer based training, and other media as approved by the Authority, in suitable proportions. The 500 hours (1 hour = 60 minutes instruction) of instruction shall be divided in such a way that in each subject the minimum hours are:

<i>Subject</i>	<i>hours</i>
Air Law	30
Aircraft General Knowledge	50
Flight Performance & Planning	60
Human Performance & Limitations	15
Meteorology	40
Navigation	100
Operational Procedures	10
Principles of Flight	25
Communications	30

Other sub-divisions of hours may be agreed between the Authority and the FTO.

THEORETICAL KNOWLEDGE EXAMINATION

11 An applicant shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges of the holder of a CPL(A) and an instrument rating, in accordance with the requirements in JAR-FCL 1 (Aeroplane), Subpart J.

FLYING TRAINING

12 The flying training, not including type rating training, shall comprise a total of at least 180 hours, to include all progress tests, of which up to 40 hours for the entire course may be instrument ground time. Within the total of 180 hours, applicants shall complete at least:

(a) 80 hours of dual instruction of which up to 40 hours may be instrument ground time;

(b) [70] hodín vo funkcii veliaceho pilota, vrátane [] letov VFR a [] prístrojového času letu ako žiak-veliaci pilot SPIC. (Čas vo funkcii SPIC sa musí započítavať ako čas vo funkcii veliaceho pilota, pokiaľ letový inštruktor nemusel ovplyvňovať, alebo pilotovať žiadnu časť letu. Pozemný poletový brífing vykonaný letovým inštruktorom nemá vplyv na započítanie času vo funkcii veliaceho pilota).

(c) 50 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota, vrátane preletu VFR v celkovej vzdialenosti 540 km (300 NM), v priebehu ktorých sa musí uskutočniť pristátie s úplným zastavením na dvoch letiskách, iných ako je letisko odletu.

(d) 5 hodín času letu na letúnoch musí byť naliehaných v noci, vrátane 3 hodín výcviku s inštruktorom a aspoň 1 hodinu navigácie s preletom, 5 samostatných vzletov a 5 samostatných pristátí s úplným zastavením.

(e) 100 hodín prístrojového času zahrňujúcich [aspoň]:

(i) 50 hodín prístrojového letového výcviku, z ktorých až 25 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas na trénažéri letových a navigačných postupov I (FNPT I) alebo 40 hodín, ak sa celý pozemný prístrojový výcvik vykonáva na trénažéri letových a navigačných postupov II (FNPT II) alebo na letovom simulátore. Najviac 10 hodín pozemného prístrojového času na trénažéri letových a navigačných postupov II (FNPT II) alebo na letovom simulátore, môže byť so súhlasom leteckého úradu vykonávaných na trénažéri letových a navigačných postupov I (FNPT I).

(ii) [20] hodín ako SPIC.

Osnovu letového výcviku pozri v AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (2).

PRAKTICKÉ SKÚŠKY

13 Po skončení príslušného letového výcviku sa musí žiadateľ podrobiť praktickej skúške CPL(A) buď na viacmotorovom, alebo jednomotorovom letúne v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 1.170 a praktickej skúške na získanie prístrojovej kvalifikácie buď na jednomotorový letún alebo na viacmotorový letún v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 1.210.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 3, 01.07.03; ZT 4, 01.09.05; ZT 7, 01.12.06]

(b) [70] hours as pilot-in-command including [] VFR flight and [] instrument flight time as student pilot-in-command (SPIC). (SPIC time shall be credited as pilot-in-command time, unless the flight instructor had to influence or control any part of the flight. A ground de-briefing by the flight instructor does not affect the crediting as pilot-in-command time);

(c) 50 hours of cross-country flight as pilot-in-command including a VFR cross-country flight totalling at least 540 km (300 NM) in the course of which full stop landings at two aerodromes different from the aerodrome of departure shall be made;

(d) 5 hours flight time in aeroplanes shall be completed at night comprising at least 3 hours of dual instruction including at least one hour of cross-country navigation and 5 solo take-offs and 5 solo full stop landings; and

(e) 100 hours of instrument time comprising [at least]:

(i) 50 hours of instrument flight instruction of which up to 25 hours may be instrument ground time in a FNPT I or 40 hours if all the instrument ground training is conducted in an FNPT II or flight simulator. With the agreement of the approving Authority not more than 10 hours of FNPT II or flight simulator instrument ground time may be conducted in a FNPT I.

(ii) [20] hours as SPIC.

See AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (2) for the flight instruction syllabus.

SKILL TESTS

13 On completion of the related flying training the applicant shall take the CPL(A) skill test on either a multi-engine aeroplane or a single-engine aeroplane in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.170 and the instrument rating skill test on either a single-engine or a multi-engine aeroplane in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.210.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 7, 01.12.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (3)**Integrovaný kurz CPL(A)**

(Pozri JAR-FCL 1.160 a 1.165 a 1.170)
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 1.170)
(Pozri AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (3))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.470)
(Pozri IEM FCL 1.170)

1 Cieľom integrovaného kurzu CPL(A) je zabezpečiť výcvik pilotov na úroveň odbornej spôsobilosti nevyhnutnej na vydanie CPL(A) a akýkoľvek ďalší výcvik na letecké práce, ktorý chce žiadateľ, okrem výcviku letového inštruktora a výcviku prístrojovej kvalifikácie absolvovať.

2 Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz CPL(A), musí pod dozorom vedúceho výcviku schválenej organizácie letového výcviku (FTO) dokončiť všetky etapy výcviku v jednom nepretržitom schválenom kurze výcviku tak, ako bol organizovaný danou FTO.

3 Kurz musí trvať 9 až 24 mesiacov.

4 Žiadateľ môže byť prijatý do výcviku buď ako úplný začiatokník, alebo ako držiteľ PPL(A) [alebo PPL(H)] vydaného v súlade s ICAO Annex 1. Úplný začiatokník musí spĺňať požiadavky článku B predpisu JAR-FCL na žiaka-pilota. V prípade, že účastník kurzu je držiteľom PPL(A) [alebo PPL(H)], môže mu byť do požiadavky času letu v kurze započítaných 50 % hodín na [lietadlách] požadovaný pre letový výcvik (JAR-FCL 1.165 (a) (3) a dodatok 1 k JAR-FCL 1.165 (a) (3) paragraf 12), ktoré nalietal ako začiatokník pred kurzom, a to až do zápočtu 40 hodín praxe, alebo 45 hodín, ak získal kvalifikáciu na lety v noci, z ktorých 20 hodín môže byť výcvik s inštruktorom. Tento zápočet nalietaných hodín sa musí posúdiť FTO a musí byť zapísaný do záznamu o výcviku žiadateľa. V prípade žiaka-pilota, ktorý nie je držiteľom preukazu spôsobilosti pilota a na základe schválenia leteckého úradu, môže FTO vyznačiť určité cvičenia vo dvojom (pozri AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (3), fáza 2 a 3), ktoré môžu byť nalietané na vrtuľníku alebo TMG až do max. 20 hodín.

5 Žiadateľ, ktorému sa nepodarí, alebo nie je schopný ukončiť celý kurz CPL(A), môže požiadať letecký úrad o vykonanie skúšky z teoretických vedomostí a praktickej skúšky na získanie preukazu spôsobilosti nižšieho stupňa.

6 Každý žiadateľ, ktorý chce v priebehu výcvikového kurzu prejsť do inej FTO, musí požiadať letecký úrad o oficiálne posúdenie ďalších hodín výcviku požadovaných novou FTO.

7 FTO musí zabezpečiť, aby mal žiadateľ pred prijatím do kurzu dostatočné vedomosti z matematiky a fyziky pre ľahšie pochopenie obsahu teoretickej výučby v kurze.

8 Kurz musí zahŕňať

(a) teoretickú výučbu na úrovni vedomostí CPL(A) a

Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (3)**CPL(A) integrated course**

(See JAR-FCL 1.160, 1.165 & 1.170)
(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.170)
(See AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (3))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.470)
(See IEM-FCL 1.170)

1 The aim of the CPL(A) integrated course is to train pilots to the level of proficiency necessary for the issue of a CPL(A), and any further aerial work training that the applicant wishes to receive, excluding flight instructor training and instrument rating instruction.

2 An applicant wishing to undertake a CPL(A) integrated course shall, under the supervision of the Head of Training of an approved flying training Organisation (FTO), complete all the instructional stages in one continuous approved course of training as arranged by that FTO.

3 The course shall last for between 9 and 24 months.

4 An applicant may be admitted to training either as an ab-initio entrant, or as the holder of a PPL(A) [or PPL(H)] issued in accordance with ICAO Annex 1. An ab-initio entrant shall meet the student pilot requirements of JAR-FCL Subpart B. In the case of a PPL(A) [or PPL(H)] entrant, 50 % of the [aircraft] hours flown by the entrant prior to the course may be credited towards the required flight instruction (JAR-FCL 1.165 (a) (3) and Appendix 1 to JAR-FCL 1.165 (a) (3), paragraph 12) up to a credit of 40 hours flying experience, or 45 hours if an aeroplane night flying qualification has been obtained, of which up to 20 hours may be dual instruction. This credit for the hours flown shall be at the discretion of the FTO and entered into the applicant's training record. In the case of a student pilot who does not hold a pilot licence and with the approval of the Authority a FTO may designate certain dual exercises (see AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (3), phase 2 & 3) to be flown in a helicopter or a TMG up to a maximum of 20 hours.

5 An applicant failing or unable to complete the entire CPL(A) course may apply to the Authority for the theoretical knowledge examination and skill test for a lower licence.

6 Any applicant wishing to transfer to another FTO during a course of training shall apply to the Authority for a formal assessment of the further hours of training required at another FTO.

7 The FTO shall ensure that before being admitted to the course the applicant has sufficient knowledge of Mathematics and Physics to facilitate an understanding of the theoretical knowledge instruction content of the course.

8 The course shall comprise:

(a) theoretical knowledge instruction to CPL(A) knowledge level; and

(b) letový výcvik za viditeľnosti a podľa prístrojov.

9 Úspešným ukončením skúšok z teoretických vedomostí podľa paragrafu 11 a praktickej(-ých) skúšky(-ok) podľa paragrafu 13 sú splnené požiadavky na vedomosti a schopnosti na vydanie CPL(A), vrátane kvalifikácie na triedu alebo typovej kvalifikácie pre letún(-y) použitého(tých) pri skúške(-ach).

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

10 Osnova teoretických vedomostí pre CPL(A) je uvedená v dodatku 1 k JAR-FCL 1.470. Schválený kurz teoretickej výučby na získanie CPL(A) musí zahŕňať aspoň 300 hodín výcviku (jedna hodina tu znamená 60 minút výcviku), alebo 200 hodín, ak je žiadateľ držiteľom PPL, ktorá môže zahŕňať výcvik na učebni, interaktívne video, prezentáciu s použitím diapozitívov/magnetofónu, študijné kútiky, výcvik pomocou počítača a iné prostriedky schválené leteckým úradom vo vhodnom rozsahu.

[SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ]

11 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam držiteľa CPL(A) v súlade s požiadavkami JAR-FCL 1 (Letún), článku J.

LETOVÝ VÝCVIK

12 Letový výcvik, ktorý nezahŕňa výcvik typovej kvalifikácie, musí celkovo obsahovať aspoň 150 hodín, aby zahrnul všetky postupové preskúšania, z ktorých na celý kurz môže byť až 5 hodín prístrojového pozemného času. V rámci týchto celkových 150 hodín musí žiadateľ vykonať aspoň

(a) 80 hodín výcviku s inštruktorom, z ktorých až 5 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas,

(b) 70 hodín vo funkcii veliaceho pilota,

(c) 20 hodín preletov vo funkcii veliaceho pilota, vrátane preletu VFR v celkovej vzdialenosti aspoň 540 km (300 NM), v priebehu ktorého sa musí uskutočniť pristátie s úplným zastavením na dvoch rôznych letiskách, iných ako je letisko odletu,

(d) 5 hodín času letu na letúnoch musí byť nalieťaných v noci, vrátane 3 hodín výcviku s inštruktorom zahŕňajúc aspoň 1 hodinu navigácie na prelete a 5 samostatných vzletov a 5 pristátí s úplným zastavením,

(e) 10 hodín prístrojového letového výcviku, z ktorých až 5 hodín môže tvoriť prístrojový pozemný čas na FNPT I alebo II alebo na letovom simulátore a

(f) 5 hodín nalieťaných na letúne osvedčenom aspoň pre 4 osoby, ktorý má prestaviteľnú vrtuľu a zaťahovacie pristávacie zariadenie.

Osnovu letového výcviku pozri v AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (3).

(b) visual and instrument flying training.

9 The successful completion of the theoretical knowledge examinations at paragraph 11 and of the skill test(s) at paragraph 13 fulfil the knowledge and skill requirements for the issue of a CPL(A) including a class or type rating for the aeroplane(s) used in the test(s).

THEORETICAL KNOWLEDGE

10 The theoretical knowledge syllabus for the CPL(A) is set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.470. An approved CPL(A) theoretical knowledge course shall comprise at least 300 hours (1 hour = 60 minutes instruction) of instruction (or 200 hours if the applicant is the holder of a PPL) which can include classroom work, inter-active video, slide/tape presentation, learning carrels, computer based training, and other media as approved by the Authority, in suitable proportions.

[THEORETICAL KNOWLEDGE EXAMINATION]

11 An applicant shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges of the holder of a CPL(A) in accordance with the requirements in JAR-FCL 1 (Aeroplane) Subpart J.

FLYING TRAINING

12 The flying training not including the type rating training shall comprise a total of at least 150 hours, to include all progress tests, of which up to 5 hours for the entire course may be instrument ground time. Within the 150 hours total, applicants shall complete at least:

(a) 80 hours of dual instruction of which up to 5 hours may be instrument ground time;

(b) 70 hours as pilot-in-command;

(c) 20 hours of cross-country flight as pilot-in-command including a VFR cross-country flight totalling at least 540 km (300 NM) in the course of which full stop landings at two different aerodromes from the aerodrome of departure shall be made;

(d) 5 hours flight time in aeroplanes shall be completed at night comprising 3 hours of dual instruction including at least 1 hour of cross-country navigation and 5 solo take-offs and 5 full stop landings; and

(e) 10 hours of instrument flight instruction of which up to 5 hours may be instrument ground time in a FNPT I or II or flight simulator;

(f) 5 hours to be carried out in an aeroplane certificated for the carriage of at least four persons and have a variable pitch propeller and retractable landing gear.

See AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (3) for the flight instruction syllabus.

PRAKTICKÉ SKÚŠKY

13 Po skončení príslušného letového výcviku musí žiadateľ vykonať praktickú skúšku CPL(A) buď na jednomotorovom, alebo viacmotorovom letúne v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 1.170.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05]

SKILL TEST

13 On completion of the flying training the applicant shall take the CPL(A) skill test on a single-engine or a multi-engine aeroplane in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.170.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

INTENTIONALLY LEFT BLANK

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (4)**Modulový kurz CPL(A)**

(Pozri JAR-FCL 1.125 (c))

(Pozri JAR-FCL 1.160, 1.165 a 1.170)

(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 1.170)

(Pozri AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (4))

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.470)

(Pozri IEM FCL 1.170)

1 Cieľom modulového kurzu CPL(A) je vyškoliť držiteľov PPL(A) na úroveň odbornej spôsobilosti nevyhnutnej pre vydanie CPL(A).

2 (a) Pred začatím modulového kurzu CPL(A) musí žiadateľ byť držiteľom PPL(A) vydaného v súlade s ICAO Annex 1,

(b) Pred začatím letového výcviku musí žiadateľ

(i) mať nalietaných 150 hodín ako pilot a

(ii) spĺňať ustanovenia JAR-FCL 1.225 a 1.240, ak sa má na vykonanie praktickej skúšky použiť viacmotorový letún.

3 Žiadateľ, ktorý chce absolvovať modulový kurz CPL(A), musí pod dozorom vedúceho výcviku schválenej organizácie letového výcviku (FTO) dokončiť všetky etapy výcviku v jednom nepretržitom schválenom kurze výcviku tak, ako bol organizovaný danou FTO. Teoretická výučba sa môže konať v [schválenej FTO vykonávajúcej kurzy len teoretickej výučby], a v tomto prípade je povinný dohliadať na túto časť kurzu vedúci výcviku uvedenej organizácie.

4 Kurz teoretickej výučby musí byť dokončený v rozmedzí 18 mesiacov. Letový výcvik a praktická skúška musia byť dokončené v období platnosti osvedčenia o úspešnom absolvovaní teoretických skúšok, ako je stanovené v JAR-FCL 1.495.

5 FTO musí zabezpečiť, aby mal žiadateľ pred prijatím do kurzu dostatočné vedomosti z matematiky a fyziky pre ľahšie pochopenie obsahu teoretickej výučby v kurze.

6 Kurz musí zahŕňať

(a) teoretickú výučbu na úrovni vedomostí CPL(A) a

(b) letový výcvik za viditeľnosti a podľa prístrojov.

7 Úspešným ukončením skúšky z teoretických vedomostí podľa paragrafu 9 a praktickej skúšky podľa paragrafu 13 sú splnené požiadavky vedomostí a schopnosti na vydanie CPL(A), vrátane kvalifikácie na triedu alebo typovej kvalifikácie na letún použitý pri skúške.

Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 and 1.165 (a) (4)**CPL(A) modular course**

(See JAR-FCL 1.125 (c))

(See JAR-FCL 1.160, 1.165 & 1.170)

(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.170)

(See AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (4))

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.470)

(See IEM FCL 1.170)

1 The aim of the CPL(A) modular course is to train PPL(A) holders to the level of proficiency necessary for the issue of a CPL(A).

2 (a) Before commencing a CPL(A) modular course an applicant shall be the holder of a PPL(A) issued in accordance with ICAO Annex 1;

(b) Before commencing the flight training an applicant shall:

(i) have completed 150 hours flight time as a pilot; and

(ii) have complied with JAR-FCL 1.225 and 1.240 if a multi-engine aeroplane is to be used on the skill test.

3 An applicant wishing to undertake a modular CPL(A) course shall, under the supervision of the Head of Training of an approved flying training organisation (FTO), complete all the instructional stages in one continuous approved course of training as arranged by that FTO. The theoretical knowledge instruction may be given at [an approved FTO conducting theoretical knowledge instruction only], in which case the Head of Training of that organisation shall supervise that part of the course.

4 The course of theoretical knowledge shall be completed within 18 months. The flight instruction and skill test shall be completed within the period of validity of the pass in the theoretical examinations, as set out in JAR-FCL 1.495.

5 The FTO shall ensure that before being admitted to the course the applicant has sufficient knowledge of mathematics and physics to facilitate an understanding of the theoretical knowledge instruction content of the course.

6 The course shall comprise:

(a) theoretical knowledge instruction to CPL(A) knowledge level; and

(b) visual and instrument flying training.

7 The successful completion of the theoretical knowledge examination at paragraph 9 and of the skill test at paragraph 13 fulfil the knowledge and skill requirements for the issue of a CPL(A) including a class or type rating for the aeroplane used in the test.

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

8 Osnova teoretických vedomostí pre CPL(A) je uvedená v dodatku 1 k JAR-FCL 1.470. Schválený kurz teoretickej výučby na získanie CPL(A) musí zahŕňať aspoň 200 hodín výcviku (jedna hodina tu znamená 60 minút výcviku), ktorá môže zahŕňať výcvik na učebni, interaktívne video, prezentáciu s použitím diapozitívov/magnetofónu, študijné kútky a výcvik pomocou počítača a iné prostriedky schválené leteckým úradom vo vhodnom rozsahu. Na základe rozhodnutia leteckého úradu môžu byť ako súčasť kurzu ponúkané aj schválené diaľkové (korešpondenčné) kurzy.

[SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ]

9 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam držiteľa CPL(A) v súlade s požiadavkami JAR-FCL 1 (Letún), článku J.

LETOVÝ VÝCVIK

10 Žiadatelia bez prístrojovej kvalifikácie musia absolvovať aspoň 25 hodín letového výcviku s inštruktorom (pozri AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (4)), vrátane 10 hodín prístrojového výcviku, z ktorých môže byť až 5 hodín prístrojový pozemný čas na [BITD alebo] trenažéri letových a navigačných postupov FNPT I alebo II alebo na letovom simulátore (pozri AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (4)). Žiadateľom, ktorí sú držiteľmi platnej prístrojovej kvalifikácie (IR(A)) sa úplne započítava čas prístrojového výcviku vo dvojom. Žiadateľom, ktorí sú držiteľmi platnej IR(H) sa môže započítať až 5 hodín prístrojového výcviku vo dvojom, v tomto prípade musí byť aspoň 5 hodín prístrojového výcviku vo dvojom odlietané na letúny.

11 (a) Žiadatelia s platnou prístrojovou kvalifikáciou musia absolvovať aspoň 15 hodín letového výcviku s inštruktorom za viditeľnosti.

(b) Žiadatelia bez kvalifikácie pre letún na lietanie v noci musia absolvovať dodatočne aspoň 5 hodín letového výcviku v noci (pozri JAR-FCL 1.125 (c)).

12 Aspoň 5 hodín letového výcviku sa musí uskutočniť na letúne s osvedčením na prepravu aspoň štyroch osôb, ktorý má prestaviteľnú vrtuľu a zaťahovacie prístávacie zariadenie.

Osnovu letového výcviku pozri v AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (4).

PRAKTICKÉ SKÚŠKY

13 Po skončení letového výcviku a po splnení príslušných požiadaviek praxe musí žiadateľ vykonať praktickú skúšku CPL(A) na [jednomotorovom alebo] viacmotorovom letúne v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 1.170.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 3, 01.07.03; ZT 4, 01.09.05]

THEORETICAL KNOWLEDGE

8 The theoretical knowledge syllabus for the CPL(A) is set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.470. An approved CPL(A) theoretical knowledge course shall comprise at least 200 hours (1 hour = 60 minutes instruction) of instruction, which can include classroom work, inter-active video, slide/tape presentation, learning carrels, computer based training, and other media as approved by the Authority, in suitable proportions. Approved distance learning (correspondence) courses may also be offered as part of the course at the discretion of the Authority.

[THEORETICAL KNOWLEDGE EXAMINATION]

9 An applicant shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges of the holder of a CPL(A) in accordance with the requirements in JAR-FCL 1 (Aeroplane), Subpart J.

FLYING TRAINING

10 Applicants without an instrument rating shall be given at least 25 hours dual flight instruction (see AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (4)), including 10 hours of instrument instruction of which up to 5 hours may be instrument ground time in [a BITD or] a FNPT I or II or a flight simulator (see AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (4)). Applicants holding a valid IR(A) shall be fully credited towards the dual instrument instruction time. Applicants holding a valid IR(H) may be credited up to 5 hours of the dual instrument instruction time, in which case at least 5 hours dual instrument instruction time shall be given in an aeroplane.

11 (a) Applicants with a valid instrument rating shall be given at least 15 hours dual visual flight instruction.

(b) Applicants without a night flying qualification aeroplane shall be given additionally at least the 5 hours night flight instruction (see JAR-FCL 1.125 (c)).

12 At least five hours of the flight instruction shall be carried out in an aeroplane certificated for the carriage of at least four persons and have a variable pitch propeller and retractable landing gear.

See AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (4) for the flight instruction syllabus.

SKILL TEST

13 On completion of the flying training and relevant experience requirements the applicant shall take the CPL(A) skill test on either [a single-engine or] a multi-engine aeroplane in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.170.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.170**Praktická skúška na vydanie CPL(A)**

(Pozri JAR-FCL 1.170)
(Pozri dodatok 2 k JAR-FCL 1.170)
(Pozri IEM FCL 1.170)

1 Žiadateľ o praktickú skúšku na získanie CPL(A) musí mať uspokojivo ukončený celý predpísaný výcvik, vrátane výcviku na letúne rovnakého typu/triedy, ktorý má byť použitý na skúšku. Žiadateľovi musí byť dovolené zvoliť si na vykonanie skúšky jednomotorový letún alebo viacmotorový letún s prihliadnutím na požiadavku praxe v JAR-FCL 1.255 alebo JAR-FCL 1.260 na 70 hodín času letu vo funkcii veliaceho pilota letúna. Letún použitý na praktickú skúšku musí spĺňať požiadavky na cvičné letúny stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.055 a musí byť osvedčený na prepravu aspoň štyroch osôb, ktorý má prestaviteľnú vrtnú a zaťahovacie pristávacie zariadenie.

2 Letecký úrad stanoví administratívny mechanizmus na potvrdenie pripravenosti žiadateľa vykonať skúšku, vrátane uvoľnenia záznamu o výcviku žiadateľa examinátorovi.

3 Žiadateľ musí úspešne absolvovať sekciu 1 až 5 praktickej skúšky a sekciu 6, ak je použitý viacmotorový letún. Ak žiadateľ neuspje v jednom prvku danej sekcie, potom v tejto sekcii neuspje. Pri neúspechu vo viac ako jednej sekcii sa bude vyžadovať, aby žiadateľ vykonal celú skúšku odznova. Žiadateľ, ktorý neuspje len v jednej sekcii, musí skúšku tejto sekcie opakovávať. Neúspech v ktorejkoľvek sekcii opakovanej skúšky, vrátane tých sekcií skúšky, ktoré žiadateľ úspešne absolvoval pri predchádzajúcom pokuse si vyžaduje, aby žiadateľ absolvoval celú skúšku znova. Všetky sekcie praktickej skúšky musia byť dokončené v priebehu šiestich mesiacov.

4 Po ktorejkoľvek neúspešnej praktickej skúške možno požadovať ďalší výcvik. Ak sa nedosiahne úspešné hodnotenie vo všetkých sekciách skúšky na dva pokusy, musí sa vyžadovať ďalší výcvik podľa rozhodnutia leteckého úradu. Počet praktických skúšok, o absolvovanie ktorých je možné sa pokúsiť, nie je obmedzený.

VYKONANIE SKÚŠKY

5 Letecký úrad vydá letovému examinátorovi (FE) bezpečnostné pokyny dostatočné na zabezpečenie bezpečného vykonania skúšky.

6 Ak by sa žiadateľ rozhodol zrušiť praktickú skúšku z dôvodov, ktoré bude letový examinátor považovať za neprimerané, musí žiadateľ opätovne absolvovať celú praktickú skúšku. Ak je skúška zrušená z dôvodov, ktoré sú podľa uváženia letového examinátora dostačujúce, musia byť pri ďalšom lete preskúšané len tie sekcie, ktoré neboli dokončené.

7 Akýkoľvek obrat alebo postup skúšky môže žiadateľ na základe rozhodnutia FE opakovávať jedenkrát. FE môže skúšku zastaviť v ktoromkoľvek štádiu, ak usúdi, že preukazovanie schopnosti žiadateľa na let si vyžaduje opakovanie celej skúšky.

Appendix 1 to JAR-FCL 1.170**Skill test for the issue of a CPL(A)**

(See JAR-FCL 1.170)
(See Appendix 2 to JAR-FCL 1.170)
(See IEM FCL 1.170)

1 An applicant for a skill test for the CPL(A) shall have satisfactorily completed all of the required training, including instruction on the same type/class of aeroplane to be used in the test. The applicant shall be permitted to choose to take the test on a single-engine aeroplane or, subject to the experience requirement in JAR-FCL 1.255 or JAR-FCL 1.260 of 70 hours flight time as pilot-in-command of aeroplanes, on a multi-engine aeroplane. The aeroplane used for the skill test shall meet the requirements for training aeroplanes set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.055 and shall be certificated for the carriage of at least four persons, have a variable pitch propeller and retractable landing gear.

2 The administrative arrangements for confirming the applicant's suitability to take the test, including disclosure of the applicant's training record to the examiner, will be determined by the Authority.

3 An applicant shall pass sections 1 through 5 of the skill test, and section 6 if a multi-engine aeroplane is used. If any item in a section is failed, that section is failed. Failure in more than one section will require the applicant to take the entire test again. An applicant failing only one section shall take the failed section again. Failure in any section of the re-test, including those sections that have been passed on a previous attempt, will require the applicant to take the entire test again. All sections of the skill test shall be completed within six months.

4 Further training may be required following any failed skill test. Failure to achieve a pass in all sections of the test in two attempts shall require further training as determined by the Authority. There is no limit to the number of skill tests that may be attempted.

CONDUCT OF THE TEST

5 The Authority will provide the FE with adequate safety advice to ensure that the test is conducted safely.

6 Should the applicant choose to terminate a skill test for reasons considered inadequate by the FE, the applicant shall retake the entire skill test. If the test is terminated for reasons considered adequate by the FE, only those sections not completed shall be tested in a further flight.

7 At the discretion of the FE, any manoeuvre or procedure of the test may be repeated once by the applicant. The FE may stop the test at any stage if it is considered that the applicant's demonstration of flying skill requires a complete re-test.

8 Od žiadateľa sa musí požadovať, aby letún pilotoval z miesta, kde sa môžu vykonávať funkcie veliaceho pilota a aby skúška bola vykonávaná tak, ako keby tam nebol iný člen posádky. Zodpovednosť za let musí byť stanovená v súlade s národnými predpismi.

9 Trať, ktorá sa má preletieť, musí vybrať letový examinátor a cieľom musí byť riadené letisko. Trať môže končiť na letisku odletu alebo na inom letisku. Žiadateľ musí zodpovedať za plánovanie letu a zabezpečiť, aby bolo na palube všetko vybavenie a dokumentácia na vykonanie letu. Praktická skúška musí trvať aspoň 90 minút.

10 Žiadateľ musí letovému examinátorovi hlásiť kontroly a vykonané povinnosti, vrátane identifikácie rádiových zariadení. Kontroly sa musia vykonať v súlade so schváleným zoznamom kontrolných úkonov pre letún, na ktorom sa skúška vykonáva. Pri predletovej príprave na skúšku sa od žiadateľa požaduje, aby stanovil potrebné nastavenie výkonu otáčok a rýchlostí. Žiadateľ musí vypočítať výkonnostné údaje na vzlet, priblíženie a pristátie v súlade s prevádzkovou príručkou alebo letovou príručkou pre daný letún.

11 FE sa nesmie zúčastňovať na riadení letúna, okrem prípadov, keď je zásah nevyhnutný v záujme bezpečnosti alebo na zabránenie neprijateľného zdržania letovej prevádzky.

POVOLENÉ TOLERANCIE LETOVEJ SKÚŠKY

12 Žiadateľ musí preukázať schopnosť

- riadiť letún v rámci jeho obmedzení,
- vykonávať všetky obraty plynulo a presne,
- využívať dobrý úsudok a leteckú profesionálnosť,
- uplatňovať vedomosti o letectve a
- nepretržite riadiť letún tak, aby o úspešnom výsledku postupu alebo obratu neboli nikdy vážne pochybnosti.

13 Ako všeobecne sa uvádzajú nasledovné obmedzenia. Examinátor je povinný stanoviť toleranciu pre podmienky turbulencie, letové vlastnosti a výkonnosť daného letúna.

Výška

normálny let	±100 ft
so simulovanou poruchou motora	±150 ft

Let podľa rádiových prostriedkov	±5°
----------------------------------	-----

Kurz

normálny let	±10°
so simulovanou poruchou motora	±15°

Rýchlosť

vzletová a približovacia	±5 kt
všetky ostatné letové režimy	±10 kt

8 An applicant shall be required to fly the aeroplane from a position where the pilot-in-command functions can be performed and to carry out the test as if there is no other crew member. Responsibility for the flight shall be allocated in accordance with national regulations.

9 The route to be flown shall be chosen by the FE and the destination shall be a controlled aerodrome. The route may end at the aerodrome of departure or at another aerodrome. The applicant shall be responsible for the flight planning and shall ensure that all equipment and documentation for the execution of the flight are on board. The duration of the flight shall be at least 90 minutes.

10 An applicant shall indicate to the FE the checks and duties carried out, including the identification of radio facilities. Checks shall be completed in accordance with the authorised check list for the aeroplane on which the test is being taken. During pre-flight preparation for the test the applicant is required to determine power settings and speeds. Performance data for take-off, approach and landing shall be calculated by the applicant in compliance with the operations manual or flight manual for the aeroplane used.

11 The FE shall take no part in the operation of the aeroplane except where intervention is necessary in the interests of safety or to avoid unacceptable delay to other traffic.

FLIGHT TEST TOLERANCES

12 The applicant shall demonstrate the ability to:

- operate the aeroplane within its limitations;
- complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;
- exercise good judgement and airmanship;
- apply aeronautical knowledge; and
- maintain control of the aeroplane at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never seriously in doubt.

13 The following limits are for general guidance. The FE shall make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the aeroplane used.

Height

normal flight	±100 feet
with simulated engine failure	±150 feet

Tracking on radio aids	±5°
------------------------	-----

Heading

normal flight	±10°
with simulated engine failure	±15°

Speed

take-off and approach	±5 knots
all other flight regimes	±10 knots

OBSAH SKÚŠKY

14 Na praktickú skúšku musí byť použitý obsah a sekcie praktickej skúšky stanovené v dodatku 2 k JAR-FCL 1.170. Letecký úrad môže určiť formát a formulár žiadosti na praktickú skúšku (pozri IEM FCL 1.170). Položky uvedené v paragrafe c a e (iv) sekcie 2 a celá sekcia 5 a 6 sa môžu vykonať na FNPT II alebo na letovom simulátore.

[ZT 1, 01.06.00]

CONTENT OF THE TEST

14 The skill test contents and sections set out in Appendix 2 to JAR-FCL 1.170 shall be used for the skill test. The format and application form for the skill test may be determined by the Authority (see IEM FCL 1.170). Items in Section 2 paragraphs c and e (iv), and the whole of Sections 5 and 6 may be performed in a FNPT II or a flight simulator.

[Amdt. 1, 01.06.00]

Dodatok 2 k JAR-FCL 1.170**Obsah praktickej skúšky na vydanie CPL(A)**

(Pozri JAR-FCL 1.170)

(Pozri IEM FCL 1.170)

SEKCIA 1 PREDLETOVÉ ČINNOSTI A ODLET	
Použitie zoznamu povinných úkonov, letecká profesionalita (kontrola letúna podľa vonkajšej vizuálnej referencie, postupy na odstránenie horizontálnych zrážok (snehu, ľadu, námrazy), protinámrazové postupy a pod.), ktoré sú vhodné pre všetky časti.	
a	Predletová príprava, vrátane dokumentácie, určenia hmotnosti a vyváženia, rozbor počasia
b	Prehliadka a ošetrovanie letúna
c	Rolovanie a vzlet
d	Primeranosť nastavenia výkonu a vyváženia
e	Letisková prevádzka a usporiadanie letovej prevádzky
f	Postup odletu, nastavenie výškomera, zabránenie kolízie (sledovanie priestoru)
g	Spojenie s ATC - plnenie, R/T postupy
SEKCIA 2 VŠEOBECNÁ TECHNIKA PILOTÁŽE	
a	Riadenie letúna podľa vizuálnej orientácie, vrátane priamosti, hladiny, stúpania, klesania a sledovania priestoru
b	Let pri kriticky malej rýchlosti, vrátane rozpoznanie a vybratia začínajúceho aj plného pádu
c	Zatáčky, vrátane zatáčok v pristávacej konfigurácii (ostré zatáčky 45°)
d	Let pri kriticky vysokých rýchlostiach zahrňujúci rozpoznanie a vybratie špirálového strmého zostupného letu
e	Let výhradne podľa prístrojov, vrátane <ul style="list-style-type: none"> i. vodorovného letu, cestovnej konfigurácie, udržiavania kurzu, výšky a rýchlosti letu, ii. stúpavých a klesavých zatáčiek s náklonom 10° - 30°, iii. vybratia z neobvyklých letových polôh, iv. obmedzujúcich prístrojov na palubnej doske
f	Spojenie s ATC - plnenie, R/T postupy
SEKCIA 3 POSTUPY NA TRATI	
a	Riadenie letúna podľa vizuálnej orientácie, vrátane zváženia doletu/vytrvalosti v cestovnej konfigurácii
b	Orientácia a používanie mapy
c	Udržiavanie výšky, rýchlosti, kurzu a sledovanie priestoru
d	Nastavenie výškomera, spojenie s ATC - plnenie, R/T postupy
e	Monitorovanie postupu letu, letový denník, využitie paliva, vyhodnotenie traťovej chyby a opätovné nalietnutie na správnu trať
f	Pozorovanie meteorologických podmienok, vyhodnotenie vývoja, plánovanie letu na záložné letisko
g	Sledovanie trate, určovanie polôh (NDB, VOR), identifikácia zariadení (let podľa prístrojov). Implementácia plánu letu na náhradné letisko (vizuálny let)
SEKCIA 4 POSTUPY NA PRIBLIŽENIE A PRISTÁTIE	
a	Príletové postupy, nastavenie výškomeru, kontroly, sledovanie priestoru
b	Spojenie s ATC: plnenie, R/T postupy
c	Opakovanie okruhu z malej výšky
d	Normálne pristátie, pristátie s bočným vetrom (ak sú vhodné podmienky)
e	Pristátie na krátkej dráhe
f	Priblíženie a pristátie na voľnobehu (len jednomotorový letún)
g	Pristátie bez klapiek
h	Poletové činnosti

SEKCIA 5 MIMORIADNE A NÚDZOVÉ POSTUPY	
Táto sekcia môže byť kombinovaná so sekciami 1 až 4.	
a	Simulovaná porucha motora po vzlete (v bezpečnej výške), nácvik požiaru
b	Nesprávna činnosť vybavenia, vrátane alternatívneho vysunutia podvozku, elektrickej poruchy a poruchy brzd
c	Vynútené pristátie (simulované)
d	Spojenie s ATC: plnenie, R/Tpostupy
[e	Ústne otázky]
SEKCIA 6 SIMULOVANÝ ASYMETRICKÝ LET A PRÍSLUŠNÉ POLOŽKY PRE TRIEDU/TYP	
Táto sekcia môže byť kombinovaná so sekciami 1 až 5.	
a	Simulovaná porucha motora v priebehu vzletu (v bezpečnej výške, pokiaľ sa nevykonáva na letovom simulátore)
b	Asymetrické priblíženie a opakovanie okruhu
c	Asymetrické priblíženie a pristátie s úplným zastavením
d	Vypnutie a spustenie motora za letu
e	Spojenie s ATC - plnenie, R/T postupy, letecká profesionalita
f	Podľa rozhodnutia letového examinátora je potrebné zahrnúť všetky príslušné položky praktickej skúšky na získanie kvalifikácie na triedu/typovú kvalifikáciu, ak je to možné aj <ul style="list-style-type: none"> i. systémy letúna, vrátane ovládania autopilota, ii. ovládanie pretlakového systému a iii. použitie odnámrazovacieho a protínámrazového systému.
g	Ústne otázky

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

Appendix 2 to JAR-FCL 1.170**Contents of the skill test for the issue of a CPL(A)**

(See JAR-FCL 1.170)

(See IEM FCL 1.170)

SECTION 1 PRE-FLIGHT OPERATIONS AND DEPARTURE	
Use of checklist, airmanship (control of aeroplane by external visual reference, anti/de-icing procedures, etc.) apply in all sections.	
a	Pre-flight, including: Documentation, Mass and balance determination, Weather brief
b	Aeroplane inspection and servicing
c	Taxiing and take-off
d	Performance considerations and trim
e	Aerodrome and traffic pattern operations
f	Departure procedure, altimeter setting, collision avoidance (lookout)
g	ATC liaison - compliance, R/T procedures
SECTION 2 GENERAL AIRWORK	
a	Control of the aeroplane by external visual reference, including straight and level, climb, descent, lookout
b	Flight at critically high airspeeds, including recognition of and recovery from spiral dives
c	Turns, including turns in landing configuration. Steep turns 45°
d	Flight at critically low airspeed including recognition of and recovery from incipient and full stalls
e	Flight by reference solely to instruments, including: <ul style="list-style-type: none"> i. Level flight, cruise configuration, control of heading, altitude and airspeed ii. Climbing and descending turns with 10°-30° bank iii. Recoveries from unusual attitudes iv. Limited panel instruments
f	ATC liaison - compliance, R/T procedures
SECTION 3 EN ROUTE PROCEDURES	
a	Control of aeroplane by external visual reference, including cruise configuration Range/Endurance considerations
b	Orientation, map reading
c	Altitude, speed, heading control, lookout
d	Altimeter setting. ATC liaison - compliance, R/T procedures
e	Monitoring of flight progress, flight log, fuel usage, assessment of track error and re-establishment of correct tracking
f	Observation of weather conditions, assessment of trends, diversion planning
g	Tracking, positioning (NDB or VOR), identification of facilities (instrument flight). Implementation of diversion plan to alternate aerodrome (visual flight)
SECTION 4 APPROACH AND LANDING PROCEDURES	
a	Arrival procedures, altimeter setting, checks, lookout
b	ATC liaison: compliance, R/T procedures
c	Go-around action from low height
d	Normal landing, crosswind landing (if suitable conditions)
e	Short field landing
f	Approach and landing with idle power (single-engine only)
g	Landing without use of flaps
h	Post flight actions

SECTION 5 ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES	
This section may be combined with sections 1 through 4.	
a	Simulated engine failure after take-off (at a safe altitude), fire drill
b	Equipment malfunctions Including alternative landing gear extension, electrical and brake failure
c	Forced landing (simulated)
d	ATC liaison: compliance, R/T procedures
[e]	Oral questions]
SECTION 6 SIMULATED ASYMMETRIC FLIGHT AND RELEVANT CLASS/TYPE ITEMS	
This section may be combined with sections 1 through 5.	
a	Simulated engine failure during take-off (at a safe altitude unless carried out in a flight simulator)
b	Asymmetric approach and go-around
c	Asymmetric approach and full stop landing
d	Engine shutdown and restart
e	ATC liaison - compliance, R/T procedures, Airmanship
f	As determined by the Flight Examiner - any relevant items of the class/type rating skill test to include, if applicable: <ul style="list-style-type: none"> i. Aeroplane systems including handling of autopilot ii. Operation of pressurisation system iii. Use of de-icing and anti-icing system
g	Oral questions

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

**ČLÁNOK E - PRÍSTROJOVÁ KVALIFIKÁCIA
(Letún) - IR(A)****SUBPART E - INSTRUMENT RATING
(Aeroplanes) - IR(A)****JAR-FCL 1.174 Zdravotná spôsobilosť**

Žiadateľ o prístrojovú kvalifikáciu IR(A) musí mať zdravotnú spôsobilosť v súlade s JAR-FCL 3.355 (b).

[ZT 2, 01.08.02]

JAR-FCL 1.175 Okolnosti, za ktorých sa vyžaduje IR(A)

(a) Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota (A) sa nesmie v žiadnej funkcii podieľať na riadení letúna ako pilot letúna za letu podľa prístrojov (IFR) s výnimkou, keď sa ako pilot podrobuje praktickej skúške alebo pri výcviku s inštruktorom, pokiaľ nemá prístrojovú kvalifikáciu (IR(A)) primeranú ku kategórii lietadla, vydanú v súlade s JAR-FCL.

(b) V členských štátoch JAA, kde národná legislatíva vyžaduje pri určitých okolnostiach (napr. v noci) let podľa prístrojov IFR, držiteľ preukazu spôsobilosti pilota môže letieť podľa IFR za predpokladu, že je držiteľom kvalifikácie primeranej okolnostiam, vzdušnému priestoru a letovým podmienkam, za ktorých je let vykonávaný. Národné kvalifikácie umožňujúce pilotom letieť podľa IFR podmienok iných ako za VMC bez toho, že by boli držiteľmi platnej IR(A), musia byť obmedzené len na použitie vo vzdušnom priestore štátu vydania preukazu.

[ZT 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.180 Oprávnenia a podmienky**(a) Oprávnenia**

(1) S prihladením na obmedzenia kvalifikácie spôsobené uplatnením ďalšieho pilota vo funkcii 2. pilota (viac-pilotné obmedzenie) v priebehu praktickej skúšky ako je stanovené v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.210 a s prihladením na všetky ostatné podmienky špecifikované v predpisoch JAR, sú oprávnenia držiteľa IR(A) pre viacmotorové letúny určené na pilotovanie viacmotorových a jednomotorových letúnov pri letoch IFR s minimálnou výškou rozhodnutia 60 m (200 ft). Výšky rozhodnutia nižšie ako 60 m (200 ft) môžu byť leteckým úradom schválené po ďalšom výcviku a preskúšaní v súlade s JAR-OPS, AMC FCL 1.261 (a) paragraf 6 a dodatkom 2 k JAR-FCL 1.240, sekcia 6.

(2) S prihladením na podmienky praktickej skúšky stanovené v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.210 a na všetky ostatné podmienky špecifikované v predpisoch JAR, oprávnenia držiteľa IR(A) pre jednomotorové letúny slúžia na pilotovanie jednomotorových letúnov pri letoch IFR s minimálnou výškou rozhodnutia 60 m (200 ft).

JAR-FCL 1.174 Medical fitness

An applicant for an IR(A) shall be medically fit in accordance with JAR-FCL 3.355 (b).

[Amdt. 2, 01.08.02]

JAR-FCL 1.175 Circumstances in which an IR(A) is required

(a) The holder of a pilot licence (A) shall not act in any capacity as a pilot of an aeroplane under Instrument Flight Rules (IFR), except as a pilot undergoing skill testing or dual training, unless the holder has an instrument rating (IR(A)) appropriate to the category of aircraft issued in accordance with JAR-FCL.

(b) In JAA Member States where national legislation requires flight in accordance with IFR under specified circumstances (e.g. at night), the holder of a pilot licence may fly under IFR, provided that pilot holds a qualification appropriate to the circumstances, airspace and flight conditions in which the flight is conducted. National qualifications permitting pilots to fly in accordance with IFR other than in VMC without being the holder of a valid IR(A) shall be restricted to use of the airspace of the State of licence issue only.

[Amdt. 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.180 Privileges and conditions**(a) Privileges**

(1) Subject to the rating restrictions imposed by use of another pilot functioning as a co-pilot (multi-pilot restriction) during the skill test set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.210, and any other conditions specified in JARs, the privileges of a holder of a multi-engine IR(A) are to pilot multi-engine and single-engine aeroplanes under IFR with a minimum decision height of 200 feet (60 m). Decision heights lower than 200 feet (60 m) may be authorised by the Authority after further training and testing in accordance with JAR-OPS, AMC FCL 1.261 (a) paragraph 6 and with Appendix 2 to JAR-FCL 1.240, section 6.

(2) Subject to the skill test conditions set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.210, and any other conditions specified in JARs, the privileges of a holder of a single-engine IR(A) shall be to pilot single-engine aeroplanes under IFR with a minimum decision height of 200 feet (60 m).

(b) Podmienky

Žiadateľ, ktorý vyhovel podmienkam stanoveným v JAR-FCL 1.185 až 1.210 má splnené požiadavky na vydanie IR(A).

[ZT 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.185 Platnosť, predĺženie a obnovenie platnosti

(a) IR(A) má platnosť jeden rok od dátumu vydania alebo obnovenia, alebo od dátumu skončenia platnosti aktuálneho IR(A), ak dôjde k predĺženiu platnosti v súlade s JAR-FCL 1.246(a).

(b) Ak je IR(A) obmedzená na použitie len vo viacpilotnej prevádzke, musí sa predĺženie alebo obnovenie platnosti uskutočniť vo viacpilotnej prevádzke.

(c) V prípade, že IR(A) nebola predĺžená/obnovená za posledných 7 rokov, žiadateľ sa musí opätovne podrobiť skúške z teoretických vedomostí na získanie IR(A) a praktickej skúške v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.210.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.190 Skúsenosti [a započítavanie]
[(Pozri dodatok 1 k JAR FCL 1.205)
(Pozri AMC FCL 1.205)]

[(a)] Žiadateľ o IR(A) musí byť držiteľom PPL(A), vrátane kvalifikácie na lety v noci alebo držiteľom CPL(A) a musí mať nalietaných aspoň 50 letových hodín pri preletoch ako veliaci pilot na letúnoch alebo vrtuľníkoch, z ktorých aspoň 10 hodín musí byť nalietaných na letúnoch.

[(b)] Ak je žiadateľ držiteľom IR(H), celkový objem letového výcviku požadovaný podľa dodatku 1 k JAR-FCL 1.205 môže byť znížený na 10 hodín na letúnoch.

(c) Ak je žiadateľ držiteľom CPL(A) vydaného v súlade s ICAO, celkový objem letového výcviku požadovaný podľa dodatku 1 k JAR-FCL 1.205 môže byť znížený na 10 hodín, alebo

(d) Ak je žiadateľ držiteľom osvedčenia o ukončení kurzu základného modulu letu podľa prístrojov, ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.205 alebo je držiteľom CPL(A), celkový objem letového výcviku požadovaný podľa dodatku 1 k JAR-FCL 1.205 môže byť znížený na 10 hodín, ak žiadateľovi platí CPL(A).]

[ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.195 Teoretické vedomosti**(a) Kurz**

Žiadateľ o IR(A) musí absolvovať teoretickú výučbu v schválenom kurze schválenej organizácie letového výcviku (FTO). Tento kurz by mal byť vždy, keď je to možné, spojený s kurzom letového výcviku.

(b) Conditions

An applicant who has complied with the conditions specified in JAR-FCL 1.185 through 1.210 shall have fulfilled the requirements for the issue of an IR(A).

[Amdt. 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.185 Validity, revalidation and Renewal

(a) An IR(A) is valid for one year from the date of issue or renewal, or from the expiry date of a current IR(A) if revalidated in accordance with JAR-FCL 1.246(a).

(b) If the IR(A) is restricted for use in multi-pilot operations only, the revalidation or renewal shall be completed in multi-pilot operations.

(c) If the IR(A) has not been revalidated/renewed within the preceding 7 years, the holder will be required to retake the IR(A) theoretical knowledge examination and skill test in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.210.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.190 Experience [and Crediting]
[(See Appendix 1 to JAR FCL 1.205)
(See AMC FCL 1.205)]

[(a)] An applicant for an IR(A) shall hold a PPL(A) including a night qualification or CPL(A) and shall have completed at least 50 hours cross-country flight time as pilot-in-command in aeroplanes or helicopters of which at least 10 hours shall be in aeroplanes.

[(b)] If the applicant is the holder of an IR(H) the total amount of flight instruction required by Appendix 1 to JAR-FCL 1.205 may be reduced to 10 hours on aeroplanes.

(c) If the applicant is the holder of a CPL(A) issued in accordance with ICAO, the total amount of flight instruction required by Appendix 1 to JAR-FCL 1.205 may be reduced by up to 10 hours; or

(d) If the applicant is the holder of a Course Completion Certification for the Basic Instrument Flight Module, as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.205, or the holder of a CPL(A) the total amount of flight instruction required by Appendix 1 to JAR-FCL 1.205 may be reduced by up to 10 hours if the applicant holds a CPL(A).]

[Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.195 Theoretical knowledge**(a) Course**

An applicant for an IR(A) shall have received theoretical knowledge instruction on an approved course at an approved flying training organisation (FTO). The course should, wherever possible, be combined with a flying training course.

(b) *Skúška*

Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam držiteľa IR(A) a musí spĺňať požiadavky stanovené v JAR-FCL 1 (Letún), článok J.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.200 Používanie anglického jazyka
(Pozri dodatok 1
k JAR FCL 1.200)

(a) Žiadateľ o IR(A)[, MPL(A), ATPL(A)] alebo uznanie platnosti musí preukázať schopnosť používať anglický jazyk, ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.200.

(b) Držiteľ prístrojovej kvalifikácie IR(A) vydanéj v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.200 musí mať preukaz spôsobilosti PPL(A), CPL(A)[, MPL(A)] alebo ATPL(A) rozšírený o rádiotelefonne oprávnenia v anglickom jazyku.

[ZT 2, 01.08.02; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.205 Letový výcvik
(Pozri dodatok 1
k JAR-FCL 1.205)

[] Žiadateľ o IR(A) sa musí zúčastniť kurzu integrovaného letového výcviku, ktorý zahŕňa výcvik na získanie IR(A) (pozri JAR-FCL 1.165), alebo musel absolvovať schválený modulový kurz letového výcviku, ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.205.

[]

[ZT 1, 01.06.00; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.210 Schopnosť
(Pozri dodatky 1 a 2
k JAR-FCL 1.210)(a) *Všeobecne*

Žiadateľ o IR(A) musí preukázať schopnosť vykonávať postupy a obraty tak, ako sú stanovené v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.210 so stupňom spôsobilosti, dostatočným k oprávneniam udeleným držiteľovi IR(A).

(b) *Viacmotorové letúny*

Na získanie prístrojovej kvalifikácie na viacmotorové letúny sa musí vykonať skúška na viacmotorovom letúne.

Žiadateľ, ktorý chce získať typovú kvalifikáciu/kvalifikáciu na triedu na letún použitý pri praktickej skúške, musí splniť aj požiadavky JAR-FCL 1.262.

(c) *Jednomotorové letúny*

Na získanie prístrojovej kvalifikácie na jednomotorový letún sa musí vykonať skúška na jednomotorovom letúne. Viacmotorový letún s ťahom motorov v osi letúna sa na účely prístrojovej kvalifikácie na jednomotorový letún musí považovať za jednomotorový letún.

(b) *Examination*

An applicant shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of an IR(A) and shall meet the requirements set out in JAR-FCL 1 (Aeroplane), Subpart J.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.200 Use of English language
(See Appendix 1
to JAR-FCL 1.200)

(a) An applicant for an IR(A)[, MPL(A), ATPL(A)] or validation shall have demonstrated the ability to use the English language as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.200.

(b) The holder of an IR(A) issued in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.200 shall have the PPL(A), CPL(A)[, MPL(A)] or ATPL(A) extended with radiotelephony privileges in English.

[Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.205 Flight instruction
(See Appendix 1
to JAR-FCL 1.205)

[] An applicant for an IR(A) shall have participated in a course of integrated flying training which includes training for the IR(A) (see JAR-FCL 1.165) or shall have completed an approved modular flying training course as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.205.

[]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.210 Skill
(See Appendices 1 and 2
to JAR-FCL 1.210)(a) *General*

An applicant for an IR(A) shall have demonstrated the ability to perform the procedures and manoeuvres as set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.210 with a degree of competency appropriate to the privileges granted to the holder of an IR(A).

(b) *Multi-engine aeroplanes*

For a multi-engine aeroplane instrument rating the test shall be taken in a multi-engine aeroplane.

An applicant wishing to obtain a type/class rating for the aeroplane used in the skill test shall also meet the requirements of JAR-FCL 1.262.

(c) *Single-engine aeroplanes*

For a single-engine aeroplane instrument rating the test shall be taken in a single-engine aeroplane. A multi-engine centreline thrust aeroplane shall be considered a single-engine aeroplane for the purposes of a single-engine aeroplane IR.

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.200**IR(A) - Používanie anglického jazyka**

(Pozri JAR-FCL 1.200)

[(Pozri JAR-FCL 1.005 (b) (5))

(Pozri JAR-FCL 1.010 (a) (4))]

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.005)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.015)

POUŽÍVANIE ANGLICKÉHO JAZYKA

1 Žiadateľ o IR(A) alebo jej držiteľ musí byť schopný používať anglický jazyk za nasledujúcich okolností:

(a) Počas letu:

- rádiotelefónna korešpondencia vzťahujúca sa na všetky fázy letu, vrátane núdzových situácií.

Predpokladá sa, že táto položka bude splnená, ak žiadateľ zloží praktickú skúšku na IR[, MPL] alebo ATPL alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti, pri ktorých bola vykonávaná obojstranná rádiotelefónna komunikácia v anglickom jazyku.

(b) Na zemi:

- všetky informácie vzťahujúce sa na vykonávanie letu, napr.:

- * byť schopný čítať a preukázať pochopenie technických príručiek písaných v angličtine, napr. prevádzkovej príručky, letovej príručky a podobne,
- * predletové plánovanie, súbor informácií o počasí, NOTAM, letový plán ATC, a podobne,
- * používanie všetkých leteckých máp a s nimi spojených dokladov písaných v angličtine, a to na trase, pri odlete a pri priblížení.

Predpokladá sa, že táto položka bude splnená, ak žiadateľ absolvoval kurz IR[, MPL] alebo ATPL prednášaný v angličtine alebo zložil skúšku z teoretických vedomostí na IR alebo ATPL v angličtine.

(c) Pri komunikácii:

- byť schopný komunikovať s ostatnými členmi posádky v angličtine v priebehu všetkých fáz letu, vrátane jeho prípravy.

Predpokladá sa, že táto položka bude splnená, ak žiadateľ alebo držiteľ IR(A) absolvoval kurz MCC prednášaný v angličtine a je držiteľom osvedčenia o úspešnom absolvovaní tohto kurzu v súlade s JAR-FCL 1.250 (a) (3) alebo ak zložil praktickú skúšku/preskúšanie odbornej spôsobilosti na viacpilotné letúny v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.240 a 1.295, pri ktorých bola vykonávaná obojstranná rádiotelefónna komunikácia s ostatnými členmi posádky v angličtine.

Appendix 1 to JAR-FCL 1.200**IR(A) - Use of English language**

(See JAR-FCL 1.200)

[(See JAR-FCL 1.005 (b) (5))

(See JAR-FCL 1.010 (a) (4))]

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.005)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.015)

USE OF ENGLISH LANGUAGE

1 An applicant for or the holder of the IR(A) shall have the ability to use the English language for the following purpose:

(a) flight:

- radio telephony relevant to all phases of flight, including emergency situations.

This item is considered to be fulfilled, if the applicant has passed an IR[, MPL] or ATPL skill test or proficiency check during which the two-way radiotelephony communication is performed in English.

(b) ground:

- all information relevant to the accomplishment of a flight, e.g.

- * be able to read and demonstrate an understanding of technical manuals written in English, e.g. an Operations Manual, an Aeroplane Flight Manual, etc.
- * pre-flight planning, weather information collection, NOTAMs, ATC Flight Plan, etc.

- * use of all aeronautical en-route, departure and approach charts and associated documents written in English.

This item is considered to be fulfilled, if the applicant has graduated from an IR[, MPL] or ATP course given in English or if he has passed the theoretical IR or ATPL examination in English.

(c) communication:

- be able to communicate with other crew members in English during all phases of flight, including flight preparation

This item is considered to be fulfilled, if the applicant for or the holder of an IR(A) has graduated from an MCC course given in English and is holding a certificate of satisfactory completion of that course in accordance with JAR-FCL 1.250 (a) (3) or if he has passed a multi-pilot skill test/proficiency check in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 & 1.295, during which the two-way radiotelephony communication and the communication with other crew members are performed in English.

2 Eventuálne, hore uvedené požiadavky môžu byť preukázané vykonaním zvláštnej skúšky organizovanej leteckým úradom alebo v jeho mene po absolvovaní kurzu výcviku umožňujúceho žiadateľovi splniť všetky úlohy uvedené v bode 1 (a), (b) a (c).

[3 V prípade, ak spôsoby preskúšania uvedené vyššie v paragrafoch (1) a (2) spĺňajú požiadavky na jazykovú spôsobilosť uvedené v JAR-FCL 1.010 (a) (4), môžu byť použité pre účel vydávania potvrdenia jazykovej spôsobilosti v súlade s JAR-FCL 1.005 (b) (5).]

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 7, 01.12.06]

2 Alternatively, the above stated requirements may be demonstrated by having passed a specific examination given by or on behalf of the Authority after having undertaken a course of training enabling the applicant to meet all the objectives listed in 1 (a), (b) and (c) above.

[3 Where the above method of examination referred to in paragraphs (1) and (2) above meets the language proficiency requirements in JAR-FCL 1.010 (a) (4), it may be used for the purpose of issuing a Language Proficiency endorsement in accordance with JAR-FCL 1.005 (b) (5).]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 7, 01.12.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.205**IR(A) - Modulový kurz letového výcviku**

(Pozri JAR-FCL 1.205)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.470)
[(Pozri AMC FCL 1.205)]

1 Cieľom modulového kurzu letového výcviku na získanie IR(A) je zabezpečiť výcvik pilotov na úrovni odbornej spôsobilosti nevyhnutnej na riadenie letúna pri letoch IFR a za meteorologických podmienok letu podľa prístrojov (IMC) v súlade s dokumentom ICAO PANS-OPS 8168. [Kurz sa skladá z dvoch modulov, ktoré sa môžu absolvovať oddelene alebo kombinovane:

(a) Základný modul letu podľa prístrojov.

Pozostáva z 10 hodín prístrojového času vo výcviku, z ktorých až 5 hodín môže predstavovať pozemný prístrojový čas na BITD, trenažéri letových a navigačných postupov I alebo II (FNPT I alebo FNPT II) alebo na letovom simulátore (pozri AMC FCL 1.205). Tento modul sa musí vykonávať v schválenej organizácii letového výcviku (FTO). Každý modul musí byť schválený leteckým úradom. Po ukončení základného modulu letového výcviku pod [dohľadom] a k spokojnosti vedúceho výcviku musí byť vydané pre uchádzača osvedčenie o ukončení kurzu (pozri dodatok 1 k AMC FCL 1.205).

(b) Procedurálny modul letu podľa prístrojov.

Pozostáva zo zostávajúcich výcvikových osnov pre IR(A), 40 hodín prístrojového času na jednomotorových letúnoch alebo 45 hodín prístrojového času na viacmotorových letúnoch vo výcviku a z kurzu teoretickej výučby pre IR(A). Tento modul sa musí vykonávať v schválenej organizácii letového výcviku (FTO). Každý modul musí byť schválený leteckým úradom.]

2 Žiadateľ o modulový kurz IR(A) musí byť držiteľom preukazu spôsobilosti PPL(A) alebo CPL(A), pričom v oboch preukazoch spôsobilosti musí byť zapísaná kvalifikácia pre let v noci, vydaného v súlade s ICAO Annex 1. [Žiadateľ o procedurálny modul letu podľa prístrojov, ktorý nie je držiteľom CPL(A), musí byť držiteľom osvedčenia o ukončení kurzu základného modulu letu podľa prístrojov.]

Výcviková organizácia musí zabezpečiť, aby žiadateľ o kurz IR(A) pre viacmotorové letúny, ktorý nie je držiteľom kvalifikácie na triedu pre viacmotorové letúne alebo typovej kvalifikácie, bol prijatý na výcvik pre viacmotorové letúne špecifikovaný v JAR-FCL 1.261(b)(2) pred nastúpením na kurz letového výcviku [na] IR(A).

3 Od žiadateľa, ktorý chce absolvovať [Procedurálny modul letu podľa prístrojov] modulového kurzu IR(A) sa vyžaduje, aby pod [dohľadom] vedúceho výcviku (HT) schválenej [] FTO dokončil všetky etapy výcviku v jednom nepretržitom schválenom kurze výcviku tak, ako je organizovaný FTO. [Pred začatím procedurálneho modulu letu podľa prístrojov FTO musí zabezpečiť spôsobilosť žiadateľa v základnom lietaní podľa prístrojov. Opakovací výcvik musí byť poskytnutý, ak sa požaduje.] Teoretická výučba sa

Appendix 1 to JAR-FCL 1.205**IR(A) - Modular flying training course**

(See JAR-FCL 1.205)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.470)
[(See AMC FCL 1.205)]

1 The aim of the IR(A) modular flying training course is to train pilots to the level of proficiency necessary to operate aeroplanes under IFR and in IMC in accordance with ICAO PANS-OPS Document 8168. [The course consists of two modules, which may be taken separately or combined:

(a) Basic Instrument Flight Module.

This comprises 10 hours of instrument time under instruction, of which up to 5 hours can be instrument ground time in a BITD, FNPT I or II, or a flight simulator (See AMC FCL 1.205). This module shall be conducted at an approved flying training organisation (FTO). All modules shall be approved by the Authority. Upon completing the Basic Instrument Flight Module under the supervision and to the satisfaction of the Head of Training, the candidate shall be issued a Course Completion Certificate (See Appendix 1 to AMC FCL 1.205).

(b) Procedural Instrument Flight Module.

This comprises the remainder of the training syllabus for the IR(A), 40 hours single-engine or 45 hours multi-engine instrument time under instruction, and the theoretical knowledge course for the IR(A). This module shall be conducted at an approved FTO. All modules shall be approved by the Authority.]

2 An applicant for a modular IR(A) course shall be the holder of a PPL(A) or a CPL(A), either licence to include the privileges to fly by night, issued in accordance with ICAO Annex 1. [An applicant for the Procedural Instrument Flight Module, who does not hold a CPL(A), shall be holder of a Course Completion Certificate for the Basic Instrument Flight Module.]

The Training Organisation shall ensure that the applicant for a multi-engine IR(A) course who has not held a multi-engine aeroplane class or type rating has received the multi-engine training specified in JAR-FCL 1.261(b)(2) prior to commencing the flight training for IR(A) course.

3 An applicant wishing to undertake [the Procedural Instrument Flight Module of] a modular IR(A) course shall be required, under the supervision of the Head of Training of an approved [] FTO, to complete all the instructional stages in one continuous approved course of training as arranged by that FTO. [Prior to commencing the Procedural Instrument Flight Module the FTO shall ensure the competence of the applicant in basic Instrument flying skills. Refresher training shall be given as required.] The theoretical knowledge

môže konať v schválenej FTO vykonávajúcej kurzy len teoretickej výučby a v tomto prípade je povinný dohliadnuť na túto časť kurzu vedúci výcviku uvedenej organizácie.

4 Kurz teoretickej výučby musí byť dokončený v rozmedzí 18 mesiacov. [] [Procedurálny modul letu podľa prístrojov] a praktická skúška musí byť dokončený v období platnosti osvedčenia o úspešnom absolvovaní skúšky z teoretických vedomostí, ako je stanovené v JAR-FCL 1.495.

5 Kurz musí zahŕňať

(a) teoretickú výučbu do úrovne vedomostí na prístrojovú kvalifikáciu a

(b) letový výcvik podľa prístrojov.

6 Úspešné ukončenie skúšky(-ok) z teoretických vedomostí v paragrafe 8 a praktickej skúšky v paragrafe 14 znamená splnenie požiadaviek na vedomosti a schopnosti na vydanie IR(A).

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

7 Osnova teoretických vedomostí pre IR(A) je uvedená v dodatku 1 k FCL 1.470. Schválený modulový kurz IR(A) musí zahŕňať aspoň 200 hodín výcviku (jedna hodina znamená 60 minút výcviku), ktorá môže zahŕňať prácu v učebni, interaktívne video, prezentáciu s diaprojektormi/magnetofónom, študijné kútky, výcvik s pomocou počítača a iné prostriedky schválené leteckým úradom vo vhodnom rozsahu. Môže sa ponúknuť aj schválené diaľkové štúdium (korešpondenčné kurzy) ako súčasť kurzu na základe rozhodnutia leteckého úradu.

SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

8 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam IR(A) v súlade s postupmi v JAR-FCL, článok J.

LETOVÝ VÝCVIK

9 Kurz IR(A) na jednomotorové letúny musí zahŕňať aspoň 50 hodín prístrojového času vo výcviku, z ktorých až 20 hodín môže predstavovať prístrojový pozemný čas na tréžeri letových a navigačných postupov I (FNPT I) alebo až do 35 hodín na letovom simulátore alebo na FNPT II. Najviac 10 hodín pozemného prístrojového času na tréžeri letových a navigačných postupov II (FNPT II) alebo na letovom simulátore, môže byť so súhlasom leteckého úradu vykonávaných na tréžeri letových a navigačných postupov I (FNPT I).

10 Kurz IR(A) na viacmotorové letúny musí zahŕňať aspoň 55 hodín prístrojového času vo výcviku, z ktorých až 25 hodín môže predstavovať prístrojový pozemný čas na FNPT I alebo až do 40 hodín na letovom simulátore alebo na FNPT II. Najviac 10 hodín pozemného prístrojového času na tréžeri letových a navigačných postupov II (FNPT II) alebo na letovom simulátore, môže byť so súhlasom leteckého úradu vykonávaných na tréžeri letových a navigačných postupov I (FNPT I). Zostávajúci výcvik letu podľa

instruction may be given at an approved FTO conducting theoretical knowledge instruction only, in which case the Head of Training of that organisation shall supervise that part of the course.

4 The course of theoretical instruction shall be completed within 18 months. The [] [Procedural Instrument Flight Module] and the skill test shall be completed within the period of validity of the pass in the theoretical examinations, as set out in JAR-FCL 1.495.

5 The course shall comprise:

(a) theoretical knowledge instruction to the instrument rating knowledge level;

(b) instrument flight instruction.

6 The successful completion of the theoretical knowledge examination(s) at paragraph 8 and of the skill test at paragraph 14 fulfil the knowledge and skill requirements for the issue of an IR(A).

THEORETICAL KNOWLEDGE

7 The theoretical knowledge syllabus for the IR(A) is set out in AMC FCL 1.470 (c). An approved modular IR(A) course shall comprise at least 200 hours (1 hour = 60 minutes instruction) of instruction, which can include classroom work, inter-active video, slide/tape presentation, learning carrels, computer based training, and other media as approved by the Authority, in suitable proportions. Approved distance learning (correspondence) courses may also be offered as part of the course at the discretion of the Authority.

THEORETICAL KNOWLEDGE EXAMINATION

8 An applicant shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges of an IR(A) in accordance with the procedures in JAR-FCL, Subpart J.

FLYING TRAINING

9 A single-engine IR(A) course shall comprise at least 50 hours instrument time under instruction of which up to 20 hours may be instrument ground time in a FNPT I, or up to 35 hours in a flight simulator or FNPT II. With the agreement of the approving Authority not more than 10 hours of FNPT II or flight simulator instrument ground time may be conducted in a FNPT I.

10 A multi-engine IR(A) course shall comprise at least 55 hours instrument time under instruction of which up to 25 hours may be instrument ground time in a FNPT I, or up to 40 hours in a flight simulator or FNPT II. With the agreement of the approving Authority not more than 10 hours of FNPT II or flight simulator instrument ground time may be conducted in a FNPT I. The remaining instrument flight instruction shall include at least 15 hours in multi-engine aeroplanes.

prístrojov musí zahŕňať aspoň 15 hodín na viacmotorových letúnoch.

11 Držiteľ IR(A) pre jednomotorové letúny, ktorý je súčasne držiteľom typovej kvalifikácie/kvalifikácie na triedu na viacmotorové letúny a chce získať po prvýkrát IR(A) pre viacmotorové letúny, musí uspokojivo absolvovať kurz v schválenej FTO/TRTO zahŕňajúci aspoň päť hodín výcviku letu podľa prístrojov na viacmotorových letúnoch, z ktorých 3 hodiny môžu byť na letovom simulátore alebo FNPT II.

12 Držiteľ CPL(A) vydaného v súlade s ICAO [alebo držiteľ osvedčenia o ukončení kurzu základného modulu letu podľa prístrojov] môže mať celkový objem výcviku, požadovaný v paragrafe 9 alebo 10, znížený o [10] hodín. [Celkový prístrojový letový výcvik na letúnoch musí spĺňať požiadavky paragrafu 9 alebo 10, podľa príslušnosti.]

13 Letový výcvik až po praktickú skúšku IR(A) musí zahŕňať

[(a) Základný modul letu podľa prístrojov:

Postup a obraty pre základný let podľa prístrojov, ktoré zahŕňajú aspoň:

- základný let podľa prístrojov bez vizuálnych orientačných bodov
- horizontálny let
- stúpanie
- klesanie
- zatáčky v letovej hladine, v stúpaní a v klesaní
- postup priblíženia podľa prístrojov
- strmé zatáčky
- rádionavigáciu
- vyrovnanie z neobvyklých letových polôh
- obmedzené prístrojové vybavenie
- rozpoznanie a vybratie začínajúceho a plného pádu

(b) Procedurálny modul letu podľa prístrojov]

[(1)] predletové postupy na lety IFR, vrátane použitia letovej príručky a príslušnej dokumentácie letových prevádzkových služieb pri príprave letového plánu za IFR,

[(2)] postup a obraty pre prevádzku IFR za normálnych, mimoriadnych a núdzových podmienok, ktoré budú zahŕňať aspoň

- prechod z letu za viditeľnosti na let podľa prístrojov počas vzletu,
- štandardné odlety a priletý podľa prístrojov,
- postupy IFR na trati,
- postupy vyčkávania,
- priblíženie podľa prístrojov do stanovených miním,
- postupy pri nevydarenom priblížení,

11 The holder of a single-engine IR(A) who also holds a multi-engine type or class rating wishing to obtain a multi-engine IR(A) for the first time shall satisfactorily complete a course at an approved FTO/TRTO comprising at least five hours instruction in instrument flying in multi-engine aeroplanes, of which 3 hours may be in a flight simulator or FNPT II.

12 The holder of a CPL(A) issued in accordance with ICAO [or of a Course Completion Certificate for the Basic Instrument Flight Module] may have the total amount of training required in paragraphs 9 or 10 above reduced by [10] hours. [The total instrument flight instruction in aeroplane shall comply with paragraph 9 or 10, as appropriate.]

13 The flying exercises up to the IR(A) skill test shall comprise:

[(a) Basic Instrument Flight Module:

Procedure and manoeuvre for basic instrument flight covering at least:

- Basic instrument flight without external visual cues
- Horizontal flight
- Climbing
- Descending
- Turns in level flight, climbing, descending
- Instrument pattern
- Steep turn
- Radionavigation
- Recovery from unusual attitudes
- Limited panel
- Recognition and recovery from incipient and full stalls

(b) Procedural Instrument Flight Module]

[(1)] pre-flight procedures for IFR flights, including the use of the flight manual and appropriate air traffic services documents in the preparation of an IFR flight plan;

[(2)] procedure and manoeuvres for IFR operation under normal, abnormal and emergency conditions covering at least:

- transition from visual to instrument flight on take off
- standard instrument departures and arrivals
- en route IFR procedures
- holding procedures
- instrument approaches to specified minima
- missed approach procedures

- pristátie z priblíženia podľa prístrojov, vrátane priblíženia okruhom,

[(3)] obraty za letu a konkrétne letové charakteristiky,

[(4)] riadenie viacmotorového letúna v horeuvedenom výcviku, vrátane riadenia letúna výlučne podľa prístrojov so simuláciou jedného nepracujúceho motora, s vypnutím motora a jeho opätovným spustením (posledný výcvik sa má vykonávať v bezpečnej výške, pokiaľ sa nevykonáva na letovom simulátore alebo na FNPT II), ak sa požaduje.

PRAKTICKÉ SKÚŠKY

14 (a) Po skončení príslušného letového výcviku a splnení požiadaviek praxe, ako je stanovené v JAR-FCL 1.190, musí žiadateľ vykonať praktickú skúšku na získanie IR(A) buď na viacmotorovom letúne, alebo jednomotorovom letúne v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 1.210.

(b) Po skončení kurzu v zmysle paragrafu 11 je žiadateľ povinný vykonať praktickú skúšku na viacmotorovom letúne v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 1.210.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03; ZT 4, 01.09.05; ZT 5, 01.03.06; ZT 7, 01.12.06]

- landings from instrument approaches, including circling;

[(3)] in flight manoeuvres and particular flight characteristics;

[(4)] if required, operation of a multi-engine aeroplane in the above exercises, including operation of the aeroplane solely by reference to instruments with one engine simulated inoperative and engine shut down and restart (the latter exercise to be carried out at a safe altitude unless carried out in a flight simulator or FNPT II).

SKILL TESTS

14 (a) On completion of the related flying training and completion of the experience requirements as stated in JAR-FCL 1.190, the applicant shall take the IR(A) skill test on either a multi-engine aeroplane or a single-engine aeroplane in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.210.

(b) On completion of the course mentioned in paragraph 11 above, the applicant shall take a skill test on a multi-engine aeroplane in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.210.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 5, 01.03.06; Amdt. 7, 01.12.06]

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

INTENTIONALLY LEFT BLANK

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.210**IR(A) - Praktická skúška**

(Pozri JAR-FCL 1.185 a 1.210)

(Pozri IEM FCL 1.210)

1 Žiadateľ o praktickú skúšku na získanie IR(A) musí absolvovať výcvik na letúne tej istej triedy alebo typu, ktorý má byť použitý na praktickú skúšku. Letún používaný na vykonanie praktickej skúšky musí spĺňať požiadavky na cvičné letúny stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.055.

2 Letecký úrad, ktorý schválil výcvik žiadateľa, stanoví administratívne opatrenia na odobrenie pripravenosti žiadateľa absolvovať skúšku, vrátane uvoľnenia záznamu o výcviku žiadateľa examinátorovi.

3 Žiadateľ je povinný úspešne absolvovať sekciu 1 až 5 skúšky/preskúšania a sekciu 6 dodatku 2 k JAR-FCL 1.210, pri použití viacmotorového letúna. Ak žiadateľ neuspje v jednom prvku danej sekcie, potom v tejto sekcii neuspel. Pri neúspechu vo viac ako jednej sekcii sa musí od žiadateľa požadovať absolvovanie celej skúšky znova. Žiadateľ, ktorý neuspel len v jednej sekcii, musí skúšku tejto sekcie opakovať. Neúspech v ktorejkoľvek sekcii opakovanej skúšky, vrátane tých sekcii skúšky, ktoré žiadateľ úspešne absolvoval pri predchádzajúcom pokuse, si vyžaduje, aby žiadateľ absolvoval celú skúšku znova. Všetky sekcie praktickej skúšky musia byť dokončené v priebehu šiestich mesiacov.

4 Po ktorejkoľvek neúspešnej skúške/preskúšaní možno požadovať ďalší výcvik. Ak sa nedosiahne úspešné hodnotenie vo všetkých sekciiach skúšky na dva pokusy, musí sa vyžadovať ďalší výcvik podľa rozhodnutia leteckého úradu. Počet praktických skúšok, o absolvovanie ktorých je možné sa pokúsiť, nie je obmedzený.

VYKONANIE SKÚŠKY

5 Skúška je určená na simulovanie skutočného letu. Trať, ktorá sa má letieť, musí vybrať examinátor. Podstatným prvkom je schopnosť žiadateľa naplánovať a vykonať let z obvyklých materiálov pre brífing. Žiadateľ musí vykonať naplánovanie letu a zabezpečiť, aby bol na palube nevyhnutný výstroj a dokumentácia na vykonanie letu. Let musí trvať aspoň jednu hodinu.

6 Letecký úrad vydá examinátorovi bezpečnostné pokyny, ktoré musia byť dodržané pri vykonávaní skúšky.

7 Ak sa žiadateľ rozhodne ukončiť praktickú skúšku z dôvodov, ktoré bude examinátor považovať za nepriemerané, musí žiadateľ absolvovať celú praktickú skúšku. Ak je skúška ukončená z dôvodov, ktoré sú podľa examinátora primerané, pri ďalšom lete musia byť preskúšané len tie sekcie, ktoré neboli dokončené.

Appendix 1 to JAR-FCL 1.210**IR(A) - Skill test**

(See JAR-FCL 1.185 and 1.210)

(See IEM FCL 1.210)

1 An applicant for a skill test for the IR(A) shall have received instruction on the same class or type of aeroplane to be used for the skill test. The aeroplane used for the skill test shall meet the requirements for training aeroplanes set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.055.

2 The administrative arrangements for confirming the applicant's suitability to take the test, including disclosure of the applicant's training record to the examiner will be determined by the Authority which approved the applicant's training.

3 An applicant shall pass sections 1 through 5 of the test/check, and section 6 of Appendix 2 to JAR-FCL 1.210 if a multi-engine aeroplane is used. If any item in a section is failed, that section is failed. Failure in more than one section will require the applicant to take the entire test again. An applicant failing only one section shall take the failed section again. Failure in any section of the re-test, including those sections that have been passed on a previous attempt, will require the applicant to take the entire test again. All sections of the skill test shall be completed within six months.

4 Further training may be required following any failed test/check. Failure to achieve a pass in all sections of the test in two attempts shall require further training as determined by the Authority. There is no limit to the number of skill tests that may be attempted.

CONDUCT OF THE TEST

5 The test is intended to simulate a practical flight. The route to be flown shall be chosen by the examiner. An essential element is the ability of the applicant to plan and conduct the flight from routine briefing material. The applicant shall undertake the flight planning and shall ensure that all equipment and documentation for the execution of the flight are on board. The duration of the flight shall be at least one hour.

6 The Authority will provide the examiner with safety advice to be observed in the conduct of the test.

7 Should the applicant choose to terminate a skill test for reasons considered inadequate by the examiner, the applicant shall retake the entire skill test. If the test is terminated for reasons considered adequate by the examiner, only those sections not completed shall be tested in a further flight.

8 Akýkoľvek obrat alebo postup v rámci skúšky môže žiadateľ na základe uváženia examinátora ešte raz opakovať. Examinátor môže skúšku zastaviť v ktoromkoľvek štádiu ak usúdi, že preukazovanie schopnosti lietania žiadateľom si vyžiada opakovanie skúšky.

9 Žiadateľ musí riadiť letún z miesta, kde sa môžu vykonávať funkcie veliaceho pilota a skúšku musí vykonávať tak, ako keby na palube nebol iný člen posádky. Examinátor sa nesmie podieľať na riadení letúna okrem situácií, kedy je v záujme bezpečnosti zásah potrebný alebo na zabránenie neprijateľného zdržania inej prevádzky. Keď v priebehu skúšky je examinátor alebo ďalší pilot vo funkcii 2. pilota, oprávnenie prístrojovej kvalifikácie musí byť obmedzené na viacpilotnú prevádzku. Obmedzenie na viacpilotnú prevádzku môže byť zrušené, keď bude žiadateľ vykonávať praktickú skúšku v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.210 [na] jednopilotnom letúne tak, ako keby sa ďalší člen posádky nezúčastňoval na vykonaní letu. Praktické preskúšanie za týmto účelom môže byť vykonané na trenažéri letových a navigačných postupov II (FNPT II) alebo na letovom simulátore. Zodpovednosť za let musí byť stanovená v súlade s národnými predpismi.

10 Výška/nadmorská výška rozhodnutia, minimálna výška/nadmorská výška zostupu nad letiskom a bod začatia postupu nevydareného priblíženia musia byť určené žiadateľom a odsúhlasené letovým examinátorom.

11 Žiadateľ o získanie IR(A) musí examinátorovi hlásiť kontroly a vykonávané povinnosti, vrátane identifikácie rádiových zariadení. Kontroly sa musia plniť v súlade so schváleným zoznamom kontrolných úkonov pre letún, na ktorom sa skúška vykonáva. Pri predletovej príprave na skúšku sa od žiadateľa vyžaduje, aby stanovil potrebné nastavenie výkonu (otáčok) a rýchlosť. Výkonové údaje pre vzlet, priblíženie a pristátie musí žiadateľ vypočítať v súlade s prevádzkovou príručkou alebo letovou príručkou pre daný letún.

POVOLENÉ TOLERANCIE LETOVEJ SKÚŠKY

12 Žiadateľ musí preukázať schopnosť

- ovládať letún v rámci jeho obmedzení,
- vykonávať všetky obraty plynulo a presne,
- využívať dobrý úsudok a leteckú profesionálnu,
- uplatňovať vedomosti o letectve a
- nepretržite riadiť letún tak, aby o úspešnom vykonaní postupu alebo obratu neboli nikdy vážne pochybnosti.

13 Ako všeobecný návod sa uvádzajú nasledovné obmedzenia. Examinátor je povinný stanoviť toleranciu pre podmienky turbulencie, letové vlastnosti a výkonnosť použitého letúna.

8 At the discretion of the examiner, any manoeuvre or procedure of the test may be repeated once by the applicant. The examiner may stop the test at any stage if it is considered that the applicant's demonstration of flying skill requires a complete re-test.

9 An applicant shall fly the aeroplane from a position where the pilot-in-command functions can be performed and to carry out the test as if there is no other crew member. The examiner shall take no part in the operation of the aeroplane, except when intervention is necessary in the interests of safety or to avoid unacceptable delay to other traffic. Whenever the examiner or another pilot functions as a co-pilot during the test, the privileges of the instrument rating will be restricted to multi-pilot operations. A multi-pilot restriction may be removed by the applicant carrying out a skill test in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.210 in a single-pilot aeroplane with no other crew member involved in the conduct of the flight. The skill test for this purpose may be conducted in an FNPT II or a flight simulator. Responsibility for the flight shall be allocated in accordance with national regulations.

10 Decision heights/altitude, minimum descent heights/altitudes and missed approach point shall be determined by the applicant and agreed by the examiner.

11 An applicant for IR(A) shall indicate to the examiner the checks and duties carried out, including the identification of radio facilities. Checks shall be completed in accordance with the authorised check list for the aeroplane on which the test is being taken. During pre-flight preparation for the test the applicant is required to determine power settings and speeds. Performance data for take-off, approach and landing shall be calculated by the applicant in compliance with the operations manual or flight manual for the aeroplane used.

FLIGHT TEST TOLERANCES

12 The applicant shall demonstrate the ability to:

- operate the aeroplane within its limitations;
- complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;
- exercise good judgement and airmanship;
- apply aeronautical knowledge; and
- maintain control of the aeroplane at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never seriously in doubt.

13 The following limits are for general guidance. The examiner shall make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the aeroplane used.

Výška		Height	
všeobecne	±100 ft	Generally	±100 feet
začatie opakovania okruhu vo výške rozhodnutia	+50 ft/-0 ft	Starting a go-around at decision height	+50 feet/-0 feet
MDH/A až do MAP	+50 ft/-0 ft	Minimum descent height/ MAP/altitude	+50 feet/-0 feet
Let		Tracking	
podľa rádiových prostriedkov	±5°	on radio aids	±5°
presné priblíženie	odchýlka do polovice rozsahu stupnice v azimute a zostupovej rovine	Precision approach	half scale deflection, azimuth and glide path
Kurz		Heading	
so všetkými pracujúcimi motormi	±5°	all engines operating	±5°
so simulovanou poruchou motora	±10°	with simulated engine failure	±10°
Rýchlosť		Speed	
so všetkými pracujúcimi motormi	±5 kt	all engines operating	±5 knots
so simulovanou poruchou motora	+10 kt/-5 kt	with simulated engine failure	+10 knots/-5 knots

OBSAH SKÚŠKY

14 Na vykonanie praktickej skúšky musí byť použitý obsah a sekcie praktickej skúšky stanovené v dodatku 2 k JAR-FCL 1.210. Letecký úrad môže určiť formát a formulár žiadosti o vykonanie praktickej skúšky (pozri IEM FCL 1.210). Sekcia 2 položka d) a sekcia 6 praktickej skúšky sa môže z bezpečnostných dôvodov vykonať na FNPT II alebo na letovom simulátore.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05]

CONTENT OF THE TEST

14 The skill test contents and sections set out in Appendix 2 to JAR-FCL 1.210 shall be used for the skill test. The format and application form for the skill test may be determined by the Authority (see IEM FCL 1.210). Section 2 item d, and Section 6 of the skill test may, for safety reasons, be performed in a FNPT II [or flight simulator.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ**INTENTIONALLY LEFT BLANK**

Dodatok 2 k JAR-FCL 1.210**Obsah praktickej skúšky na zapísanie IR(A)**

(Pozri JAR-FCL 1.185 a 1.210)

(Pozri IEM FCL 1.210)

SEKCIA 1 PREDLETOVÁ PRÍPRAVA A ODLET	
Použitie zoznamu kontrolných úkonov, letecká profesionalita, protinámrazové/odnámrazovacie postupy a pod. použité vo všetkých sekciách	
a	Použitie letovej príručky (alebo ekvivalentu) predovšetkým na výpočet výkonnosti lietadla, hmotnosti a vyváženia
b	Použitie dokumentácie letových prevádzkových služieb, dokumentácie o počasí
c	Príprava letového plánu ATC, letového plánu IFR/navigačná príprava
d	Predletová prehliadka
e	Poveternostné minimá
f	Rolovanie
g	Predletový brífing, vzlet
h	Prechod na let podľa prístrojov
i	Postupy na odlet podľa prístrojov, nastavenie výškomerov
j	Spojenie s ATC - plnenie, R/T postupy
SEKCIA 2 VŠEOBECNÁ TECHNIKA PILOTÁŽE	
a	Riadenie letúna len podľa prístrojov, vrátane letu v hladine pri rôznych rýchlostiach, vyvažovanie
b	Stúpavé a klesavé zatáčky s ustálenými hodnotami pre prístrojovú zatáčku 1
c	Vyberanie z neobvyklých letových polôh, vrátane zatáčok s udržiavaným náklonom 45° a strmé klesajúce zatáčky
d*	Vyberanie z priblíženia k pádu letúna pri vodorovnom lete, pri stúpavej/klesavej zatáčke a v pristávacej konfigurácii
e	Limitujúce prístroje na palubnej doske, stabilizované stúpanie alebo klesanie s náklonom na prístrojovú zatáčku č. 1 do zadaných kurzov, vyberanie z neobvyklých letových polôh.

* Môže byť vykonané na letovom simulátore alebo FNPT II

+ Môže byť vykonané buď v sekcii 4, alebo sekcii 5

SEKCIA 3 POSTUPY IFR NA TRATI	
a	Dodržiavanie trate, vrátane naletenia napr. na NDB, VOR, RNAV
b	Použitie rádiových prostriedkov
c	Let v letovej hladine, kontrola kurzu, výšky a rýchlosti, nastavenie výkonu, technika vyvažovania
d	Prestavenie výškomera
e	Meranie času a oprava ETA (traťové zdržanie - ak je požadované)
f	Monitorovanie postupu letu, palubný denník, spotreba paliva, ovládanie systémov
g	Postupy ochrany pred námrazou, simulované ak je to potrebné
h	Spojenie s ATC a plnenie, R/T postupy

SEKCIA 4 POSUPY NA PRESNÉ PRIBLIŽENIE	
a	Nastavenie a kontrola navigačných prostriedkov, identifikácia zariadení
b	Postupy priletu, kontrola výškomera
c	Brífing na priblíženie a pristátie, vrátane kontrol na klesanie/priblíženie/pristátie
d+	Postup vyčkávania
e	Súlad s publikovaným postupom priblíženia
f	Časový rozpočet priblíženia
g	Kontrola výšky, rýchlosti, kurzu (ustálené priblíženie)
h+	Činnosť pri opakovaní okruhu
i+	Postup nevydareného priblíženia/pristátia
j	Spojenie s ATC - plnenie, R/T postupy

* Môže byť vykonané na letovom simulátore alebo FNPT II

+ Môže byť vykonané buď v sekcii 4, alebo sekcii 5

SEKCIA 5 POSTUPY NA NIE-PRESNÉ PRIBLIŽENIE	
a	Nastavenie a kontrola navigačných prostriedkov, identifikácia zariadení
b	Priletové postupy, prestavenia výškomerov
c	Brífing na priblíženie a pristátie, vrátane kontrol na klesanie/priblíženie/pristátie
d+	Postup vyčkávania
e	Súlad s publikovaným postupom priblíženia
f	Časový rozpočet priblíženia
g	Kontrola výšky, rýchlosti, kurzu (ustálené priblíženie)
h+	Činnosť pri opakovaní okruhu
i+	Postup nevydareného priblíženia/pristátia
j	Spojenie s ATC - plnenie, R/T postupy
SEKCIA 6 (ak je to použiteľné) SIMULOVANÝ ASYMETRICKÝ LET	
a	Simulovaná porucha motora po vzlete alebo pri opakovaní okruhu
b	Asymetrické priblíženie a postupy opakovania okruhu
c	Asymetrické priblíženie a pristátie, postup nevydareného priblíženia
d	Spojenie s ATC - plnenie, R/T postupy

* Môže byť vykonané na letovom simulátore alebo FNPT II

+ Môže byť vykonané buď v sekcii 4, alebo sekcii 5

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

Appendix 2 to JAR-FCL 1.210**Contents of the skill test for the issue of an IR(A)**

(See JAR-FCL 1.185 and 1.210)

(See IEM FCL 1.210)

SECTION 1	
PRE-FLIGHT OPERATIONS AND DEPARTURE	
Use of checklist, airmanship, anti/de-icing procedures, etc., apply in all sections.	
a	Use of flight manual (or equivalent) especially a/c performance calculation, mass and balance
b	Use of Air Traffic Services document, weather document
c	Preparation of ATC flight plan, IFR flight plan/log
d	Pre-flight inspection
e	Weather Minima
f	Taxiing
g	Pre-take off briefing. Take off
h	Transition to instrument flight
i	Instrument departure procedures, altimeter setting
j	ATC liaison - compliance, R/T procedures
SECTION 2	
GENERAL HANDLING	
a	Control of the aeroplane by reference solely to instruments, including: level flight at various speeds, trim
b	Climbing and descending turns with sustained Rate 1 turn
c	Recoveries from unusual attitudes, including sustained 45° bank turns and steep descending turns
d*	Recovery from approach to stall in level flight, climbing/descending turns and in landing configuration
e	Limited panel, stabilised climb or descent at Rate 1 turn onto given headings, recovery from unusual attitudes.
* May be performed in a Flight Simulator or FNPT II	
+ May be performed in either Section 4 or Section 5	
SECTION 3	
EN-ROUTE IFR PROCEDURES	
a	Tracking, including interception, e.g. NDB, VOR, RNAV
b	Use of radio aids
c	Level flight, control of heading, altitude and airspeed, power setting, trim technique
d	Altimeter settings
e	Timing and revision of ETAs (En-route hold - if required)
f	Monitoring of flight progress, flight log, fuel usage, systems management
g	Ice protection procedures, simulated if necessary
h	ATC liaison and compliance, R/T procedures

SECTION 4 PRECISION APPROACH PROCEDURES	
a	Setting and checking of navigational aids, identification of facilities
b	Arrival procedures, altimeter checks
c	Approach and landing briefing, including descent/approach/landing checks
d+	Holding procedure
e	Compliance with published approach procedure
f	Approach timing
g	Altitude, speed heading control, (stabilised approach)
h+	Go-around action
i+	Missed approach procedure i landing
j	ATC liaison - compliance, R/T procedures

* May be performed in a Flight Simulator or FNPT II

+ May be performed in either Section 4 or Section 5

SECTION 5 NON-PRECISION APPROACH PROCEDURES	
a	Setting and checking of navigational aids, identification of facilities
b	Arrival procedures, altimeter settings
c	Approach and landing briefing, including descent/approach/landing checks
d+	Holding procedure
e	Compliance with published approach procedure
f	Approach timing
g	Altitude, speed, heading control, (stabilised approach)
h+	Go-around action
i+	Missed approach procedure/landing
j	ATC liaison - compliance, R/T procedures
SECTION 6 (if applicable) Simulated asymmetric flight	
a	Simulated engine failure after take-off or on go-around
b	Asymmetric approach and procedural go-around
c	Asymmetric approach and landing, missed approach procedure
d	ATC liaison: compliance, R/T procedures

* May be performed in a Flight Simulator or FNPT II

+ May be performed in either Section 4 or Section 5

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

**ČLÁNOK F - KVALIFIKÁCIA NA TRIEDU A TYPOVÁ
KVALIFIKÁCIA (Letún)****JAR-FCL 1.215 Kvalifikácie na triedu (A)
[]****(a) Rozdelenie**

Kvalifikácie na triedu musia byť zavedené pre jednopilotné letúny, ktoré si nevyžadujú typovú kvalifikáciu, takto:

- (1) pre všetky jednomotorové piestové letúny (pozemné),
- (2) pre všetky jednomotorové piestové letúny (vodné),
- (3) pre všetky turistické motorové vetrone,
- (4) pre každý jednomotorový turbopropový letún vyrobený u výrobcu (pozemné),
- (5) pre každý jednomotorový turbopropový letún vyrobený u výrobcu (vodné),
- (6) pre všetky viacmotorové piestové letúny (pozemné) a
- (7) pre všetky viacmotorové piestové letúny (vodné).

(b) Zápisy do zoznamu

[(1) Kvalifikácie na triedu letúnov sa musia vydávať v súlade s príslušnými administratívnymi postupmi prijatými JAA. Aby sa mohla vykonať zmena na iný typ alebo variant letúna v rámci jednej kvalifikácie na triedu, požaduje sa vykonanie rozdielového alebo zoznamovacieho výcviku.

(2) Letúny, ktoré nie sú zapísané v príslušných administratívnych postupoch, môžu byť zaznamenané v preukaze spôsobilosti podľa JAR-FCL, ale oprávnenia na kvalifikáciu sú obmedzené na letúny, ktoré sú zapísané v registri štátu vydania kvalifikácie.]

(c) O požiadavkách na vydanie, predĺženie, obnovu nasledujúcich kvalifikácií na triedu rozhoduje letecký úrad:

- (1) vodné letúny,
- (2) viacmotorové letúny s ťahom motorov v osi letúna,
- (3) jednomiestne letúne.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 3, 01.07.03; ZT 5, 01.03.05]

**JAR-FCL 1.220 Typové kvalifikácie (A)
[]****(a) Kritériá**

Na zavedenie typových kvalifikácií letúnov, iných ako sú tie, ktoré sú zahrnuté v JAR-FCL 1.215, sa musia posudzovať tieto skutočnosti:

**SUBPART F - CLASS AND TYPE RATING
(Aeroplane)****JAR-FCL 1.215 Class ratings (A)
[]****(a) Divisions**

Class ratings shall be established for single-pilot aeroplanes not requiring a type rating as follows:

- (1) all single-engine piston aeroplanes (land);
- (2) all single-engine piston aeroplanes (sea);
- (3) all touring motor gliders;
- (4) each manufacturer of single-engine turbo-prop aeroplanes (land);
- (5) each manufacturer of single-engine turbo-prop aeroplanes (sea);
- (6) all multi-engine piston aeroplanes (land); and
- (7) all multi-engine piston aeroplanes (sea).

(b) Listings

[(1) Class ratings for aeroplanes will be issued according with the associated administrative procedures accepted by the JAA. In order to change to another type or variant of the aeroplane within one class rating, differences or familiarisation training is required.

(2) Aeroplanes not listed in the associated administrative procedures may be entered into the JAR-FCL licence, but the rating privileges are restricted to aeroplanes on the register of the State of rating issue.]

(c) The requirements for the issue, the revalidation, renewal for the following class ratings are at the discretion of the Authority:

- (1) sea-planes;
- (2) multi-engine centreline thrust aeroplanes;
- (3) single seat aeroplanes.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 5, 01.03.05]

**JAR-FCL 1.220 Type ratings (A)
[]****(a) Criteria**

For the establishment of type ratings for aeroplanes other than those included in JAR-FCL 1.215, all of the following shall be considered:

- (1) typové osvedčenie letovej spôsobilosti,
- (2) charakteristiky obsluhy,
- (3) schválený minimálny počet členov letovej posádky,
- (4) technologická úroveň.

(b) *Rozdelenie*

Typové kvalifikácie na letúny musia byť zavedené

- (1) pre každý typ viacpilotného letúna alebo
- (2) pre každý typ jednopilotného viacmotorového letúna vybaveného turbopropovými alebo prúdovými motormi alebo
- (3) pre každý typ jednopilotného jednomotorového letúna vybaveného prúdovým motorom alebo
- (4) pre akýkoľvek ďalší typ letúna, ak sa to považuje za nevyhnutné.

(c) *Zápisy do zoznamu*

[(1) Typové kvalifikácie na letúny musia byť vydané v súlade s príslušnými administratívnymi postupmi prijatými JAA. Aby sa mohla vykonať zmena na iný variant letúna v rámci jednej typovej kvalifikácie, požaduje sa vykonanie rozdielového alebo zoznamovacieho výcviku.

(2) (i) letúny, ktoré nie sú typovo osvedčené v súlade s FAR/JAR 23, FAR/JAR 23 Commuter Category, FAR/JAR 25, BCAR alebo AIR 2051, alebo

(ii) letúny, ktoré sú typovo osvedčené v členských štátoch JAA špeciálnou registráciou, napr. vojenské, bývalé vojenské, experimentálne alebo veterány;

nie sú zapísané v príslušných administratívnych postupoch

(3) Letúny, ktoré nie sú zapísané v príslušných administratívnych postupoch, môžu byť zaznamenané v preukaze spôsobilosti podľa JAR-FCL, ale oprávnenia na kvalifikáciu sú obmedzené na letúny, ktoré sú zapísané v registri štátu vydania kvalifikácie.]

[ZT 1, 01.06.00; ZT 5, 01.03.06]

[JAR-FCL 1.221 Jednopilotné letúny vysokej výkonnosti
[]

(a) *Kritériá*

Na zavedenie kvalifikácií na triedy alebo typových kvalifikácií na jednopilotné letúny vysokej výkonnosti sa musia posudzovať tieto skutočnosti:

- (1) typ pohonnej jednotky,
- (2) časti a možnosti systémov draku,

- (1) airworthiness type certificate;
- (2) handling characteristics;
- (3) certificated minimum flight crew complements;
- (4) level of technology.

(b) *Divisions*

Type ratings for aeroplanes shall be established for:

- (1) each type of multi-pilot aeroplane; or
- (2) each type of single-pilot multi-engine aeroplane fitted with turbo-prop or turbojet engines; or
- (3) each type of single-pilot single-engine aeroplane fitted with a turbojet engine; or
- (4) any other type of aeroplane if considered necessary.

(c) *Listing*

[(1) Type ratings for aeroplanes will be issued in accordance with the associated administrative procedures accepted by the JAA. In order to change to another variant of the aeroplane within one type rating, differences or familiarisation training is required.

(2) (i) aeroplanes not type certificated in accordance with FAR/JAR 23, FAR/JAR 23 Commuter Category, FAR/JAR 25, BCAR or AIR 2051; or

(ii) aeroplanes type certificated in a JAA Member State under special registration such as military, ex-military, experimental or vintage aeroplanes;

are not listed in the associated administrative procedures.

(3) Aeroplanes not listed in the associated administrative procedures may be entered into the JAR-FCL licence, but the rating privileges are restricted to aeroplanes on the register of the State of rating issue.]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 5, 01.03.06]

[JAR-FCL 1.221 High performance single pilot aeroplanes
[]

(a) *Criteria*

For the establishment of a class or type rating of a single-pilot aeroplane designated as high performance, all the following shall be considered:

- (1) type of power plant;
- (2) provision and capabilities airframe systems;

- | | |
|--|---|
| (3) pretlakovanie kabíny, | (3) cabin pressurisation; |
| (4) možnosti navigačného systému, | (4) capabilities of navigation systems; |
| (5) výkonnosť ako na letisku, tak aj na trati, | (5) performance both airfield and en route; |
| (6) charakteristiky obsluhy. | (6) handling characteristics. |

(b) *Zápisy do zoznamu*

Letúny vysokej výkonnosti musia byť zapísané so symbolom HPA do príslušných zoznamov kvalifikácií na triedu a typových kvalifikácií [v príslušných administratívnych postupoch.] []

[ZT 3, 01.07.03; ZT 5, 01.03.06]

JAR-FCL 1.225 **Okolnosti, za ktorých sa vyžadujú typové kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu**

Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota sa nesmie v žiadnej funkcii podieľať na riadení letúna ako pilot letúna, s výnimkou, keď ako pilot vykonáva praktickú skúšku alebo letový výcvik, pokiaľ nemá platnú vhodnú typovú kvalifikáciu alebo kvalifikáciu na triedu. Ak je typová kvalifikácia alebo kvalifikácia na triedu vydaná s obmedzením oprávnení len na činnosť vo funkcii 2. pilota alebo s na akékoľvek iné podmienky schválené v rámci JAA, potom takéto obmedzenia musia byť potvrdené v kvalifikácii.

JAR-FCL 1.230 **Zvláštne oprávnenie typových kvalifikácií alebo kvalifikácií na triedu**

Na uskutočnenie neobchodných letov na zvláštne účely, napr. skúšobných letov lietadiel, môže letecký úrad v súlade s JAR-FCL 1.225 namiesto vydania typovej kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu vystaviť držiteľovi preukazu spôsobilosti zvláštne písomné oprávnenie. Platnosť tohto oprávnenia musí byť obmedzená na vykonanie zvláštnej úlohy.

[ZT 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.235 **Typové kvalifikácie a kvalifikácie na triedu - oprávnenia, počet a varianty**
[]

(a) *Oprávnenia*

S prihladením na JAR-FCL 1.215 (b) a (c) [a JAR-FCL 1.220 (a) a (b),] oprávnenia držiteľa typovej kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu sú vykonávať funkciu pilota na letúne typu alebo triedy špecifikovanej v kvalifikácii.

(b) *Počet získaných typových kvalifikácií/kvalifikácií na triedu*

V JAR-FCL nie je obmedzený počet kvalifikácií, ktoré môže mať držiteľ súčasne. Predpis JAR-OPS však môže obmedziť počet kvalifikácií, ktoré sa môžu využívať súčasne.

(b) *Listings*

Aeroplanes designated as high performance shall be listed as such [in the associated administrative procedures] within the relevant class or type rating list using the annotation HPA. []

[Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 5, 01.03.06]

JAR-FCL 1.225 **Circumstances in which type or class ratings are required**

The holder of a pilot licence shall not act in any capacity as a pilot of an aeroplane except as a pilot undergoing skill testing or receiving flight instruction unless the holder has a valid and appropriate class or type rating. When a class or type rating is issued limiting the privileges to acting as co-pilot only, or to any other conditions agreed within JAA, such limitations shall be endorsed on the rating.

JAR-FCL 1.230 **Special authorisation of type or class ratings**

For the non-revenue special purpose flights e.g. aircraft flight testing, special authorisation may be provided in writing to the licence holder by the Authority in place of issuing the class or type rating in accordance with JAR-FCL 1.225. This authorisation shall be limited in validity to completing a specific task.

[Amdt. 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.235 **Type and class ratings - Privileges, number and variants**
[]

(a) *Privileges*

Subject to JAR-FCL 1.215 (b) & (c) [and JAR-FCL 1.220 (a) & (b)] above, the privileges of the holder of a type or class rating are to act as a pilot on the type or class of aeroplane specified in the rating.

(b) *Number of type/class ratings held*

There is no JAR-FCL limit to the number of ratings that may be held at one time. JAR-OPS, however, may restrict the number of ratings that can be exercised at any one time.

(c) *Varianty*

Ak držiteľ preukazu nelietal variant v priebehu 2 rokov po rozdielovom výcviku, požaduje sa vykonať ďalší rozdielový výcvik alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti na tomto variante, okrem typov alebo variantov v rámci kvalifikácie SEP na triedu.

(1) Rozdielový výcvik vyžaduje ďalšie dodatočné vedomosti a výcvik na vhodnom výcvikovom zariadení alebo letúne.

Rozdielový výcvik musí byť zaznamenaný do zázpisníka letov alebo ekvivalentného dokumentu a podpísaný CRI/TRI/SFI(A) alebo FI(A) podľa toho, čo je vhodné.

(2) Zoznamovací výcvik vyžaduje získanie ďalších vedomostí.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 5, 01.03.06]

JAR-FCL 1.240 Typové kvalifikácie a kvalifikácie na triedu - požiadavky

(Pozri dodatok 1 až 3 k JAR-FCL 1.240)

(a) *Všeobecne*

(1) Žiadateľ o typovú kvalifikáciu na viacpilotný typ letúna musí spĺňať požiadavky na typové kvalifikácie stanovené v JAR-FCL 1.250, 1.261 a 1.262.

(2) Žiadateľ o typovú kvalifikáciu na jednopilotný typ letúna musí spĺňať požiadavky stanovené v JAR-FCL 1.255, 1.261 (a), (b) a (c) a 1.262 (a), a ak je to vhodné, v JAR-FCL 1.251.

(3) Žiadateľ o kvalifikáciu na triedu letúna musí spĺňať požiadavky stanovené v JAR-FCL 1.260, 1.261 (a), (b) a (c) a 1.262 (a), a ak je to vhodné, v JAR-FCL 1.251.

(4) Kurz typovej kvalifikácie, vrátane teoretických vedomostí, musí byť ukončený do 6 mesiacov pred praktickou skúškou.

(5) Na základe rozhodnutia leteckého úradu môže byť vydaná typová kvalifikácia alebo kvalifikácia na triedu žiadateľovi, ktorý spĺňa požiadavky na vydanie kvalifikácie nečlenského štátu JAA za podmienky, že ustanovenia JAR-FCL 1.250, 1.255 alebo 1.260 podľa toho, čo je vhodné, sú splnené. Takáto kvalifikácia sa obmedzuje na lietadlá registrované v tomto nečlenskom štáte JAA alebo prevádzkované prevádzkovateľom tohto nečlenského štátu JAA. Obmedzenie môže byť zrušené, keď držiteľ nalietal aspoň 500 letových hodín ako pilot na type/triede a splnil všetky požiadavky na predĺženie preukazu podľa JAR-FCL 1.245, a ak je to vhodné, v JAR-FCL 1.251.

(6) Platná typová kvalifikácia, ktorá je zapísaná v preukaze spôsobilosti vydanom štátom, ktorý nie je členom JAA, môže byť prevedená do preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL na základe

(c) *Variants*

If the variant has not been flown within a period of 2 years following the differences training, further differences training or a proficiency check in that variant will be required except for types or variants within the SEP class rating.

(1) Differences training requires additional knowledge and training on an appropriate training device or the aeroplane.

The differences training shall be entered in the pilot's logbook or equivalent document and signed by a CRI/TRI/SFI(A) or FI(A) as appropriate.

(2) Familiarisation training requires the acquisition of additional knowledge.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 5, 01.03.06]

JAR-FCL 1.240 Type and class ratings - Requirements

(See Appendices 1 to 3 to JAR-FCL 1.240)

(a) *General*

(1) An applicant for a type rating for a multi-pilot type of aeroplane shall comply with the requirements for type ratings set out in JAR-FCL 1.250, 1.261 and 1.262;

(2) An applicant for a type rating for a single-pilot type of aeroplane shall comply with the requirements set out in JAR-FCL 1.255, 1.261 (a), (b) and (c) and 1.262 (a), and if applicable JAR-FCL 1.251.

(3) An applicant for a class rating for a class of aeroplanes shall comply with the requirements set out in JAR-FCL 1.260, 1.261 (a), (b) and (c) and 1.262 (a), and if applicable JAR-FCL 1.251.

(4) The type rating course, including theoretical knowledge, shall be completed within the 6 months preceding the skill test.

(5) At the discretion of the Authority, an aeroplane class or type rating may be issued to an applicant who meets the requirements for that rating of a non-JAA State, provided JAR-FCL 1.250, 1.255 or 1.260 as applicable, are met. Such a rating will be restricted to aeroplanes registered in that non-JAA State, or operated by an operator of that non-JAA State. The restriction may be removed when the holder has completed at least 500 hours of flight as a pilot on the type/class and complied with the revalidation requirements of JAR-FCL 1.245, and if applicable JAR-FCL 1.251.

(6) A valid type rating contained in a licence issued by a non-JAA State may be transferred to a JAR-FCL licence, subject to the appropriate proficiency check, provided the applicant is in

vhodného preskúšania odbornej spôsobilosti za predpokladu, že žiadateľ má platnú rozlietanosť a nalietal aspoň 500 hodín ako pilot na tomto type a splnil požiadavky JAR-FCL 1.250, 1.251, 1.255 alebo 1.260 podľa toho, čo je vhodné.

(7) Platná kvalifikácia na triedu, ktorá je zapísaná v preukaze spôsobilosti vydanom štátom, ktorý nie je členom JAA, môže byť prevedená do preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL na základe vhodného preskúšania odbornej spôsobilosti za predpokladu, že žiadateľ má platnú rozlietanosť a nalietal aspoň 100 hodín ako pilot na tejto triede a splnil požiadavky JAR-FCL 1.251 alebo 1.260 podľa toho, čo je vhodné.

(8) Platná kvalifikácia na triedu/typ, ktorá je zapísaná v preukaze spôsobilosti vydanom členským štátom JAA, môže byť prevedená do preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL za predpokladu, že je platný a posledné predĺženie/obnova kvalifikácie bola vykonaná v súlade s požiadavkami JAR-FCL a JAR-FCL 1.250, 1.255 alebo 1.260 podľa toho, čo je vhodné.

(b) *Praktická skúška*

(1) Obsah a sekcie praktickej skúšky na získanie kvalifikácie na viacmotorové viacpilotné letúny sú stanovené v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.240 a

(2) obsah a sekcie praktickej skúšky na získanie kvalifikácie na viacmotorové jednopilotné letúny a na jednomotorové letúny sú stanovené v dodatku 1 a 3 k JAR-FCL 1.240.

Každá uplatnená úloha v príslušnej praktickej skúške musí byť uspokojivo splnená v priebehu šiestich mesiacov bezprostredne predchádzajúcich dátumu prijatia žiadosti o priznanie kvalifikácie.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.245 **Typové kvalifikácie a kvalifikácie na triedu - platnosť, predĺženie a obnovenie platnosti**
(Pozri dodatky 1 a 3 k JAR-FCL 1.240)

(a) *Typové kvalifikácie a kvalifikácie na triedu na viacmotorový letún - platnosť*

Typové kvalifikácie a kvalifikácie na triedu pre viacmotorové letúny platia počas jedného roka od dátumu vydania alebo od dátumu uplynutia platnosti, ak bola platnosť kvalifikácie predĺžená v období jej platnosti.

(b) *Typové kvalifikácie a kvalifikácie na triedu na viacmotorový letún - predĺženie platnosti*

Na predĺženie platnosti typových kvalifikácií a kvalifikácií na triedu pre viacmotorový letún musí žiadateľ

(1) podrobiť sa preskúšaniu odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.240 na

current flying practice and has not less than 500 hours flying experience as a pilot on that type, provided JAR-FCL 1.250, 1.251, 1.255 or 1.260 as applicable, are met.

(7) A valid class rating contained in a licence issued by a non-JAA State may be transferred to a JAR-FCL licence, subject to the appropriate proficiency check provided the applicant is in current flying practice and has not less than 100 hours flying experience as a pilot in that class, provided JAR-FCL 1.251 or 1.260, as applicable, are met.

(8) A valid class/type rating contained in a licence issued by a JAA Member State may be transferred to a JAR-FCL licence provided it is currently valid and the last revalidation/renewal of the rating was performed in accordance with the requirements of JAR-FCL and JAR-FCL 1.250, 1.255 or 1.260, as applicable.

(b) *Skill test*

(1) The skill test contents and sections for a rating for multi-engine multi-pilot aeroplanes are set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.240; and

(2) the skill test contents and sections for a rating for multi-engine single-pilot aeroplanes and for single-engine aeroplanes are set out in Appendices 1 and 3 to JAR-FCL 1.240.

Each applicable item in the appropriate skill test shall be satisfactorily completed within the six months immediately preceding the date of receipt of the application for the rating.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt.3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.245 **Type and class ratings - Validity, revalidation and renewal**
(See Appendices 1 to 3 to JAR-FCL 1.240)

(a) *Type ratings and multi-engine class ratings, aeroplane - Validity*

Type ratings and multi-engine class ratings for aeroplanes are valid for one year from the date of issue, or the date of expiry if revalidated within the validity period.

(b) *Type ratings and multi-engine class ratings, aeroplane - Revalidation*

For revalidation of type ratings and multi-engine class ratings, aeroplane, the applicant shall complete:

(1) A proficiency check in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 in the relevant type

príslušnom type alebo triede letúna v období troch mesiacov bezprostredne pred dátumom uplynutia platnosti kvalifikácie a

(2) nalietať aspoň desať traťových úsekov ako pilot príslušného typu alebo triedy letúna, alebo jeden traťový úsek ako pilot príslušného typu alebo triedy letúna [alebo letového simulátora] za prítomnosti examinátora v priebehu platnosti kvalifikácie.

(3) Predĺženie platnosti prístrojovej kvalifikácie (letún) (IR(A)), ktorá je zapísaná, by sa malo vykonávať súčasne s preskúšaním odbornej spôsobilosti na kvalifikáciu na typ/triedu v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.240 a 1.295.

(c) *Kvalifikácie na triedu na jednomotorový jednopilotný letún - platnosť a predĺženie platnosti*

Kvalifikácie na triedu na jednomotorový jednopilotný letún platia dva roky odo dňa vydania alebo odo dňa skončenia platnosti, ak bola ich platnosť predĺžená v období ich platnosti.

(1) *Všetky kvalifikácie na triedu na jednomotorový piestový letún (pozemný) a všetky kvalifikácie na turistický motorový vetroň - predĺženie platnosti*

Na predĺženie platnosti kvalifikácií na triedu na jednomotorový piestový jednopilotný letún (pozemný) a/alebo kvalifikácií na triedu na turistický motorový vetroň musí žiadateľ:

(i) v priebehu troch mesiacov pred uplynutím dátumu platnosti kvalifikácie absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 1 a 3 k JAR-FCL 1.240 alebo s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 1.210 oprávneným examinátorom v príslušnej triede alebo

(ii) v priebehu 12 mesiacov pred uplynutím platnosti kvalifikácie nalietať 12 hodín na [jednomotorovom piestovom letúne alebo na turistickom motorovom vetroni], v ktorých

(A) je 6 hodín vo funkcii veliaceho pilota,

(B) je 12 vzletov a 12 pristátí a

(C) vykonať cvičný let s letovým inštruktorom FI(A) alebo CRI(A) s trvaním aspoň jednu hodinu. Tento let sa môže nahradiť akýmkoľvek iným preskúšaním odbornej spôsobilosti alebo praktickou skúškou.

(iii) Ak je žiadateľ držiteľom kvalifikácie na triedu na jednomotorový piestový letún (pozemný) a tiež kvalifikácie na turistický motorový vetroň, môže splniť požiadavky (i) v každej triede alebo požiadavky (ii) v každej triede alebo v kombinácii tried a môže získať predĺženie platnosti oboch kvalifikácií.

or class of aeroplane within the three months immediately preceding the expiry date of the rating; and

(2) At least ten route sectors as pilot of the relevant type or class of aeroplane, or one route sector as pilot of the relevant type or class of aeroplane [or flight simulator] flown with an examiner during the period of validity of the rating.

(3) The revalidation of an IR(A), if held, should be combined with the type/class rating proficiency check in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 & 1.295.

(c) *Single-pilot single-engine class ratings - Validity and Revalidation*

Single-pilot single-engine class ratings are valid for two years from the date of issue, or the date of expiry if revalidated within the validity period.

(1) *All single-engine piston aeroplane class ratings (land) and all touring motor glider's ratings - Revalidation*

For revalidation of single-pilot single-engine piston aeroplane (land) class ratings and/or touring motor glider class ratings the applicant shall:

(i) within the three months preceding the expiry date of the rating, pass a proficiency check in accordance with Appendix 1 and 3 to JAR-FCL 1.240 or Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.210 with an authorised examiner in the relevant class; or

(ii) within the 12 months preceding the expiry of the rating complete 12 hours flight time in [a single engine piston aeroplane or touring motor glider] including:

(A) 6 hours of pilot-in-command time;

(B) 12 take-offs and 12 landings; and

(C) a training flight of at least one hour's duration with a FI(A) or CRI(A). This flight may be replaced by any other proficiency check or skill test.

(iii) When the applicant holds both a single-engine piston aeroplane (land) class rating and a touring motor glider rating, he may complete the requirements in (i) above in either class or in (ii) above in either class or a mixture of the classes, and achieve a revalidation of both ratings.

(2) Jednomotorové turbopropové jednopilotné letúny (pozemné) - predĺženie platnosti

Na predĺženie platnosti kvalifikácií na triedu na jednomotorový turbopropový letún (pozemný) musí žiadateľ v období troch mesiacov pred uplynutím dátumu platnosti kvalifikácie absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti oprávneným examinátorom na letúne príslušnej triedy.

(d) Žiadateľ, ktorý neuspel vo všetkých sekciách preskúšania odbornej spôsobilosti pred uplynutím dátumu platnosti typovej kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu, nesmie využívať oprávnenia týchto kvalifikácií, pokiaľ úspešné preskúšanie odbornej spôsobilosti nie je ukončené.

(e) Predĺženie platnosti alebo opätovné overenie platnosti kvalifikácií za zvláštnych okolností:

(1) Keď sa oprávnenia typovej kvalifikácie, kvalifikácie na triedu alebo prístrojovej kvalifikácie uplatňujú výlučne na letún registrovaný v nečlenskom štáte JAA, letecký úrad môže na základe svojho rozhodnutia predĺžiť platnosť kvalifikácie alebo opätovne overiť platnosť kvalifikácie za podmienky, že požiadavky tohto nečlenského štátu JAA sú splnené.

(2) Keď sa oprávnenia typovej kvalifikácie, kvalifikácie na triedu alebo prístrojovej kvalifikácie uplatňujú na letún registrovaný v JAA a prevádzkovaný prevádzkovateľom nečlenského štátu JAA v zmysle ustanovení článku 83 bis Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve uzatvorenom v Chicagu, letecký úrad môže rozhodnutím predĺžiť dobu platnosti kvalifikácie alebo opätovne overiť platnosť kvalifikácie za podmienky, že požiadavky tohto nečlenského štátu JAA sú splnené.

(3) Akákoľvek predĺžená kvalifikácia alebo kvalifikácia, ktorej platnosť bola opätovne overená na základe uvedeného ustanovenia (1) alebo (2), musí byť opätovne uznaná v súlade s JAR-FCL 1.245 (b) alebo (c) a v prípade, že to bude vhodné, v súlade s JAR-FCL 1.185 predtým, ako budú oprávnenia uplatňované na lietadle registrovanom v členskom štáte JAA a prevádzkovanom prevádzkovateľom členského štátu JAA.

(4) Kvalifikácia vydaná alebo využívaná v nečlenskom štáte JAA môže byť zachovaná v preukaze spôsobilosti podľa JAR-FCL na základe rozhodnutia leteckého úradu, ak sú požiadavky štátu splnené a kvalifikácia je obmedzená na lietadlo registrované v tomto štáte.

(f) *Kvalifikácie s uplynutou lehotou platnosti*

(1) Ak uplynie platnosť typovej kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu na viacmotorový letún, musí žiadateľ splniť všetky požiadavky opakovacieho výcviku určené leteckým úradom a absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 1 a 2 alebo 3 k JAR-FCL 1.240. Táto kvalifikácia bude platiť odo dňa splnenia požiadaviek na obnovu platnosti.

(2) Ak skončila platnosť kvalifikácie na triedu na jednopilotný jednomotorový letún, žiadateľ musí

(2) Single-engine turbo-prop aeroplanes (land) single-pilot - Revalidation

For revalidation of single-engine turbo-prop (land) class ratings the applicant shall within the three months preceding the expiry date of the rating, pass a proficiency check with an authorised examiner on the relevant class of aeroplane.

(d) An applicant who fails to achieve a pass in all sections of a proficiency check before the expiry date of a type or class rating shall not exercise the privileges of that rating until the proficiency check has successfully been completed.

(e) Extension of the validity period or revalidation of ratings in special circumstances:

(1) When the privileges of an aircraft type, class or instrument rating are being exercised solely on an aeroplane registered in a non-JAA State, the Authority may at its discretion extend the validity period of the rating, or revalidate the rating provided the requirements of that non-JAA State are fulfilled.

(2) When the privileges of an aircraft type, class or instrument rating are being exercised in a JAA registered aeroplane being operated by an operator of a non-JAA State under the provisions of Article 83 bis of the International Convention on Civil Aviation, Chicago, the Authority may at its discretion extend the validity period of the rating, or revalidate the rating provided the requirements of that non-JAA State are fulfilled.

(3) Any rating extended or revalidated under the provisions of (1) or (2) above shall be revalidated in accordance with JAR-FCL 1.245 (b) or (c) and, if applicable, JAR-FCL 1.185 before the privileges are exercised on aircraft registered in and operated by an operator of a JAA Member State.

(4) A rating issued or used in a non-JAA State may remain in a JAR-FCL licence at the discretion of the Authority provided the requirements of that State are fulfilled and the rating is restricted to aircraft registered in that State.

(f) *Expired Ratings*

(1) If a type rating or multi-engine class rating has expired, the applicant shall meet any refresher training requirements as determined by the Authority and complete a proficiency check in accordance with Appendices 1 and 2 or 3 to JAR-FCL 1.240. The rating will be valid from the date of completion of the renewal requirements.

(2) If a single-pilot single-engine class rating has expired, the applicant shall complete the skill

vykonať praktickú skúšku podľa dodatku 1 a 3 k JAR-FCL 1.240.

[(g) Súlad s JAR-OPS. Požiadavky JAR-FCL 1.245 (b) na predĺženie platnosti sú splnené, keď žiadateľ prevádzkujúci podľa JAR-OPS 1 splní požiadavky preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom obsiahnuté v JAR-OPS 1.965, a keď prevádzkovateľ uspokojivo preukázal leteckému úradu, že povinné položky dodatku 2 alebo 3 k JAR-FCL 1.240 sú splnené počas 12 mesiacov pred predĺžením platnosti v súlade s JAR-OPS 1.965(a)(2). Pre tento účel musí byť preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľa vykonané počas 3 mesiacov bezprostredne pred dátum uplynutia platnosti kvalifikácie.]

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 3, 01.07.03; ZT 4, 01.09.05]

[JAR-FCL 1.246 Prístrojová kvalifikácia, predĺženie platnosti a obnovenie platnosti
(Pozri JAR-FCL 1.185)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.246)

(a) Predĺženie platnosti

Prístrojová kvalifikácia IR(A) musí byť predĺžená v období 3 mesiacov bezprostredne pred dátumom uplynutia platnosti kvalifikácie. Kedykoľvek to je možné, predĺženie platnosti prístrojovej kvalifikácie IR(A) musí byť v kombinácii s preskúšaním odbornej spôsobilosti pre predĺženie platnosti typovej kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu.

(1) Keď žiadateľ požaduje predĺženie platnosti prístrojovej kvalifikácie IR(A) v kombinácii s kvalifikáciou na triedu alebo typovou kvalifikáciou, musí absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 1.240 a 1.295 alebo s dodatkom 3 k JAR-FCL 1.240. V tomto prípade prístrojová kvalifikácia bude platná pre rovnaké obdobie ako kvalifikácia na triedu a typová kvalifikácia, s výnimkou prípadu predĺženia platnosti kvalifikácie na triedu jednomotorových letúnov, kde obdobie platnosti prístrojovej kvalifikácie bude 12 mesiacov.

(2) Keď žiadateľ nepožaduje predĺženie platnosti prístrojovej kvalifikácie IR(A) v kombinácii s kvalifikáciou na triedu alebo typovou kvalifikáciou, musí

(i) plniť požiadavky sekcie 3 b dodatku 3 k JAR-FCL 1.240

(ii) a časti sekcie 1 príslušné k plánovanému letu

(iii) a, pre viacmotorové letúny, sekciu 6 dodatku 3 k JAR-FCL 1.240 - preskúšanie odbornej spôsobilosti výhradne podľa prístrojov.

Výcvik na trénažeri letových a navigačných postupov FNPT II alebo letovom simulátore môže byť použitý ako jedna z možností, ale za týchto okolností musí byť vykonané na letúne preskúšanie

test in Appendices 1 and 3 to JAR-FCL 1.240.

[(g) Compliance with JAR-OPS. The revalidation requirements of JAR-FCL 1.245(b) will be met when an applicant operating under JAR-OPS 1 fulfils the Operator Proficiency Check requirements contained in JAR-OPS 1.965, and if the operator demonstrates to the satisfaction of the Authority that the mandatory items from Appendix 2 or 3 to JAR-FCL 1.240 are fulfilled during the 12 months prior to the revalidation in accordance with JAR-OPS 1.965(a)(2). For this purpose the Operator Proficiency Check shall be performed in the three months immediately preceding the expiry date of the rating.]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

[JAR-FCL 1.246 Instrument Rating, revalidation and renewal
(See JAR-FCL 1.185)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.246)

(a) Revalidation

An IR(A) shall be revalidated within the three months immediately preceding the expiry date of the rating. Whenever possible, revalidation of an IR(A) shall be combined with the proficiency check for revalidation of a type or class rating.

(1) An applicant for the revalidation of an IR(A) when combined with a class rating or a type rating shall complete a proficiency check in accordance with Appendix 1 a 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 or Appendix 3 to JAR-FCL 1.240. In this case the instrument rating will be valid for the same period as the class or type rating, except in the case of a single-engine aeroplane class rating revalidation where the validity period of the instrument rating will be 12 months.

(2) An applicant for the revalidation of an IR(A) when not combined with the revalidation of a class or type rating shall:

(i) complete section 3b of Appendix 3 to JAR-FCL 1.240;

(ii) and those parts of Section 1 relevant to the intended flight;

(iii) and, for multi-engine aeroplane, section 6 of Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 as a proficiency check by sole reference to instruments.

An FNPT II or flight simulator may be used but at least each alternate proficiency check for the revalidation of an IR(A) in these circumstances shall be performed in an aeroplane.

byť vykonané na letúne preskúšanie odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti prístrojovej spôsobilosti na predĺženie platnosti prístrojovej kvalifikácie IR(A).

(3) Možnosť prenosu zápočtov musí byť [] v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.246.

(4) Žiadateľ, ktorý zlyhá pri dokončovaní skúšky v niektorej časti preskúšania odbornej spôsobilosti prístrojovej kvalifikácie IR(A) vykonávanej v súlade s JAR-FCL 1.246 (a) (1) alebo (a) (2) pred dátumom uplynutia platnosti prístrojovej kvalifikácie, nesmie využívať oprávnenia vyplývajúce z prístrojovej kvalifikácie IR(A) dovtedy, pokiaľ ju úspešne nedokončí.

(a) Obnovenie platnosti

(1) Ak žiadateľovi uplynie doba platnosti prístrojovej kvalifikácie, musí

(i) absolvovať opakovací výcvik a splniť dodatočné požiadavky, ktoré určí letecký úrad, a

(ii) absolvovať ako praktickú skúšku sekciu 3 b dodatku 3 k JAR-FCL 1.240 vrátane prípravy letu.

Kvalifikácia bude platná od dátumu, keď žiadateľ splní požiadavky, ktoré sú potrebné na obnovu platnosti kvalifikácie.

[ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.250 **Typová kvalifikácia pre viacpilotné letúny - podmienky**
(Pozri AMC FCL 1.261 (d))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (d))
[(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525)]

(a) *Základné podmienky na výcvik*

Na prvý kurz typovej kvalifikácie na viacpilotný letún žiadateľ musí

(1) [(i)] mať nalietaných aspoň [70] hodín ako veliaci pilot letúna,

[] [(ii)] mať platnú prístrojovú kvalifikáciu pre viacmotorové letúny,

[] [(iii)] mať osvedčenie o úspešnom absolvovaní kurzu MCC ([spolupráca] vo viacčlennej posádke)[. A]k je kurz MCC pridaný ku kurzu typovej kvalifikácie (pozri JAR-FCL 1.261 a 1.262 a AMC FCL 1.261 (d) a dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (d)), táto požiadavka sa neuplatňuje a

[] [(iv)] mať splnené požiadavky JAR-FCL 1.285[, alebo]

[(2) byť študentom, ktorý práve absolvoval výcvik v integrovanom výcvikovom kurze na MPL(A).]

(3) Cross-credit shall be given in accordance with the Appendix 1 to JAR-FCL 1.246.

(4) An applicant who fails to achieve a pass in the relevant section of an IR(A) proficiency check in accordance with JAR-FCL 1.246 (a) (1) or (a) (2), before the expiry date of an instrument rating shall not exercise the IR(A) privileges until the proficiency check has successfully been completed.

(a) Renewal

(1) If an instrument rating, has expired, the applicant shall:

(i) meet refresher training and additional requirements as determined by the Authority, and

(ii) complete section 3b of Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 including the flight preparation as a skill test.

The rating will be valid from date of completion of the renewal requirements.

[Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.250 **Type rating, multi-pilot - Conditions**
(See AMC FCL 1.261 (d))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (d))
[(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525)]

(a) *Pre-requisite conditions for training:*

An applicant for the first type rating course for a multi-pilot aeroplane type shall:

(1) [(i)] have at least [70] hours as pilot-in-command of aeroplanes;

[] [(ii)] have a valid multi-engine instrument rating (A);

[] [(iii)] hold a certificate of satisfactory completion of multi-crew co-operation (MCC). If the MCC course is to be added to the type rating course (see JAR-FCL 1.261 and 1.262 and AMC FCL 1.261 (d) and Appendix 1 to FCL 1.261 (d)), this requirement is not applicable; and

[] [(iv)] have met the requirements of JAR-FCL 1.285[, or]

[(2) Be a student currently undergoing training on a MPL(A) integrated training course.]

(b) Žiadatelia majúci:

(1) buď osvedčenie o úspešnom absolvovaní MCC v súlade s JAR-FCL 2 a nalietali viac ako 100 hodín ako pilot viacpilotného vrtuľníku, alebo

(2) skúsenosti z nalietaných viac ako 500 hodín ako piloti viacpilotného vrtuľníku, alebo

(3) skúsenosti z nalietaných aspoň 500 hodín ako piloti vo viacpilotnej prevádzke v súlade s JAR-OPS na jednopilotných letúnoch a JAR/FAR 23 viacpilotných letúnoch, musia byť považovaní za osoby spĺňajúce požiadavky MCC.

(c) Predpokladaná úroveň vedomostí u držiteľov PPL(A) alebo CPL(A) a typových kvalifikácií na viacpilotné letúny vydaných podľa požiadaviek iných predpisov ako JAR-FCL, nesmie byť náhradou za preukázanie splnenia požiadaviek ustanovenia (4).

(d) Vydanie dodatočnej typovej kvalifikácie na viacpilotný letún vyžaduje platnú prístrojovú kvalifikáciu pre viacmotorový letún.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.251 Kvalifikácie na triedu a typové kvalifikácie na jednopilotné letúny vysokej výkonnosti - podmienky
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.251)
(Pozri AMC FCL 1.251)

(a) *Základné podmienky na výcvik*

Na vydanie prvej kvalifikácie na triedu alebo typovej kvalifikácie na jednopilotný letún vysokej výkonnosti (HPA) žiadateľ musí

(1) mať nalietaných celkovo aspoň 200 hodín,

(2) spĺňať požiadavky JAR-FCL 1.255 alebo 1.260, podľa toho, čo je vhodné a

(3) (i) mať osvedčenie o úspešnom absolvovaní vstupného schváleného kurzu, v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.251, vykonávanom FTO alebo TRTO alebo

(ii) úspešne vykonané aspoň preskúšanie z teoretických vedomostí ATPL(A) v súlade s JAR-FCL 1.285 alebo

(iii) byť držiteľom platného ATPL(A) alebo CPL/IR vydaného v súlade s ICAO s teoretickými vedomosťami na úrovni ATPL(A).

(b) Držiteľ osvedčenia vydaného členským štátom JAA, ktoré zahŕňa kvalifikáciu na triedu alebo typovú kvalifikáciu na jednopilotný letún vysokej výkonnosti musí mať započítané teoretické vedomosti vyžadované paragrafom (a) (3), ak táto kvalifikácia je prevedená do preukazu spôsobilosti JAR-FCL vydaného týmto štátom.

[ZT 3, 01.07.03]

(b) Applicants having:

(1) either a certificate of satisfactory completion of MCC in accordance with JAR-FCL 2 and experience of more than 100 hours as a pilot of a multi-pilot helicopter, or

(2) experience of more than 500 hours as a pilot on multi-pilot helicopter, or

(3) experience of at least 500 hours as a pilot in multi-pilot operation in accordance with JAR-OPS on single pilot-aeroplanes JAR/FAR 23 multi-engine aeroplanes, shall be considered to meet the requirements of MCC.

(c) The level of knowledge assumed to be held by holders of the PPL(A) or CPL(A) and type ratings for multi-pilot aeroplanes issued under requirements other than JAR-FCL will not be a substitute for showing compliance with the requirements of (4) above.

(d) The issue of an additional multi-pilot type ratings requires a valid multi-engine instrument rating.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.251 Type, class ratings for single pilot high performance aeroplanes - Conditions
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.251)
(See AMC FCL 1.251)

(a) *Pre-requisite conditions for training:*

An applicant for a first type or class rating for a single-pilot high performance aeroplane (HPA) shall:

(1) have at least 200 hours total flying experience;

(2) have met the requirements of JAR-FCL 1.255 or 1.260, as appropriate; and

(3) (i) hold a certificate of satisfactory completion of a pre-entry approved course in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.251 to be conducted by a FTO or a TRTO; or

(ii) have passed at least the ATPL(A) theoretical knowledge examinations in accordance with JAR-FCL 1.285; or

(iii) hold a valid ICAO ATPL(A) or CPL/IR with theoretical knowledge credit for ATPL(A);

(b) The holder of a licence issued by a JAA Member State which includes a class or type rating for a high performance single pilot aeroplane shall be credited with the theoretical knowledge requirement of paragraph (a) (3) above when that rating is transferred to a JAR-FCL licence issued by the State.

[Amdt. 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.255 Typová kvalifikácia na jednopilotné letúny - podmienky

Skúsenosti - len viacmotorové letúny

Žiadateľ o prvú typovú kvalifikáciu na viacmotorový jednopilotný letún musí mať nalietaých aspoň 70 hodín ako veliaci pilot letúnov.

JAR-FCL 1.260 Kvalifikácia na triedu - podmienky

Skúsenosti - len viacmotorové letúny

Žiadateľ o kvalifikáciu na triedu na viacmotorový jednopilotný letún musí mať nalietaých aspoň 70 hodín ako veliaci pilot letúnov.

JAR-FCL 1.261 Typové kvalifikácie a kvalifikácie na triedu - teoretická výučba a letový výcvik

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (a) a AMC FCL 1.261 (a))

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (c) (2))

(Pozri dodatok 1, 2 a 3 k JAR-FCL 1.240)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (d))

(Pozri dodatok 2 k JAR-FCL 1.055)

(Pozri AMC FCL 1.261 (c) (2))

(Pozri AMC FCL 1.261 (d))

(Pozri JAR-FCL 1.251)

(Pozri AMC FCL 1.251)

(a) *Pokyny na teoretickú výučbu a požiadavky na preskúšanie*

(1) Žiadateľ o typovú kvalifikáciu alebo kvalifikáciu na triedu na jedno alebo viacmotorové letúny musí absolvovať požadovanú teoretickú výučbu (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (a) a AMC FCL 1.261 (a)) a preukázať úroveň vedomostí požadovanú na bezpečnú prevádzku príslušného typu letúna.

(2) *Len viacmotorové letúny*

Žiadateľ o kvalifikáciu na triedu na viacmotorový jednopilotný letún musí absolvovať najmenej 7 hodín teoretickej výučby na prevádzku viacmotorového letúna.

(b) *Letový výcvik*

(1) Žiadateľ o kvalifikáciu na triedu/typovú kvalifikáciu na jedno a viacmotorové jednopilotné letúny musí absolvovať kurz letového výcviku zodpovedajúci praktickej skúške na získanie typovej kvalifikácie/kvalifikácie na triedu (pozri dodatok 3 k JAR-FCL 1.240).

JAR-FCL 1.255 Type rating, single-pilot - Conditions

Experience - multi-engine aeroplanes only

An applicant for a first type rating on a single-pilot multi-engine aeroplane shall have completed at least 70 hours as pilot-in-command of aeroplanes.

JAR-FCL 1.260 Class rating - Conditions

Experience - multi-engine aeroplanes only

An applicant for a class rating for a single-pilot multi-engine aeroplane shall have completed at least 70 hours as pilot-in-command of aeroplanes.

JAR-FCL 1.261 Type and class ratings - Knowledge and flight instruction

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (a) and AMC FCL 1.261 (a))

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (c) (2))

(See Appendices 1, 2 and 3 to JAR-FCL 1.240)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (d))

(See Appendix 2 to JAR-FCL 1.055)

(See AMC FCL 1.261 (c) (2))

(See AMC FCL 1.261 (d))

(See JAR-FCL 1.251)

(See AMC 1.251)

(a) *Theoretical knowledge instruction and checking requirements*

(1) An applicant for a class or type rating for single- or multi-engine aeroplanes shall have completed the required theoretical knowledge instruction (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (a) and AMC FCL 1.261 (a)) and demonstrated the level of knowledge required for the safe operation of the applicable aeroplane type.

(2) *Multi-engine aeroplanes only*

An applicant for a single-pilot multi-engine class rating shall have completed not less than 7 hours theoretical knowledge instruction in multi-engine aeroplane operation.

(b) *Flight instruction*

(1) An applicant for a class/type rating for single-engine and multi-engine single-pilot aeroplanes shall have completed a course of flight instruction related to the class/type rating skill test (see appendix 3 to JAR-FCL 1.240).

(2) *Len viacmotorové letúny*

Žiadateľ o kvalifikáciu na triedu/typovú kvalifikáciu na viacmotorový jednopilotný letún musí nalietat' najmenej 2 hodiny a 30 minút letového výcviku s inštruktorom za normálnych podmienok prevádzky viacmotorového letúna a najmenej 3 hodiny a 30 minút letového výcviku s inštruktorom z postupov pri poruche motora a techniky pilotáže za asymetrického letu.

(3) Žiadateľ o typovú kvalifikáciu na viacpilotné letúny musí absolvovať kurz letového výcviku zodpovedajúci praktickej skúške typovej kvalifikácie (pozri dodatok 2 k JAR-FCL 1.240).

(c) *Vykonávanie výcvikových kurzov*

(1) Výcvikové kurzy na uvedený účel musí vykonávať organizácia letového výcviku (FTO) alebo organizácia na výcvik typovej kvalifikácie (TRTO). Výcvikové kurzy môžu vykonávať aj zariadenia alebo subdodávateľské zariadenia poskytované prevádzkovateľom alebo výrobcom alebo za zvláštnych okolností jednotlivo oprávnený inštruktor.

(2) Takéto kurzy musia byť schválené leteckým úradom (pozri AMC FCL 1.261 (c) (2)) a takéto zariadenia musia spĺňať príslušné požiadavky dodatku 2 k JAR-FCL 1.055 podľa rozhodnutia leteckého úradu. Kurzy bez letového výcviku (ZFTT) pozri v dodatku 1 k JAR-FCL 1.261 (c) (2)).

(3) Bez ohľadu na paragraf (c) (1) a (2) môže výcvikové kurzy na získanie kvalifikácie na triedu jednomotorový letún alebo turistický motorový vetroň vykonávať letový inštruktor (FI) alebo inštruktor na získanie kvalifikácie na triedu (CRI).

(d) *Výcvik [spolupráce] vo viacčlennej posádke (MCC) (pozri tiež JAR-FCL 1.250 (a) (3))*

(1) Tento kurz je určený na poskytnutie výcviku MCC v dvoch prípadoch:

(i) pre žiakov navštevujúcich integrovaný kurz ATP v súlade so zameraním tohto kurzu (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (1)),

(ii) pre držiteľov PPL/IR alebo CPL/IR, ktorí neabsolvovali integrovaný kurz ATP, ale chcú získať prvú typovú kvalifikáciu na viacpilotné letúny (pozri JAR-FCL 1.250 (a) (3)).

Kurz MCC musí zahŕňať aspoň 25 hodín teoretickej výučby a cvičení a 20 hodín výcviku MCC. Žiaci navštevujúci integrovaný kurz ATP môžu mať praktický výcvik skrátený o 5 hodín. Vždy, keď je to možné, mal by byť výcvik MCC spojený s kurzom na získanie prvej typovej kvalifikácie na viacpilotné letúny.

(2) *Multi-engine aeroplanes only*

An applicant for a single-pilot multi-engine class/type rating shall have completed not less than 2 hrs 30 min dual flight training under normal conditions of multi-engine aeroplane operation, and not less than 3 hrs 30 min dual flight training in engine failure procedures and asymmetric flight techniques.

(3) An applicant for a type rating for multi-pilot aeroplanes shall have completed a course of flight instruction related to the type rating skill test (see Appendix 2 to JAR-FCL 1.240).

(c) *Conduct of training courses*

(1) Training courses for the above purpose shall be conducted by a FTO or a TRTO. Training courses may also be conducted by a facility or a sub-contracted facility provided by an operator or a manufacturer or, in special circumstances, by an individually authorised instructor.

(2) Such courses shall be approved by the Authority (see AMC FCL 1.26 1 (c) (2)) and such facilities shall meet the relevant requirements of Appendix 2 to JAR-FCL 1.055, as determined by the Authority. For Zero Flight time Training (ZFTT) see Appendix 1 to JAR-FCL 1.26 1 (c) (2)).

(3) Notwithstanding paragraphs (c) (1) and (2) above, training courses for a single-engine aeroplane class rating or touring motor glider class rating may be conducted by an FI or a CRI.

(d) *Multi-crew co-operation training (see also JAR-FCL 1.250 (a) (3))*

(1) The course is intended to provide MCC training in two circumstances:

(i) for students attending an ATP integrated course in accordance with the aim of that course (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (1))

(ii) for PPL/IR or CPL/IR holders, who have not graduated from an ATP integrated course but who wish to obtain an initial type rating on multi-pilot aeroplanes (see JAR-FCL 1.250 (a) (3)).

The MCC course shall comprise at least 25 hours of theoretical knowledge instruction and exercises and 20 hours of MCC training. Students attending an ATP integrated course may have the practical training reduced by 5 hours. Wherever possible, the MCC training should be combined with the initial type rating course on multi-pilot aeroplanes.

(2) Výcvik MCC musí byť ukončený v rozmedzí šiestich mesiacov buď pod dozorom vedúceho výcviku (HT) schválenej organizácie letového výcviku (FTO), alebo schválenej organizácie na výcvik typovej kvalifikácie (TRTO) alebo v rámci schváleného výcvikového kurzu vykonávaného prevádzkovateľom. Kurz vykonávaný prevádzkovateľom musí spĺňať príslušné požiadavky dodatku 2 k JAR-FCL 1.055 podľa rozhodnutia leteckého úradu. Ďalšie podrobnosti o výcviku MCC pozri v dodatku 1 k FCL 1.261 (d) a AMC FCL 1.261 (d). Musí sa použiť FNPT II alebo letový simulátor. Kedykoľvek je to možné, výcvik MCC by mal byť kombinovaný s výcvikom prvej typovej kvalifikácie na viacpilotný letún, a v tomto prípade praktický výcvik MCC môže byť zredukovaný najviac o 10 hodín, ak je použitý ten istý letový simulátor pre výcvik MCC aj pre výcvik typovej kvalifikácie.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.262 Typové kvalifikácie a kvalifikácie na triedu - schopnosť
(Pozri dodatok 1, 2 a 3 k JAR-FCL 1.240)
(Pozri dodatok 1 k AMC FCL 1.261 (d))

(a) *Praktická skúška pre jednopilotný letún*

Žiadateľ o typovú kvalifikáciu alebo kvalifikáciu na triedu na jednopilotný letún musí preukázať schopnosti požadované na bezpečnú prevádzku letúna typu alebo triedy, ako je stanovené v dodatku 1 a 3 k JAR-FCL 1.240.

(b) *Praktická skúška na viacpilotný letún*

Žiadateľ o typovú kvalifikáciu na viacpilotný letún musí preukázať schopnosti požadované na bezpečnú prevádzku letúna typu vo viacčlennej posádke vo funkcii veliaceho pilota alebo 2. pilota podľa toho, čo je vhodné, ako je stanovené v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.240.

(c) **[Spolupráca] vo viacčlennej posádke**

Na ukončenie výcviku MCC musí žiadateľ buď preukázať spôsobilosť vykonávať povinnosti pilota viacpilotných letúnov úspešne vykonanou praktickou skúškou na získanie typovej kvalifikácie na viacpilotných letúnoch ako je stanovené v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.240, alebo mu musí byť vydané osvedčenie o absolvovaní MCC, ako uvádza dodatok 1 k AMC FCL 1.261 (d).

(2) The MCC training shall be accomplished within six months under the supervision of either the Head of Training of an approved FTO or an approved TRTO or on an approved training course conducted by an operator. A course conducted by an operator shall meet the relevant requirements of Appendix 2 to JAR-FCL 1.055, as determined by the Authority. For further details on MCC training see AMC FCL 1.261 (d) and IEM FCL 1.261 (d). A FNPT II or a flight simulator shall be used. Wherever possible, the MCC training should be combined with the initial type rating training for a multi-pilot aeroplane, in which case the practical MCC training may be reduced to not less than 10 hours if the same flight simulator is used for both the MCC and type rating training.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.262 Type and class ratings -Skill
(See Appendices 1, 2 and 3 to JAR-FCL 1.240)
(See Appendix 1 to AMC FCL 1.261 (d))

(a) *Single-pilot skill test*

An applicant for a type or class rating for a single pilot aeroplane shall have demonstrated the skill required for the safe operation of the applicable type or class of aeroplane, as set out in Appendices 1 and 3 to JAR-FCL 1.240.

(b) *Multi-pilot skill test*

An applicant for a type rating for a multi-pilot aeroplane shall have demonstrated the skill required for the safe operation of the applicable type of aeroplane in a multi-crew environment as a pilot-in-command or a co-pilot as applicable, as set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.240.

(c) *Multi-crew co-operation*

On completion of the MCC training the applicant shall either demonstrate the ability to perform the duties of a pilot on multi-pilot aeroplanes by passing the type rating skill test on multi-pilot aeroplanes as set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.240, or shall be given a certificate of completion of MCC as shown in Appendix 1 to AMC FCL 1.261 (d).

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

INTENTIONALLY LEFT BLANK

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.240 a 1.295**Praktická skúška a preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie typovej kvalifikácie/kvalifikácie na triedu na letún a vydanie ATPL**

(Pozri JAR-FCL 1.240 až 1.262 a 1.295)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.261(a))

[Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525]

(Pozri AMC FCL 1.261 (a))

1 Žiadateľ musí mať ukončený predpísaný výcvik v súlade s osnovou (pozri tiež dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (a) a dodatok 2 a 3 k JAR-FCL 1.240). Osnova môže byť zredukovaná o zápočty za predchádzajúce skúsenosti na rovnakých typoch lietadiel, ak je to odporúčané z Jonin Operational Evaluation Board (JOEB) a schválené JAA. Letecký úrad musí stanoviť administratívne opatrenia na potvrdenie pripravenosti žiadateľa absolvovať skúšku, vrátane uvoľnenia záznamu o výcviku žiadateľa examinátorovi.

2 Úlohy, ktoré majú byť zahrnuté v praktických skúškach alebo v preskúšaní odbornej spôsobilosti sú uvedené v príslušnom dodatku 2 a 3 k JAR-FCL 1.240. Môže byť priznaný zápočet za body získané z praktickej skúšky spoločne pri rôznych typoch alebo variantoch letúnov, na ktorých je pilot preskúšaný, ak je to odporúčané z Jonin Operational Evaluation Board (JOEB) a schválené JAA. Tieto zápočty sa nesmú uplatňovať počas praktickej skúšky na získanie preukazu ATPL. Na základe schválenia leteckého úradu sa môže vypracovať niekoľko odlišných scenárov praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti, obsahujúcich simulovanú prevádzku na trati. Examinátor vyberie jeden z týchto scenárov. V prípade, že sú k dispozícii, použijú sa letové simulátory alebo iné schválené výcvikové zariadenia.

3 (a) Pre SPA: Žiadateľ je povinný úspešne absolvovať všetky sekcie praktickej skúšky/preskúšania odbornej spôsobilosti. Ak žiadateľ neuspje v jednom prvku danej sekcie, potom v tejto sekcii neuspel. Pri neúspechu vo viac ako jednej sekcii sa vyžaduje, aby žiadateľ vykonal celú skúšku/preskúšanie znova. Žiadateľ, ktorý neuspel len v jednej sekcii, musí skúšku tejto sekcie opakovať. Neúspech v ktorejkoľvek sekcii opakovanej skúšky/opakovaného preskúšania, vrátane tých sekcií, ktoré boli úspešne absolvované v predchádzajúcom pokuse vyžaduje, aby žiadateľ absolvoval celú skúšku/preskúšanie znova.

(b) Pre MPA: Žiadateľ je povinný úspešne absolvovať všetky sekcie praktickej skúšky/preskúšania odbornej spôsobilosti. Pri neúspechu vo viac ako päť položkách sa vyžaduje, aby žiadateľ vykonal celú skúšku/preskúšanie znova. Žiadateľ, ktorý neuspel v menej ako päť položkách, musí tieto chybné položky opakovať. Neúspech v ktorejkoľvek položke opakovanej skúšky/opakovaného preskúšania vrátane tých položiek, ktoré boli úspešne absolvované v predchádzajúcom pokuse, vyžaduje, aby žiadateľ absolvoval celú skúšku/preskúšanie znova.

Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 & 1.295**Skill test and proficiency check for aeroplane type/class ratings and ATPL**

(See JAR-FCL 1.240 through 1.262 and 1.295)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.261(a))

[See Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525]

(See AMC FCL 1.261 (a))

1 The applicant shall have completed the required instruction in accordance with the syllabus (see also Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (a) and Appendices 2 & 3 to JAR-FCL 1.240). When recommended by a JOEB and agreed by the JAA, the syllabus may be reduced to give credit for previous experience on similar aircraft types. The administrative arrangements for confirming the applicant's suitability to take the test, including disclosure of the applicant's training record to the examiner, shall be determined by the Authority.

2 Items to be covered in skill tests/proficiency checks are given in the applicable Appendix 2 & 3 to JAR-FCL 1.240. When recommended by a JOEB and agreed by the JAA, credit may be given for skill test items common to other types or variants where the pilot is experienced on that other type. These credits shall not apply during a skill test for the ATPL. With the approval of the Authority, several different skill test/proficiency check scenarios may be developed containing simulated line operations. The examiner will select one of these scenarios. Flight simulators, if available and other training devices as approved shall be used.

3 (a) For SPA: The applicant shall pass all sections of the skill test/proficiency check. If any item in a section is failed, that section is failed. Failure in more than one section will require the applicant to take the entire test/check again. Any applicant failing only one section shall take the failed section again. Failure in any section of the re-test/re-check including those sections that have been passed at a previous attempt will require the applicant to take the entire test/check again.

(b) For MPA: The applicant shall pass all sections of the skill test/proficiency check. Failure of more than five items will require the applicant to take the entire test/check again. Any applicant failing 5 or less items shall take the failed items again. Failure in any item on the re-test/check including those items that have been passed at a previous attempt will require the applicant to take the entire check/test again.

(c) V prípade, že žiadateľ neuspel len alebo neabsolvoval sekciu 6, potom typová kvalifikácia musí byť vydaná bez oprávnení na CAT II alebo CAT III.

(d) Sekcia 6 nie je súčasťou praktickej skúšky na preukaz spôsobilosti ATPL [alebo MPL].

4 Po neúspešnej skúške/preskúšaní sa môže požadovať ďalší výcvik. Ak sa nedosiahne hodnotenie uspel vo všetkých sekciách na dva pokusy, musí sa vyžadovať ďalší výcvik podľa rozhodnutia examinátora. Nejestvuje žiadne obmedzenie počtu praktických skúšok/preskúšania odbornej spôsobilosti, o absolvovanie ktorých sa možno pokúsiť.

GYKONANIE SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA - VŠEOBECNE

5 Letecký úrad vydá examinátorovi bezpečnostné pokyny, ktoré sa zohľadňujú pri vykonaní skúšky/preskúšania.

6 Ak sa žiadateľ rozhodne nepokračovať v skúškach/preskúšaní z dôvodov, ktoré bude examinátor považovať za neprimerané, bude to kvalifikované ako neúspech v tých sekciách, o absolvovanie ktorých sa nepokúsil. Ak bude skúška/preskúšanie zrušené z dôvodov, ktoré bude examinátor považovať za primerané, budú pri ďalšom lete preskúšané iba tie sekcie, ktoré neboli skončené.

7 Podľa zváženia examinátora môže žiadateľ akýkoľvek obrat alebo postup pri skúške/preskúšaní opakovať jedenkrát. Examinátor môže skúšku/preskúšanie zastaviť v ktoromkoľvek štádiu, ak usúdi, že preukázanie schopnosti žiadateľa si vyžaduje opakovanie celej skúšky/preskúšania.

8 Kontroly a postupy sa musia vykonávať/dokončiť v súlade so schváleným zoznamom povinných úkonov pre letún použitý pri skúške/preskúšaní a ak je to vhodné, v súlade s konceptom MCC. Hodnoty výkonnosti na vzlet, priblíženie a pristátie musí žiadateľ vypočítať v súlade s prevádzkovou príručkou alebo letovou príručkou pre použitý letún. Výšky/nadmorské výšky rozhodnutia a minimálne výšky/nadmorské výšky zostupu a bod začatia postupu nevydareného priblíženia musí určiť žiadateľ o vydanie preukazu ATPL(A) a/alebo držiteľ typovej kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu v priebehu preskúšania odbornej spôsobilosti podľa toho, čo je vhodné.

ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY NA PRAKTICKÚ SKÚŠKU/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI NA VIACPILOTNÝ LETÚN A PRAKTICKÚ SKÚŠKU POŽADOVANÚ NA ATPL(A)

9 Táto skúška/preskúšanie na viacpilotný letún sa musí vykonávať v prostredí viacčlennej posádky. Ďalší žiadateľ alebo ďalší pilot môže zastávať funkciu 2. pilota. Ak je pre túto skúšku alebo preskúšanie použitý letún namiesto simulátora, 2. pilotom musí byť inštruktör.

10 Od žiadateľa sa musí požadovať, aby lietal ako riadiaci pilot (PF) vo všetkých sekciách skúšky/preskúšania s výnimkou položky 2.6 a v mimoriadnych a núdzových postupoch položiek 3.4.0 až 3.4.14 a položiek 3.6.0 až 3.6.9, v ktorých by

(c) In case the applicant fails only or does not take Section 6, the type rating will be issued without Cat II or III privileges.

(d) Section 6 is not part of the ATPL [or MPL] skill test.

4 Further training may be required after a failed test/check. Failure to achieve a valid pass in all sections in two attempts shall require further training as determined by the examiner. There is no limit to the number of skill tests/proficiency checks that may be attempted.

CONDUCT OF THE TEST/CHECK – GENERAL

5 The Authority will provide the examiner with safety criteria to be observed in the conduct of the test/check.

6 Should an applicant choose not to continue with a test/check for reasons considered inadequate by the examiner, the applicant will be regarded as having failed those items not attempted. If the test/check is terminated for reasons considered adequate by the examiner, only those items not completed shall be tested in a further flight.

7 At the discretion of the examiner any manoeuvre or procedure of the test/check may be repeated once by the applicant. The examiner may stop the test/check at any stage if it is considered that the applicant's competency requires a complete re-test/re-check.

8 Checks and procedures shall be carried out/completed in accordance with the authorised check list for the aeroplane used in the test/check and, if applicable, with the MCC concept. Performance data for take-off, approach and landing shall be calculated by the applicant in compliance with the operations manual or flight manual for the aeroplane used. Decision heights/altitude, minimum descent heights/altitudes and missed approach point shall be determined by the applicant for the ATPL(A) and/or for the type/class rating holder during the proficiency check, as applicable.

SPECIAL REQUIREMENTS FOR THE SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK FOR A MULTI-PILOT AEROPLANE AND FOR THE SKILL TEST REQUIRED FOR THE ATPL(A)

9 The test/check for a multi-pilot aeroplane shall be performed in a multi-crew environment. Another applicant or another pilot, may function as second pilot. If an aeroplane, rather than a simulator, is used for the test/check, the second pilot shall be an instructor.

10 An applicant shall be required to operate as 'pilot flying' (PF) during all sections of the test/check except item 2.6 and abnormal and emergency procedures items 3.4.0 to 3.4.14 and items 3.6.0 to 3.6.9 which may be conducted as PF or PNF in

žiadateľ lietal ako riadiaci pilot (PF) alebo ako neriadiaci pilot (PNF) v súlade s pravidlami o spolupráci vo viacčlennej posádke (v súlade s dodatkom 2 k 1.240 a 1.295). Žiadateľ, ktorý žiada o prvé vydanie typovej kvalifikácie na viacpilotný letún alebo preukazu ATPL(A), musí tiež preukázať spôsobilosť letieť ako neriadiaci pilot (PNF). Žiadateľ si môže na účely skúšky/preskúšania zvoliť buď ľavé, alebo pravé sedadlo, ak všetky úlohy skúšky/preskúšania môžu byť splnené z určeného sedadla.

11 V priebehu skúšky/preskúšania žiadateľov o vydanie preukazu spôsobilosti ATPL(A) alebo získanie typovej kvalifikácie na viacpilotné letúny rozšírenej o povinnosti veliaceho pilota bez ohľadu na to, či je žiadateľ v pozícii PF alebo PNF, musí byť obzvlášť preskúšané nasledovné:

- (a) riadenie [spolupráce] posádky,
- (b) udržiavanie všeobecného prehľadu o prevádzke letúna primeranou kontrolou a
- (c) stanovenie priorit a prijímanie rozhodnutí v súlade s hľadiskami bezpečnosti a platnými pravidlami a predpismi príslušnými pre prevádzkovú situáciu, vrátane núdzových situácií.

12 Skúška/preskúšanie by sa malo vykonávať za IFR a pokiaľ možno v simulovanom prostredí obchodnej leteckej dopravy. Podstatným prvkom je schopnosť napláňovať a vykonať let z obvyklých materiálov na prípravu.

POVOLENÁ TOLERANCIA LETOVEJ SKÚŠKY

13 Žiadateľ musí preukázať schopnosť

- (a) ovládať letún v rámci jeho obmedzení,
- (b) vykonávať všetky obraty plynulo a presne,
- (c) uplatňovať dobrý úsudok a leteckú profesionalitu,
- (d) uplatňovať vedomosti o letectve,
- (e) nepretržite riadiť letún takým spôsobom, aby o úspešnom výsledku postupu alebo obratu neboli nikdy vážne pochybnosti,
- (f) pochopiť a uplatňovať postupy [spolupráce] posádky a pri strate pracovnej schopnosti člena posádky, ak sú použiteľné a
- (g) efektívne komunikovať s ostatnými členmi posádky, ak je to vhodné.

14 Ako všeobecný návod sa uvádzajú nasledovné obmedzenia. Examinátor je povinný stanoviť toleranciu pre podmienky turbulencie, letové vlastnosti a výkonnosť typu použitého letúna.

Výška	
Všeobecne	±100 ft
Začatie opakovania okruhu vo výške rozhodnutia	+50 ft/-0 ft
Minimálna výška/nadmorská výška zostupu	+50 ft/-0 ft

accordance with Multi-Crew Co-operation (in accordance with Appendix 2 to 1.240 & 1.295). The applicant for the initial issue of a multi-pilot aeroplane type rating or ATPL(A) shall also demonstrate the ability to act as 'pilot not flying' (PNF). The applicant may choose either the left hand or the right hand seat for the test/check if all items in the test/check can be executed from the selected seat.

11 The following matters shall be specifically checked when testing/checking applicants for the ATPL(A) or a type rating for multi-pilot aeroplanes extending to the duties of a pilot-in-command, irrespective of whether the applicant acts as PF or PNF:

- (a) management of crew co-operation;
- (b) maintaining a general survey of the aeroplane operation by appropriate supervision; and
- (c) setting priorities and making decisions in accordance with safety aspects and relevant rules and regulations appropriate to the operational situation, including emergencies.

12 The test/check should be accomplished under IFR and as far as possible in a simulated commercial air transport environment. An essential element is the ability to plan and conduct the flight from routine briefing material.

FLIGHT TEST TOLERANCE

13 The applicant shall demonstrate the ability to:

- (a) operate the aeroplane within its limitations;
- (b) complete ail manoeuvres with smoothness and accuracy;
- (c) exercise good judgement and airmanship;
- (d) apply aeronautical knowledge;
- (e) maintain control of the aeroplane at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never in doubt;
- (f) understand and apply crew co-ordination and incapacitation procedures, if applicable; and
- (g) communicate effectively with the other crew members, if applicable.

14 The following limits are for general guidance. The examiner shall make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the type of aeroplane used.

Height	
Generally	±100 feet
Starting a go-around at decision height	+50 feet/-0 feet
Minimum descent height/altitude	+50 feet/-0 feet

Dodržanie trati		Tracking		
podľa rádiových prostriedkov	±5°	on radio aids	±5°	
presné priblíženie	odchýlka do polovice rozsahu stupnice v azimute a zos- tupovej rovine	Precision approach	half deflection, azimuth and glide path	scale and
Kurz		Heading		
so všetkými pracujúcimi motormi	±5°	all engines operating	±5°	
so simulovanou poruchou motora	±10°	with simulated engine failure	±10°	
Rýchlosť		Speed		
so všetkými pracujúcimi motormi	±5 kt	all engines operating	+5 knots	
so simulovanou poruchou motora	+10 kt/-5 kt	with simulated engine failure	+10 knots/-5 knots	

OBSAH PRAKTICKEJ SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI

15 (a) Obsah a sekcie praktickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti je stanovený v dodatku 2 k JAR-FCL 1.240 pre viacpilotné letúny a v dodatku 3 k JAR-FCL 1.240 pre jednopilotné letúny. Letecký úrad môže určiť formát a formulár žiadosti na vykonanie praktickej skúšky (pozri IEM FCL 1.240 (1) a (2)).

(b) Keď kurz na získanie typovej kvalifikácie zahŕňa menej ako 2 hodiny letového výcviku na letúne, praktická skúška môže byť len na letovom simulátore a môže byť vykonaná pred letovým výcvikom na letúne. V takomto prípade musí byť leteckému úradu doručené osvedčenie o ukončení kurzu na získanie typovej kvalifikácie, vrátane letového výcviku na letúne pred zápisom novej typovej kvalifikácie do preukazu spôsobilosti žiadateľa.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05; ZT 7, 01.12.06]

CONTENT OF THE SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK

15 (a) The skill test and proficiency check contents and sections are set out in Appendix 2 to JAR-FCL 1.240 for multi-pilot aeroplanes and at Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 for single-pilot aeroplanes. The format and application form to the skill test may be determined by the Authority (see IEM FCL 1.240 (1) and (2)).

(b) When the type rating course includes less than 2 hours flight training on the aeroplane, the skill test may be flight simulator only and may be completed before the flight training on the aeroplane. In that case, a certificate of completion of the type rating course including the flight training on the aeroplane shall be forwarded to the Authority before the new type rating is entered in the applicant's licence.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 7, 01.12.06]

Dodatok 2 k JAR-FCL 1.240 a 1.295**Obsah výcviku/praktickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na získanie ATPL/[MPL]/typovej kvalifikácie na viacpilotné letúny**

(Pozri JAR-FCL 1.240 až 1.262 a 1.295)
[(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525)]

1 Nasledujúce písmená znamenajú:

P = vyškolený na veliaceho pilota alebo 2. pilota a na riadiaceho pilota (PF) a neriadaceho pilota (PNF) na vydanie typovej kvalifikácie podľa toho, čo je vhodné.

X = ak sú dostupné, musia byť na toto cvičenie použité simulátory, inak sa musí použiť lietadlo, ak je vhodné pre manévry alebo postupy.

P# = výcvik musí byť doplnený o dohľad nad prehliadkou letúna.

2 Praktický výcvik sa musí vykonávať aspoň na úrovni výcvikového vybavenia označeného písmenom (P), alebo sa môže vykonávať až do akejkoľvek vyššej úrovne vybavenia označeného šípku (---->).

Na označenie výcvikového vybavenia sa používajú nasledovné skratky:

A - letún

FS - letový simulátor

FTD - letové výcvikové zariadenie

OTD - iné výcvikové zariadenia

3 Cvičenia označené hviezdikou (*) sa musia lietať výhradne podľa prístrojov. Ak takéto podmienky neboli počas praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti, musí byť typová kvalifikácia obmedzená iba na VFR.

4 Keď je v stĺpci praktickej skúšky/preskúšania odbornej spôsobilosti uvedené písmeno M, znamená to povinné cvičenie.

5 Letový simulátor možno použiť na praktický výcvik a preskúšanie, ak tvorí súčasť schváleného kurzu na získanie typovej kvalifikácie. Na schválenie kurzu sa musia brať do úvahy tieto hľadiská:

(a) trieda letového simulátora alebo FNTP II ako je stanovené v JAR-STD,

(b) kvalifikácie inštruktora a examinátora,

(c) množstvo traťovo orientovaného výcviku na simulátore poskytovaného v rámci kurzu,

(d) kvalifikácie a predchádzajúce prevádzkové skúsenosti pilota vo výcviku na trati a

(e) množstvo praxe z lietania na tratiach pod dozorom, umožnenej po vydaní novej typovej kvalifikácie.

Appendix 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295**Contents of the ATPL/[MPL]/type rating/training/skill test and proficiency check on multi-pilot aeroplanes**

(See JAR-FCL 1.240 through 1.262 and 1.295)
[(See Appendix to JAR-FCL 1.520 & 1.525)]

1 The following symbols mean:

P = Trained as pilot-in-command or co-pilot and as Pilot Flying (PF) and Pilot Not Flying (PNF) for the issue of a type rating as applicable.

X = Simulators shall be used for this exercise, if available, otherwise an aircraft shall be used if appropriate for the manoeuvre or procedure.

P# = the training shall be complemented by supervised aeroplane inspection.

2 The practical training shall be conducted at least at the training equipment level shown as (P), or may be conducted up to any higher equipment level shown by the arrow (---->).

The following abbreviations are used to indicate the training equipment used:

A = Aeroplane

FS = Flight Simulator

FTD = Flight Training Device

OTD = Other Training Devices

3 The starred items (*) shall be flown solely by reference to instruments. If this condition is not met during the skill test or proficiency check, the type rating will be restricted to VFR only.

4 Where the letter 'M' appears in the skill test/proficiency check column this will indicate the mandatory exercise.

5 A flight simulator shall be used for practical training and testing if the simulator forms part of an approved type-rating course. The following considerations will apply to the approval of the course:

(a) the qualification of the flight simulator or FNPT II as set out in JAR-STD;

(b) the qualifications of the instructor and examiner;

(c) the amount of line-orientated simulator training provided on the course;

(d) the qualifications and previous line operating experience of the pilot under training; and

(e) the amount of supervised line flying experience provided after the issue of the new type rating.

Manévry/Postupy (vrátane [spolupráce] vo viacčlennej posádke)	PRAKTICKÝ VÝCVIK				Šifra inštruktora po skončení výcviku	PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI NA ZÍSKANIE ATPL, [MPL] ALEBO TYPOVEJ KVALIFIKÁCIE	
	OTD	FTD	FS	A		Preskúšanie na FS A	Šifra examinátora po ukončení skúšky
SEKCIA 1							
1 Príprava letu							
1.1 Výpočet výkonov	P						
1.2 Vonkajšia vizuálna prehliadka letúna; lokalizácia každej položky a účel kontroly	P#			P			
1.3 Kontrola kabíny		P					
1.4 Použitie zoznamu povinných úkonov pred spustením motorov, postupy spustenia, kontrola rádiového a navigačného vybavenia, výber a nastavenie navigačných a spojovacích kmitočtov	P---->	---->	---->	---->		M	
1.5 Rolovanie v súlade s ATC alebo podľa pokynov inštruktora			P---->	---->			
1.6 Kontroly pred vzletom		P---->	---->	---->		M	
SEKCIA 2							
2 Vzlety			P---->	---->			
2.1 Normálne vzlety s rozdielnym nastavením vztlakových klapiek, vrátane urýchleného vzletu			P---->	---->			
2.2 * Vzlet podľa prístrojov; prechod na let podľa prístrojov je požadovaný v priebehu rotácie alebo ihneď po vzlete.			P---->	---->			
2.3 Vzlet s bočným vetrom (A, ak je to možné)			P---->	---->			
2.4 Vzlet pri maximálnej vzletovej hmotnosti (skutočná alebo simulovaná maximálna vzletová hmotnosť)			P---->	---->			
2.5 Vzlety so simulovanou poruchou motora			P---->	---->			
2.5.1* krátko po dosiahnutí V_2 ,							
(Na letúnoch, ktoré nemajú osvedčenie v kategórii dopravných letúnoch (JAR/FAR-25) alebo v kategórii letúnoch na zbernú dopravu (SFAR 23), nesmie byť porucha motora simulovaná, kým sa nedosiahne minimálna výška 150 m (500 ft) nad koncom dráhy. Na letúnoch, ktoré majú rovnakú výkonnosť ako letún dopravnej kategórie s ohľadom na vzletovú hmotnosť a hustotnú výšku, môže inštruktore simulovať poruchu motora krátko po dosiahnutí V_2 .)							
2.5.2* medzi V_1 a V_2			P	X		Iba M FS	
2.6 Prerušený vzlet pri primeranej rýchlosti pred dosiahnutím V_1			P---->	---->X		M	
SEKCIA 3				---->			
3 Letové manévry a postupy			P---->				
3.1 Zatáčky so spojlermi a bez spojlerov							
3.2 Vibrácie a trepanie pod a pri dosiahnutí kritického Machovho čísla a iné špecifické letové charakteristiky letúna (napr. Dutch Roll - holandský krok).			P---->	---->X Na toto cvičenie nesmie byť použité lietadlo			

Manévry/Postupy (vrátane [spolupráce] vo viacčlennej posádke)	PRAKTICKÝ VÝCVIK				Šifra inštruktora po skončení výcviku	PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI NA ZÍSKANIE ATPL, [MPL] ALEBO TYPOVEJ KVALIFIKÁCIE	
	OTD	FTD	FS	A		Preskúšanie na FS A	Šifra examinátora po ukončení skúšky
3.3 Normálna obsluha systémov a ovládacích prvkov panelu palubného inžiniera	P---->	---->	---->	---->			
3.4 Normálna a abnormálna prevádzka nasledujúcich systémov:						M	Povinne aspoň 3 abnormálne úlohy musia byť vybrané z 3.4.0 až 3.4.14 vrátane.
3.4.0 Motor (vrtuľa, ak je potrebné)	P---->	---->	---->	---->			
3.4.1 Pretlakovanie a klimatizácia	P---->	---->	---->	---->			
3.4.2 Pitotov/statický systém	P---->	---->	---->	---->			
3.4.3 Palivový systém	P---->	---->	---->	---->			
3.4.4 Elektrický systém	P---->	---->	---->	---->			
3.4.5 Hydraulický systém	P---->	---->	---->	---->			
3.4.6 Systém riadenia letu a vyvažovania	P---->	---->	---->	---->			
3.4.7 Systém ochrany proti námraze a odnámrazovania, ohrev čelného skla	P---->	---->	---->	---->			
3.4.8 Autopilot/letový povelový systém	P---->	---->	---->	---->			
3.4.9 Zariadenie na signalizáciu preťaženia alebo zabránenie pádu a zariadenie na zvýšenie stability	P---->	---->	---->	---->			
3.4.10 Výstražný systém na blízkosť terénu, meteorologický radar, rádiovýškomer, odpovedač		P---->	---->	---->			
3.4.11 Rádiové a navigačné vybavenie, prístroje, systém optimalizácie letu	P---->	---->	---->	---->			
3.4.12 Pristávacie zariadenie a brzdo­vý systém	P---->	---->	---->	---->			
3.4.13 Systém nábežných a vzlakových klapiek	P---->	---->	---->	---->			
3.4.14 Pomocná energetická jednotka	P---->	---->	---->	---->			
Zámerné nepoužitie							
3.6. Mimoriadne a núdzové postupy						M	Povinne aspoň 3 úlohy musia byť vybrané z 3.6.1 až 3.6.9 vrátane.
3.6.1 Požiarne nácviky, napr. požiar motora, APU, kabíny nákladného priestoru, pilotného priestoru, krídla a elektrických zariadení, vrátane evakuácie.		P---->	---->	---->			
3.6.2 Kontrola dymu a jeho odstránenie		P---->	---->	---->			
3.6.3 Poruchy motora, vypnutie a opätovné spustenie v bezpečnej výške		P---->	---->	---->			
3.6.4 Vypúšťanie paliva (simulované)		P---->	---->	---->			

Manévry/Postupy (vrátane [spolupráce] vo viacčlennej posádke)	PRAKTICKÝ VÝCVIK					PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI NA ZÍSKANIE ATPL, [MPL] ALEBO TYPOVEJ KVALIFIKÁCIE	
	OTD	FTD	FS	A	Šifra inštruktora po skončení výcviku	Preskúšanie na FS A	Šifra examinátora po ukončení skúšky
3.6.5 Strih vetra pri vzlete/pristáť			P	X		lba FS	
3.6.6 Simulovaná porucha tlaku v kabíne/núdzové klesanie			P---->	---->			
3.6.7 Strata pracovnej schopnosti člena letovej posádky		P---->	---->	---->			
3.6.8 Ďalšie núdzové postupy ako sú naznačené v príslušnej letovej príručke		P---->	---->	---->			
3.6.9 Udalosť ACAS	P---->	---->	-->			lba FS	
3.7 Strmé zatačky s náklonom 45°, 180° až 360° vľavo a vpravo		P---->	---->	---->			
3.8 Skoré rozpoznanie a protiopatrenie pri preťaženi na priblížení (až po aktiváciu zariadenia na signalizáciu pádovej rýchlosti) vo vzletovej konfigurácii (vztlakové klapky vo vzletovej polohe), v konfigurácii cestovného letu a v konfigurácii pristátia (vztlakové klapky v polohe pre pristátie, podvozok vysunutý).			P---->	---->			
3.8.1 Vybranie z pádu alebo po aktivácii zariadenia na signalizáciu pádovej rýchlosti v konfigurácii stúpania, pri cestovnej konfigurácii a približovacej konfigurácii.			P	X			
3.9 Postupy letu podľa prístrojov							
3.9.1* Dodržovanie odletových a príletových tratí a príkazov ATC		P---->	---->	---->		M	
3.9.2* Postupy vyčkávania		P---->	---->	---->			
3.9.3* Presné priblíženia ILS s klesaním na výšku rozhodnutia nad letiskom (DH) nie menej ako 60 m (200 ft)							
3.9.3.1* s ručným riadením, bez letového povelového prístroja			P---->	---->		M (len praktická skúška)	
3.9.3.2* s ručným riadením, s letovým povelovým prístrojom			P---->	---->			
3.9.3.3* s automatickým riadením, s autopilotom			P---->	---->			
3.9.3.4* s ručným riadením, so simuláciou jedného nepracujúceho motora; porucha motora musí byť simulovaná v priebehu konečného priblíženia od preletu vonkajšieho polohového návestidla (OM) do dosadenia alebo počas postupu nevydareného priblíženia. Na letúnoch, ktoré nemajú osvedčenie v kategórii dopravných letúnov (JAR/FAR-25) alebo v kategórii letúnov na zbernú dopravu (SFAR 23) sa musí priblíženie so simulovanou poruchou motora a nasledujúce opakovanie okruhu začať v spojení s nie-presným priblížením, ako je stanovené v 3.9.4. Opakovanie okruhu sa musí začať po dosiahnutí vyhlásenej bezpečnej výšky nad prekážkami (OCH/A), avšak nie neskôr ako po dosiahnutí minimálnej výšky/nadmorskej výšky zostupu (MDH/A) 150 m (500 ft) nad prahom dráhy. Na letúnoch, ktoré majú rovnakú výkonnosť ako letún dopravnej kategórie s ohľadom na vzletovú hmotnosť a hustotnú výšku, môže inštruktor simulovať poruchu motora v súlade s 3.9.3.4.			P---->	---->		M	

Manévry/Postupy (vrátane [spolupráce] vo viacčlennej posádke)	PRAKTICKÝ VÝCVIK				Šifra inštruktora po skončení výcviku	PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI NA ZÍSKANIE ATPL, [MPL] ALEBO TYPOVEJ KVALIFIKÁCIE	
	OTD	FTD	FS	A		Preskúšanie na FS A	Šifra examinátora po ukončení skúšky
3.9.4* Nie-presné priblíženie s klesaním na minimálnu výšku/nadmorskú výšku zostupu (MDH/A)			P*---->	---->		M	
3.9.5 Priblíženie okruhom za týchto podmienok: (a)* priblíženie na schválenú minimálnu výšku na priblíženie okruhom na dotyčnom letisku v súlade s miestnymi prostriedkami na priblíženie podľa prístrojov v simulovaných podmienkach letu podľa prístrojov; <u>nasledované:</u> (b) priblížením okruhom na inú dráhu s odchýlkou aspoň 90° od osi konečného priblíženia použitého v bode a) na schválenej minimálnej výške priblíženia okruhom. <i>Poznámka: Ak nie je možné splniť body (a) a (b) so zreteľom na dôvody ATC, môže sa vykonať simulovaný postup priblíženia pri nízkej dohľadnosti.</i>			P*---->	---->			
SEKCIA 4							
4 Postupy nevydareného priblíženia							
4.1 Opakovanie okruhu so všetkými pracujúcimi * motormi po priblížení ILS pri dosiahnutí výšky rozhodnutia nad letiskom			P*---->	---->			
4.2 Iné postupy nevydareného priblíženia			P*---->	---->			
4.3* Opakovanie okruhu so simuláciou jedného nepracujúceho* motora po priblížení na ILS a dosiahnutí DH, MDH alebo MAPt.			P*---->	---->		M	
4.4 Prerušené pristátie v 15 m (50 ft) nad prahom dráhy a opakovanie okruhu			P---->	---->			
SEKCIA 5							
5 Pristátia							
5.1 Normálne pristátia* tiež po priblížení na ILS s prechodom na vizuálny let po dosiahnutí DH			P				
5.2 Pristátie so simulovaným zablokovaním stabilizátora v akejkoľvek nevyváženej polohe			P---->				
							Na toto cvičenie nesmie byť použité lietadlo
5.3 Pristátia s bočným vetrom (A, ak je použiteľné)			P---->	---->			
5.4 Letový postup a pristátie bez vysunutých klapiek alebo s čiastočne vysunutými vzlakovými klapkami a slotami			P---->	---->			
5.5 Pristátie so simulovaním nepracujúceho kritického motora			P---->	---->		M	

Manévry/Postupy (vrátane [spolupráce] vo viacčlennej posádke)	PRAKTICKÝ VÝCVIK				Šifra inštruktora po skončení výcviku	PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI NA ZÍSKANIE ATPL, [MPL] ALEBO TYPOVEJ KVALIFIKÁCIE	
	OTD	FTD	FS	A		Preskúšanie na FS A	Šifra examinátora po ukončení skúšky
5.6 Pristátie s dvoma nepracujúcimi motormi - Letúny s tromi motormi: jeden v ose letúna a jeden krajný motor, ak je to možné podľa údajov AFM. - Letúny so štyrmi motormi: dva motory na rovnakej strane.			P	X		M Iba FS (len praktická skúška)	

Všeobecné poznámky:

Zvláštne požiadavky na rozšírenie typovej kvalifikácie na priblíženie podľa prístrojov na výšku rozhodnutia menšiu ako 200 ft (60 m) napr. prevádzka kategórie II/III.

(Pozri článok E, JAR-FCL 1.180)

SEKCIA 6						
6 Dodatočné oprávnenie na typovú kvalifikáciu na priblíženie podľa prístrojov do výšky rozhodnutia (DH) menej ako 60 m (200 ft) (CAT II/III) Nasledujúce manévry a postupy sú minimálne výcvikové požiadavky na povolenie priblíženia podľa prístrojov do DH menej ako 60 m (200 ft). Počas nasledovných priblížení podľa prístrojov a postupov nevydarených priblížení musí byť použité vybavenie letúna požadované na typové osvedčovanie priblíženia podľa prístrojov do DH menej ako 60 m (200 ft). 6.1* Prerušený vzlet pri minimálnej oprávnenej RVR.			P*---->	---->X Na toto cvičenie nesmie byť použitý letún		M*
6.2* Priblíženie na ILS V simulovaných podmienkach letu podľa prístrojov v klesaní do použiteľnej DH s použitím systému vedenia letu. Musia sa dodržiavať štandardné postupy [spolupráce] posádky (rozdelenie úloh, postupy hlasového upozorňovania, vzájomný dohľad, výmena informácií a pomoc).			P---->	---->		M
6.3* Opakovanie okruhu po priblíženiach ako je uvedené v 6.2 po dosiahnutí DH. Tento výcvik musí tiež zahŕňať opakovanie okruhu v dôsledku (simulovanej) nedostatočnej RVR, strihu vetra, odchýlky letúna väčšej ako sú limity pre úspešné priblíženie a v dôsledku poruchy pozemného/palubného vybavenia pred dosiahnutím DH a opakovanie okruhu so simulovanou poruchou palubného vybavenia.			P---->	---->		M*
6.4* Pristátie(-tia) s vizuálnou orientáciou získanou v DH nasledujúce po priblížení podľa prístrojov. Automatické pristátie musí byť vykonané v závislosti od špecifického systému vedenia letu.			P---->	---->		M

POZNÁMKA: Prevádzka CAT II/III sa musí vykonávať v súlade s prevádzkovými pravidlami.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05; ZT 7, 01.12.06]

Manoeuvres/Procedures (including Multi-Crew Co-operation)	PRACTICAL TRAINING				Instructor's initials when training completed	ATPL/[MPL]/TYPE- RATING SKILL TEST/PROF CHECK	
	OTD	FTD	FS	A		Chkd in FS A	Examiner's initials when test completed
SECTION 1	P						
1 Flight preparation							
1.1 Performance calculation							
1.2 Aeroplane ext. visual inspect.; location of each item and purpose of inspection	P#			P			
1.3 Cockpit inspection		P					
1.4 Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	P---->	---->	---->	---->		M	
1.5 Taxiing in compliance with air traffic control or instructions of instructor			P---->	---->			
1.6 Before take-off checks		P---->	---->	---->		M	
SECTION 2							
2 Take-offs							
2.1 Normal take-offs with different flap settings, including expedited take-off			P---->	---->			
2.2* Instrument take-off; transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne			P---->	---->			
2.3 Cross wind take-off (A, if practicable)			P---->	---->			
2.4 Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)			P---->	---->			
2.5 Take-offs with simulated engine failure			P---->	---->			
2.5.1* shortly after reaching V_2			P---->	---->			
(In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR-25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the engine failure shall not be simulated until reaching a minimum height of 500 ft above runway end. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure shortly after reaching V_2)							
2.5.2* between V_1 and V_2 ,			P	X		M FS Only	
2.6 Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V_1 .			P---->	---->X		M	
SECTION 3							
3 Flight Manoeuvres and Procedures							
3.1 Turns with and without spoilers			P---->	---->			
3.2 Tuck under and Mach buffets after reaching the critical Mach number, and other specific flight characteristics of the aeroplane (e.g. Dutch Roll)			P---->	---->X An aircraft may not be used for this exercise			

Manoeuvres/Procedures (including Multi-Crew Co-operation)	PRACTICAL TRAINING				Instructor's initials when training completed	ATPL/[MPL]/TYPE- RATING SKILL TEST/PROF CHECK	
	OTD	FTD	FS	A		Chkd in FS A	Examiner's initials when test completed
3.3 Normal operation of systems and controls engineer's panel	P----	---->	---->	---->			
3.4 Normal and abnormal operations of following systems:						M	A mandatory minimum of 3 abnormal shall be selected from 3.4.0 to 3.4.14 inclusive.
3.4.0 Engine (if necessary propeller)	P---->	----	---->	---->			
3.4.1 Pressurisation and air-conditioning	P---->	---->	---->	---->			
3.4.2 Pitot/static system	P---->	---->	---->	---->			
3.4.3 Fuel system	P---->	---->	---->	---->			
3.4.4 Electrical system	P---->	---->	---->	---->			
3.4.5 Hydraulic system	P---->	---->	---->	---->			
3.4.6 Flight control and Trim-system	P---->	---->	---->	---->			
3.4.7 Anti- and de-icing system, Glare shield heating	P---->	---->	---->	---->			
3.4.8 Autopilot/Flight director	P---->	---->	---->	---->			
3.4.9 Stall warning devices or stall avoidance devices, and stability augmentation devices	P---->	---->	---->	---->			
3.4.10 Ground proximity warning system Weather radar, radio altimeter, transponder		P---->	---->	---->			
3.4.11 Radios, navigation equipment, instruments, flight management system	P---->	---->	---->	---->			
13.4.12 Landing gear and brake	P---->	---->	---->	---->			
13.4.13 Slat and flap system	P---->	---->	---->	---->			
3.4.14 Auxiliary power unit	P---->	---->	---->	---->			
Intentionally left blank							
3.6 Abnormal and emergency procedures:						M	A mandatory minimum of 3 items shall be selected from 3.6.1 to 3.6.9 inclusive
3.6.1 Fire drills e.g. Engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation.		P---->	---->	---->			
3.6.2 Smoke control and removal		P---->	---->	---->			
3.6.3 Engine failures, shut-down and restart at a safe height		P---->	---->	---->			
3.6.4 Fuel dumping (simulated)		P---->	---->	---->			

Manoeuvres/Procedures (including Multi-Crew Cooperation)	PRACTICAL TRAINING					ATPL/[MPL]/TYPE-RATING SKILL TEST/PROF CHECK	
	OTD	FTD	FS	A	Instructor's initials when training completed	Chkd in FS A	Examiner's initials when test completed
3.6.5 Windshear at Take off/landing			P	X		FS Only	
3.6.6 Simulated cabin pressure failure/Emergency descent			P---->	---->			
3.6.7 Incapacitation of flight crew member		P---->	---->	---->			
3.6.8 Other emergency procedures as outlined in the appropriate aeroplane Flight Manual		P---->	---->	---->			
3.6.9 ACAS event	P---->	---->	-->			FS only	
3.7 Steep turns with 45° bank, 180° to 360° left and right		P---->	---->	---->			
3.8 Early recognition and counter measures on approaching stall (up to activation of stall warning device) in take-off configuration (flaps in take-off position), in cruising flight configuration and in landing configuration (flaps in landing position, gear extended)			P---->	---->			
3.8.1 Recovery from full stall or after activation of stall warning device in climb, cruise and approach configuration			P	X			
3.9 Instrument flight procedures							
3.9.1* Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions		P---->	---->	---->		M	
3.9.2* Holding procedures		P---->	---->	---->			
3.9.3* Precision approaches down to a decision height (DH) not less than 60 m (200 ft)							
3.9.3.1* manually, without flight director			P---->	---->		M (skill test only)	
3.9.3.2* manually, with flight director			P---->	---->			
3.9.3.3* with autopilot			P---->	---->			
3.9.3.4* manually, with one engine simulated inoperative; engine failure has to be simulated during final approach from before passing the outer marker (OM) until touchdown or through the complete missed approach procedure In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR-25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23). the approach with simulated engine failure and the ensuing go-around shall be initiated in conjunction with the NDB or VOR approach as described in 3.9.4. The go-around shall be initiated when reaching the published obstacle clearance height (OCH/A), however, not later than reaching a minimum descent height/altitude (MDH/A) of 500 ft above runway threshold elevation. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure in accordance with 3.9.3.4.			P---->	---->		M	

	PRACTICAL TRAINING				Instructor's initials when training completed	ATPL/[MPL]/TYPE-RATING SKILL TEST/PROF CHECK	
	OTD	FTD	FS	A		Chkd in FS A	Examiner's initials when test completed
Manoeuvres/Procedures (including Multi-Crew Cooperation)							
3.9.4* NDB or VOCILOC-approach down to the MDH/A			P*---->	---->		M	
3.9.5 Circling approach under following conditions: (a)* approach to the authorised minimum circling approach altitude at the aerodrome in question in accordance with the local instrument approach facilities in simulated instrument flight conditions; <u>followed by:</u> (b) circling approach to another runway at least 90° off centreline from final approach used in item a), at the authorised minimum circling approach altitude; Remark: if a) and b) are not possible due to ATC reasons a simulated low visibility pattern may be performed			P*---->	---->			
SECTION 4							
4 Missed Approach Procedures							
4.1 Go-around with all engines operating* after an ILS approach on reaching decision height.			P*---->	---->			
4.2 Other missed approach			P*---->	---->			
4.3* Go-around with one engine simulated inoperative. after an ILS approach on reaching DH (see also 3.9.3.4)			P*---->	---->		M	
4.4 Rejected landing at 15 m (50 ft) above runway threshold and go-around			P---->	---->			
SECTION 5							
5 Landings							
5.1 Normal landings' also after an ILS approach with transition to visual flight on reaching DH.			P				
5.2 Landing with simulated jammed horizontal stabiliser in any out-of-trim position.			P---->	An aircraft may not be used for this exercise			
5.3 Cross wind landings (alc, practicable)			P---->	---->			
5.4 Traffic pattern and landing without extended or with partly extended flaps and slats			P---->	---->			
5.5 Landing with critical engine simulated inoperative			P---->	---->		M	

Manoeuvres/Procedures (including Multi-Crew Cooperation)	PRACTICAL TRAINING					ATPL/[MPL/]TYPE-RATING SKILL TEST/PROF CHECK	
	OTD	FTD	FS	A	Instructor's initials when training completed	Chkd in FS A	Examiner's initials when test completed
5.6 Landing with two engines inoperative: - Aeroplanes with three engines: the centre engine and one outboard engine as far as practicable according to data of the AFM. - Aeroplanes with four engines, two engines at one side.			P	X		M FS only (skill test only)	
General remarks:							
Special requirements for extension of a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 200 feet (60 m), i.e. Cat II/III operations. (Refer to Subpart E, JAR-FCL 1.180)							
SECTION 6							
6 Additional authorisation on a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 60 m (200 ft) (CAT II/III) The following manoeuvres and procedures are the minimum training requirements to permit instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft). During the following instrument approaches and missed approach procedures all aeroplane equipment required for type certification of instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft) shall be used. 6.1* Rejected take-off at minimum authorised RVR.			P*---->	---->X An aircraft may not be used for this exercise		M*	
6.2* ILS Approaches In simulated instrument flight conditions down to the applicable DH, using flight guidance system. Standard procedures of crew co-ordination (task sharing, call out procedures, mutual surveillance, information exchange and support) shall be observed.			P---->	---->		M	
6.3* Go-around after approaches as indicated in 6.2 on reaching DH. The training also shall include a go-around due to (simulated) insufficient RVR, wind shear, aeroplane deviation in excess of approach limits for a successful approach, and ground/airborne equipment failure prior to reaching DH and, go-around with simulated airborne equipment failure			P---->	---->		M*	
6.4* Landing(s) with visual reference established at DH following an instrument approach. Depending on the specific flight guidance system, an automatic landing shall be performed			P---->	---->		M	

NOTE: CAT II/III operations shall be accomplished in accordance with Operational Rules.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 7, 01.12.06]

Dodatok 3 k JAR-FCL 1.240**Obsah výcviku/praktickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na získanie kvalifikácie na triedu/typovej kvalifikácie na jednomotorové a viacmotorové jednopilotné letúny**

(Pozri JAR-FCL 1.240 až 1.262 a 1.295)

- 1 Nasledujúce písmená znamenajú:
- P vyškolený na veliaceho pilota na vydanie typovej kvalifikácie/kvalifikácie na triedu podľa toho, čo je vhodné a
- X ak sú dostupné, musia sa na toto cvičenie použiť letové simulátory, inak sa musí použiť lietadlo, ak je vhodné na manéver alebo postup.

2 Praktický výcvik sa musí vykonávať aspoň na úrovni výcvikového vybavenia označeného symbolom (P) alebo sa môže vykonávať na akejkoľvek vyššej úrovni vybavenia označeného šípku (---->).

Na označenie výcvikového vybavenia sa používajú nasledovné skratky:

- A - letún
FS - letový simulátor
FTD - letové výcvikové zariadenie (vrátane FNPT II na typovú kvalifikáciu na viacmotorové letúny)

3 Ak je predĺženie/obnova prístrojovej kvalifikácie zahrnuté v praktickej skúške alebo preskúšaní odbornej spôsobilosti, cvičenia označené hviezdíčkou (*) v sekcii 3 B, pre viacmotorové letúny sekcia 6, sa musia lietať výhradne podľa prístrojov. Ak tieto cvičenia označené hviezdíčkou (*) nie sú odlietané výhradne podľa prístrojov pri praktickej skúške alebo preskúšaní odbornej spôsobilosti a ak sa nezapočítavajú oprávnenia prístrojovej kvalifikácie, typová kvalifikácia/kvalifikácia na triedu musí byť obmedzená iba na VFR.

4 Tam, kde požadovaná prax 10 traťových sektorov za predchádzajúcich 12 mesiacov nebola vykonaná, na predĺženie typovej kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu na viacmotorové letúny musí byť vykonaná sekcia 3A len pre VFR. Sekcia 3A nie je požadovaná, ak sekcia 3B je ukončená.

5 Keď je v stĺpci praktickej skúšky/preskúšania odbornej spôsobilosti uvedené písmeno M, označuje povinnú úlohu alebo je uvádzaný výber z viac ako jednej úlohy.

6 Keď preskúšanie odbornej spôsobilosti je vykonané na jednopilotnom letúne vo viacpilotnej prevádzke v súlade s JAR-OPS, potom typová kvalifikácia/kvalifikácia na triedu sú obmedzené na viacpilotnú prevádzku.

7 Ak simulátor alebo FNPT II tvorí časť schváleného kurzu na získanie typovej kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu, musí byť pri praktickom výcviku na získanie typovej kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu na viacmotorové letúny použitý letový simulátor alebo FNPT II. Na schválenie kurzu sa musia brať do úvahy tieto hľadiská:

Appendix 3 to JAR-FCL 1.240**Contents of the class/type rating/training/skill test and proficiency check on single-engine and multi-engine single-pilot aeroplanes**

(See JAR-FCL 1.240 through 1.262 and 1.295)

- 1 The following symbols mean:
- P = Trained as pilot-in-command for the issue of the class/type rating as applicable.
- X = Flight simulators shall be used for this exercise, if available, otherwise aeroplane shall be used if appropriate for the manoeuvre or procedure.

2 The practical training shall be conducted at least at the training equipment level shown as (P), or may be conducted on any higher level of equipment shown by the arrow (---->).

The following abbreviations are used to indicate the training equipment used:

- A = Aeroplane
FS = Flight Simulator
FTD = Flight Training Device (including FNPT II for ME class rating)

3 The starred (*) items of section 3B and, for multi engine Section 6, shall be flown solely by reference to instruments if revalidation/renewal of an instrument rating is included in the skill test or proficiency check. If the starred (*) items are not flown solely by reference to instruments during the skill test or proficiency check, and when there is no crediting of instrument rating privileges, the type/class rating will be restricted to VFR only.

4 Section 3A shall be completed to revalidate a type or multi-engine class rating, VFR only, where the required experience of 10 route sectors within the previous 12 months has not been completed. Section 3A is not required if section 3B is completed.

5 Where the letter 'M' appears in the skill test/proficiency check column this will indicate the mandatory exercise or a choice where more than one exercise appears.

6 When a proficiency check on a single-pilot aeroplane is performed in a multi-pilot operation in accordance with JAR-OPS, the type/class rating will be restricted to multi-pilot.

7 A flight simulator or FNPT II shall be used for practical training for type or multi-engine class ratings if the simulator or FNPT II forms part of an approved type or class rating course. The following considerations will apply to the approval of the course:

(a) ohodnotenie letového simulátora alebo FNPT II, ako je stanovené v JAR-STD,

(b) kvalifikácie inštruktorov a examinátora,

(c) množstvo výcviku na simulátore alebo FNPT II poskytovaného v rámci kurzu,

(d) kvalifikácie a predchádzajúce skúsenosti pilota vo výcviku.

(a) the qualification of the flight simulator or FNPT II as set out in JAR-STD;

(b) the qualifications of the instructors and examiner;

(c) the amount of flight simulator or FNPT II training provided on the course; and

(d) the qualifications and previous experience of the pilot under training.

Manévry/Postupy	PRAKTICKÝ VÝCVIK				PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI NA ZÍSKANIE TYPOVEJ KVALIFIKÁCIE/KVALIFIKÁCIE NA TRIEDU	
	FTD	FS	A	Šifra inštruktorov po skončení výcviku	Preskúšanie na FS A	Šifra examinátorov po ukončení skúšky
SEKCIA 1						
Odlet						
1 Predletová príprava obsahuje: dokumentáciu						
1.1 Hmotnosť a vyváženie brífing počasia						
1.2 Kontroly pred spúšťaním vonkajšie/vnútorne			P		M	
1.3 Spúšťanie motora - normálne - nesprávne činnosti	P---->	---->	---->		M	
1.4 Rolovanie		P---->	---->		M	
1.5 Kontroly pred odletom: - zahrievanie motora (ak sa požaduje)	P---->	---->	---->		M	
1.6 Postupy pri vzlete: - normálne s nastavením klapiek podľa letovej príručky, - bočný vietor (ak to podmienky umožnia)		P---->	---->			
1.7 Stúpanie: - Vx/Vy - zatáčky do kurzov - zrovnanie do hladiny		P---->	---->		M	
1.8 Spojenie s ATC - plnenie, R/T postupy						
SEKCIA 2						
2 Let (VMC)						
2.1 Priamy a hladinový let pri rôznych rýchlostiach, vrátane letu pri kriticky malých rýchlostiach s klapkami a bez klapiek, vrátane priblíženia k V _{MCA} , keď je to vhodné.		P---->	---->			
2.2 Ostré zatáčky (360° doľava a doprava s náklonom 45°)		P---->	---->		M	
2.3 Pády a ich vyberanie i. Pád v čistej konfigurácii ii. Priblíženie k pádu v klesavej zatáčke s náklonom v približovacej konfigurácii na plyne iii. Priblíženie k pádu v pristávacej konfigurácii na plyne iv. Priblíženie k pádu, stúpavá zatáčka so vzletovými klapkami a ťahom na stúpanie (len jednomotorový letún)		P---->	---->		M	
2.4 Ovládanie s použitím autopilota a letového povelového prístroja (môže byť vykonané v sekcii 3), ak je to vhodné		P---->	---->		M	
2.5 Spojenie s ATC - plnenie, R/T postupy						

Manévry/Postupy	PRAKTICKÝ VÝCVIK				PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI NA ZÍSKANIE TYPOVEJ KVALIFIKÁCIE/KVALIFIKÁCIE NA TRIEDU	
	FTD	FS	A	Šifra inštruktorov po skončení výcviku	Preskúšanie na FS A	Šifra examinátorov po ukončení skúšky
SEKCIA 3A						
3A Traťové postupy VFR (pozri dodatok 3 k JAR-FCL 1.240 poznámka 3 a 4)						
3A.1 Letový plán, navigácia výpočtom a čítanie mapy						
3A.2 Udržiavanie výšky, kurzu a rýchlosti						
3A.3 Orientácia, meranie času a oprava ETA						
3A.4 Použitie RN zariadení (ak sa to požaduje)						
3A.5 Manažovanie letu (palubný denník, rutinné kontroly, vrátane paliva, systémov a námrazy)						
3A.6 Spojenie s ATC - plnenie, R/T postupy						
SEKCIA 3B						
3B Let podľa prístrojov		P---->	---->		M	
3B.1* Odlet IFR		P---->	---->		M	
3B.2* Traťový let IFR		P---->	---->		M	
3B.3* Vyčkávacie postupy		P---->	---->		M	
3B.4* ILS do DH/A na 200' (60 m) alebo do minima postupu (autopilot môže byť použitý na zachytenie GS)		P---->	---->		M	
3B.5* Nie-presné priblíženie do MDH/A a MAP		P---->	---->		M	
3B.6* Cvičenia za letu, vrátane simulovanej poruchy kompasu a indikátora polohy Zatáčky rýchlost' 1 Vybratie z neobvyklých polôh	P---->	---->	---->		M	
3B.7* Porucha LLZ alebo GS	P---->	---->	---->			
3B.8* Spojenie s ATC - plnenie, R/T postupy						
SEKCIA 4						
4 Prílet a pristátia		P---->	---->		M	
4.1 Príletové postupy na letisko		P---->	---->		M	
4.2 Normálne pristátie		P---->	---->		M	
4.3 Pristátie bez klapiek		P---->	---->		M	
4.4 Pristátie s bočným vetrom (ak sú vhodné podmienky)		P---->	---->			
4.5 Priblíženie a pristátie na voľnobehu z 2000' nad VPD (len pre jednomotorový letún)		P---->	---->			
4.6 Opakovanie okruhu z minimálnej výšky		P---->	---->		M	
4.7 Opakovanie okruhu v noci a pristátie (ak je to vhodné)	P---->	---->	---->			
4.8 Spojenie s ATC - plnenie, R/T postupy						

Manévry/Postupy	PRAKTICKÝ VÝCVIK				PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI NA ZÍSKANIE TYPOVEJ KVALIFIKÁCIE/KVALIFIKÁCIE NA TRIEDU	
	FTD	FS	A	Šifra inštruktorov po skončení výcviku	Preskúšanie na FS A	Šifra examinátorov po ukončení skúšky
SEKCIA 5						
5 Mimoriadne a núdzové postupy (Táto sekcia môže byť kombinovaná so sekciami 1 až 4)						
5.1 Prerušený vzlet pri prijateľnej rýchlosti		P---->	---->		M	
5.2 Simulované vysadenie motora po vzlete (iba jednomotorové letúny)			P		M	
5.3 Simulované vynútené pristátie bez plynu (iba jednomotorové letúny)			P		M	
5.4 Simulované stavy núdze: i. požiar alebo dym za letu, ii. strata ťahu, ii. nesprávne činnosti systémov podľa príslušnosti.	P---->	---->	---->			
5.5 Odstavenie motora a jeho opätovné nahodenie (iba na praktickú skúšku pre viacmotorové letúny).	P---->	---->	---->			
5.6 Spojenie s ATC - plnenie, R/T postupy						
SEKCIA 6						
6 Simulovaný asymetrický let (Táto sekcia môže byť kombinovaná so sekciami 1 až 5).						
6.1* Simulované vysadenie motora počas vzletu (v bezpečnej výške pokým sa toto cvičenie nevykonáva na FS alebo FNPT II).	P---->	---->	---->X		M	
6.2* Asymetrické priblíženie a opakovanie okruhu	P---->	---->	---->		M	
6.3* Asymetrické priblíženie a úplné pristátie	P---->	---->	---->		M	
6.4 Spojenie s ATC - plnenie, R/T postupy						

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05]

Manoeuvres/Procedures	PRACTICAL TRAINING				TYPE/CLASS RATING SKILL TEST/PROF CHECK	
	FTD	FS	A	Instructor's initials when training completed	Chkd in FS A	Examiner's initials when test completed
SECTION 1						
Departure						
1 Pre-flight including: Documentation						
1.1 Mass and Balance Weather briefing						
1.2 Pre-star checks External/internal			P		M	
1.3 Engine starting: Malfunctions Normal	P---->	---->	---->		M	
1.4 Taxiing		P---->	---->		M	
1.5 Pre-departure checks: Engine run-up (if applicable)	P---->	---->	---->		M	
1.6 Take-off procedure: Normal with Flight Manual flap settings Crosswind (if conditions available)		P---->	---->			
1.7 Climbing: Vx/Vy Turns onto headings Level off		P---->	---->		M	
1.8 ATC liaison - Compliance. R/T procedure						
SECTION 2						
2 Airwork (VMC)						
2.1 Straight and level flight at various airspeeds including flight at critically low airspeed with and without flaps (including approach to V _{MCA} when applicable)		P---->	---->			
2.2 Steep turns (360° left and right at 45° bank)		P---->	---->		M	
2.3 Stalls and recovery: i. Clean stall ii. Approach to stall in descending turn with bank with approach configuration and power iii. Approach to stall in landing configuration and power iv. Approach to stall, climbing turn with take-off flap and climb power (single engine aeroplane only)		P---->	---->		M	
2.4 Handling using autopilot and flight director (may be conducted in Section 3) if applicable		P---->	---->		M	
2.5 ATC liaison - Compliance. R/T Procedure						

Manoeuvres/Procedures	PRACTICAL TRAINING				TYPE/CLASS RATING SKILL TEST/PROF CHECK	
	FTD	FS	A	Instructor's initials when training completed	Chkd in FS A	Examiner's initials when test completed
SECTION 3A						
3A En route Procedures VFR (see Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 note 3 and 4)						
3A.1 Flight plan, dead reckoning and map reading						
3A.2 Maintenance of altitude, heading and speed						
3A.3 Orientation, timing and revision of ETAs						
3A.4 Use of radio navigation aids (if applicable)						
3A.5 Flight management (flight log, routine checks including fuel, systems and icing)						
3A.6 ATC liaison - Compliance, R/T procedure						
SECTION 3B						
3B Instrument flight						
3B.1* Departure IFR		P---->	---->		M	
3B.2* En route IFR		P---->	---->		M	
3B.3* Holding procedures		P---->	---->		M	
3B.4* ILS to DH/A of 200' (60 m) or to procedure minima (autopilot may be used to glideslope intercept)		P---->	---->		M	
3B.5* Non-precision approach to MDH/A and MAP		P---->	---->		M	
3B.6* Flight exercises including simulated failure of the compass and attitude indicator: Rate 1 turns Recoveries from unusual attitudes	P---->	---->	---->		M	
3B.7* Failure of localiser or glideslope	P---->	---->	---->			
3B.8* ATC liaison - Compliance, R/T procedure						
SECTION 4						
4 Arrival and landings						
4.1 Aerodrome arrival procedure		P---->	---->		M	
4.2 Normal landing		P---->	---->		M	
4.3 Flapless landing		P---->	---->		M	
4.4 Crosswind landing (if suitable conditions)		P---->	---->			
4.5 Approach and landing with idle power from up to 2000' above the runway (single engine aeroplane only)		P---->	---->			
4.6 Go-around from minimum height		P---->	---->		M	
4.7 Night go-around and landing (if applicable)	P---->	---->	---->			
4.8 ATC liaison - Compliance, R/T procedure						

Manoeuvres/Procedures	PRACTICAL TRAINING				TYPE/CLASS RATING SKILL TEST/PROF CHECK	
	FTD	FS	A	Instructor's initials when training completed	Chkd in FS A	Examiner's initials when test completed
SECTION 5						
5 Abnormal and emergency procedures (This Section may be combined with Sections 1 through 4)						
5.1 Rejected take-off at a reasonable speed		P----->	----->		M	
5.2 Simulated engine failure after take-off (single engine aeroplanes only)			P		M	
5.3 Simulated forced landing without power (single engine aeroplanes only)			P		M	
5.4 Simulated emergencies: i. Fire or smoke in flight ii. Loss of power iii. Systems malfunctions as appropriate	P----->	----->	----->			
5.5 Engine shutdown and restart (ME skill test only)	P----->	----->	----->			
5.6 ATC liaison - Compliance, R/T procedure						
SECTION 6						
Simulated asymmetric flight						
6 (This Section may be combined with Sections 1 through 5)	P----->	----->	----->X		M	
6.1* Simulated engine failure during take-off (at a safe altitude unless carried out in FS or FNPT II)	P----->	----->	----->		M	
6.2* Asymmetric approach and go-around	P----->	----->	----->		M	
6.3* Asymmetric approach and full stop landing	P----->	----->	----->		M	
6.4 ATC liaison - Compliance, R/T procedure						

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.246**Možnosť prenosu zápočtov časti prístrojovej kvalifikácie IR [alebo] preskúšania odbornej spôsobilosti kvalifikácie na triedu alebo typ**

(Pozri JAR-FCL 1.246)

Zápočty sú uznané iba ak si držiteľ predlžuje oprávnenia prístrojovej kvalifikácie IR pre jednomotorové letúny a jednopilotné viacmotorové letúny podľa vhodnosti:

Keď je vykonané preskúšanie odbornej spôsobilosti vrátane prístrojovej kvalifikácie IR, a držiteľ má platné:	Zápočet je platný v časti prístrojovej kvalifikácie IR v preskúšaní odbornej spôsobilosti pre:	
(1)	(2)	
MP typovú kvalifikáciu	a. SE triedu* a b. SE typovú kvalifikáciu *, a c. SP ME kvalifikáciu na triedu a typovú kvalifikáciu, len zápočty pre Sekciu 3b Dodatku 3 k JAR-FCL 1.240	(a)
SP ME typovú kvalifikáciu, jednopilotná prevádzka	a. SP ME triedu, a b. SE kvalifikáciu na triedu a typovú kvalifikáciu	(b)
SP ME typovú kvalifikáciu, obmedzenú na prevádzku MP	a. SP ME triedu *, a b. SE kvalifikáciu na triedu a typovú kvalifikáciu*	(c)
SP ME kvalifikácia na triedu, jednopilotná prevádzka	a. SE kvalifikáciu na triedu a typovú kvalifikáciu, a b. SP ME typovú kvalifikáciu	(d)
SP ME kvalifikáciu na triedu, obmedzenú na prevádzku MP	a. SE kvalifikáciu na triedu a typovú kvalifikáciu, a b. SP ME typovú kvalifikáciu *	(e)
SP SE klasifikáciu na triedu	SE kvalifikáciu na triedu a typovú kvalifikáciu	(f)
SP SE typovú kvalifikáciu	SE kvalifikáciu na triedu a typovú kvalifikáciu	(g)

* Pod podmienkou, že počas 12 mesiacov boli vykonané aspoň 3 IFR odlety a priblíženia v triede SP alebo na type letúna s jednopilotnou prevádzkou.

[ZT 4, 01.09.05]

Appendix 1 to JAR-FCL 1.246**Cross-crediting of the IR part of type or class rating proficiency check**

(See JAR-FCL 1.246)

Credits shall be granted only when the holder is revalidating IR privileges for single engine and single pilot multi engine aeroplanes as appropriate:

When a proficiency check including IR is performed, and the holder has a valid:	Credit is valid towards the IR part in a proficiency check for:	
(1)	(2)	
MP type rating	a. SE class* and b. SE type rating*, and c. SP ME class and type rating, only credits for Section 3b of Appendix 3 to JAR-FCL 1.240	(a)
SP ME type rating, operated as single pilot	a. SP ME class, and b. SE class and type rating	(b)
SP ME type rating, restricted to MP operation	a. SP ME class*, and b. SE class and type rating*	(c)
SP ME class rating, operated as single pilot	a. SE kvalifikáciu na triedu a typovú kvalifikáciu, a b. SP ME typovú kvalifikáciu	(d)
SP ME kvalifikáciu na triedu, obmedzenú na prevádzku MP	a. SE class and type rating*, and b. SP ME type rating*	(e)
SP SE class rating	SE class and type rating	(f)
SP SE type rating	SE class and type rating	(g)

* Provided within the previous 12 months at least 3 IFR departures and approaches have been performed on a SP class or type of aeroplane in a single pilot operation.

[Amdt. 4, 01.09.05]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.251

Kurz ďalších teoretických vedomostí pre kvalifikáciu na triedu a typovú kvalifikáciu na jednopilotné letúny vysokej výkonnosti

(Pozri dodatok 3 k JAR-FCL 1.055)

(Pozri JAR-FCL 1.251)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.285)

(Pozri AMC FCL 1.055 (a))

(Pozri AMC JAR-FCL 1.251)

VÝCVIK NA LETÚN VYSOKEJ VÝKONNOSTI

1 Cieľom kurzu teoretickej výučby je poskytnúť žiadateľovi dostatok vedomostí o tých aspektoch prevádzky letúnov, ktoré umožňujú prevádzku vo vysokých rýchlostiach a výškach a systémoch letúna potrebných na túto prevádzku.

2 Držiteľ ATPL(A) vydaného podľa ICAO alebo úspešné zloženie skúšky z teoretických vedomostí na úrovni ATPL(A) sa započíta v súlade s požiadavkami JAR-FCL 1.251 (a) (3).

3 Úspešné zloženie skúšky z ktoréhokoľvek predmetu teoretickej výučby ako časti HPA kurzu sa nezapočíta napriek tomu, že bude v súlade s požiadavkami na ďalšie teoretické preskúšanie na vydanie CPL(A), IR(A) alebo ATPL(A).

POSKYTOVATELIA KURZOV

4 Teoretickú výučbu pre HPA môže poskytovať FTO schválená na vykonávanie výcviku teoretických vedomostí pre ATPL(A). Kurzy môžu byť tiež poskytované TRTO vykonávajúcou výcvik pre HPA kvalifikáciu na triedu alebo typovú kvalifikáciu a v tomto prípade je potrebné špecifické schválenie. Vyžaduje sa, aby poskytovatelia kurzov osvedčili žiadateľom vykonanie výcviku a preukázanie znalostí ako požiadavku pre výcvik na počiatočnú kvalifikáciu na triedu alebo typovú kvalifikáciu na letúny vysokej výkonnosti.

OSNOVA KURZU

5 Nie je stanovená minimálna alebo maximálna dĺžka trvania teoretickej výučby, počas ktorej sa môže vykonávať diaľkové štúdium. Predmety zahrnuté v kurze a písomnom preskúšaní sú uvedené v tabuľke.

Hlavný predmet je uvedený veľkým písmom, osnova s číslami predmetov je normálnym písmom. Čísla predmetov sa vzťahujú na osnovy teoretickej výučby obsiahnuté v dodatku 1 k JAR-FCL 1.470. Obsah osnovy je celkové zhrnutie obsiahnutých častí a obsah skúšky by mal pokrývať všetky čísla predmetov bez ohľadu na ich význam ku ktorémukoľvek špecifickému typu alebo triede letúna.

Appendix 1 to JAR-FCL 1.251

Course of additional theoretical knowledge for a class or type rating for high performance single-pilot aeroplane

(See Appendix 3 to JAR-FCL 1.055)

(See JAR-FCL 1.251)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.285)

(See AMC FCL 1.055 (a))

(See AMC JAR-FCL 1.251)

HIGH PERFORMANCE AEROPLANE TRAINING

1 The aim of the theoretical knowledge course is to provide the applicant with sufficient knowledge of those aspects of the operation of aeroplanes capable of operating at high speeds and altitudes, and the aircraft systems necessary for such operation.

2 The holder of an ICAO ATPL(A) or a pass in the theoretical knowledge examinations at ATPL(A) level is credited with meeting the requirement of JAR-FCL 1.251 (a) (3).

3 A pass in any theoretical knowledge subjects as part of the HPA course will not be credited against meeting future theoretical examination requirements for issue of a CPL(A), IR(A) or ATPL(A).

COURSE PROVIDERS

4 Theoretical knowledge instruction for the HPA may be provided by an FTO approved to conduct theoretical knowledge training for the ATPL(A). Courses may also be provided by TRTOs offering training for HPA class and type ratings, in which case the course will be subject to specific approval. Course providers will be required to certify completion of the training and demonstration of knowledge by the applicant as a prerequisite for training for an initial type or class rating for aeroplanes designated as high performance.

COURSE SYLLABUS

5 There is no mandatory minimum or maximum duration of the theoretical knowledge instruction, which may be conducted by distance learning. The subjects to be covered in the course and written examination are shown in the accompanying table.

Main subject headings are shown in Capital type, syllabus coverage by subject number in normal type. Subject numbers refer to those of the aeroplane syllabus of theoretical knowledge instruction contained in Appendix 1 to JAR-FCL 1.470. Syllabus content is a general indication of areas to be covered and examination content should cover all subject numbers irrespective of their relevance to any specific type or class of aeroplane.

Referencia	Obsah osnovy
021 00 00 00	DRAK A SYSTÉMY, ELEKTRICKÝ SYSTÉM, POHONNÁ JEDNOTKA
021 02 02 01 až 021 02 02 03	Striedavý prúd - všeobecne Generátory Rozvod energie
021 01 08 03	Pretlakovanie (systémy ovládané vzduchom - piestové motory)
021 01 09 04	Pretlakovanie (systémy poháňané vzduchom - turbovrtuľové a prúdové lietadlá)
021 03 01 06 021 03 01 07 021 03 01 08 021 03 01 09	Výkon motoru - piestové motory Zariadenie ku zvýšeniu výkonu (turbodúchadlo/preplňovacie dúchadlo) Palivo Zmes
021 03 02 00 až 021 03 04 09	Turbínový motor
021 04 05 00	Kyslíkové vybavenie lietadla
032 02 00 00	TRIEDA VÝKONNOSTI B - VIACMOTOROVÉ LETÚNY
032 02 01 00 až 032 02 04 01	Výkonnosť viacmotorových letúnov nemajúcich osvedčenie podľa JAR/FAR-25 - celý predmet
040 02 00 00	ĽUDSKÁ VÝKONNOSŤ
040 02 01 00 až 040 02 01 03	Základy fyziológie letu a prostredie vysokých výšok
050 00 00 00	METEOROLÓGIA
050 02 07 00 až 050 02 08 01	Dýzové prúdenie CAT Pôvod stojatých vín
050 09 01 00 až 050 09 04 05	Nebezpečia pre let Námraza a turbulencia Búrky
062 02 00 00	ZÁKLADNÉ PRINCÍPY RADARU
062 02 01 00 až 062 02 05 00	Základné princípy radaru Pozemný radar SSR
081 00 00 00	ZÁKLADY LETU - LETÚN
081 02 01 00 až 081 02 03 02	Transonická (okolozvuková) aerodynamika - celý predmet Machovo číslo/rázové vlny Záloha trepania, aerodynamický dostup

SKÚŠKA

6 Písomná skúška by mala pozostávať z viac ako 60 náhodne vybraných otázok a mala by byť rozdelená podľa predmetov na separátnych listoch podľa uváženia FTO/TRTO. Hranica úspešného zloženia skúšky je 75 %.

[ZT 3, 01.07.03]

Subject Ref:	Syllabus Content:
021 00 00 00	AIRFRAME AND SYSTEMS, ELECTRICS, POWERPLANT
021 02 02 01 až 021 02 02 03	Alternating current - general Generators AC power distribution
021 01 08 03	Pressurisation (Air driven systems - piston engines)
021 01 09 04	Pressurisation (Air driven systems - turbojet and turbopropellor)
021 03 01 06 021 03 01 07 021 03 01 08 021 03 01 09	Engine performance - piston engines Power augmentation (turbo/supercharging) Fuel Mixture
021 03 02 00 až 021 03 04 09	Turbine engines
021 04 05 00	Aircraft oxygen equipment
032 02 00 00	PERFORMANCE CLASS B - ME AEROPLANES
032 02 01 00 až 032 02 04 01	Performance of multi-engine aeroplanes not certificated under JAR/FAR 25 - Entire subject
040 02 00 00	HUMAN PERFORMANCE
040 02 01 00 až 040 02 01 03	Basic human physiology and High altitude environment
050 00 00 00	METEOROLOGY - WINDS AND FLIGHT HAZARDS
050 02 07 00 až 050 02 08 01	Jetstreams CAT Standing waves
050 09 01 00 až 050 09 04 05	Flight hazards Icing and turbulence Thunderstorms
062 02 00 00	BASIC RADAR PRINCIPLES
062 02 01 00 až 062 02 05 00	Basic radar principles Airborne radar SSR
081 00 00 00	PRINCIPLES OF FLIGHT - AEROPLANES
081 02 01 00 až 081 02 03 02	Transonic aerodynamics - Entire subject Mach number/shockwaves buffet margin/aerodynamic ceiling

EXAMINATION

6 The written examination should consist of not less than 60 multi-choice questions, and may be split into individual subject papers at the discretion of FTO/TRTO. The pass mark for the examination will be 75 %.

[Amdt. 3, 01.07.03]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (a)**Požiadavky na teoretickú výučbu na praktickú skúšku/preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie kvalifikácie na triedu/typovej kvalifikácie**

(Pozri JAR-FCL 1.261 (a))

(Pozri AMC FCL 1.161 (a))

1 Teoretickú výučbu musí vykonávať oprávnený inštruktor, ktorý má príslušnú typovú kvalifikáciu/kvalifikáciu na triedu alebo ktorýkoľvek inštruktor, ktorý má príslušnú prax v letectve a poznatky o danom letúne, napr. palubný inžinier, technik údržby, dispečer leteckej dopravy.

2 Teoretická výučba musí pokrývať osnovu, uvedenú v AMC FCL 1.261 (a) príslušnú pre typ/triedu daného letúna. V závislosti na vybavení a zainštalovaných systémoch musí výučba zahŕňať, ale nie je obmedzená na nasledujúci obsah:

(a) Konštrukcia letúna a vybavenie, normálna prevádzka systémov a závädy:

- rozmery,
- motor včítane pomocnej pohonnej jednotky,
- palivový systém,
- pretlakovanie a klimatizácia,
- ochrana proti námraze, stierače a zariadenie na odpudzovanie dažďa,
- hydraulické systémy,
- pristávacie zariadenie,
- riadenie, zariadenia na zvýšenie vztlaku,
- zásobovanie elektrickou energiou,
- letové prístroje, spojenie, radar a navigačné vybavenie,
- kabína posádky, cestujúcich a oddelenie pre náklad,
- núdzové vybavenie.

(b) Obmedzenia

- všeobecné obmedzenia,
- obmedzenia motora,
- obmedzenia systémov,
- zoznam minimálneho vybavenia.

(c) Výkony, plánovanie letu a monitorovanie

- výkony,
- plánovanie letu,
- monitorovanie letu.

(d) Nakladanie, vyvažovanie a obsluha

- nakladanie a vyvažovanie,
- obsluha na zemi.

Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (a)**Theoretical knowledge instruction requirements for skill test/proficiency checking for class/type ratings**

(See JAR-FCL 1.261 (a))

(See AMC FCL 1.261 (a))

1 The theoretical knowledge instruction shall be conducted by an authorised instructor holding the appropriate type/class rating or any instructor having appropriate experience in aviation and knowledge of the aircraft concerned, e.g. flight engineer, maintenance engineer, flight operations officer.

2 The theoretical knowledge instruction shall cover the syllabus in AMC FCL 1.261 (a), as appropriate to the aeroplane class/type concerned. Depending on the equipment and systems installed, the instruction shall include but is not limited to the following content:

(a) Aeroplane structure and equipment, normal operation of systems and malfunctions

- Dimensions
- Engine including auxiliary power unit
- Fuel system
- Pressurisation and air-conditioning
- Ice protection, windshield wipers and rain repellent
- Hydraulic systems
- Landing gear
- Flight controls, lift devices
- Electrical power supply
- Flight instruments, communication, radar and navigation equipment
- Cockpit, cabin and cargo compartment
- Emergency equipment

(b) Limitations

- General limitations
- Engine limitations
- System limitations
- Minimum equipment list

(c) Performance, flight planning and monitoring

- Performance
- Flight planning
- Flight monitoring

(d) Load, balance and servicing

- Load and balance
- Servicing on ground

- (e) Núdzové postupy
- (f) Špeciálne požiadavky na rozšírenie typovej kvalifikácie na prístrojové priblíženie do výšky rozhodnutia menšej ako 200 ft (60m)
 - vybavenie na let, postupy a obmedzenia.
- (g) Špeciálne požiadavky pre letúny s „glass cockpit“
 - systémy elektronických letových prístrojov (napr.: EFIS, EICAS)
- (h) Systémy na optimalizáciu letu (FMS)

3 Na prvé vydanie typových kvalifikácií na viacpilotné letúny musí písomná skúška alebo skúška na počítači zahŕňať aspoň sto otázok vhodne vybraných z obsahu hlavných predmetov osnovy, s možnosťou výberu z viacerých ponúkaných riešení. Hodnotenie *uspeš* musí byť dosiahnuté v 75 % otázok z každého hlavného predmetu osnovy.

4 Na prvé vydanie typovej kvalifikácie a kvalifikácie na triedu na jednopilotné viacmotorové letúny počet otázok s možnosťou viacnásobného výberu v písomnej skúške alebo skúške na počítači závisí od zložitosti letúna. Hodnotenie *uspeš* musí byť dosiahnuté v 75 % odpovedí.

5 Examinátor môže v prípade, keď ide o jednomotorové jednopilotné letúny vykonať časť praktickej skúšky a preskúšanie odbornej spôsobilosti týkajúce sa teoretických vedomostí ústne a musí rozhodnúť, či bola alebo nebola dosiahnutá uspokojivá úroveň vedomostí.

6 Teoretické vedomosti požadované pri preskúšaní odbornej spôsobilosti na viacpilotné a jednopilotné viacmotorové letúny sa musia overovať súborom otázok s možnosťou výberu z viacerých riešení alebo inými vhodnými spôsobmi.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

- (e) Emergency procedures
- (f) Special requirements for extension of a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 200 ft (60 m)
 - Airborne equipment, procedures and limitations
- (g) Special requirements for “glass cockpit” aeroplanes
 - Electronic flight instrument systems (e.g. EFIS, EICAS)
- (h) Flight Management systems (FMS)

3 For the initial issue of type ratings for multi-pilot aeroplanes the written or computer based examination shall at least normally comprise one hundred multi-choice questions distributed appropriately across the main subjects of the syllabus. The pass mark shall be 75 % in each of the main subjects of the syllabus.

4 For the initial issue of type and class ratings for single-pilot multi-engine aeroplanes the number of multi-choice questions in the written or computer based examination shall depend on the complexity of the aeroplane. The pass mark shall be 75 %.

5 For single-engine single-pilot aeroplanes the examiner may conduct the theoretical knowledge part of the skill test and proficiency check orally and shall determine whether or not a satisfactory level of knowledge has been achieved.

6 For proficiency checks multi-pilot and single-pilot multi-engine aeroplanes theoretical knowledge shall be verified by a multi-choice questionnaire or other suitable methods.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (c) (2)**Schválenie kurzov na získanie typovej kvalifikácie na letúny bez letového výcviku****1 VŠEOBECNE**

(a) Schválenie na ZFTT môže byť vydané iba výcvikovej organizácii leteckého prevádzkovateľa podľa JAR-OPS 1 alebo výcvikovej organizácii, ktorá má špecifickú dohodu s leteckým prevádzkovateľom podľa JAR-OPS 1.

(b) Výcviková organizácia musí zabezpečiť, aby žiak spĺňal základné požiadavky pred začatím kurzu na získanie typovej kvalifikácie.

(c) Typová kvalifikácia je obmedzená na tohto prevádzkovateľa, pokiaľ nebudú ukončené lety pod [dohľadom].

2 SCHVÁLENIE KURZU TYPOVEJ KVALIFIKÁCIE VYUŽÍVAJUCEJ ZFTT

(a) Použitý letový simulátor musí byť ohodnotený v súlade s JAR-STD a užívateľ schválený pre ZFTT leteckým úradom. Schválenie užívateľa môže byť vydané len, ak letový simulátor predstavuje letún, na ktorom prevádzkovateľ lieta.

(b) Letový simulátor schválený pre ZFTT musí byť úplne prevádzkyschopný podľa kritérií systému kvality prevádzkovateľa STD (pozri AMC STD 1A.025). Niektoré vybavenie môže byť neprevádzkyschopné za predpokladu, že pri výuke nie je jeho využitie potrebné. Možnosti - pohyb a vizualizácia - musia byť úplne prevádzkyschopné.

(c) Pokiaľ nie je stanovené inak, sedenie na špecifickom simulátore vrátane minimálne šesť dodatočných vzletov a pristátí zahrnutých v kurze typovej kvalifikácie musia byť vykonané podľa JAR-OPS 1.945 (d) (2).

(d) Pre počiatočné schválenie na vykonávanie ZFTT musí byť prevádzkovateľ držiteľom osvedčenia leteckého prevádzkovateľa podľa JAR-OPS najmenej jeden rok. [Táto doba môže byť skrátená na základe rozhodnutia leteckého úradu, ak prevádzkovateľ a TRTO majú skúsenosti s výcvikom typovej kvalifikácie]

(e) Schválenie na ZFTT musí byť vydané len, ak prevádzkovateľ má najmenej 90 dní prevádzkových skúseností na tomto type letúna. V prípade ZFTT poskytnutého výcvikovou organizáciou, ktorá má schválenú špecifickú dohodu s leteckým prevádzkovateľom podľa JAR-OPS 1, požiadavka na 90 dní prevádzkových skúseností neuplatňuje, ak kvalifikácia inštruktora typovej kvalifikácie TRI(A) zahrnutá v dodatočných požiadavkách na vzlety a pristátie uvedená v JAR-OPS 1.945 (d) (2), má prevádzkovú skúsenosť prijateľnú pre letecký úrad na type letúna.

(f) Preskúšanie požadované podľa JAR-OPS 1.965 (b) môže byť kombinované s praktickou skúškou typovej kvalifikácie. Ak to tak nie je, preškoľovací kurz musí byť vykonaný a preskúšanie ukončené podľa JAR-OPS 1.945 pred [špecifickým] sedením na špecifickom simulátore.

Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (c) (2)**Approval of Aeroplane Zero Flight Time Type Rating Courses****1 GENERAL**

(a) Approval for ZFTT will only be given to a Training Organisation of an JAR-OPS 1 operator or a Training Organisation having a specific approved arrangement with a JAR-OPS 1 operator.

(b) The training organisation shall ensure that the student pre-requisites are met before starting the Type Rating Course.

(c) The Type Rating will be restricted to that Operator until flying under supervision has been accomplished.

2 APPROVAL OF TYPE RATING COURSE USING ZFTT

(a) The flight simulator to be used shall be qualified in accordance with JAR-STD and user approved for ZFTT by the Authority. User approval will only be given if the flight simulator is representative of the aeroplane flown by the operator.

(b) The flight simulator approved for ZFTT shall be serviceable according to the quality system criteria of the STD operator (see AMC STD 1A.025). Some equipment may be unserviceable provided that it is not required during the simulator lesson. The motion and the visual shall be fully serviceable.

(c) Unless specified otherwise, a specific simulator session including a minimum of six additional take-offs and landings included in the type rating course shall be conducted according to JAR-OPS 1.945(d)(2).

(d) For an initial approval to conduct ZFTT the operator shall have held a JAR-OPS Air Operator's Certificate for at least one year. [This period may be reduced at the discretion of the Authority where operator and the TRTO have experience of type rating training]

(e) Approval for ZFTT shall only be given if the operator has at least 90 days operational experience of the aeroplane type. In the case of ZFTT provided by a training organisation having a specific approved arrangement with a JAR-OPS 1 Operator, the 90 days operational experience requirements will not apply if the TRI(A) involved in the additional take-offs and landing requirement in JAR-OPS 1.945 (d)(2), has operational experience acceptable to the Authority on the aeroplane type.

(f) The check required in JAR-OPS 1.965(b) may be combined with the type rating skill test. When this is not, a conversion course shall be conducted and a check completed according to JAR-OPS 1.945 before the specific simulator session.

3 POŽADOVANÁ PRAX NA PILOTA

Pilot vykonávajúci kurz ZFTT musí mať absolvovaných na viacpilotnom prúdovom letúne dopravnej kategórie alebo na viacpilotnom turbovrtuľovom letúne s maximálnou vzletovou hmotnosťou nie menšou ako 10 ton alebo schválenou sedadlovou konfiguráciou pre viac ako 19 cestujúcich, najmenej:

(a) 1 500 hodín času letu alebo 250 traťových sektorov, ak je počas kurzu použitý letový simulátor triedy CG, C alebo dočasnej C, alebo

(b) 500 hodín času letu alebo 100 traťových sektorov, ak je počas kurzu použitý letový simulátor triedy DG, dočasnej D alebo D.

Ak pilot robí zmenu z turbovrtuľového letúna na prúdový letún alebo z prúdového na turbovrtuľový letún, musí byť požadovaný dodatočný výcvik na simulátore schválenom leteckým úradom.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 5, 01.03.06]

3 REQUIRED PILOT EXPERIENCE

A pilot undertaking ZFTT course shall have completed, on a multi-pilot turbo-jet transport category aeroplane or on a multi-pilot turbo-prop aeroplane having a MTOM of not less than 10 tonnes or an approved passenger seating configuration of more than 19 passenger, at least:

(a) 1 500 hours flight time or 250 route sectors if a flight simulator qualified to level CG, C or interim C is used during the course, or

(b) 500 hours flight time or 100 route sectors if a flight simulator qualified to level DG, Interim D or D is used during the course.

When a pilot is changing from a turbo-prop to a turbo-jet aeroplane or from a turbo-jet to a turbo-prop aeroplane, additional simulator training approved by the Authority shall be required.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 5, 01.03.06]

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

INTENTIONALLY LEFT BLANK

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (d)**Kurz [spolupráce] vo viacčlennej posádke (letún)**

(Pozri JAR-FCL 1.261 (d))

(Pozri AMC FCL 1.261 (d))

1 Cieľom kurzu je získať skúsenosti v [spolupráci] vo viacčlennej posádke (MCC), za účelom bezpečného ovládania viacpilotných viacmotorových letúnov za podmienok IFR s cieľom zabezpečiť, aby

(a) veliaci pilot plnil svoje manažérske a rozhodovacie funkcie bez rozdielu, či je pilot riadiaci (PF) alebo neriadiaci (PNF),

(b) úlohy PF a PNF boli jasne špecifikované a rozdelené takým spôsobom, že PF môže smerovať svoju plnú pozornosť na ovládanie a riadenie lietadla,

(c) [spolupráca] bola uskutočnená v poradí úkonov prislúchajúcich k normálnym, abnormálnym alebo núdzovým situáciám, ku ktorým dochádza,

(d) vzájomný [dohľad], informovanie a podpora boli uskutočňované po celý čas.

INŠTRUKTORI

2 Inštruktori na výcvik MCC musia byť dokonale oboznámení s ľudským faktorom a optimalizáciou činnosti posádky (CRM). Mali by byť zoznámení s najnovším vývojom v ľudskom faktore a CRM technikách.

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

3 Osnova na teoretické vedomosti je stanovená v AMC FCL 1.261 (d). Schválený kurz teoretických vedomostí na MCC musí zahŕňať aspoň 25 hodín výučby.

LETOVÝ VÝCVIK

4 Osnova na letový výcvik je stanovená v AMC FCL 1.261 (d).

OSVEDČENIE O ABSOLVOVANÍ

5 Po ukončení kurzu má byť žiadateľovi vystavené osvedčenie o úspešnom absolvovaní kurzu.

PREVODNÝ ZÁPOČET

6 Držiteľ osvedčenia o absolvovaní MCC výcviku na vrtuľníky musí byť oslobodený od požiadavky na výučbu podľa osnovy na teoretické vedomosti stanovenej v AMC FCL 1.261 (d).

[ZT 2, 01.08.02]

Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (d)**Multi-crew co-operation course (Aeroplane)**

(See JAR-FCL 1.261 (d))

(See AMC FCL 1.261 (d))

1 The aim of the course is to become proficient in multi-crew co-operation (MCC) in order to operate safely multi-pilot multi-engine aeroplanes under IFR and, for that purpose, to ensure that:

(a) The pilot-in-command fulfils his managing and decision-making functions irrespective whether he is PF or PNF.

(b) The tasks of PF and PNF are clearly specified and distributed in such a manner that the PF can direct his full attention to the handling and control of the aircraft.

(c) Co-operation is effected in an orderly manner appropriate to the normal, abnormal or emergency situations encountered.

(d) Mutual supervision, information and support is ensured at all times.

INSTRUCTORS

2 Instructors for MCC training shall be thoroughly familiar with human factors and crew resource management (CRM). They should be current with the latest developments in human factors training and CRM techniques.

THEORETICAL KNOWLEDGE

3 The theoretical knowledge syllabus is set out in AMC FCL 1.261 (d). An approved MCC theoretical knowledge course shall comprise not less than 25 hours.

FLYING TRAINING

4 The flying training syllabus is set out in AMC FCL 1.261 (d).

CERTIFICATE OF COMPLETION

5 On completion of the course, the applicant may be issued with a certificate of satisfactory completion of the course.

CROSS-CREDITING

6 A holder of a certificate of completion of MCC training on helicopters shall be exempted from the requirement to complete the theoretical knowledge syllabus as set out in AMC FCL 1.261 (d).

[Amdt. 2, 01.08.02]

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ**INTENTIONALLY LEFT BLANK**

**ČLÁNOK G - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI
DOPRAVNÉHO PILOTA (Letún) - ATPL(A)****SUBPART G - AIRLINE TRANSPORT PILOT
LICENCE (Aeroplane) - ATPL(A)****JAR-FCL 1.265 Minimálny vek**

Žiadateľ o vydanie preukazu ATPL(A) musí mať aspoň 21 rokov.

JAR-FCL 1.270 Zdravotná spôsobilosť

Žiadateľ o vydanie preukazu ATPL(A) musí byť držiteľom platného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy. Na využívanie oprávnení držiteľa preukazu spôsobilosti ATPL(A) musí mať držiteľ tohto preukazu spôsobilosti platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy.

[ZT 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.275 Oprávnenia a podmienky**(a) Oprávnenia [ATPL(A) založené na CPL(A).]**

S prihliadnutím na akékoľvek iné podmienky špecifikované v predpisoch JAR, má držiteľ preukazu spôsobilosti ATPL(A) [založeného na CPL(A).] právo

(1) využívať všetky oprávnenia držiteľa preukazu spôsobilosti PPL(A), CPL(A) a IR(A),

a

(2) vykonávať funkciu veliaceho pilota alebo [druhého] pilota letúnov v [obchodnej] leteckej doprave.

[(b) Ak bol držiteľ preukazu spôsobilosti ATPL(A) predtým iba držiteľom preukazu spôsobilosti pilota viáčlennej posádky, oprávnenia držiteľa preukazu spôsobilosti musia byť obmedzené na viacpilótnu prevádzku s výnimkou, že držiteľ splnil požiadavky JAR-FCL 1, článok C a JAR-FCL 1.510 (a) (2) a (a) (3), ak je to použiteľné pre prevádzku na jednopilótnych letúnoch. Všetky takého obmedzenia musia byť zapísané v preukaze spôsobilosti.]

[(c)] Podmienky

Žiadateľ o vydanie preukazu spôsobilosti ATPL(A), ktorý splnil podmienky špecifikované v JAR-FCL [1.010 (a) (4).] 1.265, 1.270, 1.280[, 1.285, 1.290 a] 1.295 musí spĺňať požiadavky na vydanie preukazu spôsobilosti ATPL(A) obsahujúce typovú kvalifikáciu na typ letúna používaný v rámci praktickej skúšky.

[ZT 7, 01.12.06]

**JAR-FCL 1.280 Skúsenosti a ich započítavanie
(Pozri JAR-FCL 1.050 (a) (3))**

(a) Žiadateľ o preukaz spôsobilosti ATPL(A) musí mať ako pilot letúna nalietaných aspoň 1 500 hodín času letu (pozri tiež JAR-FCL 1.050 (a) (3)). Z toho môže byť najviac 100 hodín absolvovaných na letovom simulátore, z ktorých maximálne 25 hodín môže byť

JAR-FCL 1.265 Minimum age

An applicant for an ATPL(A) shall be at least 21 years of age.

JAR-FCL 1.270 Medical fitness

An applicant for an ATPL(A) shall hold a valid Class 1 medical certificate. In order to exercise the privileges of the ATPL(A) a valid Class 1 medical certificate shall be held.

[Amdt. 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.275 Privileges and conditions**(a) Privileges [of an ATPL(A) based on a CPL(A)]**

Subject to any other conditions specified in JARs, the privileges of the holder of an ATPL(A) [based on a CPL(A)] are to:

(1) exercise all the privileges of the holder of a PPL(A), a CPL(A) and an IR(A); and

(2) act as pilot-in-command or co-pilot in aeroplanes engaged in [commercial] air transportation.

[(b) When the holder of an ATPL(A) has previously held only a multi-crew pilots licence, the privileges of the licence shall be restricted to multi-pilot operations unless the holder has met the requirements of JAR-FCL 1 Subpart C and JAR-FCL 1.510 (a) (2) and (a) (3) as applicable to the operation of single pilot aeroplanes. Any such limitations shall be endorsed on the licence.]

[(c)] Conditions

An applicant for an ATPL(A) who has complied with the conditions specified in JAR-FCL [1.010 (a) (4).] 1.265, 1.270, 1.280[, 1.285, 1.290 and] 1.295 shall have fulfilled the requirements for the issue of an ATPL(A) containing a type rating for the aeroplane type used on the skill test.

[ZT 7, 01.12.06]

**JAR-FCL 1.280 Experience and crediting
(See JAR-FCL 1.050 (a) (3))**

(a) An applicant for an ATPL(A) shall have completed as a pilot of aeroplanes at least 1 500 hours of flight time (see also JAR-FCL 1.050 (a) (3)). Of the 1 500 hours flight time, up to 100 hours of flight time may have been completed in FS and FNPT of which a

absolvovaných na FNPT, vrátane aspoň

(1) 500 hodín vo viacpilotnej prevádzke letúnov typovo osvedčených v súlade s dopravnou kategóriou letúnov podľa predpisu JAR/[EASA-CS]/FAR-25 alebo v súlade s kategóriou na zbernú dopravu v súlade s predpisom JAR/[EASA-CS]/FAR-23 alebo BCAR alebo AIR 2051,

[]

[(2)] [(i)] 500 hodín ako veliaci pilot pod dohľadom, alebo

(ii) 250 hodín buď ako veliaci pilot, alebo

(iii) 250 hodín, z ktorých aspoň 70 hodín ako veliaci pilot a zostávajúci povinný čas letu ako veliaci pilot pod dohľadom (PICUS),]

[(3)] 200 hodín času letu preletov, z ktorých aspoň 100 hodín musí zastávať funkciu veliaceho pilota alebo veliaceho pilota pod dohľadom,

[(4)] 75 hodín prístrojového času, z ktorých nie viac ako 30 hodín môže byť prístrojový pozemný čas a

[(5)] 100 letových hodín v noci ako veliaci pilot alebo ako 2. pilot.

(b) (1) Držiteľom preukazu spôsobilosti pilota alebo rovnocenného dokladu na iné kategórie letúnov musí byť započítaný čas letu na týchto iných kategóriách letúnov, ako je stanovené v JAR-FCL 1.155, okrem času letu na vrtuľníkoch, ktorý musí byť započítaný až do 50 % z celkových požiadaviek na čas letu podľa odseku (a).

(2) Držiteľom preukazu spôsobilosti palubného inžiniera sa musí započítať 50 % času letu palubného inžiniera až do maximálneho zápočtu 250 hodín. Týchto 250 hodín sa môže započítať voči požiadavke odseku (a) 1 500 hodín a požiadavke odseku (a)(1) 500 hodín za predpokladu, že celkový daný zápočet voči ktorémukolvek z týchto odsekov nepresiahne 250 hodín.

(c) Požadované skúsenosti musia byť získané pred praktickou skúškou podľa JAR-FCL 1.295.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.285 Teoretické vedomosti
(Pozri AMC FCL 1.285)

(a) *Kurz*

Žiadateľ o vydanie preukazu spôsobilosti ATPL(A) musí absolvovať teoretickú výučbu v schválenom kurze schválenej organizácie letového výcviku (FTO).

maximum of 25 hours may have been completed in FNPT, including at least:

(1) 500 hours in multi-pilot operations on aeroplanes type certificated in accordance with the JAR/[EASA-CS]/FAR-25 Transport - category or the JAR/[EASA-CS]/FAR-23 Commuter category, or BCAR or AIR 2051;

[]

[(2)] [(i)] 500 hours as pilot-in-command under supervision; or

(ii) 250 hours either as pilot-in-command; or

(iii) 250 hours made up by at least 70 hours as pilot-in-command and the necessary additional flight time as pilot-in-command under supervision;]

[(3)] 200 hours of cross-country flight time of which at least 100 hours shall be as pilot-in-command or as co-pilot performing under the supervision of the pilot-in-command the duties and functions of a pilot-in-command, provided that the method of supervision is acceptable to the Authority;

[(4)] 75 hours of instrument time of which not more than 30 hours may be instrument ground time; and

[(5)] 100 hours of night flight as pilot-in-command or as co-pilot.

(b) (1) Holders of a pilot licence or equivalent document for other categories of aircraft will be credited with flight time in such other categories of aircraft as set out in JAR-FCL 1.155 except flight time in helicopters which will be credited up to 50 % of all the flight time requirements of sub-paragraph (a).

(2) Holders of a flight engineer licence will be credited with 50 % of the flight engineer time up to a maximum credit of 250 hours. This 250 hours may be credited against the 1 500 hours requirement of sub-paragraph (a), and the 500 hours requirement of sub-paragraph (a)(1), provided that the total credit given against any of these sub-paragraphs does not exceed 250 hours.

(c) The experience required shall be completed before the skill test given in JAR-FCL 1.295 is taken.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.285 Theoretical knowledge
(See AMC FCL 1.285)

(a) *Course*

An applicant for an ATPL(A) shall have received theoretical knowledge instruction on an approved course at an approved flying training organisation

Žiadateľ, ktorý neabsolvoval teoretickú výučbu v rámci integrovaného kurzu výcviku, sa musí zúčastniť kurzu podľa požiadaviek stanovených v dodatku 1 k JAR-FCL 1.285.

(b) *Skúška*

Žiadateľ o vydanie preukazu spôsobilosti ATPL(A) musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam udeleným držiteľovi preukazu spôsobilosti ATPL(A) a požiadavkám v JAR-FCL 1 (Letún), článok J.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.290 Letový výcvik
[(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (d))]
(Pozri AMC FCL 1.261 (d))

Žiadateľ o vydanie ATPL(A) musí byť držiteľom CPL(A), musí mať prístrojovú kvalifikáciu na viacmotorové letúny a prejsť výcvikom spolupráce vo viacčlennej posádke predpísaným JAR-FCL 1.261 (d) (pozri dodatok 1 k FCL 1.261 (d) a AMC FCL 1.261(d)) [alebo byť držiteľom MPL(A).]

[ZT 3, 01.07.03; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.295 Schopnosť

(a) Žiadateľ o vydanie ATPL(A) musí preukázať svoju schopnosť vykonávať funkciu veliaceho pilota letúna s typovým osvedčením pre minimálne dvoch pilotov za IFR (pozri dodatok 1 k FCL 1.220 časť B), postupy a obraty opísané v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.240 a 1.295 s úrovňou spôsobilosti primeranej oprávneniam držiteľa ATPL(A).

(b) Praktická skúška na získanie ATPL(A) môže súčasne slúžiť ako praktická skúška na vydanie preukazu spôsobilosti a preskúšanie odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti typovej kvalifikácie na letún použitý počas skúšky a môže byť spojená s praktickou skúškou na vydanie typovej kvalifikácie na viacpilotný letún.

[ZT 1, 01.06.00]

(FTO). An applicant who has not received the theoretical knowledge instruction during an integrated course of training shall take the course set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.285.

(b) *Examination*

An applicant for an ATPL(A) shall have demonstrated a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of an ATPL(A) and in accordance with the requirements in JAR-FCL 1 (Aeroplane), Subpart J.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.290 Flight instruction
[(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (d))]
(See AMC FCL 1.261 (d))

An applicant for an ATPL(A) shall be the holder of a CPL(A), [] a multi-engine instrument rating(A) and have received instruction in multi-crew co-operation as required by JAR-FCL 1.261 (d) (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (d) and AMC FCL 1.261 (d)) [or be the holder of a MPL(A).]

[Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.295 Skill

(a) An applicant for an ATPL(A) shall have demonstrated the ability to perform, as pilot-in-command of an aeroplane type certificated for a minimum crew of two pilots under IFR (see Appendix FCL 1.220 part B), the procedures and manoeuvres described in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.240 and 1.295 with a degree of competency appropriate to the privileges granted to the holder of an ATPL(A).

(b) The ATPL(A) skill test may serve at the same time as a skill test for the issue of the licence and a proficiency check for the revalidation of the type rating for the aeroplane used in the test and may be combined with the skill test for the issue of a multi-pilot type rating.

[Amdt. 1, 01.06.00]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.285**ATPL(A) - Modulový kurz na získanie teoretických vedomostí**

(Pozri JAR-FCL 1.285)

(Pozri dodatok 1a k JAR-FCL 1.055)

(Pozri dodatok 1 k FCL 1.470)

1 Cieľom tohto kurzu je zabezpečiť výcvik pilotov, ktorí neabsolvovali teoretickú výučbu v integrovanom kurze, na úroveň teoretických vedomostí predpísanú pre ATPL(A).

2 Žiadateľ, ktorý chce absolvovať modulový kurz teoretickej výučby ATPL(A), musí pod dozorom vedúceho výcviku (HT) schválenej FTO absolvovať 650 hodín výcviku (jedna hodina znamená 60 minút výcviku) z teórie ATPL v časovom rozmedzí 18 mesiacov. Žiadateľ musí byť držiteľom PPL(A) [vydaného podľa predpisu L 1 Spôsobilosť leteckého personálu].

Držiteľom CPL(A)/IR je možné skrátiť trvanie teoretickej výučby o 350 hodín.

Držiteľom CPL(A) sa môže trvanie teoretickej výučby skrátiť o 200 hodín a držiteľom IR je možné skrátiť trvanie teoretickej výučby taktiež o 200 hodín.

[]

3 FTO musí zabezpečiť, aby ešte pred prijatím do kurzu mal žiadateľ dostatočnú úroveň vedomostí z matematiky a fyziky na uľahčenie pochopenia obsahu kurzu.

4 Výcvik musí pokrývať všetky úlohy v príslušných osnovách stanovených v dodatku 1 k FCL 1.470. Schválený kurz by mal zahŕňať metodickú prácu na učebni a môže zahŕňať použitie takých zariadení, ako je interaktívne video, prezentáciu s použitím diapozitívov/ magnetofónu, študijné kútiky, výcvik s pomocou počítača a iných prostriedkov schválených leteckým úradom. Schválené diaľkové študijné (korešpondenčné) kurzy sa môžu podľa uváženia leteckého úradu ponúkať aj ako súčasť tohto kurzu.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03]

Appendix 1 to JAR-FCL 1.285**ATPL(A) - Modular theoretical knowledge course**

(See JAR-FCL 1.285)

(See Appendix 1a to JAR-FCL 1.055)

(See Appendix 1 to FCL 1.470)

1 The aim of this course is to train pilots who have not received the theoretical knowledge instruction during an integrated course, to the level of theoretical knowledge required for the ATPL(A).

2 An applicant wishing to undertake an ATPL(A) modular course of theoretical knowledge instruction shall be required under the supervision of the Head of Training of an approved FTO to complete 650 hours (1 hour = 60 minutes instruction) of instruction for ATPL theory within a period of 18 months. An applicant shall be the holder of a PPL(A) [issued in accordance with ICAO Annex 1].

Holders of a CPL(A)/IR may have the theoretical instruction hours reduced by 350 hours.

Holders of a CPL(A) may have the theoretical instruction hours reduced by 200 hours and holders of an IR may have the theoretical instruction hours reduced by 200 hours.

[]

3 The FTO shall ensure that before being admitted to the course the applicant has a sufficient level of knowledge of Mathematics and Physics to facilitate an understanding of the content of the course.

4 The instruction shall cover all items in the relevant syllabi set out in Appendix 1 to FCL 1.470. An approved course should include formal classroom work and may include the use of such facilities as interactive video, slide/tape presentation, learning carrels, computer based training and other media as approved by the Authority. Approved distance learning (correspondence) courses may also be offered as part of the course at the discretion of the Authority.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

ČLÁNOK H - KVALIFIKÁCIA INŠTRUKTORA (Letún)**JAR-FCL 1.300 Výcvik - všeobecne**

(a) Osoba nesmie vykonávať letový výcvik, predpísaný na vydanie preukazu spôsobilosti pilota alebo kvalifikácie, pokiaľ takáto osoba nemá

(1) preukaz spôsobilosti pilota obsahujúci kvalifikáciu inštruktora alebo

(2) zvláštne oprávnenie udelené členským štátom JAA v prípadoch, kedy

(i) sa zavádzajú nové letúny alebo

(ii) sú zapísané do registra historické letúny (vintage) alebo letúny špeciálnej výroby, na ktoré nemá žiadna osoba kvalifikáciu inštruktora alebo

(iii) výcvik sa uskutočňuje mimo členských štátov JAA inštruktormi, ktorí nie sú držiteľmi preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.300).

(b) Osoba nesmie vykonávať výcvik na letovom simulátore, pokiaľ nie je držiteľom kvalifikácie FI(A), TRI(A), IRI(A), CRI(A) alebo oprávnenia MCCI(A), SFI(A) alebo STI(A). Paragraf (a) (2) platí tiež pre výcvik na letovom simulátore.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03; ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.305 Kvalifikácie a oprávnenie inštruktora - ciele

Rozlišuje sa sedem kategórií inštruktorov:

(a) kvalifikácia letového inštruktora - letún (FI(A)),

(b) kvalifikácia inštruktora typovej kvalifikácie - letún (TRI(A)),

(c) kvalifikácia inštruktora kvalifikácie na triedu - letún (CRI(A)),

(d) kvalifikácia inštruktora prístrojovej kvalifikácie - letún (IRI(A)),

(e) oprávnenie inštruktora na výcvik na letovom simulátore - letún (SFI(A)),

(f) oprávnenie inštruktora na [spoluprácu] vo viacčlennej posádke - letún (MCCI(A)),

(g) oprávnenie [výcvikového] inštruktora na [letovom simulátore] - letún (STI(A)).

[ZT 3, 01.07.03; ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.310 Kvalifikácie inštruktora - všeobecne
[(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.310 (d))]

(a) *Základné požiadavky*

Všetci inštruktori musia byť (pokiaľ nie je stanovené inak):

SUBPART H - INSTRUCTOR RATINGS (Aeroplane)**JAR-FCL 1.300 Instruction - General**

(a) A person shall not carry out the flight instruction required for the issue of any pilot licence or rating unless that person has:

(1) a pilot licence containing an instructor rating; or

(2) a specific authorisation granted by a JAA Member State in cases where:

(i) new aeroplanes are introduced; or

(ii) vintage aeroplanes or aeroplanes of special manufacture are registered, for which no person has an instructor rating; or

(iii) training is conducted outside JAA Member States by instructors not holding a JAR-FCL licence (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.300).

(b) A person shall not carry out synthetic flight instruction unless holding a FI(A), TRI(A), IRI(A), CRI(A) rating or a MCCI(A), SFI(A) or STI(A) authorisation. Paragraph (a) (2) above is also valid for the synthetic flight instruction.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.305 Instructor ratings and authorisation - Purposes

Seven instructor categories are recognised.

(a) Flight instructor rating - aeroplane (FI(A)).

(b) Type rating instructor rating - aeroplane (TRI(A)).

(c) Class rating instructor rating - aeroplane (CRI(A)).

(d) Instrument rating instructor rating - aeroplane (IRI(A)).

(e) Synthetic flight instructor authorisation - aeroplane (SFI(A)).

(f) Multi crew co-operation instructor Authorisation Aeroplanes (MCCI(A)),

(g) Synthetic training instructor authorization - aeroplane (STI(A)).

[Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.310 Instructor ratings - General

[(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.310 (d))]

(a) *Pre-requisites*

All instructors shall (unless specified otherwise):

(i) držiteľmi minimálne preukazu spôsobilosti, kvalifikácie a odbornej kvalifikácie na poskytovaný výcvik, a

(ii) mať aspoň 15 hodín skúsenosti ako pilot na type alebo triede letúna, ktorý je poskytnutý na výcvik, a

(iii) mať v priebehu takéhoto výcviku oprávnenie zastávať funkciu veliaceho pilota lietadla.

(b) *Viacnásobné úlohy*

Za predpokladu, že spĺňajú požiadavky odbornej kvalifikácie a praxe stanovené v tomto článku pre každú vykonávanú úlohu, nie sú inštruktori obmedzovaní na jedinú úlohu ako letoví inštruktori (FI), inštruktori typovej kvalifikácie (TRI), inštruktori kvalifikácie na triedu (CRI) alebo inštruktori prístrojovej kvalifikácie (IRI).

(c) *Zápočet na ďalšie oprávnenia alebo kvalifikácie*

Žiadateľom o ďalšie oprávnenia alebo kvalifikácie inštruktora môžu byť započítané pedagogické skúsenosti už preukázané v oprávnení alebo v kvalifikácii inštruktora, ktorej je držiteľom.

[(d) (1) *Spôsobilosť inštruktora na MPL(A).*

Inštruktori, ktorí chcú vyučovať vo výcvikovom kurze výcvikovou metódou založenou na získavaní spôsobilosti, musia:

(i) byť držiteľom platnej kvalifikácie inštruktora alebo oprávnenia inštruktora, a

(ii) splniť príslušné požiadavky tohto článku, a

(iii) mať úspešne ukončený výcvikový kurz inštruktorov MPL(A) ako je uvedené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.310 (d).

(iv) pre základný, stredný a vyšší stupeň integrovaného výcvikového kurzu MPL(A) mať skúsenosti vo viacpilotnej prevádzke prijateľné pre letecký úrad a absolvovať časť výcviku optimalizácie činnosti posádky (CRM) preškoľovacieho kurzu prevádzkovateľov v súlade s JAR-OPS 1.945, paragraf (a) (9).

(2) *Zachovanie kvalifikácie inštruktora MPL(A).*

Pre zachovanie kvalifikácie inštruktora MPL(A) musí inštruktor počas posledných 12 mesiacov vykonať jednu z nasledujúcich častí celého výcvikového kurzu MPL(A):

(i) jedno sedenie na simulátore, ktoré bude trvať aspoň 3 hodiny, alebo

(ii) jedno letové cvičenie, ktoré bude trvať aspoň 1 hodinu a bude obsahovať dva vzlety a dve pristátia.

(3) Ak inštruktor MPL(A) nesplnil požiadavky bodu (2), musí absolvovať opakovací výcvik pre

(i) hold at least the licence, rating and qualification for which instruction is being given, and

(ii) have at least 15 hours experience as pilot on the type or class of aeroplane on which instruction is being given, and

(iii) shall be entitled to act as pilot-in-command of the aircraft during such training.

(b) *Multiple roles*

Provided that they meet the qualification and experience requirements set out in this Subpart for each role undertaken, instructors are not confined to a single role as flight instructors (FIs), type rating instructors (TRIs), class rating instructors (CRIs) or instrument rating instructors (IRIs).

(c) *Credit towards further authorisations or ratings*

Applicants for further instructor authorisations or ratings may be credited with the teaching and learning skills already demonstrated for the instructor authorisation or rating held.

[(d) (1) *Instructor competencies for the MPL(A).*

Instructors wishing to instruct at a training course with a competency based training approach shall:

(i) hold a valid instructor rating or authorization; and

(ii) have met the relevant requirements of this Subpart; and

(iii) have successfully completed the MPL(A) Instructors Training course as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.310(d).

(iv) for the basic, intermediate and advanced phases of the MPL(A) integrated training course, have experience in multi-pilot operations acceptable to the Authority and undertake the CRM elements of an operators conversion course in accordance with JAR-OPS 1.945 paragraph (a)(9).

(2) *Maintenance of MPL(A) instructors qualification.*

To maintain the MPL(A) instructors qualification the instructor shall within the last 12 months, conduct one of the following parts of a complete MPL(A) training course:

(i) one simulator session of at least 3 hours; or

(ii) one air exercise of at least 1 hour comprising a minimum of 2 take-offs and landings.

(3) If the MPL(A) instructor, has not fulfilled the requirements of (2) above, he shall receive

inštruktorov MPL(A) prijateľný pre letecký úrad.]

[ZT 3, 01.07.03; ZT 4, 01.09.05; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.315 Kvalifikácie a oprávnenia inštruktora - obdobie platnosti

(a) Všetky kvalifikácie inštruktora a oprávnenia sú platné počas troch rokov.

(b) Obdobie platnosti na špecifické oprávnenie nesmie presiahnuť 3 roky.

(c) Žiadateľ, ktorý neuspje vo všetkých sekciách preskúšania odbornej spôsobilosti pred dátumom ukončenia platnosti kvalifikácie inštruktora, nesmie využívať oprávnenia tejto kvalifikácie až do úspešne vykonaného preskúšania odbornej spôsobilosti.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.320 Kvalifikácia letového inštruktora (letún) (FI(A)) - minimálny vek

Žiadateľ o zapísanie kvalifikácie letového inštruktora musí mať aspoň 18 rokov.

JAR-FCL 1.325 FI(A) - obmedzené oprávnenia

(a) *Obmedzené obdobie*

Pokiaľ držiteľ kvalifikácie FI(A) neabsolvoval aspoň 100 hodín letového výcviku a okrem toho nedohliadal na aspoň 25 žiakov pri samostatných letoch, sú oprávnenia kvalifikácie obmedzené. Tieto obmedzenia v kvalifikácii sa zrušia po splnení uvedených požiadaviek a na odporúčenie dohliadajúceho FI(A).

(b) *Obmedzenia*

Oprávnenia na vykonávanie týchto úloh plnených pod dohľadom schváleného FI(A) sa obmedzujú na to, aby sa vykonával

(1) letový výcvik na vydanie PPL(A) - alebo na tie časti integrovaných kurzov na úrovni PPL(A) - a kvalifikácie na triedu a typovej kvalifikácie na jednomotorové letúny, s vylúčením schválenia prvých samostatných letov vo dne alebo v noci a prvých navigačných samostatných letov vo dne alebo v noci a

(2) výcvik v noci za predpokladu, že je držiteľom kvalifikácie na lietanie v noci, pritom spôsobilosť na výcvik v noci musí byť preukázaná FI(A) oprávnenému vykonať výcvik na FI(A) v súlade s JAR-FCL 1.330 (f) a požiadavka JAR-FCL 1.026 na spôsobilosť na lietanie v noci je naplnená.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

MPL(A) instructor refresher training acceptable to the Authority.]

[Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.315 Instructor ratings and authorisations - Period of validity

(a) All instructor ratings and authorisations are valid for a period of 3 years.

(b) The validity period for a specific authorisation shall not exceed 3 years.

(c) An applicant who fails to achieve a pass in all sections of a proficiency check before the expiry date of an instructor rating shall not exercise the privileges of that rating until the proficiency check has successfully been completed.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.320 Flight Instructor rating (aeroplane) (FI(A)) - Minimum age

An applicant for a flight instructor rating shall be at least 18 years of age.

JAR-FCL 1.325 FI(A) - Restricted privileges

(a) *Restricted period*

Until the holder of a FI(A) rating has completed at least 100 hours flight instruction and, in addition, has supervised at least 25 student solo flights, the privileges of the rating are restricted. The restrictions will be removed from the rating when the above requirements have been met and on the recommendation of the supervising FI(A).

(b) *Restrictions*

The privileges are restricted to carrying out under the supervision of a FI(A) approved for this purpose:

(1) flight instruction for the issue of the PPL(A) - or those parts of integrated courses at PPL(A) level - and class and type ratings for single-engine aeroplanes, excluding approval of first solo flights by day or by night and first solo navigation flights by day or by night; and

(2) night flying instruction, provided a night qualification is held, the ability to instruct at night has been demonstrated to an FI(A) authorised to conduct FI(A) training in accordance with JAR-FCL 1.330 (f) and the night currency requirement of JAR-FCL 1.026 is satisfied.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

JAR-FCL 1.330 FI(A) - oprávnenia a požiadavky
(Pozri JAR-FCL 1.325)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.330 a 1.345)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.395)
[(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 a 1.525)]
(Pozri AMC FCL 1.395)

Oprávnenia držiteľa kvalifikácie FI(A) (obmedzenia sú uvedené v JAR-FCL 1.325) sú určené na vykonávanie letového výcviku na

(a) vydanie PPL(A) a kvalifikácie na triedu a typovej kvalifikácie na jednomotorové letúny,

(b) vydanie CPL(A) za predpokladu, že FI(A) nalietal aspoň 500 hodín času letu ako pilot letúnov, vrátane aspoň 200 hodín letového výcviku,

(c) lietanie v noci za predpokladu, že je držiteľom kvalifikácie na lietanie v noci, pritom spôsobilosť na výcvik v noci musí byť preukázaná FI(A) oprávnenému vykonať výcvik na FI(A) v súlade JAR-FCL 1.330 (f) a požiadavka JAR-FCL 1.026 na spôsobilosť na lietanie v noci je naplnená.

(d) (1) vydanie IR(A) za predpokladu, že inštruktor []:

(i) má aspoň 200 hodín času letu v súlade s pravidlami letu podľa prístrojov, z ktorých viac ako 50 hodín môže byť pozemný prístrojový čas na letovom simulátore alebo FNPT II, a

(ii) absolvoval ako žiak schválený kurz, zahŕňajúci aspoň 5 hodín letového výcviku na letúne, letovom simulátore alebo FNPT II (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.395 a AMC FCL 1.395) a má úspešne absolvovanú príslušnú praktickú skúšku, ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.330 a 1.345,

(2) okrem toho, pre vydanie IR(A) viacmotorové letúne, inštruktor musí spĺňať požiadavky JAR-FCL 1.380 (a) pre vydanie IR(A) viacmotorové letúne,

(e) vydanie typovej kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu na jednopilotné viacmotorové letúny za predpokladu, že inštruktor spĺňa požiadavky JAR-FCL 1.380 (a),

(f) vydanie kvalifikácie FI(A) za predpokladu, že inštruktor

(1) nalietal aspoň 500 hodín výcviku na letúnoch a

(2) preukázal examinátorovi FI(A) schopnosť školiť FI(A) v priebehu praktickej skúšky vykonanej v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.330 a 1.345 a

(3) je na tento účel oprávnený leteckým úradom.

JAR-FCL 1.330 FI(A) - Privileges and requirements
(See JAR-FCL 1.325)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.330 & 1.345)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.395)
[(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525)]
(See AMC FCL 1.395)

The privileges of the holder of a FI(A) rating (for restrictions see JAR-FCL 1.325) are to conduct flight instruction for:

(a) the issue of the PPL(A) and class and type ratings for single-engine aeroplanes;

(b) the issue of a CPL(A), provided that the FI(A) has completed at least 500 hours of flight time as a pilot of aeroplanes including at least 200 hours of flight instruction;

(c) night flying, provided a night qualification is held; the ability to instruct at night has been demonstrated to an FI(A) authorised to conduct FI(A) training in accordance with JARFCL 1.330 (f) and the night currency requirement of JAR-FCL 1.026 is satisfied;

(d) (1) the issue of an IR(A) provided that the instructor has:

(i) At least 200 hours flight time in accordance with instrument flight rules, of which up to 50 hours may be instrument ground time in a flight simulator or FNPT II; and

(ii) completed as a student an approved course comprising at least 5 hours of flight instruction in an aeroplane, flight simulator or FNPT II (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.395 and AMC FCL 1.395) and has passed the appropriate skill test as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.330 & 1.345;

(2) in addition, for the issue and IR(A) multi-engine aeroplanes the instructor shall meet the requirements of JAR-FCL 1.380(a).

(e) the issue of a single-pilot multi-engine type or class rating, provided that the instructor meets the requirements of JAR-FCL 1.380 (a);

(f) the issue of a FI(A) rating, provided that the instructor:

(1) has completed at least 500 hours of instruction in aeroplanes; and

(2) has demonstrated to a FI(A) examiner the ability to instruct a FI(A) during a skill test conducted in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.330 & 1.345; and

(3) is authorised by the Authority for this purpose.

[(g) vydanie MPL(A):

(1) za predpokladu, že spĺňa požiadavky JAR-FCL 1.310 (d)

(2) v hlavnej letovej fáze výcviku (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525) za predpokladu, že FI(A) absolvoval aspoň 500 hodín času letu ako pilot letúnov vrátane najmenej 200 hodín letu

(3) v základnej fáze výcviku (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525), za predpokladu, že FI(A) má IR(A) ME, výcvikové oprávnenia IR(A), a

(i) absolvoval aspoň 1500 hodín času letu vo viacčlennej posádke, alebo

(ii) pre platnú FI(A) na ATP(A) alebo CPL(A)/IR integrovaný kurz, nasleduje štruktúrovaný kurz výcviku, ktorý je zložený z:

(a) kvalifikácie MCC, a

(b) splnenia 5 cvičení výcviku vo fáze 3 kurzu MPL(A), a

(c) splnenia 5 cvičení výcviku vo fáze 4 kurzu MPL(A), a

(d) splnenia 5 cvičení prevádzkovateľa v udržiavacom letovom výcviku zameranom na traťový let, a

(e) obsahu kurzu inštruktorov MCCI (AMC FCL 1.417) a

(f) prvých 5 sedení s inštruktorom musí byť pod [dohľadom] TRI(A), ktorého určí letecký úrad pre tento konkrétny účel.]

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 3, 01.07.03; ZT 4, 01.09.05; ZT 5, 01.03.06; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.335 FI(A) - základné požiadavky

(Pozri dodatok 3 k JAR-FCL 1.240)

(Pozri dodatok 1 k FCL 1.470)

Predtým, ako sa žiadateľovi povolí začať schválený kurz výcviku na získanie kvalifikácie letového inštruktora FI(A) musí

(a) mať aspoň CPL(A) alebo nalietat' aspoň 200 hodín času letu, z ktorých 150 hodín vo funkcii veliaceho pilota, ak je držiteľom PPL(A),

(b) splniť požiadavky na vedomosti pre CPL(A) stanovené v dodatku 1 k FCL 1.470,

(c) nalietat' aspoň 30 hodín na jednomotorových piestových letúnoch, z ktorých aspoň päť hodín musí nalietat' v priebehu 6 mesiacov pred vstupnou letovou skúškou stanovenou v nasledujúcom bode (f),

(d) absolvovať aspoň 10 hodín výcviku letu podľa prístrojov, z ktorých najviac päť hodín môže byť prístrojový pozemný čas na FNPT alebo na letovom simulátore,

[(g) the issue of a MPL(A):

(1) meet the requirements of JAR-FCL 1.310 (d)

(2) for the core flying phase of training (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525), provided that the FI(A) has completed at least 500 hours of flight time as a pilot of aeroplanes including at least 200 hours of flight

(3) for the basic phase of training (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525), provided that the FI(A) has an IR(A) ME, IR(A) instructional privileges; and

(i) completed at least 1500 hours of flight time in multi-crew operations; or

(ii) for existing FI(A) on ATP(A) or CPL(A)/IR integrated course, follow a structured course of training consisting of:

(a) MCC qualification; and

(b) observing 5 sessions of instruction in Phase 3 of an MPL(A) course; and

(c) observing 5 sessions of instruction in Phase 4 of a MPL(A) course; and

(d) observing 5 operator recurrent line oriented flight training sessions; and

(e) the content of the MCCI instructor course (AMC FCL 1.417); and

(f) the first 5 instructor sessions shall be supervised by a TRI(A) nominated by the Authority for the purpose.]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 5, 01.03.06; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.335 FI(A) - Pre-requisite requirements

(See Appendix 3 to JAR-FCL 1.240)

(See AMC FCL 1.470 (b))

Before being permitted to begin an approved course of training for a FI(A) rating an applicant shall have:

(a) at least a CPL(A) or completed at least 200 hours of flight time of which 150 hours as pilot-in-command if holding a PPL(A);

(b) met the knowledge requirements for a CPL(A) as set out in AMC FCL 1.470 (b);

(c) completed at least 30 hours on single-engine piston powered aeroplanes of which at least five hours shall have been completed during the six months preceding the pre-entry flight test set out at (f) below;

(d) received at least 10 hours instrument flight instruction of which not more than five hours may be instrument ground time in a FNPT or a flight simulator;

(e) nalietat' v kurze aspoň 20 hodín preletov ako veliaci pilot, zahrňujúcich let v celkovej dĺžke najmenej 540 km (300 NM), pri ktorom sa musí uskutočniť pristátie s úplným zastavením na dvoch rôznych letiskách a

(f) úspešne urobiť zvláštnu vstupnú letovú skúšku s FI kvalifikovaným v súlade s JAR-FCL 1.330 (f), založenú na preskúšaní odbornej spôsobilosti, ako je stanovené v dodatku 3 k JAR-FCL 1.240 v priebehu šiestich mesiacov pred začiatkom kurzu. Táto letová skúška musí zhodnotiť spôsobilosť žiadateľa absolvovať kurz.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.340 FI(A) - kurz
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.340)
(Pozri AMC FCL 1.340)

(a) Žiadateľ o kvalifikáciu FI(A) musí mať ukončený schválený kurz teoretickej výučby a letový výcvik v schválenej FTO (pozri dodatok 1 k FCL 1.340 a dodatok 1 k AMC FCL 1.340).

(b) Kurz je určený na výcvik žiadateľa na jednodvorných letúnoch až po úroveň PPL(A). Letový výcvik musí zahŕňať aspoň 30 hodín letového výcviku, z ktorých 25 hodín musí byť letový výcvik s inštruktorom. Zostávajúcich päť hodín môže byť spoločný výcvik (t. j. dvaja žiadatelia lietajúci spoločne s cieľom precvičovať letové ukážky). Z týchto 25 hodín môže byť 5 hodín vykonaných na letovom simulátore alebo na FNPT, schválenom na tento účel leteckým úradom. Praktická skúška sa nezapočítava do času výcviku kurzu.

[ZT 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.345 FI(A) - schopnosť
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345)

Žiadateľ o kvalifikáciu FI(A) musí preukázať examinátorovi oznámenému na tento účel leteckým úradom schopnosť školiť žiaka-pilota na úroveň predpísanú na vydanie PPL(A), vrátane predletového a poletového výcviku, teoretickej výučby v súlade s požiadavkami dodatkov 1 a 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345.

[ZT 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.350 FI(A) - priznanie kvalifikácie

Žiadateľ o kvalifikáciu FI(A)

(a) ktorý vyhovel podmienkam špecifikovaným v JAR-FCL 1.310, 1.315 a 1.335 až 1.345,

alebo

(b) ktorý mal vydané [zvlášťne] oprávnenie v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.300, vyhovuje požiadavkám JAR-FCL 1.355 a je držiteľom preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL.

(e) completed at least 20 hours of cross-country flight as pilot-in-command, including a flight totalling not less than 540 km (300 NM) in the course of which full stop landings at two different aerodromes shall be made; and

(f) passed a specific pre-entry flight test with an FI qualified as in JAR-FCL 1.330 (f) based upon the proficiency check as set out in Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 within the six months preceding the start of the course. The flight test will assess the ability of the applicant to undertake the course.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.340 FI(A) - Course
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.340)
(See AMC FCL 1.340)

(a) An applicant for the FI(A) rating shall have completed an approved course of theoretical knowledge instruction and flight training at an approved FTO (see Appendix 1 to FCL 1.340 and Appendix 1 to AMC FCL 1.340).

(b) The course is intended to train the applicant to give instruction on single-engine aeroplanes up to PPL(A) standard. The flight instruction shall comprise at least 30 hours of flight training, of which 25 hours shall be dual flight instruction. The remaining five hours may be mutual flying (that is, two applicants flying together to practice flight demonstrations). Of the 25 hours, five hours may be conducted in a flight simulator or FNPT approved for the purpose by the Authority. The skill test is additional to the course training time.

[Amdt. 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.345 FI(A) - Skill
(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345)

An applicant for a FI(A) rating shall demonstrate to an examiner notified by the Authority for this purpose the ability to instruct a student pilot to the level required for the issue of a PPL(A), including pre-flight, post-flight and theoretical knowledge instruction, in accordance with the requirements of Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345.

[Amdt. 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.350 FI(A) - Rating issue

An applicant for a FI(A) rating

(a) who has complied with the conditions specified in JAR-FCL 1.310, 1.315

or

(b) who has been issued a specific authorisation in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.300, complies with the requirements of JAR-FCL 1.355 and hold a JAR-FCL licence.

musí plniť požiadavky na priznanie kvalifikácie FI(A) podmienenej počiatočnými obmedzeniami stanovenými v JAR-FCL 1.325.

[ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.355 FI(A) - predĺženie a obnovenie platnosti

(Pozri dodatky 1 a 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345)
(Pozri AMC FCL 1.355 (a) (2))
(Pozri IEM FCL 1.355)

(a) Na predĺženie platnosti kvalifikácie FI(A) musí držiteľ splniť dve z týchto troch požiadaviek:

(1) musí mať nalietaných aspoň 100 hodín letového výcviku na letúnoch ako FI, CRI, IRI alebo ako examinátor v priebehu platnosti kvalifikácie, vrátane aspoň 30 hodín letového výcviku v priebehu 12 mesiacov pred dátum skončenia platnosti kvalifikácie FI, 10 hodín z týchto 30 hodín musí byť výcvik na IR, ak sa má predĺžovať platnosť oprávnenia na výcvik IR,

(2) musí sa zúčastniť opakovacieho seminára (pozri AMC FCL 1.355 (a) (2)) schváleného leteckým úradom v priebehu platnosti kvalifikácie FI,

(3) úspešne absolvovať v priebehu 12 mesiacov pred dátumom skončenia platnosti kvalifikácie FI ako preskúšanie odbornej spôsobilosti, praktickú skúšku stanovenú v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345.

(b) Najmenej pri každom predĺžení platnosti kvalifikácie FI(A) musí držiteľ úspešne zložiť, ako preskúšanie odbornej spôsobilosti, praktickú skúšku stanovenú v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345, čo je jedna z dvoch požiadaviek na splnenie požiadaviek JAR-FCL 1.355 (a).

(c) Ak skončila platnosť kvalifikácie, musí žiadateľ splniť požiadavky, ktoré sú stanovené v ustanoveniach (a) (2) a (a) (3) v priebehu posledných 12 mesiacov pred obnovením platnosti.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.360 Kvalifikácia inštruktora typovej kvalifikácie (viacpilotný letún) (TRI(MPA)) - oprávnenia

(Pozri JAR-FCL 1.261 (d))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (d))
[(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525)]
(Pozri AMC FCL 1.261 (d))

(a) Oprávnenia držiteľa kvalifikácie TRI(MPA) sú určené na výcvik [] na:

[(1)] priznanie typovej kvalifikácie na viacpilotný letún (MPA),

[(2)] výcvik požadovaný na [spoluprácu] vo viacčlennej posádke (pozri JAR-FCL 1.261 (d))

shall have fulfilled the requirements for the issue of a FI(A) rating, subject to the initial restrictions set out in JAR-FCL 1.325.

[Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.355 FI(A) - Revalidation and renewal

(See Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345)
(See AMC FCL 1.355 (a) (2))
(See IEM FCL 1.355)

(a) For revalidation of a FI(A) rating the holder shall fulfil two of the following three requirements:

(1) completed at least 100 hours of flight instruction on aeroplanes as FI, CRI, IRI or as examiner during the period of validity of the rating, including at least 30 hours of flight instruction within the 12 months preceding the expiry date of the FI rating, 10 hours of this 30 hours shall be instruction for an, 1R if the privileges to instruct for IR are to be revalidated;

(2) attended a FI refresher seminar (see AMC FCL 1.355 (a) (2)), as approved by the Authority, within the validity period of the FI rating;

(3) passed, as a proficiency check, the skill test set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.330 and 1.345 within the 12 months preceding the expiry date of the FI rating.

(b) For at least each alternate revalidation of a FI(A) rating the holder shall pass, as a proficiency check, the skill test set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345 as one of the two requirements to be fulfilled to comply with JAR-FCL 1.355 (a).

(c) If the rating has lapsed, the applicant shall meet the requirements as set out in (a) (2) and (a) (3) above within the last 12 months before renewal.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.360 Type rating instructor rating (multi-pilot aeroplane) (TRI(MPA)) - Privileges

(See JAR-FCL 1.261 (d))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (d))
[(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525)]
(See AMC FCL 1.261 (d))

(a) The privileges of the holder of a TRI(MPA) rating are to instruct [] for:

[(1)] the issue of a MPA type rating,

[(2)] the instruction required for multi-crew co-operation (see JAR-FCL 1.261 (d) and AMC FCL

a AMC FCL 1.261 (d)); a]

[(3) výcvik požadovaný počas základnej fázy výcviku integrovaného výcvikového kurzu MPL(A) (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525), ak je držiteľom alebo bol držiteľom kvalifikácie FI(A) alebo IRI(A) a za predpokladu, že sú splnené požiadavky JAR-FCL 1.310 (d).

[(4) výcvik požadovaný počas strednej a vyššej fázy výcviku integrovaného výcvikového kurzu MPL(A) (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525), za predpokladu, že sú splnené požiadavky JAR-FCL 1.310 (d).]

(b) Ak sa výcvik TRI(A) vykonával len na letovom simulátore, potom kvalifikácia TRI(A) musí byť obmedzená s vylúčením výcviku v núdzových a abnormálnych postupoch na lietadle. Pre odstránenie tohto obmedzenia držiteľ kvalifikácie TRI(A) musí vykonať výcvik obsiahnutý v AMC FCL 1.365, časť 2, paragraf 8 na letúny.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.365 TRI(MPA) - požiadavky
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.365)
(Pozri AMC FCL 1.365)

(a) Žiadateľ o prvé priznanie kvalifikácie TRI(MPA) musí

(1) úspešne ukončiť schválený kurz TRI v schválenej FTO alebo TRTO (pozri dodatok 1 k FCL 1.365 a AMC FCL 1.365),

(2) nalietat' aspoň 1 500 hodín času letu ako pilot viacpilotných letúnov,

(3) v priebehu 12 mesiacov pred podaním žiadosti nalietat' aspoň 30 traťových úsekov, vrátane vzletov a pristátí, ako veliaci pilot alebo 2. pilot na príslušnom type letúna alebo na podobnom type po odsúhlasení leteckým úradom, z čoho 15 úsekov môže byť odlietaných na letovom simulátore a

(4) absolvovať v úplnom kurze typovej kvalifikácie aspoň 3 hodiny letového výcviku týkajúceho sa povinností TRI na príslušnom type letúna a/alebo letovom simulátore pod [dohľadom] a ku spokojnosti TRI oznámeného na tento účel leteckým úradom.

Hore uvedené požiadavky sú splnené, keď je žiadateľ držiteľom preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL, a bolo vydané [zvláštne] oprávnenie v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.300 a ktoré vyhovuje JAR-FCL 1.370.

(b) Pred rozšírením oprávnení na ďalšie typy viacpilotných letúnov musí držiteľ

(1) v priebehu 12 mesiacov pred podaním žiadosti nalietat' aspoň 15 traťových úsekov, vrátane vzletov a pristátí ako veliaci pilot alebo 2. pilot na príslušnom type letúna, alebo na podobnom type odsúhlasenom leteckým úradom, z čoho najviac 7 úsekov môže byť odlietaných na letovom simulátore,

1.261 (d)); and]

[(3) the instruction required during the basic phase of training of the MPL(A) integrated training course (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525), provided he holds or has held a FI(A) or an IRI(A) rating and the requirements of JAR-FCL 1.310(d) are met.

[(4) the instruction required during intermediate and advanced phases of training of the MPL(A) integrated training course (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525), provided the requirements of JAR-FCL 1.310(d) are met.]

(b) If the TRI(A) training is carried out in a flight simulator only, the TRI(A) rating will be restricted to exclude emergency/abnormal procedure training in an aircraft. To remove this restriction the holder of a TRI(A) rating shall perform the training contained in AMC FCL 1.365, Part 2, Paragraph 8 in an aeroplane.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.365 TRI(MPA) - Requirements
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.365)
(See AMC FCL 1.365)

(a) An applicant for the initial issue of a TRI(MPA) rating shall have:

(1) successfully completed an approved TRI course at an approved FTO or TRTO (see Appendix 1 to FCL 1.365 and AMC FCL 1.365);

(2) completed at least 1 500 hours flight time as a pilot of multi-pilot aeroplanes;

(3) completed within the 12 months preceding the application at least 30 route sectors, to include take-offs and landings as pilot-in-command or co-pilot on the applicable aeroplane type, or a similar type as agreed by the Authority, of which not more than 15 sectors may be completed in a flight simulator; and

(4) conducted on a complete type rating course at least 3 hours of flight instruction related to the duties of a TRI on the applicable type of aeroplane and/or flight simulator under the supervision and to the satisfaction of a TRI notified by the Authority for this purpose.

The requirements above are fulfilled if the applicant hold a JAR-FCL licence, have been issued a specific authorisation in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.300 and complies with JAR-FCL 1.370.

(b) Before the privileges are extended to further MPA types, the holder shall have:

(1) completed, within the 12 months preceding the application, at least 15 route sectors, to include take-offs and landings as pilot-in-command or co-pilot on the applicable aeroplane type, or a similar type as agreed by the Authority, of which not more than 7 sectors may be completed in a flight simulator;

(2) uspokojivo ukončiť zodpovedajúci obsah technického výcviku schváleného kurzu TRI v schválenej FTO alebo TRTO (pozri AMC FCL 1.365) a

(3) absolvovať v úplnom kurze typovej kvalifikácie aspoň 3 hodiny letového výcviku zahŕňajúceho povinnosti TRI(MPA) na príslušnom type letúna a/alebo letovom simulátore pod [dohľadom] a k spokojnosti TRI(A) oznámeného leteckým úradom na tento účel.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.370 TRI(MPA) - predĺženie a obnovenie platnosti

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.365)
(Pozri AMC FCL 1.365)

(a) Na predĺženie platnosti kvalifikácie TRI(MPA) musí žiadateľ v priebehu posledných 12 mesiacov pred dátum skončenia platnosti kvalifikácie

(1) absolvovať jednu z nasledujúcich častí úplného výcvikového kurzu typovej kvalifikácie/opakovacieho kurzu/udržiavacieho kurzu zahŕňajúceho

(i) jednu aspoň trojhodinovú inštruktáž na simulátore alebo

(ii) jednu jednohodinovú letovú úlohu s minimálne 2 vzletmi a pristátiami,

alebo

(2) absolvovať opakovací výcvik TRI(A) prijateľný pre letecký úrad.

(b) Ak platnosť kvalifikácie skončila, žiadateľ musí

(1) nalietat' v priebehu 12 mesiacov pred podaním žiadosti aspoň 30 traťových úsekov, vrátane vzletov a pristátí, ako veliaci pilot alebo 2. pilot na príslušnom type letúna alebo na podobnom type schválenom leteckým úradom, z čoho najviac 15 úsekov môže byť vykonaných na letovom simulátore,

(2) úspešne ukončiť zodpovedajúce časti schváleného kurzu TRI(MPA) odsúhlasené leteckým úradom (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.365 a AMC FCL 1.365), pričom sa berie do úvahy rozlietanosť žiadateľa a

(3) absolvovať v úplnom kurze typovej kvalifikácie aspoň 3 hodiny letového výcviku týkajúceho sa povinností TRI(MPA) na príslušnom type letúna a/alebo letovom simulátore pod [dohľadom] alebo k spokojnosti TRI(A) oznámeného na tento účel leteckým úradom.

[ZT 1, 01.06.00]

(2) satisfactorily completed the relevant technical training content of an approved TRI course at an approved FTO or TRTO (see AMC FCL 1.365); and

(3) conducted on a complete type rating course at least 3 hours of flight instruction related to the duties of a TRI(MPA) on the applicable type of aeroplane and/or flight simulator under the supervision and to the satisfaction of a TRI(A) notified by the Authority for this purpose.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.370 TRI(MPA) - Revalidation and renewal

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.365)
(See AMC FCL 1.365)

(a) For revalidation of a TRI(MPA) rating, the applicant shall within the last 12 months, preceding the expiry date of the rating:

(1) conduct one of the following parts of a complete type rating/refreshers/recurrent training course:

(i) one simulator session of at least 3 hours; or

(ii) one air exercise of at least 1 hour comprising a minimum of 2 take-offs and landings;

or

(2) receive TRI(A) refresher training acceptable to the Authority.

(b) If the rating has lapsed the applicant shall have:

(1) completed within the 12 months preceding the application at least 30 route sectors, to include take-offs and landings as pilot-in-command or co-pilot on the applicable aeroplane type, or a similar type as agreed by the Authority, of which not more than 15 sectors may be completed in a flight simulator;

(2) successfully completed the relevant parts of an approved TRI(MPA) course, agreed by the Authority (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.365 and AMC FCL 1.365), taking into account the recent experience of the applicant; and

(3) conducted on a complete type rating course at least 3 hours of flight instruction related to the duties of a TRI(MPA) on the applicable type of aeroplane and/or flight simulator under the supervision and to the satisfaction of a TRI(A) notified by the Authority for this purpose.

[Amdt. 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.375 Kvalifikácia inštruktora kvalifikácie na triedu (jednopilotný letún) (CRI(SPA)) - oprávnenia
(Pozri JAR-FCL 1.310 (a))

Oprávnenia držiteľa kvalifikácie CRI(SPA) sú určené na výcvik držiteľov preukazu spôsobilosti na priznanie typovej kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu na jednopilotné letúny. Držiteľ môže vykonávať výcvik na jednomotorových alebo viacmotorových letúnoch za podmienky, že je vhodne kvalifikovaný (pozri JAR-FCL 1.310 (a)).

[ZT 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.380 CRI(SPA) - požiadavky
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.330 a 1.345)
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 1.380)
(Pozri AMC FCL 1.380)

(a) *Viacmotorové letúny*

Žiadateľ o priznanie kvalifikácie CRI(SPA) na viacmotorové letúny musí

- (1) nalietat' aspoň 500 hodín času letu ako pilot letúnov,
- (2) nalietat' aspoň 30 hodín ako PIC na príslušnom type alebo triede letúna, pred začatím kurzu,
- (3) absolvovať schválený kurz v schválenej FTO alebo TRTO, vrátane aspoň päť hodín letového výcviku na letúne alebo letovom simulátore s inštruktorom schváleným na tento účel (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.380 a AMC FCL 1.380) a
- (4) úspešne urobiť praktickú skúšku v súlade s dodatkom 1 a sekciami 1, 2, 3, 5 a 7 dodatku 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345.

(b) *Jednomotorové letúny*

Žiadateľ o vydanie kvalifikácie CRI(SPA) pre jednomotorové letúny musí

- (1) nalietat' aspoň 300 hodín času letu ako pilot letúnov,
- (2) nalietat' aspoň 30 hodín ako PIC na príslušnom type alebo triede letúna, pred začatím kurzu,
- (3) absolvovať schválený kurz v schválenej FTO alebo TRTO aspoň tri hodiny letového výcviku na letúne alebo letovom simulátore s inštruktorom schválenom na tento účel (pozri dodatok 2 k JAR-FCL 1.380) a
- (4) úspešne absolvovať praktickú skúšku v súlade s dodatkom 1 a sekciami 1, 2, 3, 4 a 7 dodatku 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345.

(c) Pred rozširovaním oprávnení kvalifikácie na ďalší typ alebo triedu letúna musí držiteľ v priebehu

JAR-FCL 1.375 Class rating instructor rating (single-pilot aeroplane) (CRI(SPA)) - Privileges
(See JAR-FCL 1.310 (a))

The privileges of the holder of a CRI(SPA) rating are to instruct licence holders for the issue of a type or class rating for single-pilot aeroplanes. The holder may instruct on single-engine or multi-engine aeroplanes, subject to being appropriately qualified (see JAR-FCL 1.310 (a)).

[Amdt. 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.380 CRI(SPA) - Requirements
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.330 & 1.345)
(See Appendix 1 & 2 to JAR-FCL 1.380)
(See AMC FCL 1.380)

(a) *Multi-engine aeroplanes*

An applicant for the issue of a CRI(SPA) rating for multi-engine aeroplanes shall have:

- (1) completed at least 500 hours flight time as a pilot of aeroplanes;
- (2) completed at least 30 hours as PIC on the applicable type or class of aeroplane, prior to commencing the course,
- (3) completed an approved course at an approved FTO or TRTO including at least five hours flight instruction on the aeroplane or a flight simulator given by an instructor approved for this purpose (see AMC FCL 1.380); and
- (4) passed a skill test in accordance with Appendix 1 and Sections 1, 2, 3, 5 and 7 of Appendix 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345.

(b) *Single-engine aeroplanes*

An applicant for the issue of a CRI(SPA) rating for single-engine aeroplanes shall have:

- (1) completed at least 300 hours flight time as a pilot of aeroplanes;
- (2) completed at least 30 hours as PIC on the applicable type or class of aeroplane prior to commencing the course,
- (3) completed an approved course at an approved FTO or TRTO of at least three hours flight instruction on the aeroplane or a flight simulator given by an instructor approved for this purpose (see Appendix 2 to JAR-FCL 1.380); and
- (4) passed a skill test in accordance with Appendix 1 and Sections 1, 2, 3, 4 and 7 of Appendix 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345.

(c) Before the privileges of the rating are extended to another type or class of aeroplane, the

posledných 12 mesiacov nalietať aspoň 10 hodín času letu na letúnoch príslušnej triedy alebo typu alebo podobného typu schváleného leteckým úradom. Na rozšírenie CRI(A) z jednomotorových (SE) na viacmotorové (ME) letúny musia byť splnené požiadavky uvedené v (a).

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.385 CRI(SPA) - predĺženie a obnovenie platnosti

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.330 a 1.345)

(a) Na predĺženie platnosti kvalifikácie CRI(SPA) musí žiadateľ v priebehu 12 mesiacov pred dátumom skončenia platnosti kvalifikácie

(1) (i) viesť aspoň 10 hodín letového výcviku, alebo vo funkcii CRI(SPA); a

(ii) ak má žiadateľ oprávnenia CRI(SPA) na oboch letúnoch – SE a ME, viesť aspoň 5 hodín na SE letúnoch a 5 hodín na ME letúnoch vrámci 10 hodín letového výcviku požadovaného v tejto funkcii, alebo

(2) viesť opakovací výcvik k spokojnosti leteckého úradu, alebo

(3) absolvovať opakovací výcvik ako CRI(A).

(b) Ak platnosť kvalifikácie skončila, musí žiadateľ v priebehu 12 mesiacov pred podaním žiadosti

(1) absolvovať opakovací výcvik ako CRI(A) k spokojnosti leteckého úradu a

(2) úspešne absolvovať ako preskúšanie odbornej spôsobilosti (napr. ME alebo SE) príslušnú časť praktickej skúšky stanovenej v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.390 Kvalifikácia inštruktora prístrojovej kvalifikácie (letún) (IRI(A)) - oprávnenia

Oprávnenia držiteľa kvalifikácie IRI(A) sa obmedzujú na vykonávanie letového výcviku na:

(a) vydanie IR(A) jednomotorové letúny a

(b) vydanie IR(A) viacmotorové letúny, za predpokladu, že inštruktor spĺňa požiadavky JAR-FCL 1.380 (a).

[(c) základnú fázu výcviku (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525), za predpokladu, že IRI(A) má IR(A) ME, výcvikové oprávnenia IR(A), a

(1) absolvoval aspoň 1500 hodín času letu vo viacčlennej posádke, alebo

(2) pre platnú IRI(A) na ATP(A) alebo integrovaný kurz CPL(A)/IR, nasleduje štruktúrovaný kurz výcviku, ktorý je zložený z:

holder shall within the past 12 months have completed at least 10 hours flight time on aeroplanes of the applicable class or type or similar type as agreed by the Authority. For an extension of a CRI(A) from SE to ME aeroplanes the requirements of (a) above shall be met.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.385 CRI(SPA) - Revalidation and renewal

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.330 & 1.345)

(a) For revalidation of a CRI(SPA) rating the applicant shall within the 12 months preceding the expiry date of the rating:

(1) (i) conduct at least 10 hours flight instruction in the role of a CRI(SPA); and

(ii) If the applicant has CRI(SPA) privileges on both SE and ME aeroplanes, conduct at least 5 hours on SE aeroplanes and 5 hours on ME aeroplanes within the 10 hours of flight instruction required in the role, or

(2) conduct refresher training to the satisfaction of the Authority; or

(3) receive a refresher training as a CRI(A).

(b) If the rating has lapsed, the applicant shall have within the 12 months preceding the application:

(1) received refresher training as a CRI(A) to the satisfaction of the Authority; and

(2) passed as a proficiency check the relevant part (i.e. ME or SE) of the skill test set out in Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.390 Instrument rating instructor rating (aeroplane) (IRI(A)) - Privileges

The privileges of the holder of an IRI(A) rating are limited to conduct flight instruction for:

(a) the issue of an IR(A) single-engine aeroplanes;

(b) the issue of an IR(A) multi-engine aeroplanes, provided that the instructor meets the requirements of JAR-FCL 1.380 (a).

[(c) the basic phase of training (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525) provided that the IRI(A) has an IR(A) ME, IR(A) instructional privileges; and

(1) completed at least 1500 hours of flight time in multi-crew operations; or

(2) for existing IRI(A) on ATP(A) or CPL(A)/IR integrated course, follow a structured course of training consisting of:

- (i) kvalifikácie MCC, a
- (ii) 5 sedení pod dozorom inštruktora vo fáze 3 kurzu MPL(A), a
- (iii) 5 sedení pod dozorom inštruktora vo fáze 4 kurzu MPL(A), a
- (iv) 5 sedení pod dozorom prevádzkovateľa v udržiavacom letovom výcviku zameranom na líniový let, a
- (v) obsahu kurzu inštruktorov MCC (AMC FCL 1.417) a
- (vi) prvých 5 sedení s inštruktorom musí byť pod dozorom TRI(A), ktorého určí letecký úrad pre tento konkrétny účel.]

[ZT 3, 01.07.03; ZT 07, 01.12.06]

JAR-FCL 1.395 IRI(A) - požiadavky
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.330 a 1.345)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.395)
(Pozri AMC FCL 1.395)

Žiadateľ o kvalifikáciu IRI(A) musí

- (a) nalietať aspoň 800 hodín času letu za IFR, z čoho aspoň 400 hodín musí byť na letúnoch,
- (b) úspešne skončiť schválený kurz v schválenej FTO (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.395 a AMC FCL 1.395) zahŕňajúci teoretickú výučbu a najmenej 10 hodín letového výcviku na letúne, letovom simulátore alebo FNPT II a
- (c) úspešne absolvovať praktickú skúšku ako je stanovené v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345.

[ZT 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.400 IRI(A) - predĺženie a obnovenie platnosti

- (a) Na predĺženie platnosti kvalifikácie IRI(A) musí držiteľ splniť požiadavky stanovené v JAR-FCL 1.355 (a).
- (b) Ak skončila platnosť kvalifikácie, musí držiteľ splniť požiadavky JAR-FCL 1.355 (c) a všetky ostatné požiadavky určené leteckým úradom.

[ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.405 Oprávnenie inštruktora na letovom simulátore (letún) (SFI(A)) - oprávnenia
(Pozri JAR-FCL 1.261 (d))
[(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525)]

Oprávnenia držiteľa oprávnení SFI(A) sú určené na vykonávanie výcviku na letovom simulátore: []

- [(a) na typovú kvalifikáciu
- (b) na [spoluprácu] viacčlennej posádky (pozri JAR-FCL 1.261 (d)) a

- (i) MCC qualifications; and
- (ii) observing 5 sessions of instruction in Phase 3 of an MPL(A) course; and
- (iii) observing 5 sessions of instruction in Phase 4 of a MPL(A) course; and
- (iv) observing 5 operator recurrent line oriented flight training sessions; and
- (v) the content of the MCC instructor course (AMC FCL 1.417); and
- (vi) the first 5 instructor sessions shall be supervised by a TRI(A) nominated by the Authority for the purpose.]

[Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.395 IRI(A) - Requirements
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.330 & 1.345)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.395)
(See AMC FCL 1.395)

An applicant for an IRI(A) rating shall have:

- (a) completed at least 800 hours flight time under IFR, of which at least 400 hours shall be in aeroplanes;
- (b) successfully completed at an approved FTO an approved course (see AMC FCL 1.395) comprising theoretical knowledge instruction and at least ten hours of flight instruction on an aeroplane, flight simulator or FNPT II; and
- (c) passed a skill test as set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345.

[Amdt. 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.400 IRI(A) - Revalidation and renewal

- (a) For revalidation of an IRI(A) rating the holder shall meet the requirements set out in JAR-FCL 1.355 (a).
- (b) If the rating has lapsed, the holder shall meet the requirements of JAR-FCL 1.355 (c), and any other requirements determined by the Authority.

[Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.405 Synthetic flight instructor authorisation (aeroplane) (SFI(A)) - Privileges
(See JAR-FCL 1.261 (d))
[(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525)]

The privileges of the holder of a SFI(A) authorisation are to carry out synthetic flight instruction: []

- [(a) For type rating;
- (b) For multi-crew co-operation (see JAR-FCL 1.261(d)); and

- (c) Počas
- (i) základnej fázy výcviku integrovaného výcvikového kurzu MPL(A) (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525), ak je držiteľom alebo bol držiteľom kvalifikácie FI(A) alebo IRI(A) a za predpokladu, že sú splnené požiadavky JAR-FCL 1.310 (d).
- (ii) strednej a vyššej fázy výcviku integrovaného výcvikového kurzu MPL(A) (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525), za predpokladu, že sú splnené požiadavky JAR-FCL 1.310 (d).]

[ZT 1, 01.06.00; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.410 SFI(A) - požiadavky
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.240)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.365)
(Pozri AMC FCL 1.365)

- (a) Žiadateľ o oprávnenie SFI(A) musí
- (1) byť alebo musel byť držiteľom preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota vydaného členským štátom JAA alebo preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota nevydaného podľa JAR-FCL, prijateľného pre letecký úrad,
- (2) absolvovať rozsah výcviku na simulátore príslušného kurzu typovej kvalifikácie v schválenej FTO alebo TRTO,
- (3) mať prax aspoň 1 500 letových hodín ako pilot na viacpilótnych letúnoch,
- (4) mať absolvovaný schválený kurz TRI(A) (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.365 a AMC FCL 1.365),
- (5) mať absolvovaných v úplnom kurze typovej kvalifikácie aspoň 3 hodiny letového výcviku týkajúceho sa povinností TRI(A) na príslušnom type letúna pod [dohľadom] a k spokojnosti TRI(A), oznámeného na tento účel leteckým úradom,
- (6) absolvovať v priebehu 12 mesiacov pred podaním žiadosti preskúšanie odbornej spôsobilosti na letovom simulátore vhodného typu, ako je stanovené v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.240 a
- (7) (i) absolvovať v priebehu 12 mesiacov pred podaním žiadosti aspoň tri traťové úseky ako pozorovateľ v pilotnom priestore príslušného typu letúna alebo podobného typu odsúhlaseného leteckým úradom, alebo
- (ii) absolvovať v priebehu 12 mesiacov pred podaním žiadosti aspoň 2 sedenia na základnom simulátore LOFT, absolvované s kvalifikovanou letovou posádkou ako pozorovateľ v pilotnom priestore príslušného typu alebo podobného typu, schváleného leteckým úradom. Tieto sedenia na simulátore musia zahŕňať tieto úlohy:

- (c) During:
- (i) the basic phase of training of the MPL(A) integrated training course (see Appendix to JAR-FCL 1.520 & 1.525), provided he holds or has held a FI(A) or an IRI(A) rating and the requirements of JAR-FCL 1.310(d) are met.
- (ii) intermediate and advanced phases of training of the MPL(A) integrated training course (see Appendix to JAR-FCL 1.520 & 1.525), provided the requirements of JAR-FCL 1.310 (d) are met.]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.410 SFI(A) - Requirements
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.240)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.365)
(See AMC FCL 1.365)

- (a) An applicant for a SFI(A) authorisation shall:
- (1) hold or have held a professional pilot licence issued by a JAA Member State or a non JAR-FCL professional licence acceptable to the Authority;
- (2) have completed the simulator content of the applicable type rating course at an approved FTO or TRTO;
- (3) have at least 1 500 hours flying experience as pilot on multi-pilot aeroplanes;
- (4) have completed an approved TRI(A) course (see AMC FCL 1.365);
- (5) have conducted on a complete type rating course at least 3 hours of flight instruction related to the duties of a TRI(A) on the applicable type of aeroplane under the supervision and to the satisfaction of a TRI(A) notified by the Authority for this purpose;
- (6) have completed within a period of 12 months, preceding the application, a proficiency check as set out in Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.240 on a flight simulator of the applicable type; and
- (7) (i) have completed within a period of 12 months, preceding the application, at least three route sectors as an observer on the flight deck of the applicable type or similar type as agreed by the Authority, or
- (ii) have completed within a period of 12 months preceding the application, at least 2 LOFT based simulator sessions conducted by qualified flight crew as an observer on the flight deck of the applicable type or similar type as agreed by the Authority. These simulator sessions shall include:

(A) let medzi dvoma rozličnými letiskami s trvaním aspoň 2 hodiny každý tam aj späť, a

(B) príslušné predletové plánovanie a poletový rozbor.

Hore uvedené požiadavky sú splnené, keď je žiadateľovi vydané [zvláštne] oprávnenie v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.300 a vyhovuje požiadavkám JAR-FCL 1.415.

(b) Ak sa majú oprávnenia rozšíriť na ďalšie typy viacpilótnych letúnov, držiteľ musí

(1) úspešne dokončiť rozsah výcviku na simulátore príslušného kurzu typovej kvalifikácie a

(2) absolvovať v úplnom kurze typovej kvalifikácie aspoň 3 hodiny letového výcviku týkajúceho sa povinností TRI(A) na príslušnom type letúna pod [dohľadom] a k spokojnosti TRI(A) oznámeného na tento účel leteckým úradom.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03; ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.415 SFI(A) - predĺženie a obnovenie platnosti

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.240)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.365)
(Pozri AMC FCL 1.365)

(a) Na predĺženie platnosti oprávnenia SFI(A) musí žiadateľ v priebehu posledných 12 mesiacoch obdobia platnosti oprávnenia

(1) absolvovať jednu simulátorovú lekciu v rozsahu aspoň 3 hodín ako súčasť úplného výcvikového kurzu typovej kvalifikácie/opakovacieho/udržiavacieho kurzu

a

(2) absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti stanovené v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.240 na letovom simulátore vhodného typu.

(b) Ak obdobie platnosti oprávnenia skončilo, žiadateľ musí

(1) absolvovať rozsah výcviku na simulátore príslušného kurzu typovej kvalifikácie,

(2) úspešne dokončiť schválený kurz TRI(A) tak, ako bol dohodnutý s leteckým úradom (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.365 a AMC FCL 1.365),

(3) viesť v úplnom kurze typovej kvalifikácie aspoň 3 hodiny letového výcviku týkajúceho sa povinností TRI(A) na príslušnom type letúna pod [dohľadom] a k spokojnosti TRI(A) oznámeného na tento účel leteckým úradom.

(4) absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.240 na letovom simulátore príslušného typu.

(A) flight between 2 different airports of at least 2 hours duration each, and

(B) associated pre-flight planning and de-briefing.

The requirements above are fulfilled if the applicant have been issued a specific authorisation in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.300 and comply with the requirements of JAR-FCL 1.415.

(b) If the privileges are to be extended to further types of multi-pilot aeroplanes the holder shall have:

(1) satisfactorily completed the simulator content of the relevant type rating course; and

(2) conducted on a complete type rating course at least 3 hours of flight instruction related to the duties of a TRI(A) on the applicable type of aeroplane under the supervision and to the satisfaction of a TRI(A) notified by the Authority for this purpose.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.415 SFI(A) - Revalidation and renewal

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.240)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.365)
(See AMC FCL 1.365)

(a) For revalidation of a SFI(A) authorisation the applicant shall within the last 12 months of the validity period of the authorisation:

(1) conduct one simulator session of at least 3 hours as part of a complete type rating/refreshers/recurrent training course

and

(2) have completed a proficiency check as set out in Appendix 1 and 2 to FCL 1.240 on a flight simulator of the appropriate type.

(b) If the authorisation has lapsed the applicant shall have:

(1) completed the simulator content of the applicable type rating course;

(2) successfully completed an approved TRI(A) course as agreed by the Authority (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.365 and AMC FCL 1.365);

(3) conducted on a complete type rating course at least 3 hours of flight instruction related to the duties of a TRI(A) on the applicable type of aeroplane under the supervision and to the satisfaction of a TRI(A) notified by the Authority for this purpose.

(4) have completed a proficiency check as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 on a flight simulator of the appropriate type.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

JAR-FCL 1.416 Oprávnenie inštruktora na [spoluprácu] vo viacčlennej posádke (letún) MCCI(A) - oprávnenia
(Pozri dodatok 1
k JAR-FCL 1.520 a 1.525)

Oprávnenia držiteľa MCCI(A) sú určené na vykonávanie výcviku počas: []

[(a) praktickej časti MCC kurzov, ak nie sú kombinované s výcvikom typovej kvalifikácie a

(b) základnej fázy integrovaného výcvikového kurzu MPL(A) (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525), ak je držiteľom alebo bol držiteľom kvalifikácie FI(A) a za predpokladu, že sú splnené požiadavky JAR-FCL 1.310 (d).]

[ZT 3, 01.07.03; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.417 MCCI(A) - požiadavky
(Pozri AMC FCL 1.417)

(a) Žiadateľ o oprávnenie MCCI(A) musí

(1) byť alebo musel byť držiteľom preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota vydaného členským štátom JAA alebo preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota nevydaného podľa JAR-FCL, prijateľného pre letecký úrad,

(2) mať prax aspoň 1 500 letových hodín ako pilot na viacpilotných letúnoch,

(3) mať absolvovaný na FNPT II alebo na letovom simulátore schválený kurz MCCI (pozri AMC FCL 1.417),

(4) mať absolvované v úplnom kurze MCC aspoň 3 hodiny letového výcviku/výcviku MCC na príslušnom FNPT II alebo letovom simulátore pod [dohľadom] a k spokojnosti TRI(A), SRI(A) alebo MCCI(A) oznámeného na tento účel leteckým úradom,

(b) Ak sa majú oprávnenia rozšíriť na iný typ FNPT II alebo letový simulátor, držiteľ musí absolvovať (a) (4) na tomto type FNPT II alebo letovom simulátore.

[ZT 3, 01.07.03; ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.418 MCCI(A) - predĺženie a obnovenie platnosti

(a) Na predĺženie platnosti oprávnenia MCCI(A) musí žiadateľ v priebehu posledných 12 mesiacoch obdobia platnosti oprávnenia absolvovať požiadavky stanovené v JAR-FCL 1.417 (a) (4).

(b) Ak obdobie platnosti oprávnenia skončilo, žiadateľ musí

(1) spĺňať všetky požiadavky na opakovací výcvik podľa rozhodnutia leteckého úradu a

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

JAR-FCL 1.416 Multi Crew co-operation Course Instructor authorisation (aeroplane) MCCI(A) - Privileges
(See Appendix 1
to JAR-FCL 1.520 and 1.525)

The privileges of the holder of a MCCI(A) are to carry out instruction during: []

[(a) The practical part of MCC courses when not combined with type rating training; and

(b) The basic phase of the MPL(A) integrated training course (see Appendix to JAR-FCL 1.520 & 1.525), provided he holds or has held a FI(A) rating and the requirements of JAR-FCL 1.310(d) are met.]

[Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.417 MCCI(A) - Requirements
(See AMC FCL 1.417)

(a) An applicant for a MCCI(A) authorisation shall:

(1) hold or have held a professional pilot licence issued by a JAA Member State or a non-JAR-FCL professional licence acceptable to the Authority;

(2) have at least 1 500 hours flying experience as pilot on multi-pilot aeroplanes;

(3) have completed on a FNPT II or a flight simulator an approved MCCI course (see AMC FCL 1.417);

(4) have conducted on a complete MCC course at least 3 hours of flight instruction/MCC-instruction on the relevant FNPT II or flight simulator under the supervision and to the satisfaction of a TRI(A), SFI(A) or MCCI(A) notified by the Authority for this purpose.

(b) If the privileges are to be extended to another type of FNPT II or flight simulator the holder shall complete (a) (4) above on that type of FNPT II or FS.

[Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.48 MCCI(A) - Revalidation and renewal

(a) For revalidation of a MCCI(A) authorisation the applicant shall within the last 12 months of the validity period of authorisation have completed the requirement in JAR-FCL 1.417 (a) (4)

(b) If the authorisation has lapsed the applicant shall:

(1) meet any requirement of refresher training at the discretion of the Authority; and

(2) absolvovať požiadavky stanovené v JAR-FCL 1.417 (a) (4).

[ZT 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.419 Oprávnenie [výcvikového] inštruktora na výcvik na letovom simulátore (letún) – STI(A) oprávnenia, požiadavky, predĺženie a obnova platnosti [(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525)]

(a) Oprávnenia

Oprávnenia držiteľa oprávnenia STI(A) sú určené pre vykonanie výcviku na letovom simulátore:

[(1) na získanie preukazu spôsobilosti,

(2) na získanie prístrojovej kvalifikácie, kvalifikácie na triedu alebo typovej kvalifikácie pre jednopilotné letúny, a

(3) na výcvik letovej spôsobilosti počas integrovaného výcvikového kurzu MPL(A) (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525) za predpokladu, že sú splnené požiadavky JAR-FCL 1.310 (d).]

(b) Požiadavky. Žiadateľ o oprávnenie STI(A) musí:

(1) byť držiteľom alebo bol počas predchádzajúcich 3 rokov držiteľom preukazu spôsobilosti pilota s príslušnou kvalifikáciou inštruktora na kurzy, pre ktoré je výcvik určený, alebo preukazu spôsobilosti vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA a je akceptovaný leteckým úradom,

(2) (i) absolvovať najmenej 3 hodiny letového výcviku na letovom simulátore alebo na trénažéri letových a navigačných postupov FNPT II súvisiaceho s výkonmi STI(A) pod [dohľadom] a k spokojnosti FIE(A) oznámeného na tento účel leteckým úradom, alebo

(ii) pre STI(A), ktorý požaduje len vyučovanie na BITD, absolvovať na BITD najmenej 3 hodiny letového výcviku pod [dohľadom] a k spokojnosti FIE(A) oznámeného na tento účel leteckým úradom,

(3) (i) absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti v priebehu 12 mesiacov pred podaním žiadosti v súlade s dodatkom 3 k JAR-FCL 1.240 na trénažéri letových a navigačných postupov FNPT triedy alebo typu letúna príslušného k zamýšľanému výcviku, alebo

(ii) pre STI(A) ktorý požaduje len vyučovanie na BITD, absolvovať v priebehu 12 mesiacov pred podaním žiadosti preskúšanie odbornej spôsobilosti obsahujúce iba tie cvičenia, ktoré sú uvedené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.125.

(2) have completed the requirement in JAR-FCL 1.417 (a) (4).

[Amdt. 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.419 Synthetic training instructor authorisation (aeroplane) STI(A) Privileges, requirements, revalidation and renewal [(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525)]

(a) Privileges

The privileges of the holder of a STI(A) authorisation are to carry out synthetic flight instruction:

[(1) for issue of a licence,

(2) for issue of an instrument rating and class or type rating for single pilot aeroplanes; and

(3) during for the core flying skills training of the MPL(A) integrated training course (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525) provided the requirements of JAR-FCL 1.310(d) are met.]

(b) Requirements. An applicant for a STI(A) authorisation shall:

(1) hold or have held within the previous 3 years a pilot licence containing an instructional qualification appropriate to the courses on which instruction is intended or a non-JAA licence acceptable to the Authority;

(2) (i) have conducted in a flight simulator or FNPT II at least 3 hours of flight instruction related to the duties of a STI(A) under the supervision and to the satisfaction of an FIE(A) notified by the Authority for this purpose; or

(ii) for a STI(A) wishing to instruct on a BITD only, have completed on a BITD at least 3 hours of flight instruction under the supervision and to the satisfaction of an FIE(A) notified by the Authority for this purpose;

(3) (i) have completed within a period of 12 months preceding the application a proficiency check in accordance with Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 in an FNPT of the class or type of aeroplane appropriate to the instruction intended.

(ii) for an STI(A) wishing to instruct on BITDs only, have completed within a period of 12 months preceding the application a proficiency check covering only those exercises listed in Appendix 1 to JAR-FCL 1.125.

(c) Žiadateľ musí pre predĺženie platnosti oprávnenia STI(A) v priebehu posledných 12 mesiacov platnosti oprávnenia:

(1) absolvovať aspoň 3 hodiny výcviku na letovom simulátore alebo trénažeri letových a navigačných postupov FNPT II alebo, ak je to možné na BITD, ako časť celého CPL, IR, PPL alebo kurzu kvalifikácie na triedu, alebo typovej kvalifikácie, a

(2) absolvovať celú sekciu 3B preskúšania odbornej spôsobilosti, stanovenú v dodatku 3 k JAR-FCL 1.240 pre príslušný typ alebo triedu letúna na letovom simulátore, alebo trénažeri letových a navigačných postupov FNPT II, na ktorých je výcvik bežne vykonávaný, alebo

(3) pre STI(A) vyučujúci iba na BITD, absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti obsahujúce iba tie cvičenia, ktoré sú uvedené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.125.

(d) Ak je platnosť oprávnenia prepadnutá, žiadateľ musí []:

(1) (i) [absolvovať] opakovací výcvik na letovom simulátore alebo FNPT II v dĺžke aspoň 3 hodín, alebo

(ii) pre STI(A), ktorý požaduje len vyučovanie na BITD, absolvovaný opakovací výcvik na BITD v dĺžke aspoň 3 hodín,

(2) [absolvovať] úplný kurz CPL, IR, [PPL alebo] kvalifikáciu na triedu alebo typovú kvalifikáciu v dĺžke aspoň 3 hodín výcviku pod [dohľadom] a k spokojnosti FIE(A), FI(A), CRI(A), IRI(A),

TRI(A) or SFI(A) oznámeného na tento účel leteckým úradom. Aspoň jedna hodina výcviku musí byť s [dohľadom] a k spokojnosti FIE(A).

(3) (i) [absolvovať] sekciu 3B preskúšania odbornej spôsobilosti stanovenú v dodatku 3 k JAR-FCL 1.240 pre príslušný typ alebo triedu letúna na letovom simulátore alebo FNPT II, na ktorých je výcvik bežne vykonávaný.

(ii) pre STI(A) vyučujúci iba na BITD, [absolvovať] preskúšanie odbornej spôsobilosti obsahujúce iba tie cvičenia, ktoré sú uvedené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.125.

[ZT 4, 01.09.05; ZT 5, 01.03.06; ZT 7, 01.12.06]

(c) For revalidation of a STI(A) authorisation the applicant shall within the last 12 months of the validity period of the authorisation:

(1) conducted at least 3 hours of instruction in a flight simulator or FNPT II or BITD where applicable as part of a complete CPL, IR, PPL or class or type rating course, and

(2) have completed Section 3B of the proficiency check set out in Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 for the appropriate type or class of aeroplane in a flight simulator or FNPT II on which instruction is routinely conducted; or

(3) for an STI(A) instructing on BITDs only, have completed a proficiency check covering only those exercises listed in Appendix 1 to JAR-FCL 1.125.

(d) If the authorisation has lapsed the applicant shall have:

(1) (i) completed at least 3 hours refresher training in a flight simulator or FNPT II; or

(ii) for an STI(A) wishing to instruct in BITDs only, completed at least 3 hours refresher training in a BITD;

(2) conducted on a complete CPL, IR, PPL or class or type rating course at least 3 hours instruction under the supervision and to the satisfaction of a FIE(A), FI(A), CRI(A), IRI(A),

TRI(A) or SFI(A) notified by the Authority for this purpose. At least one hour instruction shall be supervised and to the satisfaction of an FIE(A);

(3) (i) completed Section 3B of the proficiency check set out in Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 for the appropriate type or class of aeroplane in a flight simulator or FNPT II on which instruction is routinely conducted.

(ii) for an STI(A) instructing on BITDs only, have completed a proficiency check covering only those exercises listed in Appendix 1 to JAR-FCL 1.125.

[Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 5, 01.03.06; Amdt. 7, 01.12.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.300

Požiadavky na zvláštne oprávnenie inštruktorov, ktorí nie sú držiteľmi preukazu spôsobilosti vydaného podľa JAR-FCL, na vykonávanie výcviku v TRTO mimo členských štátov JAA alebo v FTO čiastočný výcvik mimo členských štátov JAA v súlade s dodatkom 1b k JAR-FCL 1.055

(Pozri JAR-FCL 1.300 (a) (2) (iii))

1 (a) Inštruktori, ktorí sa uchádzajú o vykonávanie výcviku na získanie preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL, vrátane kvalifikácie na triedu a typovej kvalifikácie musia

(i) [musia] byť držiteľmi aspoň CPL a kvalifikácií priznaných v súlade s ICAO Annex 1 požadovaných príslušným nečlenským štátom JAA na výcvik vykonávaný na lietadlách registrovaných v tomto štáte,

(ii) [musia] mať nalietaných aspoň 500 hodín času letu ako piloti letúnov, z ktorých aspoň 200 hodín ako letový inštruktor, zahrňujúc skúsenosti vo výcviku, ktorý sa má poskytnúť a spĺňať požiadavky praxe podľa JAR-FCL 1.330 (a), (b), (c), (d) a/alebo (e),

(iii) [musia] mať ukončený(-é) v súlade s JAR-FCL schválený(-é) zodpovedajúci(-e) kurz(-y) teoretickej výučby a letového výcviku. Môže ísť o modifikovaný kurz schválený leteckým úradom, pri čom sa zohľadní predchádzajúci výcvik a praktické skúsenosti žiadateľa, avšak musí obsahovať aspoň 30 hodín pozemného výcviku a 15 hodín letového výcviku s inštruktorom, vykonaný letovým inštruktorom, ktorý je držiteľom preukazu spôsobilosti a kvalifikácie podľa JAR-FCL v súlade s JAR-FCL 1.330 (f),

(iv) úspešne vykonať praktickú skúšku stanovenú v JAR-FCL 1.345,

(v) [musia mať] dĺžku platnosti [oprávnenia podľa rozhodnutia leteckého úradu, ale] [] nesmie prekročiť 3 roky,

(vi) [nesmú vykonávať výcvik pre tú časť výcviku MPL, kde sa vyučujú základy MCC,]

[(vii)] [musia] predĺžovať alebo obnovovať platnosť každého oprávnenia vydaného v súlade s uvedeným paragrafom (i) - (iv) [] v súlade s JAR-FCL 1.355.

(b) Oprávnenie musí byť obmedzené nasledovne:

(i) žiaden výcvik na vydanie akýchkoľvek kvalifikácií inštruktora,

(ii) žiaden výcvik v rámci členských štátov JAA,

Appendix 1 to JAR-FCL 1.300

Requirements for a specific authorisation for instructors not holding a JAR-FCL licence to instruct in a TRTO outside JAA Member States [or in a FTO partial training outside JAA Member States in accordance with Appendix 1b to JAR-FCL 1.055

(See JAR-FCL 1.300 (a) (2) (iii))

1 (a) Instructors seeking to instruct for a JAR-FCL licence including class and instrument ratings shall:

(i) hold at least a CPL and ratings issued in accordance with ICAO Annex 1 required by the respective non JAA State for the instruction to be given on aircraft registered in that State;

(ii) have completed at least 500 hours of flight time as a pilot of aeroplanes of which at least 200 hours shall be as a flight instructor including experience in the role of instruction to be given, and meet the experience requirements of JAR-FCL 1.330 (a), (b), (c), (d) and/or (e);

(iii) have completed in accordance with JAR-FCL the approved relevant course(s) of theoretical instruction and flight training. The course may be modified, as approved by the Authority, taking into account the previous training and the experience of the applicant, but shall comprise at least 30 hours of ground instruction and 15 hours of dual flight instruction performed by a flight instructor holding a JAR-FCL licence and rating in accordance with JAR-FCL 1.330 (f);

(iv) have passed the skill test set out in JAR-FCL 1.345;

(v) [have a] validity period of the authorisation is at the discretion of the Authority but not exceeding 3 years;

(vi) [conduct no instruction for part of MPL training where MCC principles are taught,]

[(vii)] revalidate or renew any authorisation issued in accordance with para (i) - (iv) above shall be in accordance with JAR-FCL 1.355.

(b) The authorisation will be restricted as follows:

(i) no instruction for the issue of any instructor ratings;

(ii) no instruction within a JAA Member State;

(iii) výcvik len pre žiakov s dostatočnými vedomosťami jazyka, v ktorom sa výcvik poskytuje,

(iv) na tie časti integrovaného kurzu ATP, kde inštruktor môže demonštrovať skúsenosti, zodpovedajúce zamýšľanému výcviku podľa 1 (a) (ii),

(v) nesmie viesť žiaden výcvik MCC ako je vymedzený v dodatku 1 k JAR-FCL 1.261 (d) a AMC FCL 1.261 (d).

2 (a) Inštruktori, ktorí sa uchádzajú o vykonávanie výcviku typovej kvalifikácie podľa JAR-FCL musia

(i) byť držiteľmi aspoň preukazu spôsobilosti a kvalifikácií priznaných v súlade s ICAO Annex 1 požadovaných príslušným nečlenským štátom JAA na výcvik vykonávaný na lietadlách registrovaných v tomto štáte,

(ii) plniť požiadavky praxe podľa JAR-FCL 1.365 (a) (2) a (3) za účelom pôsobenia ako TRI(A) alebo podľa JAR-FCL 1.410 (a) (3) a (7) za účelom pôsobenia ako SFI(A),

(iii) mať nalietaných ako inštruktor typovej kvalifikácie (TRI(A) alebo ekvivalent) aspoň 100 letových hodín alebo na simulátore,

(iv) dĺžka platnosti oprávnenia je na rozhodnutí leteckého úradu, avšak nesmie prekročiť 3 roky,

(v) plniť požiadavky JAR-FCL 1.370 na predĺženie platnosti, ak pôsobí ako TRI(A) alebo JAR-FCL 1.415, ak pôsobí ako SFI(A).

(b) Oprávnenie musí byť obmedzené nasledovne:

(i) žiaden výcvik na vydanie akýchkoľvek kvalifikácií inštruktora,

(ii) žiaden výcvik v rámci členských štátov JAA,

(iii) výcvik len pre žiakov s dostatočnými vedomosťami jazyka, v ktorom sa výcvik poskytuje,

(iv) nesmie viesť žiaden MCC výcvik, ktorý je vymedzený v dodatku 1 k JAR-FCL 1.261 (d) a AMC FCL 1.261 (d).

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05; ZT 7, 01.12.06]

(iii) instruction to students only who have sufficient knowledge of the language in which the instruction is given;

(iv) to those parts of the ATP integrated course where the instructor can demonstrate the experience relevant to the intended training according to 1 (a) (ii);

(v) no instruction for MCC training as defined in Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (d) and AMC FCL 1.261 (d).

2 (a) Instructors seeking to instruct for a JAR-FCL type rating shall:

(i) hold at least the licence and ratings issued in accordance with ICAO Annex 1 required by the respective non JAA Member State for the instruction to be given on aircraft registered in that State;

(ii) comply with the experience requirements of JAR-FCL 1.365 (a) (2) and (3) in order to act as TRI(A) or with JAR-FCL 1.410 (a) (3) and (7) in order to act as SFI(A).

(iii) have completed as a type rating instructor (TRI(A) or equivalent) at least 100 hours of flight or simulator instruction time;

(iv) validity period of the authorisation is at the discretion of the Authority but not exceeding 3 years;

(v) have complied with the revalidation requirements of JAR-FCL 1.370 acting as TRI(A) or JAR-FCL 1.415 acting as SFI(A).

(b) The authorisation will be restricted as follows:

(i) no instruction for the issue of any instructor ratings;

(ii) no instruction within a JAA Member State;

(iii) instruction to students only who have sufficient knowledge of the language in which the instruction is given;

(iv) no instruction for MCC training as defined in Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (d) and AMC-FCL 1.261 (d).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 7, 01.12.06]

[Dodatok 1 k JAR-FCL 1.310 (d)**Výcvikový kurz inštruktorov MPL(A)**

(Pozri JAR-FCL 1.310 (d))

(Pozri AMC FCL 1.310 (d))

(Pozri IEM FCL 1.310 (d))

CIEĽ KURZU

1 Inštruktori, ktorí poskytujú výcvik MPL, musia byť schopní poskytovať výcvik založený na získavaní spôsobilosti a to najmä:

(a) Preukázať vedomosti o výcvikovej metóde založenej na získavaní spôsobilosti.

(b) Pripravovať aktivity.

(c) Vytvárať vhodné prostredie pre výučbu.

(d) Odovzdávať vedomosti.

(e) Zaradiť do výučby manažment chýb a hrozieb a CRM.

(f) Manažovať časový plán na dosiahnutie výcvikových cieľov.

(g) Používať vyučovacie prostriedky.

(h) Stanoviť výkonnosť žiakov.

(i) Sledovať a hodnotiť pokroky žiakov.

(j) Hodnotiť výcvikové sedenia.

(k) Hlásiť výsledky.

2 Cieľom výcvikového kurzu inštruktorov MPL(A) je vzdelávanie žiadateľov tak, aby poskytovali výcvik v súlade so výcvikovou metódou a hodnotením založenými na získavaní spôsobilosti.

Schválený výcvikový kurz inštruktorov MPL(A) musí pozostávať aspoň zo 14 hodín výcviku.

3 Schválenie výcvikového kurzu inštruktorov MPL(A) musí byť vydané iba organizácii letového výcviku (FTO) leteckého prevádzkovateľa podľa JAR-OPS 1 alebo FTO, ktorá má schválený špecifický program s leteckým prevádzkovateľom podľa JAR-OPS 1. FTO musí byť schválená na vykonávanie výcvikového kurzu MPL(A).

OSVEDČENIE O KVALIFIKÁCI INŠTRUKTORA MPL(A)

4 Pri ukončení výcvikového kurzu musí byť hodnotenie spôsobilosti inštruktora praktickým predvedením výcviku v príslušnej fáze výcvikového kurzu MPL(A). Kurz musí byť vykonávaný pod dozorom a k spokojnosti TRI(A) oznámenému na tento účel leteckým úradom. FTO musí žiadateľovi vydať osvedčenie ako doklad o úspešnom absolvovaní kurzu.]

[ZT 7, 01.12.06]

[Appendix 1 to JAR-FCL 1.310 (d)**MPL(A) Instructors Training Course**

(See JAR-FCL 1.310 (d))

(See AMC FCL 1.310 (d))

(See IEM FCL 1.310 (d))

COURSE OBJECTIVE

1 Instructors delivering MPL training shall be able to deliver competency based training, in particular to:

(a) Demonstrate knowledge of the competency based approach to training

(b) Prepare resources

(c) Create a climate conducive to learning

(d) Present knowledge

(e) Integrate threat and error management and CRM

(f) Manage Time to achieve training objectives

(g) Facilitate learning

(h) Assess trainee performance

(i) Monitor and review progress

(j) Evaluate training sessions

(k) Report outcome

2 The objective of the MPL(A) Instructors Training course is to train applicants to deliver training in accordance with the features of a competency based approach to training and assessment.

An approved MPL(A) Instructors Training course shall comprise not less than 14 hours of training.

3 Approval for a MPL(A) Instructor Training course shall only be given to a FTO of a JAR-OPS 1 operator or a FTO having a specific approved arrangement with a JAR-OPS 1 operator. The FTO shall, itself, be approved to conduct MPL(A) training course.

MPL(A) INSTRUCTOR QUALIFICATION CERTIFICATE

4 On completion of the training course, an assessment of instructor competence shall be a practical demonstration of instruction in the appropriate phase of the MPL(A) training course. The course shall be conducted under the supervision and to the satisfaction of a TRI(A) notified by the Authority for this purpose. The FTO shall issue the applicant with a certificate as evidence of successful course completion.]

[Amdt. 7, 01.12.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.330 a 1.345**Program praktickej skúšky, preskúšania odbornej spôsobilosti a ústnej skúšky z teoretických vedomostí na získanie kvalifikácie letového inštruktora (FI(A))**

(Pozri JAR-FCL 1.330, 1.345, 1.355, 1.380, 1.385 a 1.395)

1 Praktická skúška na získanie kvalifikácie FI(A) je stanovená v dodatku 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345. Skúška zahŕňa ústne teoretické skúšky na zemi, predletovú prípravu a poletový rozbor a v priebehu praktických skúšok v letúne vykonávanie letových úloh FI(A).

2 Žiadateľ o praktickú skúšku musí absolvovať výcvik na letúne rovnakého typu alebo triedy ako letún použitý v priebehu skúšky. Letún použitý na skúšku musí spĺňať požiadavky stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.055, paragraf 25.

3 Pred praktickou skúškou musí žiadateľ dokončiť predpísaný výcvik. FTO musí na požiadanie examinátora predložiť výcvikové záznamy žiadateľa.

4 Sekcia 1 - ústna časť skúšky z teoretických vedomostí, je ďalej rozdelená na dve časti:

(a) Od žiadateľa sa požaduje predniesť prednášku podľa skúšobných podmienok inému žiakovi(-om), z ktorých jeden bude examinátor. Skúšobná prednáška má byť vybraná z úloh a - h sekcie 1. Dĺžka doby na prípravu tejto skúšobnej prednášky musí byť vopred schválená examinátorom. Žiadateľ môže použiť vhodnú literatúru. Skúšobná prednáška by nemala trvať dlhšie ako 45 minút.

(b) Examinátor ústne skúša žiadateľa zo znalostí úloh a - i sekcie 1 a z vedomostí obsahu vyučovanie a učenia poskytnutého v kurzoch FI(A).

5 Sekcie 2, 3 a 7 sú určené na získanie kvalifikácie FI(A) na jednomotorové letúny (SE), jednopilotné letúny (SPAs). Tieto sekcie zahŕňajú úlohy na preukázanie spôsobilosti stať sa FI(A) (napr. úlohy vykonávané inštruktorom), ktoré sú vybrané examinátorom z osnovy letového výcviku výcvikových kurzov FI(A) (pozri AMC FCL 1.340, 1.380 a 1.395). Od žiadateľa sa musí požadovať preukázanie spôsobilosti FI(A), vrátane predletovej prípravy, letového výcviku a poletovej prípravy.

6 Sekcia 4 je zámerne nepoužitá a môže sa použiť na zaradenie iných úloh na predvedenie schopností FI(A) podľa rozhodnutia examinátora a na základe potvrdenia žiadateľa pred praktickou skúškou, že ich zbral na vedomie.

7 Sekcia 5 zahŕňa ďalšie úlohy na predvedenie schopností inštruktora na kvalifikáciu FI(A) na viacmotorové (ME) jednopilotné letúny (SPAs). V prípade požiadavky v tejto sekcii sa musí použiť ME SPA, simulátor alebo FNPT II. V prípade použitia simulátora alebo FNPT, musia tieto simulovať viacmotorový letún (ME). Táto sekcia sa musí absolvovať, vrátane sekcií 2, 3 a 4 (ak sú použité) a 7.

Appendix 1 to JAR-FCL 1.330 & 1.345**Arrangements for the flight instructor rating (FI(A)) skill test, proficiency check and oral theoretical knowledge examination**

(See JAR-FCL 1.330, 1.345, 1.355, 1.380, 1.385 and 1.395)

1 The skill test for a FI(A) rating is set out in Appendix 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345. The test comprises oral theoretical examinations on the ground, pre-flight and post flight briefings and in-flight FI(A) demonstrations during skill tests in an aeroplane.

2 An applicant for the skill test shall have received instruction on the same type or class of aeroplane used for the test. The aeroplane used for the test shall meet the requirements set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.055, paragraph 25.

3 Before taking the skill test an applicant shall have completed the required training. The FTO shall produce the applicant's training records when required by the examiner.

4 Section 1, the oral theoretical knowledge examination part of the skill test, is sub-divided into two parts:

(a) the applicant is required to give a lecture under test conditions to other 'student(s)', one of whom will be the examiner. The test lecture is to be selected from items a - h of Section 1. The amount of time for preparation of the test lecture shall be agreed beforehand with the examiner. Appropriate literature may be used by the applicant. The test lecture should not exceed 45 minutes.

(b) the applicant is tested orally by an examiner for knowledge of items a - i of Section 1 and the 'teaching and learning' content given in the FI(A) courses.

5 Section 2, 3 and 7 are for a FI(A) rating for single engine (SE) single pilot aeroplanes (SPAs). These sections comprise exercises to demonstrate the ability to be a FI(A) (ie. instructor demonstration exercises) chosen by the examiner from the flight syllabus of the FI(A) training courses (see AMC FCL 1.340, 1.380 and 1.395). The applicant will be required to demonstrate FI(A) abilities, including briefing, flight instruction and de-briefing.

6 Section 4 is intentionally blank and may be used for the inclusion of other FI(A) demonstration exercises, as decided by the examiner and acknowledged by the applicant before the skill test.

7 Section 5 comprises additional instructor demonstration exercises for a FI(A) rating for multi-engine (ME) SPAs. This section, if required, shall use a ME SPA, simulator or FNPT II. If a simulator or FNPT is used, this shall simulate a ME aeroplane. This section shall be completed in addition to Section 2, 3 and 4 (if applicable) and 7.

8 Sekcia 6 je zámerne nepoužitá. Táto sekcia bude zahrňovať dodatočné úlohy na preukázanie kvalifikácie FI(A) podľa rozhodnutia examinátora a na základe odsúhlasenia žiadateľom pred praktickou skúškou určenou na získanie kvalifikácie FI(A) prístrojovej kvalifikácie (IR). Tieto úlohy sa musia týkať požiadaviek výcviku na prvé vydanie IR.

9 V priebehu praktickej skúšky musí žiadateľ sedieť na sedadle, ktoré je obvyčajne používané letovým inštruktorom (FI(A)). Examinátor alebo ďalší FI(A) musí predstavovať žiaka. Od žiadateľa sa musí požadovať, aby vysvetlil príslušné úlohy a predviedol ich vykonávanie žiakovi, kde je to vhodné. Následne musí žiak vykonať rovnaký obrat s typickými chybami neskorších žiakov. Od žiadateľa sa očakáva, že chyby opraví ústne a/alebo, ak je to nevyhnutné, zásahom do riadenia.

10 Sekcia 1, 2 až 7 (podľa vhodnosti) sa musí absolvovať v priebehu šiestich mesiacov, avšak všetky sekcie by mali byť ukončené, ak je to možné, v ten istý deň. Neúspech v ktorejkoľvek úlohe zo sekcie 2, 3 a 4 (ak sú použité) a 5/6 (ak sú vhodné) si vyžaduje opakovať skúšku so všetkými úlohami. V prípade neúspechu v sekcii 1 môže byť táto opakovaná samostatne.

11 Examinátor môže skúšku ukončiť v ktoromkoľvek štádiu, ak dôjde k záveru, že lietanie vykonávané žiadateľom alebo jeho spôsobilosť poskytovať výcvik si vyžaduje opakovanie skúšky.

12 Examinátor musí zastávať funkciu veliaceho pilota, okrem situácií odsúhlasených examinátorom, kedy je veliacim pilotom na let určený ďalší FI(A). Zodpovednosť za let musí byť stanovená v súlade s národnými predpismi.

13 Na praktickú skúšku musí byť použitý obsah praktickej skúšky a sekcie stanovené v dodatku 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345. Formát a formulár žiadosti o praktickú skúšku môže stanoviť letecký úrad (pozri IEM FCL 1.130).

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

8 Section 6 is intentionally blank. This part will include additional FI(A) rating demonstration exercises, as decided by the examiner and agreed with the applicant before the skill test, for a FI(A) rating for instrument ratings (IR). These exercises will be related to the training requirements for the initial issue of an IR.

9 During the skill test the applicant shall occupy the seat normally occupied by the FI(A). The examiner or another FI(A) shall function as the 'student'. The applicant shall be required to explain the relevant exercises and to demonstrate their conduct to the 'student', where appropriate. Thereafter, the 'student' shall execute the same manoeuvre including typical mistakes of inexperienced students. The applicant is expected to correct mistakes orally and/or, if necessary, by intervening.

10 Section 1 and 2 through 7 (as relevant) shall be completed within a period of six months but all Sections should, wherever possible, be completed on the same day. Failure in any exercise within Sections 2, 3 and 4 (if applicable) and 5/6 (if relevant) requires a re-test covering all exercises. Section 1, if failed, may be retaken separately.

11 The examiner may terminate the test at any stage if it is considered that the applicant's demonstration of flying or instructional skills require a re-test.

12 The examiner shall be the pilot-in-command, except in circumstances agreed by the examiner when another FI(A) is designated as pilot-in-command for the flight. Responsibility for the flight shall be allocated in accordance with national regulations.

13 The skill test contents and sections set out in Appendix 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345 shall be used for the skill test. The format and application form for the skill test may be determined by the Authority (see IEM FCL 1.130).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

Dodatok 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345**Obsah praktickej skúšky, ústnej skúšky z teoretických vedomostí a preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie kvalifikácie letového inštruktora (FI(A))**

(Pozri JAR-FCL 1.330, 1.345)

(Pozri IEM FCL 1.330)

SEKCIA 1 ÚSTNA SKÚŠKA Z TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ	
a	Letecký zákon
b	Všeobecné znalosti lietadla
c	Letové výkony a plánovanie
d	Ľudská výkonnosť a obmedzenia
e	Meteorológia
f	Navigácia
g	Prevádzkové postupy
h	Základy princípy letu
i	Administratíva výcviku

VYBRANÉ HLAVNÉ CVIČENIE SEKCIE 2 a 3:

SEKCIA 2 PREDLETOVÁ PRÍPRAVA	
a	Predvedenie prípravy
b	Technická presnosť
c	Jasnosť výkladu
d	Jasnosť reči
e	Metóda výcviku
f	Použitie modelov a pomôcok
g	Účasť žiaka

SEKCIA 3 LET	
a	Príprava a predvedenie
b	Synchronizácia reči s predvádzaním
c	Opravovanie chýb
d	Ovládanie letúna
e	Metóda výcviku
f	Letecká profesionalita všeobecne/Bezpečnosť
g	Určovanie polohy, využívanie vzdušného priestoru
SEKCIA 4 INÉ ÚLOHY	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	

SEKCIA 5 ÚLOHY PRE VIACMOTOROVÉ LETÚNY	
a	¹ Činnosti nasledujúce po poruche motora krátko po vzlete
b	¹ Priblíženie a opakovanie okruhu s jedným pracujúcim motorom
c	¹ Priblíženie a pristátie s jedným pracujúcim motorom
d	
e	
f	
g	

¹ Tieto úlohy musia byť predvedené v priebehu praktickej skúšky na kvalifikáciu inštruktora na triedu jednopilotné viacmotorové letúny.

SEKCIA 6 ÚLOHY LETU PODĽA PRÍSTROJOV	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
SEKCIA 7 POLETOVÝ ROZBOR	
a	Predvedenie prípravy
b	Technická presnosť
c	Jasnosť výkladu
d	Jasnosť reči
e	Metóda výcviku
f	Použitie modelov a pomôcok
g	Účasť žiaka

Appendix 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345**Contents of the flight instructor rating (FI(A)) skill test, oral theoretical knowledge examination and proficiency check**

(See JAR-FCL 1.330, 1.345)

(See IEM FCL 1.330)

SECTION 1 THEORETICAL KNOWLEDGE ORAL	
a	Air law
b	Aircraft General Knowledge
c	Flight Performance and Planning
d	Human Performance and Limitations
e	Meteorology
f	Navigation
g	Operational Procedures
h	Principles of Flight
i	Training Administration

SECTIONS 2 AND 3 SELECTED MAIN EXERCISE:

SECTION 2 PRE-FLIGHT BRIEFING	
a	Visual Presentation
b	Technical Accuracy
c	Clarity of Explanation
d	Clarity of Speech
e	Instructional Technique
f	Use of Models and Aids
g	Student Participation
SECTION 3 FLIGHT	
a	Arrangement of Demo
b	Synchronisation of Speech with Demo
c	Correction of Faults
d	Aeroplane Handling
e	Instructional Technique
f	General Airmanship/Safety
g	Positioning, use of Airspace
SECTION 4 OTHER EXERCISES	
a	
b	
c	
d	
e	
f	

SECTION 5 MULTI-ENGINE EXERCISES	
a	¹ Actions following an Engine failure shortly after take-off
b	¹ A single-engine approach and go around
c	¹ A single-engine approach and landing
d	
e	
f	
g	

¹ These exercises shall be demonstrated at the skill test for the single-pilot multi-engine class rating instructor rating.

SECTION 6 INSTRUMENT EXERCISES	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	

SECTION 7 POSTFLIGHT DE-BRIEFING	
a	Visual Presentation
b	Technical Accuracy
c	Clarity of Explanation
d	Clarity of Speech
e	Instructional Technique
f	Use of Models and Aids
g	Student Participation

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.340

Kurz na získanie kvalifikácie letového inštruktora (FI(A)) (letún)

(Pozri JAR-FCL 1.340)

(Pozri AMC FCL 1.340)

CIEĽ KURZU

1 Cieľom FI(A) kurzu je vycvičiť držiteľov preukazu spôsobilosti (letún) na úroveň profesionality nutnú na vydanie kvalifikácie FI(A) a za tým účelom:

(a) zopakovať a aktualizovať technické vedomosti inštruktora pre výcvik žiakov,

(b) vycvičiť inštruktora pre výcvik žiakov vyučovať základné predmety a letové cvičenia,

(c) zabezpečiť sa, že lietanie inštruktora pre výcvik žiakov má dostatočne vysoký štandard,

(d) naučiť inštruktora pre výcvik žiakov základom výučby a ich uplatňovania na úroveň PPL.

2 S výnimkou sekcie Vyučovanie a učenie, všetky podrobnosti predmetu obsiahnuté v osnove pozemného a letového výcviku sú doplnkové k osnove kurzu PPL(A) a žiadateľ by ich už mal ovládať.

3 Kurz (FI)A má kľásť zvláštny dôraz na rolu jedinca vo vzťahu k dôležitosti ľudského činiteľa v komplexe človek - stroj a na teoretické vedomosti o interakcii s okolím. Zvláštna pozornosť sa má upriamiť na vyzrelosť a úsudok žiadateľa, vrátane pochopenia dospelých, ich charakterov chovania a rôzne úrovne vzdelania.

4 V priebehu kurzu sa musia žiadatelia odosobniť od svojich postojov v záujme letovej bezpečnosti. Zvýšenie ostražitosti za letu musí byť základným cieľom počas celého kurzu. Hlavným cieľom kurzu musí byť zámer dať žiadateľom vedomosti, skúsenosti a správny postoj k úlohe letového inštruktora.

5 Po úspešnom ukončení kurzu a záverečnej skúške môže byť žiadateľovi vydaná kvalifikácia FI(A).

VYUČOVANIE A UČENIE

6 Osnova je uvedená v AMC FCL 1.340, časť 1. Schválený kurz teoretických vedomostí na FI(A) musí zahŕňať aspoň 125 hodín, vrátane postupových testov. Pilotom, ktorí sú držiteľmi kvalifikácie FI(H) sa započítava 75 hodín zo 125 hodín rozsahu osnovy Vyučovanie a učenie, časť 1 kurzu FI(A).

LETOVÝ VÝCVIK

7 Osnova letového výcviku je uvedená v AMC FCL 1.340, časť 2. Schválený kurz FI(A) musí zahŕňať aspoň 30 hodín letového výcviku.

Appendix 1 to JAR-FCL 1.340

Flight instructor rating (aeroplane) (FI(A)) course

(See JAR-FCL 1.340)

(See AMC FCL 1.340)

COURSE OBJECTIVE

1 The aim of the FI(A) course is to train aeroplane licence holders to the level of proficiency necessary for the issue of a FI(A) rating and, for that purpose, to

(a) refresh and bring up to date the technical knowledge of the student instructor;

(b) train the student instructor to teach the ground subjects and air exercises;

(c) ensure that the student instructor's flying is of a sufficiently high standard; and

(d) teach the student instructor the principles of basic instruction and to apply them at the PPL level.

2 With the exception of the section on Teaching and Learning, all the subject detail contained in the Ground and Flight Training Syllabus is complementary to the PPL(A) course syllabus and should already be known by the applicant.

3 The FI(A) course should give particular stress to the role of the individual in relation to the importance of human factors in the man-machine and theoretical knowledge environment interaction. Special attention should be paid to the applicant's maturity and judgement including an understanding of adults, their behavioural attitudes and variable levels of education.

4 During the course, the applicants shall be made aware of their own attitudes to the importance of flight safety. Improving safety awareness shall be a fundamental objective throughout the course. It will be of major importance for the course of training to aim at giving applicants the knowledge, skills and attitudes relevant to a flight instructor's task.

5 On successful completion of the course and final test the applicant may be issued with a FI(A) rating.

TEACHING AND LEARNING

6 The syllabus is set out in AMC FCL 1.340, Part 1. An approved FI(A) theoretical knowledge course shall comprise not less than 125 hours including progress tests. Pilots holding or having held a FI(H) rating are credited with 75 hours towards the 125 hours of the Teaching and Learning Part 1 of the FI(A) course.

FLYING TRAINING

7 The flying training syllabus is set out in AMC FCL 1.340, Part 2. An approved FI(A) course shall comprise not less than 30 hours of flight instruction.

PRAKTICKÁ SKÚŠKA

8 Po ukončení kurzu musí žiadateľ vykonať praktickú skúšku v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345.

[ZT 2, 01.08.02]

SKILL TEST

8 On completion of the course, the applicant shall take the skill test in accordance with Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345.

[Amdt. 2, 01.08.02]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.365

Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora typovej kvalifikácie na viacpilotný letún (TRI) (MPA)

(Pozri JAR-FCL 1.365)

(Pozri AMC FCL 1.365)

CIEĽ KURZU

1 Cieľom TRI(A) je vycvičiť držiteľov preukazu spôsobilosti (letún) s viac ako 1 500 hodín ako pilot viacpilotných letúnov na úroveň profesionality nutnú na vydanie kvalifikácie TRI(A). Kurz musí byť navrhnutý tak, aby poskytol žiadateľovi primeraný výcvik vo výučbe teoretických vedomostí, letovom výcviku a výcviku na simulátoroch na účely vyučovania typovej kvalifikácie pre akýkoľvek viacpilotný letún, na ktorý je žiadateľ kvalifikovaný (pozri JAR-FCL 1.365).

VYUČOVANIE A UČENIE

2 Osnova je uvedená v AMC FCL 1.365. Schválený kurz TRI(A) Vyučovanie a učenie musí zahŕňať aspoň 25 hodín. Pilotom, ktorí sú držiteľmi alebo boli držiteľmi jednej z nasledujúcich kvalifikácií, sa započítava časť Vyučovanie a učenie kurzu TRI:

FI(A), CRI(A), IRI(A), STI(A), MCCI(A)

FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

LETOVÝ VÝCVIK

3 Osnova letového výcviku je uvedená v AMC FCL 1.365.

[ZT 2, 01.08.02; ZT 5, 01.03.06]

Appendix 1 to JAR-FCL 1.365

Course for the type rating instructor rating for multi-pilot aeroplane (TRI) (MPA)

(See JAR-FCL 1.365)

(See AMC FCL 1.365)

COURSE OBJECTIVE

1 The aim of the TRI(A) course is to train aeroplane licence holders with more than 1 500 hours as pilots of multi-pilot aeroplanes to the level of proficiency necessary for the issue of a TRI(A) rating. The course shall be designed to give adequate training to the applicant in theoretical knowledge instruction, flight instruction and synthetic flight instruction in order to instruct for any multi-pilot aeroplane type rating for which the applicant is qualified (see JAR-FCL 1.365).

TEACHING AND LEARNING

2 The syllabus is set out in AMC FCL 1.365. An approved TRI(A) Teaching and Learning course shall comprise not less than 25 hours. Pilots holding or having held one of the following ratings are credited for the TRI(A) Teaching and Learning part of the TRI course:

FI(A), CRI(A), IRI(A), STI(A), MCCI(A)

FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

FLIGHT TRAINING

3 The flight training syllabus is set out in AMC FCL 1.365.

[Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 5, 01.03.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.380**Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora kvalifikácie na triedu na jednopilotné viacmotorové letúny (CRI (SPA))**

(Pozri JAR-FCL 1.380)

(Pozri AMC FCL 1.380)

1 Cieľom tohto kurzu je vycvičiť držiteľov preukazu spôsobilosti (letún) s viac ako 500 hodín ako pilot letúnov na úroveň profesionality nutnú na vydanie kvalifikácie CRI(A) na jednopilotné viacmotorové letúny. Kurz musí byť navrhnutý tak, aby poskytol žiadateľovi primeraný výcvik vo výučbe teoretických vedomostí, letovom výcviku a výcviku na simulátoroch na účely vyučovania kvalifikácie na triedu alebo typovej kvalifikácie pre akýkoľvek jednopilotný viacmotorový letún, na ktorý je žiadateľ kvalifikovaný (pozri JAR-FCL 1.380).

VYUČOVANIE A UČENIE

2 Osnova je uvedená v AMC FCL 1.380. Schválený kurz CRI(A) *Vyučovanie a učenie* musí zahŕňať aspoň 25 hodín. Pilotom, ktorí sú držiteľmi alebo boli držiteľmi jednej z nasledujúcich kvalifikácií, sa započítava časť Vyučovanie a učenie kurzu CRI:

FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)

FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

LETOVÝ VÝCVIK

3 Žiadateľ o vydanie kvalifikácie CRI(SPA) na viacmotorové letúny musí absolvovať aspoň 5 hodín letového výcviku s inštruktorom schváleným na tento účel. Letový výcvik musí byť zameraný na uistenie sa, že žiadateľ je spôsobilý vyučovať letové cvičenie bezpečne a efektívne pre žiakov, ktorí podstúpili kurz výcviku na vydanie triednej/typovej kvalifikácie na jednopilotné viacmotorové letúny. Osnova letového výcviku je uvedená v AMC FCL 1.380.

PRAKTICKÁ SKÚŠKA

4 Po ukončení kurzu musí žiadateľ vykonať praktickú skúšku v súlade s dodatkom 1 a sekciami 1, 2, 3, 5 a 7, dodatku 2 k JAR-FCL 1.30 a 1.345.

[ZT 2, 01.08.02; ZT 5, 01.03.06]

Appendix 1 to JAR-FCL 1.380**Course for the single-pilot multi-engine class rating instructor rating (Aeroplane) (CRI(SPA))**

(See JAR-FCL 1.380)

(See AMC FCL 1.380)

1 The aim of this course is to train aeroplane licence holders with at least 500 hours as pilot of aeroplanes to the level of proficiency necessary for the issue of a CRI(A) rating for single-pilot multi-engine aeroplanes. The course shall be designed to give adequate training to the applicant in theoretical knowledge instruction, flight instruction and synthetic flight instruction in order to instruct for any single-pilot multi-engine aeroplane class or type rating for which the applicant is qualified (see JAR-FCL 1.380).

TEACHING AND LEARNING

2 The syllabus is set out in AMC FCL 1.380. An approved CRI(A) Teaching and Learning course shall comprise not less than 25 hours. Pilots holding or having held one of the following ratings are credited for the CRI(A) Teaching and Learning part of the CRI course:

FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)

FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

FLYING TRAINING

3 An applicant for the issue of a CRI(SPA) rating for multi-engine aeroplanes shall complete not less than 5 hours of flying training given by an instructor, approved for this purpose. The flight training shall be aimed at ensuring that the applicant is able to teach the air exercises safely and efficiently to students undergoing a course of training for the issue of a single-pilot multi-engine class/type rating. The flying training syllabus is set out in AMC FCL 1.380.

SKILL TEST

4 On completion of the course, the applicant shall take the skill test in accordance with Appendix 1 and Sections 1, 2, 3, 5 and 7 of Appendix 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345.

[Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 5, 01.03.06]

Dodatok 2 k JAR-FCL 1.380

Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora kvalifikácie na triedu na jednopilotné jednomotorové letúny (CRI(SPA))

(Pozri JAR-FCL 1.380)

1 Cieľom tohto kurzu je vycvičiť držiteľov preukazu spôsobilosti (letún) s viac ako 300 hodín ako pilot letúnov na úroveň profesionality nutnú na vydanie kvalifikácie CRI(A) na jednomotorové letúny. Kurz musí byť navrhnutý tak, aby poskytol žiadateľovi primeraný výcvik vo výučbe teoretických vedomostí, letovom výcviku a výcviku na simulátoroch na účely vyučovania kvalifikácie na triedu alebo typovej kvalifikácie pre akýkoľvek jednopilotný jednomotorový letún, na ktorý je žiadateľ kvalifikovaný (pozri JAR-FCL 1.380).

VYUČOVANIE A UČENIE

2 Schválený kurz CRI(A) Vyučovanie a učenie musí zahŕňať aspoň 25 hodín. Pilotom, ktorí sú držiteľmi alebo boli držiteľmi jednej z nasledujúcich kvalifikácií, sa započítava časť Vyučovanie a učenie kurzu CRI:

FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)

FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

LETOVÝ VÝCVIK

3 Žiadateľ o vydanie kvalifikácie CRI(SPA) na jednomotorové letúny musí absolvovať aspoň 3 hodiny letového výcviku s inštruktorom schváleným na tento účel. Letový výcvik musí byť zameraný na uistenie sa, že žiadateľ je spôsobilý vyučovať letové cvičenia bezpečne a efektívne pre žiakov, ktorí podstúpili kurz výcviku na vydanie kvalifikácie na triedu alebo typovej kvalifikácie na jednopilotné jednomotorové letúny.

PRAKTICKÁ SKÚŠKA

4 Po skončení kurzu musí žiadateľ vykonať praktickú skúšku v súlade s dodatkom 1 a sekciami 1, 2, 3, 4 a 7 dodatku 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345.

[ZT 2, 01.08.02; ZT 5, 01.03.06]

Appendix 2 to JAR-FCL 1.380

Course for the single-pilot single engine class rating instructor rating (aeroplane) (CRI(SPA))

(See JAR-FCL 1.380)

1 The aim of this course is to train aeroplane licence holders with more than 300 hours as pilot of aeroplane to the level of proficiency necessary for the issue of a CRI(A) rating for single engine aeroplanes. The course shall be designed to give adequate training to the applicant in theoretical knowledge instruction, flight instruction and synthetic flight instruction in order to instruct for any single pilot single engine aeroplane class or type rating for which the applicant is qualified (see JAR FCL 1.380).

TEACHING AND LEARNING

2 An approved CRI(A) Teaching and Learning course shall comprise not less than 25 hours. Pilots holding or having held one of the following ratings credited for the CRI(A) Teaching and Learning part of the CRI course:

FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)

FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

FLYING TRAINING

3 An applicant for the issue of a CRI(SPA) rating for single engine aeroplanes shall complete not less than 3 hours of flying training given by an instructor, approved for this purpose. The flight training shall be aimed at ensuring that the applicant is able to teach the air exercises safely and efficiently to students undergoing a course of training for the issue of a single pilot single engine class or type rating.

SKILL TEST

4 On completion of the course, the applicant shall take the skill test in accordance with Appendix 1 and Sections 1, 2, 3, 4 and 7 of Appendix 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345.

[Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 5, 01.03.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.395**Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora prístrojovej kvalifikácie (letún) (IRI(A))**

(Pozri JAR-FCL 1.395)

(Pozri AMC FCL 1.395)

1 Cieľom tohto kurzu je vycvičiť držiteľov preukazu spôsobilosti (letún) na úroveň profesionality nutnú na vydanie kvalifikácie IRI(A). Kurz musí byť navrhnutý tak, aby poskytol žiadateľovi primeraný výcvik v pozemných a letových vyučovacích technikách založených na osvedčených vyučovacích metódach.

VYUČOVANIE A UČENIE

2 Osnova je uvedená v AMC FCL 1.395. Schválený kurz IRI(A) Vyučovanie a učenie musí zahŕňať aspoň 25 hodín. Pilotom, ktorí sú držiteľmi alebo boli držiteľmi jednej z nasledujúcich kvalifikácií, sa započítava pre IRI(A) časť Vyučovanie a učenie kurzu IRI:

FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)

FI(H), TRI(H), SFI(H)

Pilotom, ktorí sú držiteľmi IRI(H) a ktorí splnili požiadavky stanovené v JAR-FCL 1.395 (a), sa započítava kurz mimo „Predbežnú prípravu 2“, „Letové cvičenia 2“ a praktickú skúšku.

LETOVÝ VÝCVIK

3 Schválený kurz IRI(A) musí zahŕňať aspoň 10 hodín alebo 5 hodín v prípade FI(A) letového výcviku na letúne, letovom simulátore alebo FPNT II.

PRAKTICKÁ SKÚŠKA

4 Po skončení kurzu musí žiadateľ vykonať praktickú skúšku v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345.

[ZT 2, 01.08.02; ZT 5, 01.03.06]

Appendix 1 to JAR FCL 1.395**Course for the instrument rating instructor rating (Aeroplane) (IRI(A))**

(See JAR-FCL 1.395)

(See AMC FCL 1.395)

1 The aim of this course is to train aeroplane licence holders to the level of proficiency necessary for the issue of an IRI(A) rating. The course shall be designed to give the applicant adequate training in ground and flying instructional techniques based upon established teaching methods.

TEACHING AND LEARNING

2 Syllabus is set out in AMC FCL 1.395. An approved IRI(A) Teaching and Learning course shall comprise not less than 25 hours. Pilots holding or having held one of the following ratings are credited for the IRI(A) Teaching and Learning part of the IRI course:

FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)

FI(H), TRI(H),SFI(H)

Pilots holding a IRI(H) who meet the requirements set out in JAR-FCL 1.395 (a) are credited of the course except for the “Long Briefing 2”, “Air Exercise 2” and Skill Test.

FLIGHT TRAINING

3 An approved IRI(A) course shall comprise not less than 10 hours or 5 hours in the case of a FI(A) of flight training on an aeroplane, flight simulator or FPNT II.

SKILL TEST

4 On completion of the course, the applicant shall take the skill test in accordance with Appendices 1 and 2 to JAR FCL 1.330 & 1.345.

[Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 5, 01.03.06]

ČLÁNOK I - EXAMINÁTORI (LETÚN)

SUBPART I - EXAMINERS (Aeroplane)

JAR-FCL 1.420 Examinátori - ciele

Poznáme šesť úloh examinátorov:

- (a) Letový examinátor - letún (FE(A));
- (b) Examinátor typovej kvalifikácie - letún (TRE(A));
- (c) Examinátor kvalifikácie na triedu - letún (CRE(A));
- (d) Examinátor prístrojovej kvalifikácie - letún (IRE(A));
- (e) Examinátor na letovom simulátore - letún (SFE(A));
- (f) Examinátor letového inštruktora - letún (FIE(A)).

[ZT 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.425 Examinátori - všeobecne

(Pozri AMC FCL 1.425)
(Pozri IEM FCL 1.425)

(a) Základné požiadavky

(1) Examinátori musia byť držiteľmi preukazu spôsobilosti a kvalifikácie aspoň rovnocennej s preukazom spôsobilosti alebo kvalifikáciou, na ktorú sú oprávnení vykonávať praktické skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti a pokiaľ nie je stanovené inak, oprávnenie poskytovať výcvik na získanie tohto preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácie.

(2) Examinátori musia byť odborne kvalifikovaní, aby mohli pôsobiť vo funkcii veliaceho pilota lietadla v priebehu praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti, [pokiaľ nie je stanovené inak,] a musia spĺňať príslušné požiadavky praxe stanovené v JAR-FCL 1.435 až 1.460. Kde nie je k dispozícii kvalifikovaný examinátor a na základe rozhodnutia leteckého úradu môžu byť oprávnení examinátori/inšpektori bez splnenia príslušných požiadaviek na typovú kvalifikáciu/kvalifikáciu na triedu inštruktora, ako už bolo uvedené.

(3) Žiadateľ o vydanie oprávnenia examinátora musí vykonať aspoň jednu praktickú skúšku v úlohe examinátora na oprávnenie, ktoré sa má získať, vrátane brífingu, vykonania praktickej skúšky, zhodnotenie žiadateľa, pre ktorého sa praktická skúška vykonáva, rozboru a zaznamenania/dokumentácie. Táto *Skúška uznania oprávnenia examinátora* sa musí konať pod dozorom inšpektora leteckého úradu alebo služobne staršieho examinátora zvlášť na tento účel oprávneného leteckým úradom.

JAR-FCL 1.420 Examiners - Purposes

Six roles of an examiner are recognised:

- (a) Flight examiner - aeroplane (FE(A)).
- (b) Type rating examiner - aeroplane (TRE(A)).
- (c) Class rating examiner - aeroplane (CRE(A)).
- (d) Instrument rating examiner - aeroplane (IRE(A)).
- (e) Synthetic flight examiner - aeroplane (SFE(A)).
- (f) Flight instructor examiner - aeroplane (FIE(A)).

[Amdt. 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.425 Examiners - General

(See AMC FCL 1.425)
(See IEM FCL 1.425)

(a) Pre-requisites

(1) Examiners shall hold a licence and rating at least equal to the licence or rating for which they are authorised to conduct skill tests or proficiency checks and, unless specified otherwise, the privilege to instruct for this licence or rating.

(2) Examiners shall be qualified to act as pilot-in-command of the aircraft during a skill test or proficiency check, [unless otherwise specified,] and shall meet the applicable experience requirements set out in JAR-FCL 1.435 through 1.460. Where no qualified examiner is available and, at the discretion of the Authority, examiners/inspectors may be authorised without meeting the relevant instructor/type/class rating requirements as mentioned above.

(3) The applicant for an examiner authorisation shall have conducted at least one skill test in the role of an examiner for which authorisation is sought, including briefing, conduct of the skill test, assessment of the applicant to whom the skill test is given, de-briefing and recording/documentation. This 'Examiner Authorisation Acceptance Test' will be supervised by an inspector of the Authority or by a senior examiner specifically authorised by the Authority for this purpose.

(b) Mnohonásobné úlohy

Ak examinátori spĺňajú požiadavky odbornej kvalifikácie a požiadavky na skúsenosti stanovené v tomto článku na každú úlohu, ktorú budú vykonávať, nie sú obmedzení na vykonávanie jednej úlohy ako je FE(A), TRE(A), CRE(A), IRE(A), [SFE(A)] alebo FIE(A).

(c) Plnenie predpisov JAR

Examinátori musia byť oprávnení v súlade s JAR-FCL 1.030. Examinátor musí spĺňať príslušné opatrenia týkajúce sa štandardizácie examinátorov vypracované alebo schválené leteckým úradom (pozri AMC FCL 1.425 a IEM FCL 1.425).

(d) Záznamy v preukaze spôsobilosti

V preukazoch spôsobilosti, kde môže examinátor robiť záznamy o predĺžení platnosti, musí examinátor

(1) vyplniť tieto podrobnosti: kvalifikácie, dátum preskúšania, termín platnosti, číslo oprávnenia a podpis,

(2) predložiť originál formulára na praktickú skúšku/preskúšanie odbornej spôsobilosti vydávajúcemu leteckému úradu a ponechá si jednu kópiu formulára preskúšania v osobnej zložke.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.430 Examinátori - platnosť oprávnenia

Oprávnenie examinátora je platné nie dlhšie ako tri roky. Oprávnenie sa examinátorom opätovne predlžuje na základe rozhodnutia leteckého úradu a v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.425.

[ZT 2, 01.08.02]

JAR-FCL 1.435 Letový examinátor (Letún) (FE(A)) - oprávnenia/požiadavky

FE(A) má oprávnenie na vykonávanie

(a) praktických skúšok na získanie PPL(A) a praktických skúšok a preskúšania odbornej spôsobilosti na združenú kvalifikáciu na triedu/typovú kvalifikáciu na jednopilotné letúny za predpokladu, že examinátor má nalietaných nie menej ako 1 000 hodín času letu ako pilot letúnov, vrátane aspoň 250 hodín letového výcviku,

(b) praktických skúšok na získanie CPL(A) a praktických skúšok a preskúšania odbornej spôsobilosti na združenú kvalifikáciu na triedu/typovú kvalifikáciu na jednopilotné letúny za predpokladu, že examinátor má nalietaných nie menej ako 2 000 hodín času letu ako pilot letúnov, vrátane aspoň 250 hodín letového výcviku.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

(b) Multiple roles

Provided that they meet the qualification and experience requirements set out in this Subpart for each role undertaken, examiners are not confined to a single role as FE(A), TRE(A), CRE(A), IRE(A), [SFE(A)] or FIE(A).

(c) Compliance with JARs

Examiners will be authorised in accordance with JAR-FCL 1.030. The examiner shall comply with appropriate examiners' standardisation arrangements made or approved by the Authority (see AMC FCL 1.425 and IEM FCL 1.425).

(d) Entries in the licence

In licences where revalidation entries may be made by the examiner, the examiner will:

(1) complete the following details: ratings, date of check, valid until, authorisation number and signature;

(2) submit the original of the skill test/proficiency check form to the issuing Authority and hold one copy of the check form on personal file.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.430 Examiners - Period of validity

An examiner's authorisation is valid for not more than three years. Examiners are re-authorised at the discretion of the Authority and in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.425.

[Amdt. 2, 01.08.02]

JAR-FCL 1.435 Flight examiner (aeroplane) (FE(A)) - Privileges/Requirements

The privileges of a FE(A) are to conduct:

(a) skill tests for the issue of the PPL(A) and skill tests and proficiency checks for the associated single-pilot class/type rating provided that the examiner has completed not less than 1 000 hours flight time as a pilot of aeroplanes, including not less than 250 hours flight instruction;

(b) skill tests for the issue of a CPL(A) and skill test and proficiency checks for the associated single-pilot class/type ratings provided that the examiner has completed not less than 2 000 hours flight time as a pilot of aeroplanes, including not less than 250 hours flight instruction.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.1440 Examinátor typovej kvalifikácie (letún) (TRE(A)) - oprávnenia/požiadavky

TRE(A) má oprávnenie na vykonávanie

(a) praktických skúšok na vydanie typových kvalifikácií na viacpilotné letúny,

(b) preskúšania odbornej spôsobilosti na predĺženie alebo obnovenie platnosti typovej a prístrojovej kvalifikácie na viacpilotné letúny,

(c) praktických skúšok na vydanie ATPL(A),

[(d) praktických skúšok na vydanie MPL(A) za predpokladu, že examinátor spĺňa požiadavky JAR-FCL 1.310 (d).]

za predpokladu, že examinátor nalietal nie menej ako 1 500 hodín času letu ako pilot viacpilotných letúnov, z ktorých aspoň 500 hodín musel byť vo funkcii veliteľa letúna a je alebo bol držiteľom kvalifikácie TRI(A) alebo oprávnenia.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.445 Examinátor kvalifikácie na triedu (letún) (CRE(A)) - oprávnenia/požiadavky

CRE(A) má oprávnenia na vykonávanie

(a) praktických skúšok na vydanie typových kvalifikácií a kvalifikácií na triedu na jednopilotné letúny,

(b) preskúšania odbornej spôsobilosti na predĺženie alebo obnovenie platnosti kvalifikácie pre triedu a typovej kvalifikácie na jednopilotné letúny a predĺženie platnosti prístrojových kvalifikácií,

za predpokladu, že examinátor je držiteľom alebo bol držiteľom preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota (A) a je držiteľom PPL(A) a nalietal nie menej ako 500 hodín ako pilot letúnov.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

JAR-FCL 1.450 Examinátor prístrojovej kvalifikácie (letún) (IRE(A)) - oprávnenia/požiadavky

IRE(A) má oprávnenia vykonávať praktické skúšky na prvé vydanie prístrojovej kvalifikácie a preskúšanie odbornej spôsobilosti na predĺženie alebo obnovenie platnosti prístrojových kvalifikácií za predpokladu, že examinátor nalietal nie menej 2 000 hodín času letu ako pilot letúnov pri letoch za podmienok IFR, z ktorých 250 hodín musel byť vo funkcii letového inštruktora.

[ZT 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.455 Examinátor na letovom simulátore (letún) (SFE(A)) - oprávnenia/požiadavky

SFE(A) má oprávnenia vykonávať na letovom simulátore:

JAR-FCL 1.440 Type rating examiner (aeroplane) (TRE(A)) - Privileges/Requirements

The privileges of a TRE(A) are to conduct:

(a) skill tests for the issue of type ratings for multi-pilot aeroplanes;

(b) proficiency checks for revalidation or renewal of multi-pilot type and instrument ratings;

(c) skill tests for ATPL(A) issue;

[(d) skill tests for MPL(A) issue, provided that the examiner has complied with the requirements of JAR-FCL 1.310 (d)]

provided that the examiner has completed not less than 1 500 hours flight time as a pilot of multi-pilot aeroplanes of which at least 500 hours shall be as pilot-in-command, and holds or has held a TRI(A) rating or authorisation.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.445 Class rating examiner (aeroplane) (CRE(A)) - Privileges/Requirements

The privileges of a CRE(A) are to conduct:

(a) skill tests for the issue of class and type ratings for single-pilot aeroplanes;

(b) proficiency checks for revalidation or renewal of class and type ratings for single-pilot aeroplanes and revalidation of instrument ratings;

provided that the examiner holds or has held a professional pilot licence (A) and holds a PPL(A) and has completed not less than 500 hours as a pilot of aeroplanes.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

JAR-FCL 1.450 Instrument rating examiner (aeroplane) (IRE(A)) - Privileges/Requirements

The privileges of an IRE(A) are to conduct skill tests for the initial issue and proficiency checks for the revalidation or renewal of instrument ratings, provided that the examiner has completed not less than 2 000 hours flight time as a pilot of aeroplanes, including not less than 450 hours flight time under IFR of which 250 hours shall be as a flight instructor.

[Amdt. 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.455 Synthetic flight examiner (aeroplane) (SFE (A)) - Privileges/Requirements

The privileges of an SFE(A) are to conduct in a flight simulator:

[(a) praktické skúšky pre vydanie typovej kvalifikácie pre viacpilotné letúny,

(b) preskúšania odbornej spôsobilosti pre predĺženie alebo obnovenie platnosti prístrojových a typových kvalifikácií pre viacpilotné letúny,

za predpokladu, že examinátor je držiteľom ATPL(A), nalietal nie menej ako 1500 hodín ako pilot na viacpilotných letúnoch a je oprávnený využívať oprávnenia SFI(A) a pre účel vyššie uvedeného bodu (a) je držiteľom platnej typovej kvalifikácie na príslušný typ letúna. (pozri JAR-FCL 1.405)]

[ZT 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.460 Examinátor letového inštruktora (letún) (FIE(A)) - oprávnenia/ požiadavky

FIE(A) má oprávnenia vykonávať praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti alebo obnovenie platnosti na vydanie a predĺženie platnosti kvalifikácie letového inštruktora za predpokladu, že examinátor nalietal nie menej ako 2 000 hodín ako pilot letúnov, vrátane aspoň 100 hodín s výučbou žiadateľov o kvalifikáciu FI(A).

[ZT 1, 01.06.00]

[(a) skill tests for the issue of type ratings for multi-pilot aeroplanes;

(b) proficiency checks for revalidation or renewal of multi-pilot type and instrument ratings;

provided that the examiner holds an ATPL(A), has completed not less than 1500 hours of flight time as a pilot of multi-pilot aeroplanes and is entitled to exercise the privileges of a SFI(A) and for the purpose of (a) above holds a valid type rating on the applicable aeroplane type. (see JAR-FCL 1.405)]

[Amdt. 4, 01.09.05]

JAR-FCL 1.460 Flight instructor examiner (aeroplane) (FIE(A)) - Privileges/ Requirements

The privileges of an FIE(A) are to conduct skill tests and proficiency checks or renewals for the issue and revalidation of flight instructor ratings, provided that the examiner has completed not less than 2 000 hours as a pilot of aeroplanes, including not less than 100 hours flight time instructing applicants for a FI(A) rating.

[Amdt. 1, 01.06.00]

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

INTENTIONALLY LEFT BLANK

[Dodatok 1 k JAR-FCL1.425

Štandardizácia príprav examinátorov

(Pozri JAR-FCL 1.425 a 1.430)

(Pozri AMC FCL 1.425)

VŠEOBECNE

1 Každý členský štát JAA musí publikovať a predložiť JAA zoznam oprávnených examinátorov so špecifikáciou každej úlohy a akýchkoľvek dodatočných záležitostí, na ktoré boli poverení.

2 Examinátori musia dôsledne uplatňovať štandardy JAR-FCL v priebehu skúšky/preskúšania. Aj keď sa okolnosti každej skúšky/preskúšania vykonávaného examinátorom môžu meniť, je tiež dôležité, že examinátorovo hodnotenie skúšky/preskúšania má zobrať do úvahy nepriaznivé podmienky vyskytujúce sa v priebehu skúšky/preskúšania.

URČENIE A OPRÁVNENIA EXAMINÁTOROV

3 Examinátor musí byť určený a oprávnený v súlade s JAR-FCL a musí byť

(a) letovým inšpektorom leteckého úradu alebo

(b) inštruktorom z registrovaného zariadenia, FTO, TRTO, zariadenia výrobcu alebo zariadenia subdodávateľa alebo

(c) pilotom, ktorý je držiteľom špecifického oprávnenia členského štátu JAA.

4 Všetci examinátori musia byť vhodne vycvičení, kvalifikovaní a skúsení na svoje poslanie na vhodnom type/triede letúna. Nemôžu byť stanovené žiadne špecifické pravidlá na kvalifikáciu, pretože zvláštne okolnosti každej organizácie sú rozdielne. Je dôležité, avšak v každom prípade by mal examinátor mať dobré znalosti a skúsenosti, aby mal profesionálny rešpekt leteckej komunity.

OPAKOVANÉ OPRÁVNENIE EXAMINÁTORA

5 Examinátori môžu byť opakovane oprávnení v súlade s JAR-FCL 1.430. Aby mohol byť examinátor opakovane oprávnený, musí mať vykonané aspoň 2 praktické skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti v každom ročnom období v rámci trojročného obdobia oprávnenia. Jedna z praktických skúšok alebo z preskúšaní odbornej spôsobilosti, vykonaných examinátorom v rámci obdobia platnosti oprávnenia, musí byť pod dohľadom inšpektora leteckého úradu alebo staršieho examinátora zvlášť oprávneného na tento účel.]

[ZT 2, 01.08.02]

[Appendix 1 to JAR-FCL 1.425

Standardisation arrangements for examiners

(See JAR-FCL 1.425 & 1.430)

(See AMC FCL 1.425)

GENERAL

1 Each JAA Member State will publish and submit to JAA a list of authorised examiners specifying each role and any additional matters for which they have been authorised.

2 Examiners shall consistently apply JAR-FCL standards during a test/check. However, as the circumstances of each test/check conducted by an examiner may vary, it is also important that an examiner's test/check assessment takes into account any adverse condition(s) encountered during the test/check.

EXAMINERS DESIGNATION AND AUTHORISATION

3 An examiner will be designated and authorised in accordance with JAR-FCL and will be:

(a) a flight inspector from an Authority; or

(b) an instructor from a Registered Facility, FTO, TRTO; manufacturer's facility or subcontracted facility; or

(c) a pilot holding a specific authorisation from a JAA Member State.

4 All Examiners must be suitably trained, qualified and experienced for their role on the relevant type/class of aeroplane. No specific rules on qualification can be made because the particular circumstance of each organisation will differ. It is important, however, that in every instance, the Examiner should, by background and experience, have the professional respect of the aviation community.

EXAMINER RE-AUTHORISATION

5 Examiners may be re-authorised in accordance with JAR-FCL 1.430. To be re-authorised, the examiner shall have conducted at least two skill tests or proficiency checks in every yearly period within the three year authorisation period. One of the skill tests or proficiency checks given by the examiner within the validity period of the authorisation shall have been observed by an inspector of the Authority or by a senior examiner specifically authorised for this purpose.]

[Amdt. 2, 01.08.02]

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY LEFT BLANK**

**ČLÁNOK J - POŽIADAVKY NA TEORETICKÉ
VEDOMOSTI A POSTUPY VYKONÁVANIA SKÚŠOK
Z TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ NA ZÍSKANIE
PREUKAZOV SPÔSOBILOSTI PROFESIONÁLNEHO
PILOTA A PRÍSTROJOVEJ KVALIFIKÁCIE****JAR-FCL 1.465 Požiadavky**

Žiadateľ o vydanie preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota alebo priznanie prístrojovej kvalifikácie musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácie, na získanie ktorých si podal žiadosť, úspešným absolvovaním skúšok teoretických vedomostí v súlade s postupmi stanovenými v JAR-FCL 1.470 až 1.495.

JAR-FCL 1.470 Obsah skúšok z teoretických vedomostí

(Pozri dodatok 1 k FCL 1.470)

(a) Žiadateľ o vydanie ATPL(A) [alebo MPL(A)] musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam v nasledujúcich predmetoch: letecké právo, všeobecné znalosti o lietadle [- drak/systémy/pohonné jednotky, všeobecné znalosti o lietadle – prístrojové vybavenie.] [] [hmotnosť a vyváženie, výkonnosť, plánovanie a monitorovanie letu,] ľudská výkonnosť [], meteorológia, [všeobecná] navigácia, [rádionavigácia] prevádzkové postupy, základy letu, [VFR] komunikácia, [IFR komunikácia].

(b) Žiadateľ o vydanie CPL(A) musí preukázať úroveň vedomostí primeranú udeleným oprávneniam v nasledujúcich predmetoch: letecké právo, všeobecné znalosti o lietadle, plánovanie a vykonanie letu, ľudská výkonnosť [], meteorológia, navigácia, prevádzkové postupy, základy letu, [VFR] komunikácia.

(c) Žiadateľ o priznanie IR(A) musí preukázať úroveň vedomostí primeranú udeleným oprávneniam v nasledujúcich predmetoch: letecké právo[], všeobecné znalosti o lietadle, plánovanie a vykonanie letu, ľudská výkonnosť [], meteorológia, navigácia, [IFR] komunikácia.

(d) Rozpis predmetov do skúšobných listov, povolených časov a celkového počtu a rozdelenia otázok bude stanovený v súvisiacich postupoch.

[ZT 4, 01.09.05; ZT 6, 01.08.06; ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.475 Otázky

(Pozri IEM FCL 1.475 (a) a (b))

(Pozri dodatok 1 k FCL 1.470)

(a) Centrálna databanka otázok

Otázky vhodné k osnovám (pozri dodatok 1 k FCL 1.470) musia byť uložené v centrálnej databanke otázok (CQB) JAA. Otázky zaznamenané v CQB musia byť tvorené v anglickom jazyku podľa metódy opísanej v IEM FCL 1.475 (a) s využitím skratiek (pozri IEM FCL 1.475 (b)) a zostavené v kompatibilnom počítačovom

**SUBPART J - THEORETICAL KNOWLEDGE
REQUIREMENTS AND PROCEDURES FOR THE
CONDUCT OF THEORETICAL KNOWLEDGE
EXAMINATIONS FOR PROFESSIONAL PILOT
LICENCES AND INSTRUMENT RATINGS****JAR-FCL 1.465 Requirements**

An applicant for a professional pilot licence or an instrument rating shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges of the licence or rating for which application is made by passing theoretical knowledge examinations in accordance with the procedures set out in JAR-FCL 1.470 through 1.495.

JAR-FCL 1.470 Contents of theoretical knowledge examinations

(See Appendix 1 to FCL 1.470)

(a) An applicant for the ATPL(A) [or MPL(A)] shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges granted in the following subjects: Air Law; Aircraft General Knowledge [- Airframe/Systems/Powerplant; Aircraft General Knowledge – Instrumentation;] []; [Mass and balance; Performance; Flight Planning and Monitoring;] Human Performance []; Meteorology; [General] Navigation; [Radio Navigation] Operational Procedures; Principles of flight; [VFR] Communications; [IFR Communication].

(b) An applicant for the CPL(A) shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges granted in the following subjects: Air Law; Aircraft General Knowledge; Flight Performance and Planning; Human Performance []; Meteorology; Navigation; Operational Procedures; Principles of flight; [VFR] Communications.

(c) An applicant for an IR(A) shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges granted in the following subjects: Air Law[]; Aircraft General Knowledge; Flight Performance and Planning; Human Performance []; Meteorology; Navigation; [IFR] Communications.

(d) The breakdown of the subjects into examinations papers, times allowed, and the total number and distribution of questions will be specified in the associated procedures.

[Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 6, 01.08.06; Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.475 Questions

(See IEM FCL 1.475 (a) and (b))

(See Appendix 1 to FCL 1.470)

(a) The Central Question Bank

Questions appropriate to the syllabuses (see Appendix 1 to FCL 1.470) will be held in a JAA Central Question Bank (CQB). Questions entered in the CQB will be composed in English, according to a method described in IEM FCL 1.475 (a), using abbreviations (see IEM FCL 1.475 (b)), and compiled in a computer compatible

formáte. Tieto otázky budú mať formát mnohonásobného výberu. V súlade s JAR-FCL 1.480 môže letecký úrad zachovať mlčanlivosť o skutočnosti, že tieto otázky sú obsiahnuté v skúške.

(b) *Zverejnenie*

Vzory otázok a odpovede výberom z viacerých možností bude JAA z času na čas zverejňovať.

[ZT 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1. 480 Postup skúšky
(Pozri dodatok 1
k JAR-FCL 1.470)

(a) *Periodicita*

Členský štát JAA poskytuje žiadateľovi príležitosť vykonať požadované skúšky v súlade s postupmi stanovenými v tomto článku. Úplná skúška na vydanie preukazu spôsobilosti alebo priznanie prístrojovej kvalifikácie sa musí skladať zo skúšky z každého z predmetov podrobne opísaných v dodatku 1 k JAR-FCL 1.470.

(b) *Jazyk*

Skúšky musia byť vykonávané v jazyku(-och), ktorý(-é) bude letecký úrad považovať za vhodný(-é). Letecký úrad bude informovať žiadateľa o jazyku(-och), v ktorom(-ých) sa skúšky na leteckom úrade budú konať.

(c) *Obsah*

Otázky na skúšku musí letecký úrad vybrať z CQB podľa jednotnej metódy, čo umožňuje pokrytie celej osnovy v každom predmete. Obsah otázok sa nebude meniť, okrem prípadov, kde je to nutné na uľahčenie prekladu do národného jazyka(-ov). Spôsob odpovede na otázky vyžadujúce číselný výpočet alebo grafické vyjadrenie môže byť zamenený za iné formy, ktoré letecký úrad uzná za vhodné. Skúška z komunikácie sa môže uskutočniť oddelene od skúšok z iných predmetov na základe rozhodnutia leteckého úradu. Žiadateľ, ktorý predtým úspešne absolvoval jednu alebo obidve skúšky z komunikácie na získanie kvalifikácie na lietanie za podmienok VFR a IFR, nebude odznova preskúšaný v príslušných sekciách.

(d) *Ústne skúšky*

Ústne skúšky sa nebudú vykonávať namiesto skúšok písomných alebo skúšok s využitím počítača.

(e) *Materiálne vybavenie*

Letecký úrad poskytne vhodné tabuľky (grafy), mapy a prílohy s údajmi, ktoré sú potrebné na zodpovedanie otázok.

(f) *Ochrana*

Totožnosť žiadateľa bude overená pred vykonaním skúšky.

(g) *Dôvernosť*

Obsah skúšobných materiálov musí mať dôverný charakter.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03]

format. The questions will be in multiple choice format. An Authority may exercise discretion in the presentation of questions in an examination according to JAR-FCL 1.480.

(b) *Publication*

Samples of questions and multiple choice answers will be published from time to time by JAA.

[Amdt. 1, 01.06.00]

JAR-FCL 1.480 Examination procedure
(See Appendix 1
to JAR-FCL 1.470)

(a) *Frequency*

A JAA Member State will provide the opportunity for an applicant to complete the required examinations in accordance with the procedures set out in this Subpart. A complete examination for a licence or instrument rating will comprise an examination in each of the subjects detailed in Appendix 1 to JAR-FCL 1.470.

(b) *Language*

The examinations will be provided in the language(s) considered appropriate by the Authority. The Authority will inform applicants of the language(s) in which that Authority's examinations will be conducted.

(c) *Content*

Questions for an examination will be selected by the Authority from the CQB according to a common method which allows coverage of the entire syllabi in each subject. The content of the questions will not be changed other than, where necessary, to facilitate translation into the national language(s). The style of answer to questions requiring numerical computation or graphical interpretation may be varied to other forms considered appropriate by the Authority. The examination in Communications may be provided separately from those in other subjects, as decided by the Authority. An applicant who has previously passed either or both of the examinations in VFR and IFR Communications will not be re-examined in the relevant sections.

(d) *Oral Examinations*

Oral examinations will not be conducted in lieu of written or computer based examinations.

(e) *Facilities*

The Authority will determine how to provide suitable charts, maps, data sheets and equipment as required, to answer the questions.

(f) *Security*

The identity of the applicant will be established before an examination is taken.

(g) *Confidentiality*

The contents of the examination papers will retain a confidential status.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.485 Zodpovednosti žiadateľa

(a) Žiadateľ musí zložiť celý súbor skúšok v jednom členskom štáte JAA.

(b) [Ak žiadateľ uspokojivo ukončil príslušné časti kurzu teoretických vedomostí, musí byť odporučený na skúšku schválenou FTO, zodpovednou za jeho výcvik. Od žiadateľa, ktorý neuspel v skúške v limitoch predpísaných JAR-FCL 1.490, sa bude navyše vyžadovať, aby predložil doklad o ďalšom výcviku z organizácie schválenej na výcvik.]

(c) Ak letecký úrad uzná, že žiadateľ nedodržiava priebiehu skúšky skúšobné postupy, bude toto nesprávne chovanie posudzované ako nevykonanie skúšky buď z jedného predmetu, alebo skúšky ako celku.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.490 Normy na úspešné zloženie skúšky

(a) Hodnotenie úspechu na skúšobnom liste získava žiadateľ, ktorý dosiahne aspoň 75 % týchto hodnotení v danom doklade. Žiadne trestné body neexistujú.

[(b)] S ohľadom na ktorékoľvek ďalšie podmienky v predpisoch JAR, žiadateľ bude posudzovaný ako úspešný absolvent predpísanej skúšky teoretických vedomostí na získanie príslušného preukazu spôsobilosti pilota alebo priznanie kvalifikácie, keď bol hodnotený ako úspešný vo všetkých požadovaných predmetoch v období [] 18 mesiacov [], ktoré sa začínajú počítať od konca kalendárneho mesiaca, v ktorom sa kandidát prvýkrát pokúsil zložiť skúšku.

[(c)] Žiadateľ, ktorý neuspel ani v jednom skúšobnom liste pri štyroch pokusoch alebo neuspel vo všetkých skúšobných listoch buď pri šiestich pokusoch, alebo v čase stanovenom v paragrafe (b), sa musí opätovne zapísať na celú skúšku ako pri prvom pokuse. Pred opätovným zápisom na skúšku sa žiadateľ musí podrobiť ďalšiemu výcviku podľa rozhodnutia leteckého úradu.]

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.495 Obdobie uznania

(a) Zloženie skúšky z teoretických vedomostí v súlade s JAR-FCL 1.490 musí byť akceptované na vydanie CPL(A) alebo priznanie IR(A) v priebehu 36 mesiacov od dátumu [] získania hodnotenia úspechu [] [vo všetkých] požadovaných [skúšobných listoch].

(b) Za predpokladu, že priznanie kvalifikácie IR(A) sa získava v súlade s ustanovením (a), zloženie skúšky z [teoretických] vedomostí na vydanie ATPL(A) zostane

JAR-FCL 1.485 Responsibilities of the applicant

(a) An applicant shall take the entire set of examinations in one JAA Member State.

(b) [An applicant shall be recommended for an examination by the approved FTO responsible for applicant's training when the applicant has completed the appropriate elements of the course of theoretical knowledge instruction to a satisfactory standard. An applicant who has failed to complete the examination within the limits imposed by JAR-FCL 1.490 will in addition be required to produce evidence from an approved Training Organisation of further training.]

(c) If the Authority considers that the applicant is not complying with examination procedures during the examination, this misconduct will be considered with a view to failing the applicant, either in the examination of a single subject or in the examination as a whole.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.490 Pass standards

(a) A Pass in an examination paper will be awarded to an applicant achieving at least 75 % of the marks allocated to that paper. There is no penalty marking.

[(b)] Subject to any other conditions in JARs, an applicant will be deemed to have successfully completed the required theoretical knowledge examination for the appropriate pilot licence or rating when awarded a pass in all of the required subjects within a period of [] 18 months [] counted from the end of the calendar month when the applicant first attempted an examination.

[(c)] An applicant shall re-enter the complete examination as though for an initial attempt if he has failed to pass any single examination paper within four attempts, or has failed to pass all papers within either six sittings or the period mentioned in paragraph (b) above. Before re-entry to the examinations the applicant shall undertake further training as determined by the Authority.]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03]

JAR-FCL 1.495 Acceptance period

(a) A pass in the theoretical knowledge examinations given in accordance with JAR-FCL 1.490 will be accepted for the grant of the CPL(A) or IR(A) during the 36 months from the date of [] gaining a Pass [] in [all] the required examination [papers].

(b) Provided that an IR(A) is obtained in accordance with (a) above, a pass in the ATPL(A) [theoretical] knowledge examination will remain valid

v platnosti počas 7 rokov od posledného dátumu platnosti IR(A) priznanej v CPL(A) na vydanie ATPL(A).

(c) Zloženie skúšky z teoretických vedomostí na získanie ATPL(A) zostane v platnosti počas 7 rokov od posledného dátumu platnosti typovej kvalifikácie priznanej v preukaze spôsobilosti palubného inžiniera (F/E).

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03]

for a period of 7 years from the last validity date of the IR(A) entered in the CPL(A) for the issuance of an ATPL(A).

(c) A pass in the ATPL(A) theoretical knowledge examination will remain valid for a period of 7 years from the last validity date of a type rating entered in a F/E licence.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

Dodatok 1 k JAR-FCL 1.470**[] [Teoretické vedomosti]- ATPL, CPL a IR**

(Pozri JAR-FCL 1.470)

[1 Žiadateľ musí absolvovať príslušnú teoretickú výučbu prostredníctvom schváleného kurzu v FTO podľa učebných osnôv a názvov tém uvedených v tabuľkách (odvolávka na Študijné plány výučby teoretických vedomostí):

		Letún			Vrtuľník		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
010 00 00 00	LETECKÉ PRÁVO A POSTUPY ATC	x	x	x	x	x	x
010 01 00 00	MEDZINÁRODNÉ PRÁVO; DOHOVORY, DOHODY A ORGANIZÁCIE						
010 02 00 00	LETOVÁ SPÔSOBILOSŤ LIETADIEL						
010 03 00 00	ZNAČKY ŠTÁTNEJ PRÍSLUŠNOSTI A REGISTROVÉ ZNAČKY						
010 04 00 00	SPÔSOBILOSŤ LETECKÉHO PERSONÁLU						
010 05 00 00	PRAVIDLÁ LIETANIA						
010 06 00 00	POSTUPY PRE LETOVÚ PREVÁDZKU - PREVÁDZKA LIETADIEL						
010 07 00 00	LETOVÉ PREVÁDZKOVÉ SLUŽBY A USPORIADANIE LETOVEJ PREVÁDZKY						
010 08 00 00	LETECKÁ INFORMAČNÁ SLUŽBA						
010 09 00 00	LETISKÁ/HELIPORTY						
010 10 00 00	ULAHČOVANIE MEDZINÁRODNEJ LETECKEJ DOPRAVY						
010 11 00 00	PÁTRANIE A ZÁCHRANA						
010 12 00 00	OCHRANA						
010 13 00 00	VYŠETROVANIE NEHÔD A INCIDENTOV						

		Letún			Vrtuľník		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
021 00 00 00	VŠEOBECNÉ ZNALOSTI O LIETADLE - DRAK A SYSTÉMY, ELEKTRICKÝ SYSTÉM, POHONNÁ JEDNOTKA, NÚDZOVÉ VYBAVENIE	x	x	x	x	x	x
021 01 00 00	KONŠTRUKCIA, ZAŤAŽENIE, NAMÁHANIE, ÚDRŽBA						
021 02 00 00	DRAK						
021 03 00 00	HYDRAULIKA						
021 04 00 00	PRISTÁVACIE ZARIADENIE						
021 05 00 00	RIADENIE LIETADLA						
021 06 00 00	VZDUCHOVÉ SYSTÉMY – PRETLAKOVANIE A KLIMATIZÁCIA						
021 07 00 00	SYSTÉMY OCHRANY PROTI NÁMRAZE A SYSTÉMY ODNÁMRAZOVANIA						
021 08 00 00	PALIVOVÝ SYSTÉM						
021 09 00 00	ELEKTRICKÝ SYSTÉM						
021 10 00 00	PIESTOVÉ MOTORY						
021 11 00 00	TURBÍNOVÉ MOTORY						
021 12 00 00	OCHRANNÉ A DETEKČNÉ SYSTÉMY						
021 13 00 00	KYSLÍKOVÉ SYSTÉMY						
021 14 00 00	VRTUĽNÍK: ZMIEŠANÉ SYSTÉMY						
021 15 00 00	VRTUĽNÍK: ROTOROVÉ HLAVY						
021 16 00 00	VRTUĽNÍK: PRENOS						
021 17 00 00	VRTUĽNÍK: ROTOROVÉ LISTY						

]

[

		Letún			Vrtuľník		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
022 00 00 00	VŠEOBECNÉ ZNALOSTI O LIETADLE – PRÍSTROJOVÉ VYBAVENIE	x	x	x	x	x	x
022 01 00 00	SNÍMAČE A PRÍSTROJE						
022 02 00 00	MERANIE AEROMETRICKÝCH PARAMETROV						
022 03 00 00	MAGNETIZMUS – KOMPAS S PRIAMYM ODCÍTANÍM A INDUKČNÁ SONDA						
022 04 00 00	GYROSKOPICKÉ PRÍSTROJE						
022 05 00 00	INERCIÁLNA NAVIGÁCIA A REFERENČNÉ SYSTÉMY						
022 06 00 00	LETÚN: AUTOMATICKÉ SYSTÉMY RIADENIA LETÚNA						
022 07 00 00	VRTUĽNÍK: AUTOMATICKÉ SYSTÉMY RIADENIA LETÚNA						
022 08 00 00	VYVAŽOVANIE – TLMIČ BOČNÝCH KMITOV – OCHRANA LETOVEJ OBÁLKY						
022 09 00 00	SYSTÉM AUTOMATICKÉHO OVLÁDANIA ŤAHU						
022 10 00 00	KOMUNIKAČNÉ SYSTÉMY						
022 11 00 00	SYSTÉM PRE RIADENIE A OPTIMALIZÁCIU LETU (FMS)						
022 12 00 00	VÝSTRAŽNÉ SYSTÉMY, SYSTÉMY VAROVANIA PRED ZBLÍŽENÍM						
022 13 00 00	INTEGROVANÉ PRÍSTROJE – ELEKTRICKÉ DISPLEJE						
022 14 00 00	SYSTÉMY ÚDRŽBY, SYSTÉMY SLEDOVANIA A SYSTÉMY NA ZAZNAMENÁVANIE						
022 15 00 00	ČÍSLICOVÉ OBVODY A POČÍTAČE						

		Letún			Vrtuľník		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
030 00 00 00	LETOVÉ VÝKONY A PLÁNOVANIE	x	x	x	x	x	
031 00 00 00	HMOTNOSŤ A VYVÁŽENIE – LETÚNY/VRTUĽNÍKY	x	x	x	x	x	
031 01 00 00	VÝZNAM HMOTNOSTI A VYÁŽENIA						
031 02 00 00	NAKLADANIE						
031 03 00 00	ZÁKLADY VÝPOČTOV ŤAŽISKA						
031 04 00 00	ROZPIS HMOTNOSTI A VYVÁŽENIA LETÚNA						
031 05 00 00	URČENIE ŤAŽISKA						
031 06 00 00	MANIPULÁCIA S NÁKLADOM						

		Letún			Vrtuľník		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
032 00 00 00	VÝKONNOSŤ LETÚNOV	x	x				
032 01 00 00	VŠEOBECNE						
032 02 00 00	VÝKONNOSŤ TRIEDY B – JEDNOMOTOROVÉ LETÚNY						
032 03 00 00	VÝKONNOSŤ TRIEDY B – VIACMOTOROVÉ LETÚNY						
032 04 00 00	VÝKONNOSŤ TRIEDY A – LETÚNY OSVEDČENÉ PODĽA CS 25						

]

[

		Letún			Vrtuľník		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
033 00 00 00	PLÁNOVANIE LETU A MONITOROVANIE LETU	x	x	x	x	x	x
033 01 00 00	LETOVÉ PLÁNOVANIE PRE VFR LETY						
033 02 00 00	LETOVÉ PLÁNOVANIE PRE IFR LETY						
033 03 00 00	PLÁN PALIVA						
033 04 00 00	PREDLETOVÁ PRÍPRAVA						
033 05 00 00	LETOVÝ PLÁN ATS						
033 06 00 00	MONITOROVANIE LETU A PREPLÁNOVANIE POČAS LETU						

		Letún			Vrtuľník		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
040 00 00 00	ĽUDSKÁ VÝKONNOSŤ	x	x	x	x	x	x
040 01 00 00	ĽUDSKÉ FAKTORY: ZÁKLADNÉ POJMY						
040 02 00 00	ZÁKLADNÁ LETECKÁ FYZIOLÓGIA A UDRŽOVANIE ZDRAVIA						
040 03 00 00	ZÁKLADNÁ LETECKÁ PSYCHOLÓGIA						

		Letún			Vrtuľník		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
050 00 00 00	METEOROLÓGIA	x	x	x	x	x	x
050 01 00 00	ATMOSFÉRA						
050 02 00 00	VIETOR						
050 03 00 00	TERMODYNAMIKA						
050 04 00 00	OBLAČNOSŤ A HMLA						
050 05 00 00	ZRÁŽKY						
050 06 00 00	VZDUCHOVÉ HMOTY A FRONTY						
050 07 00 00	TLAKOVÉ SYSTÉMY						
050 08 00 00	KLIMATOLÓGIA						
050 09 00 00	NEBEZPEČIA PRE LET						
050 10 00 00	METEOROLOGICKÉ INFORMÁCIE						

		Letún			Vrtuľník		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
060 00 00 00	NAVIGÁCIA	x	x	x	x	x	x
060 00 00 00	VŠEOBECNÁ NAVIGÁCIA	x	x	x	x	x	x
060 01 00 00	ZÁKLADY NAVIGÁCIE						
060 02 00 00	MAGNETIZMUS A KOMPASY						
060 03 00 00	MAPY						
060 04 00 00	NAVIGÁCIA VÝPOČTOM						
060 05 00 00	NAVIGÁCIA POČAS LETU						

]

[

		Letún			Vrtuľník		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
062 00 00 00	RÁDIONAVIGÁCIA	x	x	x	x	x	x
062 01 00 00	TEÓRIA VŠEOBECNÉHO RÁDIOVÉHO ŠÍRENIA						
062 02 00 00	RÁDIOVÉ PROSTRIEDKY						
062 03 00 00	RADAR						
062 04 00 00	Zámerne nepoužíte						
062 05 00 00	SYSTÉMY PRIESTOROVEJ NAVIGÁCIE, RNAV/FMS						
062 06 00 00	GLOBALNE NAVIGAČNÉ DRUŽICOVÉ SYSTÉMY						

		Letún			Vrtuľník		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
070 00 00 00	PREVÁDZKOVÉ POSTUPY	x	x	x	x	x	
071 01 00 00	VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY						
071 02 00 00	ZVLÁŠTNE PREVÁDZKOVÉ POSTUPY A NEBEZPEČIE (VŠEOBECNÉ HLADISKÁ)						
071 03 00 00	NÚDZOVÉ POSTUPY PRE VRTUĽNÍKY						

		Letún			Vrtuľník		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
080 00 00 00	ZÁKLADY LETU	x	x	x	x	x	
081 00 00 00	ZÁKLADY LETU - LETÚN	x	x				
081 01 00 00	AERODYNAMIKA PODZVUKOVÝCH RÝCHLOSTÍ						
081 02 00 00	AERODYNAMIKA VYŠŠÍCH RÝCHLOSTÍ						
081 03 00 00	Zámerne nepoužíte						
081 04 00 00	STABILITA						
081 05 00 00	RIADENIE						
081 06 00 00	OBMEDZENIA						
081 07 00 00	VRTULE						
081 08 00 00	MECHANIKA LETU						

		Letún			Vrtuľník		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
090 00 00 00	KOMUNIKÁCIA	x	x	x	x	x	
091 00 00 00	VFR KOMUNIKÁCIA						
091 01 00 00	DEFINÍCIE						
091 02 00 00	VŠEOBECNÉ PREVÁDZKOVÉ POSTUPY						
091 03 00 00	DÔLEŽITÉ VÝRAZY METEOROLOGICKEJ INFORMÁCIE (VFR)						
091 04 00 00	PREDPÍSANÁ ČINNOSŤ PRI STRATE SPOJENIA						
091 05 00 00	NÚDZOVÉ A URGENTNÉ POSTUPY						
091 06 00 00	VŠEOBECNÉ PRINCÍPY ŠÍRENIA VHF A PRIDEĽOVANIE KMITOČTOV						

]

[

		Letún			Vrtuľník		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
092 00 00 00	IFR KOMUNIKÁCIA						
092 01 00 00	DEFINÍCIE						
092 02 00 00	VŠEOBECNÉ PREVÁDZKOVÉ POSTUPY						
092 03 00 00	PREDPÍSANÁ ČINNOSŤ PRI STRATE SPOJENIA						
092 04 00 00	NÚDZOVÉ A URGENTNÉ POSTUPY						
092 05 00 00	DÔLEŽITÉ VÝRAZY METEOROLOGICKEJ INFORMÁCIE (IFR)						
092 06 00 00	VŠEOBECNÉ PRINCÍPY ŠÍRENIA VHF A PRIDEĽOVANIE KMITOČTOV						
092 07 00 00	MORZEOVKA						

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05; ZT 6, 01.08.06]

]

Appendix 1 to JAR-FCL 1.470**[] Theoretical knowledge [] - ATPL, CPL and IR**

(See JAR-FCL 1.470)

[1 An applicant shall have received the relevant theoretical knowledge instruction on an approved course at an approved flying training organisation (FTO) according to the syllabus subjects and headline topics below (refer to the Theoretical Knowledge Learning Objectives):

		Aeroplane			Helicopter		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
010 00 00 00	AIR LAW AND ATC PROCEDURES	x	x	x	x	x	x
010 01 00 00	INTERNATIONAL LAW: CONVENTIONS, AGREEMENTS AND ORGANISATIONS						
010 02 00 00	AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT						
010 03 00 00	AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS						
010 04 00 00	PERSONNEL LICESING						
010 05 00 00	RULES OF THE AIR						
010 06 00 00	PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES – AIRCRAFT OPERATIONS						
010 07 00 00	AIR TRAFFIC AND AIR TRAFFIC MANAGEMENT						
010 08 00 00	AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES						
010 09 00 00	AERODROMES/HELIPORTS						
010 10 00 00	FACILITATION						
010 11 00 00	SEARCH AND RESCUE						
010 12 00 00	SECURITY						
010 13 00 00	AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION						

		Aeroplane			Helicopter		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
021 00 00 00	AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE – AIRFRAME AND SYSTEMS, ELECTRICS, POWERPLANT, EMERGENCY EQUIPMENT	x	x	x	x	x	x
021 01 00 00	SYSTEM DESIGN, LOAD, STRESSES, MAINTENANCE						
021 02 00 00	AIRFRAME						
021 03 00 00	HYDRAULICS						
021 04 00 00	LANDING GEAR, WHEELS, TYRES, BRAKES						
021 05 00 00	FLIGHT CONTROLS						
021 06 00 00	PNEUMATICS – PRESSURISATION AND AIR CONDITIONING						
021 07 00 00	ANTI AND DE-ICING SYSTEMS						
021 08 00 00	FUEL SYSTEM						
021 09 00 00	ELECTRICS						
021 10 00 00	PISTON ENGINES						
021 11 00 00	TURBINE ENGINES						
021 12 00 00	PROTECTION AND DETECTION SYSTEMS						
021 13 00 00	OXYGEN SYSTEMS						
021 14 00 00	HELICOPTER: MISCELLANEOUS SYSTEMS						
021 15 00 00	HELICOPTER: ROTOR HEADS						
021 16 00 00	HELICOPTER: TRANSMISSION						
021 17 00 00	HELICOPTER: BLADES						

]

[

		Aeroplane			Helicopter		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
022 00 00 00	AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE – INSTRUMENTATION	x	x	x	x	x	x
022 01 00 00	SENSORS AND INSTRUMENTS						
022 02 00 00	MEASUREMENT OF AIR DATA PARAMETERS						
022 03 00 00	MAGNETISM – DIRECT READING COMPASS AND FLUX VALVE						
022 04 00 00	GYROSCOPIC INSTRUMENT						
022 05 00 00	INERTIAL NAVIGATION AND REFERENCE SYSTEMS						
022 06 00 00	AEROPLANE: AUTOMATIC FLIGHT CONTROL SYSTEMS						
022 07 00 00	HELICOPTER: AUTOMATIC FLIGHT CONTROL SYSTEMS						
022 08 00 00	TRIMS – YAW DAMPER – FLIGHT ENVELOPE PROTECTION						
022 09 00 00	AUTOHOTTLE – AUTOMATIC THRUST CONTROL SYSTEM						
022 10 00 00	COMMUNICATION SYSTEMS						
022 11 00 00	FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM (F.M.S)						
022 12 00 00	ALERTING SYSTEMS, PROXIMITY SYSTEMS						
022 13 00 00	INTEGRATED INSTRUMENTS – ELECTRONIC DISPLAYS						
022 14 00 00	MAINTENANCE, MONITORING AND RECORDING SYSTEMS						
022 15 00 00	DIGITAL CIRCUITS AND COMPUTERS						

		Aeroplane			Helicopter		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
030 00 00 00	FLIGHT PERFORMANCE AND PLANNING	x	x	x	x	x	
031 00 00 00	MASS AND BALANCE – AEROPLANES/HELICOPTERS	x	x	x	x	x	
031 01 00 00	PURPOSE OF MASS AND BALANCE CONSIDERATIONS						
031 02 00 00	LOADING						
031 03 00 00	FUNDAMENTALS OF CG CALCULATIONS						
031 04 00 00	MASS AND BALANCE DETAILS OF AIRCRAFT						
031 05 00 00	DETERMINATION OF CG POSITION						
031 06 00 00	CARGO HANDLING						

		Aeroplane			Helicopter		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
032 00 00 00	PERFORMANCE AEROPLANES	x	x				
032 01 00 00	GENERAL						
032 02 00 00	PERFORMANCE CLASS B – SINGLE-ENGINE AEROPLANES						
032 03 00 00	PERFORMANCE CLASS B – MULTI-ENGINE AEROPLANES						
032 04 00 00	PERFORMANCE CLASS B – AEROPLANES CERTIFICATED UNDER CS 25 ONLY						

]

[

		Aeroplane			Helicopter		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
033 00 00 00	FLIGHT PLANNING AND FLIGHT MONITORING	x	x	x	x	x	x
033 01 00 00	FLIGHT PLANNING FOR VFR FLIGHTS						
033 02 00 00	FLIGHT PLANNING FOR IFR FLIGHTS						
033 03 00 00	FUEL PLANNING						
033 04 00 00	PRE-FLIGHT PREPARATION						
033 05 00 00	ATS FLIGHT PLAN						
033 06 00 00	FLIGHT MONITORING AND IN-FLIGHT RE-PLANNING						

		Aeroplane			Helicopter		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
040 00 00 00	HUMAN PERFORMANCE	x	x	x	x	x	x
040 01 00 00	HUMAN FACTORS: BASIC CONCEPTS						
040 02 00 00	BASIC AVIATION PHYSIOLOGY AND HEALTH MAINTENANCE						
040 03 00 00	BASIC AVIATION PSYCHOLOGY						

		Aeroplane			Helicopter		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
050 00 00 00	METEOROLOGY	x	x	x	x	x	x
050 01 00 00	THE ATMOSPHERE						
050 02 00 00	WIND						
050 03 00 00	THERMODYNAMICS						
050 04 00 00	CLOUDS AND FOG						
050 05 00 00	PRECIPITATION						
050 06 00 00	AIR MASSES AND FRONTS						
050 07 00 00	PRESSURE SYSTEMS						
050 08 00 00	CLIMATOLOGY						
050 09 00 00	FLIGHT HAZARDS						
050 10 00 00	METEOROLOGICAL INFORMATION						

		Aeroplane			Helicopter		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
060 00 00 00	NAVIGATION	x	x	x	x	x	x
060 00 00 00	GENERAL NAVIGATION	x	x	x	x	x	x
060 01 00 00	BASICS OF NAVIGATION						
060 02 00 00	MAGNETISM AND COMPASSES						
060 03 00 00	CHARTS						
060 04 00 00	DEAD RECKONING NAVIGATION (DR)						
060 05 00 00	IN-FLIGHT NAVIGATION						

]

[

		Aeroplane			Helicopter		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
062 00 00 00	RADIO NAVIGATION	x	x	x	x	x	x
062 01 00 00	BASIC RADIO PROPAGATION THEORY						
062 02 00 00	RADIO AIDS						
062 03 00 00	RADAR						
062 04 00 00	Intentionally left blank						
062 05 00 00	AREA NAVIGATION SYSTEMS, RNAV/FMS						
062 06 00 00	GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEMS						

		Aeroplane			Helicopter		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
070 00 00 00	OPERATIONAL PROCEDURES	x	x	x	x	x	
071 01 00 00	GENERAL REQUIREMENTS						
071 02 00 00	SPECIAL OPERATIONAL PROCEDURES AND HAZARDS (GENERAL ASPECTS)						
071 03 00 00	HELICOPTER EMERGENCY PROCEDURES						

		Aeroplane			Helicopter		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
080 00 00 00	PRINCIPLES OF FLIGHT	x	x	x	x	x	
081 00 00 00	PRINCIPLES OF FLIGHT – AEROPLANE	x	x				
081 01 00 00	SUBSONIC AERODYNAMICS						
081 02 00 00	HIGH SPEED AERODYNAMICS						
081 03 00 00	Intentionally left blank						
081 04 00 00	STABILITY						
081 05 00 00	CONTROL						
081 06 00 00	LIMITATIONS						
081 07 00 00	PROPELLERS						
081 08 00 00	FLIGHT MECHANICS						

		Aeroplane			Helicopter		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
090 00 00 00	COMMUNICATIONS	x	x	x	x	x	
091 00 00 00	VFR COMMUNICATIONS						
091 01 00 00	DEFINITIONS						
091 02 00 00	GENERAL OPERATING PROCEDURES						
091 03 00 00	RELEVANT WEATHER INFORMATION TERMS (VFR)						
091 04 00 00	ACTION REQUIRED TO BE TAKEN IN CASE OF COMMUNICATION FAILURE						
091 05 00 00	DISTRESS AND URGENCY PROCEDURES						
091 06 00 00	GENERAL PRINCIPLES OF VHF PROPAGATION AND ALLOCATION OF FREQUENCIES						

]

[

		Aeroplane			Helicopter		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
092 00 00 00	IFR COMMUNICATIONS						
092 01 00 00	DEFINITIONS						
092 02 00 00	GENERAL OPERATING PROCEDURES						
092 03 00 00	ACTION REQUIRED TO BE TAKEN IN CASE OF COMMUNICATION FAILURE						
092 04 00 00	DISTRESS AND URGENCY PROCEDURES						
092 05 00 00	RELEVANT WEATHER INFORMATION TERMS (VFR)						
092 06 00 00	GENERAL PRINCIPLES OF VHF PROPAGATION AND ALLOCATION OF FREQUENCIES						
092 07 00 00	MORSE CODE						

]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 6, 01.08.06]

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY LEFT BLANK**

**ČLÁNOK K – PREUKAZ SPÔSOBILOSTI PILOTA
VIACČLENNEJ POSÁDKY – MPL(A)****[SUBPART K – MULTI-CREW PILOT LICENCE
(AEROPLANE) – MPL(A)****JAR-FCL 1.500 Minimálny vek**

Žiadateľ o vydanie MPL(A) musí mať aspoň 18 rokov.

[ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.505 Zdravotná spôsobilosť

Žiadateľ o vydanie MPL(A) musí mať platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy. Za účelom využívania oprávnení MPL(A) musí mať platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy.

[ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.510 Oprávnenia a podmienky
(Pozri JAR-FCL 1.155)
(Pozri JAR-FCL 1.210)
(Pozri JAR-FCL 1.275)**(a) Oprávnenia**

S prihliadnutím na akékoľvek iné podmienky špecifikované v predpisoch JAR, oprávnenia držiteľa MPL(A) sú:

(1) využívať všetky oprávnenia držiteľa PPL(A) za predpokladu, že spĺňa požiadavky na vydanie PPL(A) špecifikované v Článku C,

(2) využívať oprávnenia držiteľa CPL(A) za predpokladu, že spĺňa požiadavky na vydanie CPL(A) špecifikované v JAR-FCL 1.155 (d),

(3) využívať oprávnenia držiteľa IR(A) v prevádzke na jednopilotných letúnoch za predpokladu, že držiteľ preukáže spôsobilosť preukázať leteckému úradu schopnosť zastávať funkciu veliaceho pilota v jednopilotnej prevádzke vykonávanej výhradne podľa prístrojov ukončením špecifického výcviku podľa rozhodnutia leteckého úradu a spĺňa požiadavky stanovené v JAR-FCL 1.210. Pokiaľ ide o priznávanie kreditov môže byť letecký úrad usmerný na základe odporúčania príslušnej výcvikovej organizácie.

(4) využívať oprávnenia držiteľa IR(A) na letúnoch povinne prevádzkovaných v posádke s druhým pilotom, a

(5) zastávať funkciu druhého pilota na letúnoch povinne prevádzkovaných v posádke s druhým pilotom.

(b) Podmienky

Žiadateľ o vydanie MPL(A), ktorý splnil podmienky stanovené v JAR-FCL 1.500, 1.505, 1.515, 1.530 a ak je to použiteľné aj v 1.010 (a) (4), musí mať splnené požiadavky na vydanie MPL(A) vrátane typovej kvalifikácie na letún použitý pri praktickej skúške a IR(A) s obmedzením na letúny povinne prevádzkované v posádke s druhým pilotom.

[ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.500 Minimum age

An applicant for a MPL(A) shall be at least 18 years of age.

[Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.505 Medical fitness

An applicant for a MPL(A) shall hold a valid Class 1 medical certificate. In order to exercise the privileges of the MPL(A) a valid Class 1 medical certificate shall be held.

[Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.510 Privileges and conditions
(See JAR-FCL 1.155)
(See JAR-FCL 1.210)
(See JAR-FCL 1.275)**(a) Privileges.**

Subject to any other conditions specified in JARS, the privileges of the holder of a MPL(A) are to:

(1) exercise all the privileges of the holder of a PPL(A), provided that the requirements for the PPL(A) specified in Subpart C are met;

(2) exercise the privileges of a CPL(A), provided that the requirements for the CPL(A) specified in JAR-FCL 1.155(d) are met;

(3) exercise the privileges of the IR(A) in a single-pilot operation in aeroplanes, provided that the licence holder shall have demonstrated an ability to act as pilot-in-command in a single-pilot operation exercised solely by reference to instruments by completing specific training at the discretion of the Authority and meeting the requirements as set out in JAR-FCL 1.210. The Authority may be guided as to the credits to be granted on the basis of a recommendation from a FTO;

(4) exercise the privileges of the IR(A) in an aeroplane required to be operated with a co-pilot; and

(5) act as co-pilot in an aeroplane required to be operated with a co-pilot.

(b) Conditions.

An applicant for a MPL(A) who has complied with the conditions specified in JAR-FCL 1.500, 1.505, 1.515, 1.530 and if applicable 1.010(a)(4) shall have fulfilled the requirements for the issue of a MPL(A) containing a type rating for the aeroplane type used on the skill test and an IR(A) restricted to aeroplane required to be operated with a co-pilot.

[Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.515 Skúsenosti a ich započítavanie
(Pozri JAR-FCL 1.120)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525)

(a) Žiadateľ o vydanie MPL(A) musí mať vo schválenom výcvikovom kurze nalietaných aspoň 240 hodín ako riadiaci pilot a ako neriadiaci pilot na skutočných a simulovaných letoch.

(b) Letové skúsenosti na skutočných letoch musia obsahovať všetky požiadavky praxe stanovené v JAR-FCL 1.120 a 1.125 (b), výcvik obnovenia kontroly nad riadením lietadla, nočné lety, lety výhradne podľa prístrojov a dosiahnutie príslušnej leteckej profesionality.

(c) V príslušnej fáze musí byť poskytnutý výcvik asymetrického letu na letúne alebo letovom simulátore.

(d) Okrem požiadavky uvedenej v odseku (b), žiadateľ musí získať skúsenosti, na viacmotorovom turbínovom letúne osvedčenom pre prevádzku s minimálne dvomi pilotmi alebo na FSTD, potrebné na dosiahnutie pokročilej úrovne spôsobilosti definovanej v dodatku 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525, paragraf 16.

(e) Požadovaná prax musí byť získaná pred praktickou skúškou podľa JAR-FCL 1.530.

[ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.520 Teoretické vedomosti
(Pozri JAR-FCL 1.155)

(a) Kurz

Žiadateľ o vydanie MPL(A) musí absolvovať teoretickú výučbu v rámci schváleného kurzu v schválenej organizácii letového výcviku (FTO).

(b) Skúška

Žiadateľ o vydanie MPL(A) musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam držiteľa ATPL(A) v súlade s požiadavkami JAR-FCL 1 (Letún), Článok J a kurzu typovej kvalifikácie na viacpilotné letúny.

[ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.525 Letový výcvik
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525)

(a) Žiadateľ o vydanie MPL(A) musí dokončiť kurz schváleného výcviku, ktorý zahŕňa požiadavky praxe špecifikované v JAR-FCL 1.515.

(b) Žiadateľ musí prejsť všetkými zložkami spôsobilosti letového výcviku, ktoré sú uvedené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525 na úrovni požadovanej na vydanie MPL(A).

[ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.515 Experience and crediting
(See JAR-FCL 1.120)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525)

(a) An applicant for a MPL(A) shall have completed in an approved training course not less than 240 hours as pilot flying and pilot not flying of actual and simulated flight.

(b) Flight experience in actual flight shall include all the experience requirements as set out in JAR-FCL 1.120 and 1.125(b), upset recovery training, night flying, flight solely by reference to instruments and to achieve the relevant airmanship.

(c) Training in asymmetric flight shall be given, either in an aeroplane or a flight simulator, in the appropriate phase.

(d) In addition to the requirement as mention in (b) above, the applicant shall have gained, in a multi-engine turbine-powered aeroplane certificated for operation with a minimum crew of a least 2 pilots or in a FSTD, the experience necessary to achieve the advanced level of competency defined in Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525 paragraph 16.

(e) The experience required shall be completed before the skill test given in JAR-FCL 1.530.

[Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.520 Theoretical knowledge
(See JAR-FCL 1.155)

(a) Course.

An applicant for a MPL(A) shall have received theoretical knowledge instruction on an approved course at an approved flying training organization (FTO).

(b) Examination.

An applicant for a MPL(A) shall have demonstrated a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of an ATPL(A) in accordance with the requirements in JAR-FCL 1 (Aeroplane) Subpart J and multi-pilot type rating course.

[Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.525 Flight instruction
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525)

(a) An applicant for a MPL(A) shall have completed a course of approved training covering the experience requirements specified in JAR-FCL 1.515.

(b) An applicant shall have received flight instruction in all the competency units stated in Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525, to the level required for the issue of the MPL(A).

[Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.530 Schopnosť
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 1.240 & 1.295)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525)

(a) Žiadateľ o vydanie MPL(A) musí preukázať požadovanú schopnosť plniť všetky zložky spôsobilosti špecifikované v dodatku 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525 ako riadiaci a neriadiaci pilot, na úrovni požadovanej na vykonávanie funkcie druhého pilota na viacmotorovom turbínovom letúne osvedčenom pre minimálne dvoch pilotov za VFR a IFR s úrovňou spôsobilosti primeranou oprávneniam držiteľa MPL(A). Žiadateľ musí vykonať praktickú skúšku stanovenú v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.240 & 1.295 na type letúna, ktorý je používaný v pokročilej fáze integrovaného výcvikového kurzu MPL(A).

(b) Pokrok v získaných skúsenostiach uvedených v odseku (a), musí byť nepretržite hodnotený a zdokumentovaný.

[ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.535 Sledovanie implementácie preukazov spôsobilosti pilotov viacčlennej posádky-poradná komisia
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.535)
(Pozri dodatok 2 k JAR-FCL 1.535)

(a) Pre dosiahnutie úspechu v implementácii MPL je potrebná výmena informácií medzi národnými leteckými úradmi, výcvikovými organizáciami a prevádzkovateľmi zapojenými do výcviku MPL(A) a zastupiteľskými orgánmi pilotov. Poradný výbor menovaný ako "Poradná komisia MPL pre úsek licencovania" je zriadená na to, aby spracovávala informácie a poskytovala poradenstvo leteckým úradom a zainteresovaným stranám v implementácii a skvalitňovaní výcvikových kurzov MPL(A).

(b) Výcvikové organizácie schválené na poskytovanie výcvikových kurzov MPL(A) musia poskytovať profesionálnu spätnú väzbu leteckému úradu v súlade so schválenými podmienkami, ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.535, konkrétne za účelom poskytovania príslušných informácií poradnej komisii MPL.]

[ZT 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.530 Skill
(See Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525)

(a) An applicant for a MPL(A) shall have demonstrated the skills required for fulfilling all the competency units specified in Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525 as pilot flying and pilot not flying, to the level required to perform as a co-pilot of a multi-engine turbine-powered aeroplane certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots under VFR and IFR with a degree of competency appropriate to the privileges granted to the holder of a MPL(A). An applicant shall take the skill test as set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 in the aeroplane type used on the advanced phase of the MPL(A) integrated training course.

(b) Progress in acquiring the skills specified in (a) above shall be continuously assessed and documented.

[Amdt. 7, 01.12.06]

JAR-FCL 1.535 Implementation Monitoring – Multi-crew Pilot Licence Advisory Board
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.535)
(See Appendix 2 to JAR-FCL 1.535)

(a) An exchange of information between National Aviation Authorities, training organizations and operators that are involved in MPL(A) training and pilot representative bodies is required to achieve the successful implementation of the MPL. An advisory panel, designated the "MPL Advisory Board to the Licencing Sectorial Team" is established to use this information to provide guidance to Authorities and Interested Parties on the implementation and improvement of MPL(A) training course.

(b) Training organizations approved to give MPL(A) training courses shall provide regular feedback, in accordance with the approval conditions, to the Authority as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.535, specifically for the purpose of providing relevant information to the MPL Advisory Board.]

[Amdt. 7, 01.12.06]

[Dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525

MPL(A) – Integrovaný výcvikový kurz na získanie preukazu spôsobilosti pilota viacčlennej posádky

(Pozri JAR-FCL 1.520)
(Pozri JAR-FCL 1.525)
(Pozri JAR-FCL 1.535)
(Pozri dodatok 1a k JAR-FCL 1.055)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.240 & 1.295)
(Pozri dodatok 2 k JAR-FCL 1.240 & 1.295)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (c) (2))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.535)
(Pozri dodatok 2 k JAR-FCL 1.535)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.470)
(Pozri AMC FCL 1.261 (a))
(Pozri AMC FCL 1.520 & 1.525)
(Pozri IEM No. 1 k dodatku 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525)
(Pozri IEM No. 2 k dodatku 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525)
(Pozri JAR-OPS 1.945)

1 (a) Cieľom integrovaného kurzu MPL(A) je výcvik pilotov na takú úroveň potrebnej odbornej spôsobilosti, ktorá im umožní vykonávať funkciu druhého pilota na dopravných viacpilótnych turbínových letúnoch osvedčených pre minimálne dvoch pilotov za VFR a IFR a získať MPL(A).

(b) Očakávaná úroveň spôsobilosti držiteľa MPL(A) je stanovená v Článku K. Od držiteľa MPL(A) sa očakáva, že bude schopný absolvovať s vysokou pravdepodobnosťou úspechu preškoľovací kurz u leteckého prevádzkovateľa v súlade s JAR-OPS 1, Článok N, a v rozsahu časového plánu, ktorý je bežne stanovený pre túto fázu. Rovnaká situácia je aj u absolventov integrovaného kurzu ATP(A), ktorí absolvovali výcvik typovej kvalifikácie.

(c) Konceptia MPL(A) vychádza z využitia platného integrovaného výcvikového kurzu ATP(A), ktorý slúži ako vzor pre odporúčania, a postupného implementovania integrovaného výcvikového kurzu MPL(A), konkrétne prechodu zo skutočných letov na simulované lety.

(d) Tento prechod musí byť organizovaný rovnakým spôsobom, ktorý sa používa v prípade ETOPS. Postupný vývoj výcvikových osnov predstavuje zvyšovanie úrovne simulovaných letov a redukciu skutočných letov. Zmena jednej verzie na ďalšiu sa musí uskutočniť iba po získaní dostatočných skúseností a vyhodnotení a zvážení jednotlivých výsledkov, vrátane výsledkov z preškoľovacích kurzov u leteckých prevádzkovateľov.

2 Schválenie výcvikového kurzu MPL(A) musí byť vydané iba organizácii letového výcviku (FTO) leteckého prevádzkovateľa podľa JAR-OPS 1 alebo FTO, ktorá má schválený špecifický program s leteckým prevádzkovateľom podľa JAR-OPS 1. Preukaz spôsobilosti musí byť obmedzený na tohto prevádzkovateľa, pokiaľ nebude ukončený preškoľovací kurz u leteckého prevádzkovateľa v súlade s JAR-OPS 1, Článok N.

[Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525

MPL(A) – Integrated Multi-Crew Pilot Licence training course

(See JAR-FCL 1.520)
(See JAR-FCL 1.525)
(See JAR-FCL 1.535)
(See Appendix 1a to JAR-FCL 1.055)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 & 1.295)
(See Appendix 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (c) (2))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.535)
(See Appendix 2 to JAR-FCL 1.535)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.470)
(See AMC FCL 1.261 (a))
(See AMC FCL 1.520 & 1.525)
(See IEM No. 1 to Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525)
(See IEM No. 2 to Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525)
(See JAR-OPS 1.945)

1 (a) The aim of the MPL(A) integrated course is to train pilots to the level of proficiency necessary to enable them to operate as co-pilot of a multi-engine turbine-powered air transport aeroplane certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots under VFR and IFR and to obtain a MPL(A).

(b) The level of competency expected from MPL(A) holder is defined in detail in this Subpart. In broad terms, the MPL(A) holder is expected to be able to complete the airline operators conversion course in accordance with JAR-OPS 1 Subpart N with a high probability of success and within the time frame normally allowed for this phase. It is equivalent to what is currently expected from graduates of the ATP(A) integrated course who have completed type rating training.

(c) The general approach is to use the existing ATP(A) integrated training course as a reference and to implement progressively the MPL(A) integrated training course and specifically the transfer from actual flight to simulated flight.

(d) This transfer shall be organised in a way that is similar to the approach used for ETOPS. Successive evolutions of the training syllabus introduce progressively a higher level of simulated flight and a reduction of actual flight. Change from one version to the next shall only take place after enough experience has been gained and once its results, including those of airline operator conversion courses, have been analysed and taken into account.

2 Approval for a MPL(A) training course shall only be given to a FTO of a JAR-OPS 1 operator or a FTO having a specific approved arrangement with a JAR-OPS 1 operator. The licence shall be restricted to that specified operator until completion of the airline operator's conversion course in accordance with JAR-OPS 1 Subpart N.

3 An applicant wishing to undertake a

3 Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný výcvikový kurz MPL(A), musí pod dohľadom vedúceho výcviku schválenej FTO absolvovať všetky etapy výcviku v jednom nepretržitom schválenom kurze výcviku tak, ako je organizovaný v FTO. Základom výcviku je dosiahnutie spôsobilosti a výcvik musí byť vykonávaný v prostredí spolupráce viacčlennej posádky.

4 Žiadateľ musí byť prijatý na výcvik iba ako úplný začiatok. Žiadateľ, ktorému sa nepodarí alebo ktorý nie je schopný ukončiť celý kurz MPL(A), môže požiadať letecký úrad o zápočet skúšky z teoretických vedomostí a praktickej skúšky na získanie preukazu spôsobilosti nižšieho stupňa, prípadne na získanie prístrojovej kvalifikácie.

5 Ktorýkoľvek žiadateľ, ktorý chce v priebehu výcviku v kurze prejsť do inej organizácie FTO, musí požiadať letecký úrad o formálne posúdenie ďalších hodín výcviku požadovaných v novej FTO.

6 FTO musí zabezpečiť, aby mal žiadateľ pred prijatím do kurzu dostatočné vedomosti, ktoré mu umožnia ľahšie pochopenie obsahu teoretickej výučby a praktickej časti kurzu.

7 Kurz musí zahŕňať

- (a) teoretickú výučbu na úrovni vedomostí ATPL(A),
- (b) letový výcvik za viditeľnosti a podľa prístrojov,
- (c) výcvik spolupráce vo viacčlennej posádke pre prevádzku viacpilotných letúnov, a
- (d) výcvik typovej kvalifikácie.

8 Úspešným ukončením skúšky(-ok) z teoretických vedomostí podľa bodu 10 a preukázaním spôsobilosti podľa bodov 18 a 19 sú splnené požiadavky na teoretické vedomosti a schopnosti na vydanie preukazu spôsobilosti pilota viacčlennej posádky MPL(A), vrátane typovej kvalifikácie na letún(-y) použitý(-é) pri skúške(-ach) a IR(A) obmedzenej na letúny povinne prevádzkované v posádke s druhým pilotom.

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

9 Osnova teoretických vedomostí je uvedená v dodatku 1 k JAR-FCL 1.470. Schválený kurz teoretickej výučby ATPL(A) musí zahŕňať aspoň 750 hodín výcviku (jedna hodina znamená 60 minút výcviku), ktoré môžu zahŕňať prácu na učebni, interaktívne video, prezentáciu s použitím diapozitívov/magnetofónu, študijné kútky, výcvik pomocou počítača a iné prostriedky schválené leteckým úradom vo vhodnom rozsahu.

750 hodín výcviku sa musí rozdeliť takým spôsobom, aby každý predmet obsahoval minimálne nasledujúci počet hodín:

Predmet	Hodiny
Letecké právo	40
Všeobecné znalosti lietadla	80

MPL(A) integrated course shall, under the supervision of the Head of Training of an approved flying training organisation (FTO), complete all the instructional stages in one continuous approved course of training as arranged by that FTO. The training shall be competency based and conducted in a multi-crew operational environment.

4 An applicant shall be admitted to training as an ab-initio entrant only. An applicant failing or unable to complete the entire MPL(A) course may apply to the Authority for credit towards the theoretical knowledge examination and skill test for another licence and, if applicable, an instrument rating.

5 Any applicant wishing to transfer to another FTO during a course of training shall apply to the Authority for a formal assessment of the further hours of training required at another FTO.

6 The FTO shall ensure that before being admitted to the course the applicant has sufficient knowledge to facilitate an understanding of the theoretical knowledge and practical skills content of the course.

7 The course shall comprise:

- (a) theoretical knowledge instruction to the ATPL(A) knowledge level;
- (b) visual and instrument flying training;
- (c) training in multi-crew co-operation for the operation of multi-pilot aeroplanes; and
- (d) type rating training.

8 The successful completion of the theoretical knowledge examination(s) at paragraph 10 below and of the demonstration of skill at paragraphs 18 and 19 below fulfill the theoretical knowledge and skill requirements for the issue of a MPL(A) including a type rating for the aeroplane(s) used in the test(s) and an IR(A) restricted to aeroplanes required to be operated with a co-pilot.

THEORETICAL KNOWLEDGE

9 The theoretical knowledge syllabus is set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.470. An approved ATPL(A) theoretical knowledge course shall comprise at least 750 hours (1 hours = 60 minutes instruction) of instruction which can include classroom work, inter-active video, slide/tape presentation, learning carrels, computer based training, and other media as approved by the Authority, in suitable proportions.

The 750 hours of instruction shall be divided in such a way that in each subject the minimum hours are:

Subject	hours
Air Law	40
Aircraft General Knowledge	80
Flight Performance & Planning	90

Plánovanie a vykonanie letu	90
Ľudská výkonnosť	50
Meteorológia	60
Navigácia	150
Prevádzkové postupy	20
Základy letu	30
Komunikácia	30

Ďalšie rozdelenie hodín môže byť dohodnuté medzi leteckým úradom a FTO.

Teoretická výučba pre typovú kvalifikáciu musí byť vykonávaná v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.261 (a).

SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

10 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam držiteľa ATPL(A) v súlade s požiadavkami JAR-FCL 1 (Letún), Článok J a tiež v súlade s požiadavkami vyplývajúcimi z kurzu typovej kvalifikácie na viacpilotný letún.

LETOVÝ VÝCVIK

11 Letový výcvik musí zahŕňať celkovo aspoň 240 hodín a pozostáva z nasledujúcich 4 fáz výcviku:

(a) Fáza 1 – Základná letová spôsobilosť.
Špecifický základný výcvik na jednopilotnom letúne.

(b) Fáza 2 – Základný výcvik.

Úvod do problematiky spolupráce viacčlennej posádky v prevádzke a letu podľa prístrojov.

(c) Fáza 3 – Mierne pokročilý výcvik.

Zavedenie spolupráce viacčlennej posádky na viacmotorových turbínových letúnoch s vysokou výkonnosťou.

(d) Fáza 4 – Pokročilý výcvik.

Výcvik typovej kvalifikácie u leteckých prevádzkovateľov.

Požiadavky MCC musia byť plne začlenené do príslušných fáz výcviku, ktoré sú popísané vyššie. Výcvik typovej kvalifikácie musí obsahovať príslušné požiadavky uvedené v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.240 & 1.295.

12 Každá fáza výcviku z osnov letového výcviku musí byť zložená z výcviku na posilnenie vedomostí a častí praktického výcviku. Požiadavky výcviku na posilnenie vedomostí na získanie MPL(A) musia byť z tohoto dôvodu plne začlenené do výcviku požiadaviek na schopnosti.

13 Výcvikový kurz musí obsahovať nepretržitý proces vyhodnocovania osnov výcviku a nepretržité hodnotenie pokroku študentov. Oba procesy musia byť prijateľné pre letecký úrad.

Hodnotenie musí zabezpečiť, aby

(a) spôsobilosť a príslušné hodnotenia boli príslušné k úlohám určených pre funkciu druhého pilota viacpilotných letúnov, a

(b) študenti nadobúdali požadovanú spôsobilosť

Human Performance	50
Meteorology	60
Navigation	150
Operational Procedures	20
Principles of Flight	30
Communications	30

Other sub-division of hours may be agreed between the Authority and the FTO.

The theoretical knowledge instruction for the type rating shall be in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.261(a).

THEORETICAL KNOWLEDGE EXAMINATION

10 An applicant shall demonstrate the level of knowledge appropriate to the privileges of the holder of an ATPL(A), in accordance with the requirements in JAR-FCL 1 (Aeroplane) Subpart J and multi-pilot type rating course.

FLYING TRAINING

11 The flying training shall comprise a total of at least 240 hours and covering the following 4 phases of training:

(a) Phase 1 – Core flying skills.
Specific basic single pilot training in an aeroplane.

(b) Phase 2 – Basic.
Introduction of multi-crew operations and instrument flight.

(c) Phase 3 – Intermediate.
Application of multi-crew operations to a high performance multi-engine turbine aeroplane.

(d) Phase 4 – Advanced.
Type rating training within an airline oriented environment.

MCC requirements shall be incorporated into the relevant phases above. The type rating training shall include the relevant requirements of Appendix 1 and 2 JAR-FCL 1.240 & 1.295.

12 Each phase of training in the flight instruction syllabus shall be composed of both instruction in the underpinning knowledge and in practical training segments. Training in the underpinning knowledge requirements for the MPL(A) shall therefore be fully integrated with the training of the skill requirements.

13 The training course shall include a continuous evaluation process of the training syllabus and a continuous assessment of the students following the syllabus that are acceptable to the Authority.

Evaluation shall ensure that:

(a) the competencies and related assessment are relevant to the task of a co-pilot of a multi-pilot aeroplane; and

(b) the students acquire the necessary

v progresívnej a dostačujúcej miere.

14 Výcvikový kurz musí zahŕňať aspoň 12 vzletov a pristátí pre dosiahnutie spôsobilosti. Vzlety a pristátia musia byť vykonávané pod dohľadom inštruktora na letúne, pre ktorý má byť vydaná typová kvalifikácia.

ÚROVEŇ HODNOTENIA

15 Žiadateľ o vydanie MPL(A) pre kategóriu letúna musí uspokojivo predviesť výkon vo všetkých 9 zložkách spôsobilosti špecifikovaných v paragrafe 17 na pokročilej úrovni spôsobilosti definovanej ako úroveň spôsobilosti potrebná na vykonávanie a interakciu funkcie druhého pilota na turbínovom letúne osvedčenom pre minimálne dvoch pilotov za podmienok VFR a IFR. Hodnotenie musí overiť, že riadenie letúna alebo zvládanie situácií je udržiavané po celý čas takej miere, ktorá zaručí úspešné vykonanie postupov alebo letových obrátov. Žiadateľ musí neustále preukazovať vedomosti, schopnosti a postoje, ktoré sa požadujú pre bezpečnú prevádzku príslušného typu letúna podľa výkonnostných charakteristík.

ZLOŽKY SPÔSOBILOSTI

16 Žiadateľ musí preukázať v súlade s JAR-FCL 1.515 (d) 9 zložiek spôsobilosti:

- 1 Uplatňovať zásady ľudskej výkonnosti, vrátane zásad manažmentu hrozieb a omylov.
- 2 Vykonať úkony s letúnom na zemi.
- 3 Vykonať vzlet.
- 4 Vykonať stúpanie.
- 5 Vykonať let v cestovnom režime.
- 6 Vykonať klesanie.
- 7 Vykonať priblíženie.
- 8 Vykonať pristátie.
- 9 Vykonať poletové úkony a úkony s letúnom po pristátí.

SIMULOVANÝ LET

17 Minimálne požiadavky pre FSTD:

(a) Fáza 1 - Základná letová spôsobilosť.

E-výcvik a časť automatizovaných zariadení, ktoré sú schválené leteckým úradom, musia spĺňať nasledujúce charakteristiky

- okrem príslušenstva, ktoré bežne súvisí so stolnými počítačmi, musia obsahovať navyše príslušenstvo ako napr. funkčnú kópiu páky palivovej pripustí, bočnú/postrannú riadiacu páku alebo klávesnicu pre systém riadenia a optimalizácie letu (FMS), a
- zahŕňať psychomotorické pôsobenie na primerané uplatnenie sily a oneskorenia reakcie.

competencies in a progressive and satisfactory manner.

14 The training course shall include at least 12 take-offs and landings to ensure competency. These take-offs and landings shall be performed under supervision of an instructor in an aeroplane for which the type rating shall be issued.

ASSESSMENT LEVEL

15 The applicant for the MPL(A) in the aeroplane category shall have satisfactorily demonstrated performance in all the 9 competency units specified in paragraph 17 below, at the advanced level of competency defined as the level of competency required to operate and interact as a co-pilot in a turbine-powered aeroplane certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots, under visual and instrument conditions. Assessment shall confirm that control of the aeroplane or situation is maintained at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or maneuver is assured. The applicant shall consistently demonstrate the knowledge, skills and attitudes required for the safe operation of an applicable aeroplane type as specified in the performance criteria.

COMPETENCY UNITS

16 The 9 competency units that an applicant has to demonstrate in accordance with JAR-FCL 1.515 (d) are as follows:

- 1 apply human performance principles, including principles of threat and error management;
- 2 perform aeroplane ground operations;
- 3 perform take-off;
- 4 perform climb;
- 5 perform cruise;
- 6 perform descent;
- 7 perform approach;
- 8 perform landing; and
- 9 perform after landing and aeroplane post-flight operations.

SIMULATED FLIGHT

17 Minimum requirements for FSTDs:

(a) Phase 1 – Core flying skills.

E – training and part tasking devices approved by the Authority that have the following characteristics:

- involve accessories beyond those normally associated with desktop computers, such as functional replicas of a throttle quadrant, a side-stick controller, or an FMS keypad; and
- involve psychomotor activity with appropriate application of force and timing of

(b) Fáza 2 – Základný výcvik.

Trenažér letových a navigačných postupov (FNPT II) pre MCC zastupuje viacmotorový turbínový letún.

(c) Fáza 3 – Mierne pokročilý výcvik

FSTD zastupuje viacmotorový turbínový letún povinne prevádzkovaný s druhým pilotom a prispôsobený na rovnakú úroveň ako má trieda B, vrátane

- vizuálnej sústavy pre podmienky denného svetla/súmraku/noči s diagonálou kabíny, ktorá minimálne ohraničuje zorné pole, takže každému pilotovi poskytuje výhľadové pole 180 stupňov horizontálne a 40 stupňov vertikálne, a

- simulácia prostredia ATC.

(d) Fáza 4 – Pokročilý výcvik.

FS plne prispôsobený na triedu D alebo triedu C s rozšírenou vizuálnou sústavou pre podmienky denného svetla vrátane simulácie prostredia ATC.

SKÚSENOSTI

18 Pokrok v získaných skúsenostiach špecifikovaný v JAR-FCL 1.530 (a) musí byť nepretržite hodnotený.

19 Žiadateľ musí preukázať schopnosť požadovanú na splnenie všetkých zložiek spôsobilosti ako je stanovené v bode 17 vo funkcii riadiaceho a neriadiaceho pilota na úrovni, ktorá je požadovaná na plnenie funkcie druhého pilota turbínových letúnov osvedčených pre minimálne dvoch pilotov za VFR a IFR ako je stanovené v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 1.240 & 1.295.]

[ZT 7, 01.12.06]

responses.

(b) Phase 2 – Basic.

A FNPT II MCC that represents a generic multi-engine turbine-powered aeroplane.

(c) Phase 3 – Intermediate.

A FSTD that represents a multi-engine turbine-powered aeroplane required to be operated with a co-pilot and qualified to an equivalent standard to level B, additionally including:

- A daylight/twilight/night visual system continuous cross-cockpit minimum collimated visual field of view providing each pilot with 180 degrees horizontal and 40 degrees vertical field of view, and

- ATC environment simulation.

(d) Phase 4 – Advanced.

A FS which is fully equivalent to level D or level C with an enhanced daylight visual system, including ATC environment simulation.

SKILLS

18 Progress in acquiring the skills specified in JAR-FCL 1.530(a) shall be continuously assessed.

19 The applicant shall have demonstrated the skills required for fulfilling all the competency units as specified in paragraph 17 as pilot flying and pilot not flying, to the level required to perform as a co-pilot of turbine-powered aeroplanes certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots under VFR and IFR, as set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295.]

[Amdt. 7, 01.12.06]

[Dodatok 1 k JAR-FCL 1.535

Výmena informácií

(Pozri JAR-FCL 1.535)

1 Pohotová (rýchla), zrozumiteľná a systematická výmena informácií, ktoré sa týkajú problémov výcviku MPL(A) na miestnej, národnej a európskej úrovni, je potrebná pre úspešnú implementáciu výcviku MPL(A).

2 Výcvikové organizácie, ktoré žiadajú o schválenie výcvikového kurzu MPL(A), alebo ktoré sú držiteľmi schválenia výcvikového kurzu MPL(A), musia poskytovať príslušné informácie leteckému úradu. Medzi tieto informácie patria:

- (a) opis výcvikového kurzu MPL(A),
- (b) podrobný rozpis hodín v kurze pre praktickú časť výcviku a teoretickú výučbu,
- (c) letún(-y), FSTD a ďalšie používané vybavenie,
- (d) používané metódy hodnotenia,
- (e) štatistické prehľady výsledkov z hodnotenia pokroku a záverečného preskúšania,
- (f) postup revízie úpravy a zdokonaľovania kurzu založený na analýze výkonnosti študentov.]

[ZT 7, 01.12.06]

[Appendix 1 to JAR-FCL 1.535

Exchange of information

(See JAR-FCL 1.535)

1 The prompt, clear and orderly exchange of information regarding MPL(A) training issues between local, national and European levels is vital to the success of the implementation of MPL training.

2 Training organisations applying for or holding an approval to give MPL(A) training courses shall provide relevant information to the Authority. This shall include:

- (a) a description of the MPL(A) training course
- (b) details of the course hours for practical and theoretical knowledge training;
- (c) the aeroplane(s), FSTD and other equipment used;
- (d) the assessment methods used;
- (e) summaries of statistics of the results of progress assessments and final tests;
- (f) review procedure for adjusting and improving the course based on the analysis of student performance.]

[Amdt. 7, 01.12.06]

[Dodatok 2 k JAR-FCL 1.535

Štruktúra a pôsobnosť poradnej komisie MPL

(Pozri JAR-FCL 1.535)

Poradná komisia MPL pre úsek licencovania je založená s nasledujúcou štruktúrou a pôsobnosťou:

1 Štruktúra

Komisia musí byť zložená z nasledujúcich osôb

- Predseda úseku licencovania alebo jeho splnomocnený zástupca
- 2 odborný zástupcovia JAA z úseku licencovania
- 1 zástupca zastupiteľského orgánu pilotov
- 1 zástupca zastupiteľského orgánu leteckých prevádzkovateľov
- 1 odborník zo zastupiteľského orgánu výcvikových organizácií

Štruktúra komisie musí byť odsúhlasená každý rok úsekom licencovania.

2 Pôsobnosť

(a) Účel

Komisia je založená za účelom pomoci pri koordinácii a spolupráci, od výmeny informácií medzi leteckými úradmi, FTO a leteckými spoločnosťami, ktoré budú najímať absolventov a pilotov zastupiteľských orgánov zapojených do výcviku MPL. Musí tiež pôsobiť ako centrum, ktoré poskytuje spätnú väzbu ICAO týkajúcu sa záležitostí implementácie MPL v členských štátoch JAA.

(b) Úlohy

Komisia musí:

- Podávať správy predsedovi úseku licencovania.
- Publikovať pravidlá postupov na schválenie úsekom licencovania.
- Prijímať hlásenia, správy a odporúčania od leteckých úradov, ktoré majú schválené kurzy MPL.
- Pripravovať správy a odporúčania na základe hlásení pre úsek licencovania JAA vrátane prehľadov národných hlásení a iných podstatných záverov, ktoré sa vyskytli v období, pre ktoré sa správa podáva. Všetky správy sa musia tvoriť s ohľadom dôverný charakter informácií a potrebu ochrany citlivých obchodných informácií.
- Poskytovať rady vzhľadom na žiadosti pre dlhodobé výnimky, keď to požaduje úsek licencovania.
- V prípade potreby oznamovať úseku licencovania problémy implementácie vyplývajúce

[Appendix 2 to JAR-FCL 1.535

Composition and Terms of Reference – The MPL Advisory Board

(See JAR-FCL 1.535)

The MPL Advisory Board to the Licensing Sectorial Team is established with the following composition and Terms of Reference:

1 Composition

The Board shall be composed of:

- Chairman of the Licensing Sectorial Team or his representative
- 2 Authority representatives from the JAA Licensing Sectorial Team
- 1 representative from a pilot representative body
- 1 representative from an airline operator representative body
- 1 expert representing the training organisations representative body

The composition of the Board shall be agreed by the Licensing Sectorial Team annually.

2 Terms of Reference

(a) Purpose

The Board is established to facilitate the coordination and cooperation, through the exchange of information, between the Authorities, the FTO and the airlines that will be hiring the graduates and pilot representative bodies involved in MPL training. It shall also act as the focal point for providing feedback to ICAO on MPL implementation matters for the JAA Member States.

(b) Tasks

The Board shall:

- report to the Licensing Sectorial Team Chairman.
- publish its rules of procedure for endorsement by the Licensing Sectorial Team.
- receive the reports, information and recommendations from Authorities that have approved MPL courses.
- based on the reports, prepare information and recommendations to the JAA Licensing Sectorial Team including a summary of national reports and any relevant issues occurring during the period covered by the report. All reports shall take due account of confidentiality and the need to protect commercially sensitive information.
- when requested by the Licensing Sectorial Team, give advice on requests for Long Term Exemption.
- advise the Licensing Sectorial Team, where appropriate, on implementation issues

zo spätnej väzby od leteckých úradov alebo výcvikových organizácií.

- Vypracovať výročnú správu poskytujúcu analýzu informácií prijatých počas aktuálneho roka.

- Ak to požaduje úsek licencovania, pripravovať návrhy materiálov NPA pre zmeny do predpisu JAR-FCL 1, pričom sa berie do úvahy predpis JAR 11.

- Zabezpečovať informovanosť úseku licencovania o príslušných poznatkoch, týkajúcich sa MPL v celom svete.

- Koordinovať prácu s ďalšími komisiami alebo kontrolnými skupinami zriadenými mimo Európy a robiť pravidelné príslušné hlásenia pre ICAO v súlade s postupom implementácie MPL.]

[ZT 7, 01.12.06]

arising from feedback received from Authorities or training organisations.

- produce an annual report providing an analyses of the information received during the year.

- when requested by the Licensing Sectorial Team, develop draft NPA material for the amendment of JAR-FCL 1, taking into account the JAR 11 process.

- keep the Licensing Sectorial Team informed about the appropriate information on MPL worldwide.

- coordinate with other Advisory or Monitoring Groups established outside Europe and make appropriate regular reports to ICAO in accordance with the MPL Implementation principles.]

[Amdt. 7, 01.12.06]

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY LEFT BLANK**

SEKCIA 2 - PRIJATEĽNÉ SPÔSOBY PLNENIA POŽIADAVIEK (AMC)/ [VÝKLADOVÝ A VYSVETĽUJÚCI MATERIÁL (IEM)]

1 VŠEOBECNE

1.1 Táto sekcia obsahuje prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek a výkladový/vysvetľujúci materiál (IEM), o ktorých sa rozhodlo, že budú začlenené do predpisu JAR-FCL 1.

1.2 Ak konkrétny paragraf predpisu JAR nemá prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek alebo výkladový/vysvetľujúci materiál, znamená to, že dodatočný materiál sa nepožaduje.

2 PREZENTÁCIA

2.1 Prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek a výkladový/vysvetľujúci materiál je prezentovaný na celej šírke voľných strán. Každá strana je označená dátumom vydania a/alebo číslom zmeny, pod ktorým je zmenená alebo znovu vydaná.

2.2 Systém číslovania je použitý tak, aby prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek alebo výkladový/vysvetľujúci materiál mali rovnaké číslo ako paragraf v predpise JAR, ku ktorému sa vzťahujú. Pred daným číslom sa uvádzajú písmená AMC alebo IEM na rozlíšenie tohto materiálu od samotného textu predpisu JAR.

2.3 Skratky AMC a IEM tiež naznačujú povahu materiálu a tieto dva druhy materiálu sú na tento účel definované nasledovne:

Prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek (AMC) objasňujú spôsoby alebo niekoľko alternatívnych spôsobov, avšak nie nevyhnutne iba jediný možný spôsob, ktorým možno predpis splniť. Treba však poznamenať, že kde sa vypracuje nové AMC, každé také AMC (ktoré môže dopĺňať existujúce AMC) sa doplní do dokumentu po prekonzultovaní v rámci postupu NPA (predbežná správa o navrhovanej zmene textu).

Výkladový/vysvetľujúci materiál (IEM) pomáha objasňovať význam požiadaviek predpisu.

2.4 Nový materiál AMC alebo IEM môže byť urýchlene k dispozícii v prvom rade jeho publikovaním formou listu dočasných pokynov (TGL). Listy dočasných pokynov na licencovanie sa nachádzajú v materiále Administratívny a poradenský materiál (JAA AGM), sekcia 5 - Licencovanie personálu, časť 3 - Dočasné pokyny. Postupy súvisiace s listami dočasných pokynov sú zahrnuté v Jednotných postupoch zavádzania licencovania, sekcia 5 - Licencovanie personálu, časť 2, kapitola 7.

POZNÁMKA: *Ktokoľvek, kto sa domnieva, že tu môžu byť publikované iné materiály AMC alebo IEM by mal predložiť podklady riaditeľovi licencovania a kópiu riaditeľovi predpisov na schválenie JAA. Ďalšie možné AMC alebo IEM nie je možné použiť, kým ich JAA nepublikuje ako AMC, IEM alebo TGL.*

2.5 Vysvetľujúce poznámky, ktoré nie sú súčasťou AMC alebo IEM, sú uvádzané menším typom písma.

2.6 Nový, zmenený alebo opravený text sa uvádza v tučných hranatých zátvorkách.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

AMC/IEM A - VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY**IEM FCL 1.001****Skratky (Výkladový materiál)**

A	Letún
A/C	Lietadlo
AMC	Prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek
AMC	Letecko-lekárske centrum
AME	Poverený letecký lekár
AMS	Letecko-lekárska sekcia
ATC	Riadenie letovej prevádzky
ATP	Dopravný pilot
ATPL	Preukaz spôsobilosti dopravného pilota
CFI	Vedúci inštruktor letového výcviku
CGI	Vedúci inštruktor pozemného výcviku
CP	Druhý pilot
CPL	Preukaz spôsobilosti obchodného pilota
CRE	Examinátor kvalifikácie na triedu
CRI	Inštruktor kvalifikácie na triedu
CQB	Ústredná banka otázok
FCL	Licencovanie letovej posádky
FE	Letový examinátor
F/E	Palubný inžinier
FI	Letový inštruktor
FIE	Examinátor letového inštruktora
FNPT	Trenažér letových a navigačných postupov
FS	Letový simulátor
FTD	Letové výcvikové zariadenie
FTO	Organizácia letového výcviku
H	Vrtuľník
HPA	Letún vysokej výkonnosti
HT	Vedúci výcviku
ICAO	Medzinárodná organizácia civilného letectva
IEM	Výkladový a vysvetľujúci text
IFR	Pravidlá letu podľa prístrojov
IMC	Meteorologické podmienky na let podľa prístrojov
IR	Prístrojová kvalifikácia
IRE	Examinátor prístrojovej kvalifikácie
IRI	Inštruktor prístrojovej kvalifikácie
JAA	Spojené letecké úrady
JAR	Jednotné letecké predpisy

LOFT	Letový výcvik zameraný na let na trati
MCC	[Spolupráca] viacčlennej posádky
ME	Viacmotorový
MEL	Minimálny zoznam vybavenia
MEP	Viacmotorový piestový
MET	Viacmotorový turbovrtuľový
MPA	Viacpilotný letún
MPH	Viacpilotný vrtuľník
NM	Námorná míľa
OML	Obmedzenie na prevádzku iba vo viacčlennej posádke
OSL	Obmedzenie na prevádzku iba s bezpečnostným pilotom
OTD	Iné výcvikové zariadenia
PF	Riadiaci pilot
PIC	Veliaci pilot
PICUS	Veliaci pilot pod [dohľadom]
PNF	Neriadiaci pilot
PPL	Preukaz spôsobilosti súkromného pilota
R/T	Rádiatelefonista
SE	Jednomotorový
SEP	Jednomotorový piestový
SET	Jednomotorový turbovrtuľový
SFE	Examinátor na letovom simulátore
SFI	Inštruktor na letovom simulátore
SPA	Jednopilotný letún
SPH	Jednopilotný vrtuľník
SPIC	Žiak-veliaci pilot
STD	Syntetické výcvikové zariadenia
TMG	Turistický motorový vetroň
TR	Typová kvalifikácia
TRE	Examinátor typovej kvalifikácie
TRI	Inštruktor typovej kvalifikácie
TRTO	Organizácia na výcvik typovej kvalifikácie
VFR	Pravidlá letu za viditeľnosti
VMC	Meteorologické podmienky na let za viditeľnosti
ZFTT	Kurz bez letového výcviku

[ZT 1, 01.06.00]

AMC FCL 1.005 a 1.015

Požiadavky na vedomosti pre vydanie preukazu spôsobilosti JAR-FCL na základe národného preukazu spôsobilosti vydaného členským štátom JAA, alebo pre uznanie platnosti preukazu spôsobilosti pilota štátov, ktoré nie sú členmi JAA (Priateľné spôsoby plnenia)

JAR-FCL 1 SEKCIA 1 (LETÚN)**JAR-FCL ČLÁNOK A - VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY**

- 1.010 Základné oprávnenia zastávať funkciu člena letovej posádky
- 1.015 Uznávanie preukazov spôsobilosti, kvalifikácií, oprávnení, schválení alebo osvedčení
- 1.016 Zápočet priznaný držiteľovi preukazu spôsobilosti vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA
- 1.017 Oprávnenie/kvalifikácie na zvláštne účely
- 1.020 Zápočet vojenskej služby
- 1.025 Platnosť preukazov spôsobilosti a kvalifikácií
- 1.026 Rozlietanosť pilotov v prevádzke, ktorá nie je v súlade s JAR-OPS 1
- 1.035 Zdravotná spôsobilosť
- 1.040 Znížená zdravotná spôsobilosť
- 1.050 Započítavanie času letu a teoretických vedomostí
- 1.060 Obmedzenia oprávnení držiteľov preukazov spôsobilosti vo veku 60 rokov alebo viac
- 1.080 Zaznamenávanie času letu
- Dodatok 1 k JAR-FCL 1.005 - Minimálne požiadavky pre vydanie preukazu spôsobilosti/oprávnenia podľa JAR-FCL na základe národného preukazu spôsobilosti/oprávnenia vydaného členským štátom JAA
- Dodatok 1 k JAR-FCL 1.015 - Minimálne požiadavky na uznanie platnosti preukazov spôsobilosti pilotov vydaných štátmi, ktoré nie sú členmi JAA.

JAR-FCL ČLÁNOK C - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA

- 1.100 Minimálny vek
- 1.105 Zdravotná spôsobilosť
- 1.110 Oprávnenia a podmienky
- 1.120 Skúsenosti a ich započítavanie

JAR-FCL ČLÁNOK D - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI OBCHODNÉHO PILOTA

- 1.140 Minimálny vek
- 1.145 Zdravotná spôsobilosť
- 1.150 Oprávnenia a podmienky
- 1.155 Skúsenosti a ich započítavanie

JAR-FCL ČLÁNOK E - PRÍSTROJOVÁ KVALIFIKÁCIA

- [1.174 Zdravotná spôsobilosť]
- 1.175 Okolnosti, za ktorých sa vyžaduje prístrojová kvalifikácia
- 1.180 Oprávnenia a podmienky
- 1.185 Platnosť, predĺženie a obnovenie platnosti

JAR-FCL ČLÁNOK F - KVALIFIKÁCIA NA TRIEDU ATYPOVÁ KVALIFIKÁCIA

- 1.215 Rozdelenie kvalifikácií na triedu
- 1.220 Rozdelenie typových kvalifikácií
- [1.221 Jednopilotné letúny vysokej výkonnosti]

- 1.225 Okolnosti, za ktorých sa vyžadujú typové kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu
- 1.235 Oprávnenia, počet, varianty
- 1.240 Požiadavky
- 1.245 Platnosť, predĺženie a obnovenie platnosti
- 1.250 Typová kvalifikácia na viacpilotné letúny - podmienky
- [1.251 Kvalifikácie na triedu a typové kvalifikácie na jednopilotné letúny vysokej výkonnosti - podmienky]
- 1.255 Typová kvalifikácia na jednopilotné letúny - podmienky
- 1.260 Kvalifikácia na triedu - podmienky
- 1.261 Kvalifikácia na triedu a typová kvalifikácia - znalosti a letový výcvik
- 1.262 kvalifikácia na triedu a typová kvalifikácia - spôsobilosť
- Dodatok 1 k JAR-FCL 1.240 a 1.295 - Praktická skúška a preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie typovej kvalifikácie/kvalifikácie na triedu na letún a vydanie ATPL
- Dodatok 2 k JAR-FCL 1.240 a 1.295 - Obsah výcviku/praktickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na získanie ATPL/typovej kvalifikácie na viacpilotné letúny
- Dodatok 3 k JAR-FCL 1.240 - Obsah výcviku/praktickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na získanie kvalifikácie na triedu/typovej kvalifikácie na jednomotorové a viacmotorové jednopilotné letúny
- [Dodatok 1 k JAR-FCL 1.251 - Kurz ďalších teoretických vedomostí pre kvalifikáciu na triedu a typovú kvalifikáciu na jednopilotné letúny vysokej výkonnosti]

JAR-FCL ČLÁNOK G - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI DOPRAVNÉHO PILOTA

- 1.265 Minimálny vek
- 1.270 Zdravotná spôsobilosť
- 1.275 Oprávnenia a podmienky
- 1.280 Skúsenosti

JAR-FCL ČLÁNOK H - KVALIFIKÁCIE INŠTRUKTORA (LETÚN)

- 1.300 Výcvik - všeobecne
- 1.305 Kvalifikácie a oprávnenie inštruktora - ciele
- 1.310 Kvalifikácie inštruktora - všeobecne
- 1.315 Kvalifikácie a oprávnenia inštruktora - obdobie] platnosti
- 1.320 Kvalifikácia letového inštruktora (Letún) (FI(A)) - minimálny vek
- 1.325 FI(A) - obmedzené oprávnenia
- 1.330 FI(A) - oprávnenia a požiadavky
- 1.335 FI(A) - základné požiadavky
- 1.340 FI(A) - kurz
- 1.345 FI(A) - schopnosť
- 1.350 FI(A) - priznanie kvalifikácie
- 1.355 FI(A) - predĺženie a obnovenie platnosti
- 1.360 Kvalifikácia inštruktora typovej kvalifikácie (viacpilotný letún) (TRI(MPA)) - oprávnenia
- 1.365 TRI(MPA) - požiadavky
- 1.370 TRI(MPA) - predĺženie a obnovenie platnosti
- 1.375 Kvalifikácia inštruktora kvalifikácie na triedu (jednopilotný letún) (CRI(SPA)) - oprávnenia
- 1.380 CRI(SPA) - požiadavky
- 1.385 CRI(SPA) - predĺženie a obnovenie platnosti

- 1.390 Kvalifikácia inštruktora prístrojovej kvalifikácie (letún) (IRI(A)) - oprávnenia
- 1.395 IRI(A) - požiadavky
- 1.400 IRI(A) - predĺženie a obnovenie platnosti
- 1.405 Oprávnenie inštruktora na letovom simulátore (letún) (SFI(A)) - oprávnenia
- 1.410 SFI(A) - požiadavky
- 1.415 SFI(A) - predĺženie a obnovenie platnosti
- 1.416 Oprávnenie inštruktora na [spoluprácu] vo viacčlennej posádke (letún) MCCI(A) - letún
- 1.417 MCCI(A) - požiadavky
- 1.4148 MCCI(A) - predĺženie a obnovenie platnosti
- Dodatok 1 k JAR-FCL 1.300 - Požiadavky na zvláštne oprávnenie inštruktorov, ktorí nie sú držiteľmi preukazu spôsobilosti vydaného podľa JAR-FCL na vykonávanie výcviku v FTO alebo v TRTO mimo členských štátov JAA
- Dodatok 1 k JAR-FCL 1.330 a 1.345 - Program praktickej skúšky, preskúšania odbornej spôsobilosti a ústnej skúšky z teoretických vedomostí na získanie kvalifikácie letového inštruktora (FI(A))
- Dodatok 2 k JAR-FCL 1.330 a 1.345 - Obsah praktickej skúšky, ústnej skúšky z teoretických vedomostí a preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie kvalifikácie letového inštruktora (FI(A))
- Dodatok 1 k JAR-FCL 1.340 - Kurz na získanie kvalifikácie letového inštruktora (FI(A)) (letún)
- Dodatok 1 k JAR-FCL 1.365 - Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora typovej kvalifikácie na viacpilotný letún (TRI) (MPA)
- Dodatok 1 k JAR-FCL 1.380 - Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora kvalifikácie na triedu na jednopilotné viacmotorové letúny (CRI (SPA))
- Dodatok 2 k JAR-FCL 1.380 - Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora kvalifikácie na triedu na jednopilotné jednomotorové letúny (CRI (SPA))
- Dodatok 1 k JAR-FCL 1.395 - Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora prístrojovej kvalifikácie (letún) (IRI(A))

JAR-FCL 3 (ZDRAVOTNÁ SPÔSOBILOSŤ)

JAR-FCL ČLÁNOK A - VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

- 3.095 Letecko-lekárske vyšetrenia (3.095 (a) a (b))
- 3.105 Obdobie platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti
- 3.110 Požiadavky na posúdenie zdravotnej spôsobilosti
- 3.115 Užívanie liekov alebo drog
- 3.120 Zodpovednosť žiadateľa

JAR-OPS 1 SEKCIA 1 - POŽIADAVKY

JAR-OPS ČLÁNOK A - Použiteľnosť

- 1.001 Použiteľnosť

JAR-OPS ČLÁNOK B - VŠEOBECNÉ

- 1.005 Všeobecne
- 1.010 Výnimky
- 1.015 Prevádzkové príkazy
- 1.025 Spoločný jazyk
- 1.030 Zoznamy minimálneho vybavenia - povinnosti prevádzkovateľa
- 1.040 Nadpočetní členovia posádky
- 1.060 Núdzové pristátie na vode
- 1.065 Preprava vojnových zbraní a vojnovej munície

- 1.070 Preprava športových zbraní a streliva
- 1.075 Spôsob prepravy osôb
- 1.085 Povinnosti posádky
- 1.090 Právomoc veliteľa lietadla
- 1.100 Prístup do pilotného priestoru
- 1.105 Neoprávnená preprava
- 1.110 Prenosné elektronické zariadenia
- 1.115 Alkohol a narkotiká
- 1.120 Ohrozovanie bezpečnosti
- 1.130 Povinné príručky na palube
- 1.135 Ďalšie informácie a povinné formuláre na palube
- 1.140 Informácie uchovávané na zemi
- 1.145 Oprávnenie na kontrolu
- 1.150 Spracovanie dokumentov a vykonávanie záznamov
- 1.160 Uchovávanie, vypracovávanie a použitie záznamov letového zapisovača

JAR-OPS ČLÁNOK D - PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

- 1.200 Prevádzková príručka
- 1.210 Zavedenie postupov
- 1.225 Letiskové prevádzkové minimá
- 1.260 Preprava osôb so zníženou pohyblivosťou
- 1.265 Preprava nežiadúcich cestujúcich, osôb deportovaných alebo vo väzbe
- 1.270 Uloženie batožiny a nákladu
- 1.280 Pridelenie sedadiel cestujúcim
- 1.285 Inštruktáž cestujúcim
- 1.290 Príprava na let
- 1.295 Výber letísk
- 1.300 Predkladanie letového plánu ATS
- 1.305 Plnenie/odčerpávanie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi, na palube alebo vystupujúcimi
- 1.310 Členovia posádok na pracovných miestach
- 1.315 Pomocné prostriedky na núdzovú evakuáciu
- 1.320 Sedadlá, bezpečnostné pásy a bezpečnostné postroje
- 1.325 Zabezpečenie kabíny cestujúcich a palubných bufetov
- 1.330 Prístupnosť núdzového vybavenia
- 1.335 Fajčenie na palube
- 1.340 Meteorologické podmienky
- 1.345 Ľad a iné znečistenia - postupy na zemi
- 1.350 Zásoba paliva a oleja
- 1.355 Podmienky vzletu
- 1.360 Použitie prevádzkových miním na vzlet
- 1.365 Minimálne nadmorské výšky letu
- 1.370 Simulované mimoriadne situácie počas letu

- 1.375 Riadenie palivového systému počas letu
- 1.385 Použitie prídavného kyslíka
- 1.390 Kozmické žiarenie
- 1.395 Zistenie blízkosti zeme
- 1.400 Podmienky na priblíženie a pristátie
- 1.405 Začatie a pokračovanie priblíženia
- 1.410 Prevádzkové postupy - výška preletu prahu dráhy
- 1.415 Palubný denník
- 1.420 Hlásenie udalosti
- 1.425 Hlásenie leteckých nehôd
- Dodatok 1 k JAR-OPS 1.305 - Plnenie/odčerpávanie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi, na palube alebo vystupujúcimi
- Dodatok 1 k JAR-OPS 1.375 - Riadenie palivového systému počas letu

JAR-OPS ČLÁNOK E - PREVÁDZKA ZA KAŽDÝCH POVETERNOSTNÝCH PODMIENOK

- 1.435 Názvoslovie
- 1.440 Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti - Všeobecné prevádzkové pravidlá
- 1.445 Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti - Letiská
- 1.450 Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti - Výcvik a kvalifikácie
- 1.455 Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti - Prevádzkové postupy
- 1.460 Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti - Minimálne vybavenie
- 1.465 Prevádzkové minimá pre lety VFR
- Dodatok 1 k JAR-OPS 1.430 - Letiskové prevádzkové minimá
- Dodatok 2 k JAR-OPS 1.430 (c) - Kategórie letúnov - Prevádzka za každých poveternostných podmienok

JAR-OPS ČLÁNOK J - HMOTNOSŤ A VYVÁŽENIE

- 1.625 Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení
- Dodatok 1 k JAR-OPS 1.625 - Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení

JAR-OPS ČLÁNOK K - PRÍSTROJE A VYBAVENIE

- 1.630 Všeobecne
- 1.640 Prevádzkové svetlá letúna
- 1.650 Denná prevádzka VFR - Letové a navigačné prístroje a spolupracujúce vybavenie
- 1.652 IFR alebo prevádzka v noci - letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie
- 1.660 Systém signalizácie zadanej nadmorskej výšky
- 1.665 Výstražný systém na blízkosť terénu
- 1.670 Vybavenie palubným poveternostným radarom
- 1.675 Vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy
- 1.680 Vybavenie na zisťovanie kozmického žiarenia
- 1.690 Systém palubného telefónu členov posádky
- 1.695 Palubný rozhlas
- 1.700 Zapisovače zvuku v kabíne - 1
- 1.705 Zapisovače zvuku v kabíne - 2
- 1.710 Zapisovače zvuku v kabíne - 3

- 1.715 Zapisovače letových údajov - 1
- 1.720 Zapisovače letových údajov - 2
- 1.725 Zapisovače letových údajov - 3
- 1.770 Doplnková dodávka kyslíka - Letúny s pretlakovou kabínou
- 1.775 Doplnková dodávka kyslíka - Letúny bez pretlakovej kabíny
- 1.780 Ochranné dýchacie vybavenie posádky
- 1.820 Núdzový vysielateľ polohy

JAR-OPS ČLÁNOK N - LETOVÁ POSÁDKA

- 1.940 Zloženie letovej posádky
- 1.945 Preškoľovací výcvik a preskúšavanie
- 1.950 Rozdielový a zoznamovací výcvik
- 1.955 Menovanie do funkcie veliteľa lietadla
- 1.960 Velitelia lietadla s preukazom spôsobilosti obchodného pilota
- 1.965 Udržiaci výcvik a preskúšavanie
- 1.968 Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i druhého pilotného sedadla
- 1.970 Rozľetanosť
- 1.975 Traťová a letisková kvalifikácia
- 1.978 Program zvyšovania kvalifikácie
- 1.980 Lietanie na viac ako jednom type alebo variante
- 1.985 Záznamy výcviku
- Dodatok 1 k JAR-OPS 1.940 - Striedanie členov letovej posádky počas letu
- Dodatok 2 k JAR-OPS 1.940 - Jednopilotné lety IFR alebo lety v noci
- Dodatok 1 k JAR-OPS 1.965 - Udržiaci výcvik a preskúšavanie - Piloti
- Dodatok 1 k JAR-OPS 1.968 - Spôsobilosť pilota riadiť letún z jedného i druhého pilotného sedadla

JAR-OPS ČLÁNOK O - PALUBNÍ SPRIEVODCOVIA

- 1.990 Počet a zloženie palubných sprievodcov

JAR-OPS ČLÁNOK P - PRÍRUČKY, DENNÍKY A ZÁZNAMY

- 1.1040 Všeobecné pravidlá pre prevádzkové príručky
- 1.1045 Prevádzková príručka - členenie a obsah
- 1.1050 Letová príručka letúna
- 1.1055 Palubný denník
- 1.1060 Prevádzkový letový plán
- Dodatok 1 k JAR-OPS 1.1045 - Obsah prevádzkovej príručky

JAR-OPS ČLÁNOK Q - OBMEDZENIA ČASU LETU, ČASU V SLUŽBE A POŽIADAVKY NA ODPOČINOK

REZERVOVANÉ

JAR-OPS ČLÁNOK R - LETECKÁ PREPRAVA NEBEZPEČNÉHO TOVARU

- 1.1215 Poskytovanie informácií

JAR-OPS ČLÁNOK S - BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA

- 1.1235 Požiadavky bezpečnostnej ochrany
- 1.1240 Výcvikové programy
- 1.1245 Hlásenie činov protiprávneho zasahovania
- 1.1250 Kontrolný zoznam postupu prehľadávania letúna
- 1.1255 Bezpečnostná ochrana kabíny letovej posádky

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 3, 01.07.03]

[IEM FCL 1.010**Poradenský materiál pre proces preskúšania a hodnotenia jazykovej spôsobilosti**

(Pozri AMC No. 2 k JAR-FCL 1.010)

1 Hodnotenie jazykovej spôsobilosti by malo odrážať celý rozsah úloh, ktoré piloti vykonali, ale s väčším sústredením sa na hodnotenie jazyka ako na hodnotenie správnych prevádzkových postupov.

2 Preskúšanie jazykovej spôsobilosti by malo určiť schopnosť žiadateľa:

- efektívne sa dorozumieť s využitím štandardnej rádiotelefónnej frazeológie, a
- rozumieť správam a podávať správy jasnou a zrozumiteľnou rečou v bežných a neobvyklých situáciách, ktoré si vyžadujú odchýlenie od štandardnej rádiotelefónnej frazeológie.

Ďalšie informácie sú v „Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements“ (ICAO Doc 9835), Dodatok A, Časť III a Dodatok B.

3 Preskúšanie jazykovej spôsobilosti môže byť rozdelené do troch častí:

- i Počúvanie – preskúšanie a hodnotenie chápania
- ii Hovorenie – preskúšanie a hodnotenie výslovnosti, plynulosti, vetnej skladby a slovnej zásoby
- iii Interakcia

4 Tieto tri časti preskúšania uvedené v bode 3 sa môžu kombinovať a môžu zahŕňať použitie rôznych skúšobných prostriedkov a technológií.

5 V prípade potreby, môžu byť niektoré časti alebo všetky časti preskúšania vykonané s použitím rádiotelefónneho skúšobného zariadenia.

6 Ak časti preskúšania sú hodnotené oddelene, konečné hodnotenie musí byť zapísané v potvrdení jazykovej spôsobilosti, ktoré vydá letecký úrad.

7 Preskúšanie a hodnotenie môže byť vykonané v priebehu jednej zo súčasných aktivít preskúšania alebo výcviku, napr. pri vydaní preukazu spôsobilosti alebo vydaní kvalifikácie, pri predĺžení platnosti, traťovom výcviku, traťovom preskúšaní prevádzkovateľom alebo preskúšaní odbornej spôsobilosti.]

[ZT 7, 01.12.06]

[AMC No. 1 k JAR-FCL 1.010
Stupnica jazykových znalostí
 (Pozri JAR-FCL 1.010 (a) (4))

ÚROVEŇ	VÝSLOVNOSŤ Pripúšťa sa dialekt a/alebo prízvuk zrozumiteľný pre leteckú komunitu	VETNÁ SKLADBA Príslušné gramatické konštrukcie a druhy viet sú určené funkciami jazyka zodpovedajúcimi danej úlohe	SLOVNÁ ZÁSoba	PLYNULOSŤ	CHÁPANIE	INTERAKCIA
Odborné znalosti 6	Výslovnosť, dôraz, rytmus a intonácia, i keď s možným vplyvom prvého (rodného) jazyka alebo miestneho nárečia, takmer nikdy neruší ľahkosť chápania.	Základné i úplné gramatické konštrukcie a druhy viet sú dôsledne dodržiavané.	Rozsah slovnej zásoby a presnosť jej používania je dostatočná na efektívnu komunikáciu v rámci širokého spektra známych a neznámych tém. Slovná zásoba je idiomatická, používa slovné nuansy a je citlivá na vyjadrovanie.	Prirodzená schopnosť podrobne hovoriť plynulo bez námahy. Používanie zmeny toku prejavu na dosiahnutie štylistického efektu, napr. na zdôraznenie hlavného zmyslu. Spontánne používanie vhodných znakov prejavu a spojok.	Chápanie je vyhovujúco presné takmer v celom kontexte a zahŕňa chápanie jazykových a kultúrnych jemných odlišností.	Interakcia bez ťažkostí takmer v každej situácii. Citlivosť na verbálne a neverbálne podnety a primerané reagovanie na ne.
Rozšírené znalosti 5	Výslovnosť, dôraz, rytmus a intonácia, i keď s možným vplyvom prvého (rodného) jazyka alebo miestneho nárečia, zriedkavo ruší ľahkosť chápania.	Základné gramatické konštrukcie a druhy viet sú dôsledne dodržiavané. Pokusy o úplné konštrukcie, avšak s chybami, ktoré občas rušia význam vety.	Rozsah slovnej zásoby a jej presnosť je dostatočná na efektívnu komunikáciu všeobecných, konkrétnych a odborných tém. Vyhovujúce a úspešné používanie parafráz. Slovná zásoba je občas idiomatická.	Schopnosť obsiahlo hovoriť na pomerne ľahké a dobre známe témy, ale môže kolísať plynulosť prejavu a štylizácie. Možné používanie vhodných znakov a spojok.	Chápanie je všeobecne presné, konkrétne k danej téme a prevažne presné, keď je hovoriaci v priamej konfrontácii s lingvistickou alebo komplikovanou situáciou alebo nepredvídaným zvratom situácie. Je schopný pochopiť rozsiahle odlišnosti nárečia a/alebo prízvuku v prejave.	Reakcie sú bezprostredné, vhodné a informatívne. Efektívne ovládanie vzájomného vzťahu medzi rečníkom a počúvajúcim.

[

ÚROVEŇ	VÝSLOVNOSŤ Prípúšťa sa dialekt a/alebo prízvuk zrozumiteľný pre leteckú komunitu	VETNÁ SKLADBA Príslušné gramatické konštrukcie a druhy viet sú určené funkciami jazyka zodpovedajúcimi danej úlohe	SLOVNÁ ZÁSoba	PLYNULOŠŤ	CHÁPANIE	INTERAKCIA
<p>Prevádzkové znalosti</p> <p>4</p>	<p>Výslovnosť, dôraz, rytmus a intonácia sú ovplyvnené prvým (rodným) jazykom alebo miestnym nárečím, avšak len občas ruší ľahkosť chápania.</p>	<p>Základné gramatické konštrukcie a druhy viet sú kreatívne používané a zvyčajne dobre dodržiavané. Chyby sa môžu objaviť predovšetkým v neobvyklých alebo v neočakávaných situáciách, avšak zriedka majú vplyv na význam vety.</p>	<p>Rozsah slovnej zásoby a jej presnosť je dostatočná na efektívnu komunikáciu všeobecných, konkrétnych a odborných tém. Úspešná možnosť častého parafrázovania, keď je nedostatok slovnej zásoby v neobvyklých, v nezvyčajných a neočakávaných situáciách.</p>	<p>Rozsiahla tvorivosť reči v primeranom tempe, občas môže strácať plynulosť pri prechode z nacvičeného alebo vzorového prejavu k spontánnej komunikácii, toto však nebráni jej efektívnosti. Obmedzené používanie vhodných znakov a spojok. Neodvracia pozornosť vsuvkami.</p>	<p>Chápanie je všeobecne zväčša presné, konkrétne k danej téme, keď je prízvuk alebo dialekt dostatočne zrozumiteľný aj pre leteckú komunitu. Keď je hovoriaci v priamej konfrontácii s jazykovou alebo komplikovanou situáciou alebo nepredvídaným zvratom situácie, môže byť ťažšie ho chápať a vyžaduje si širšie objasnenie.</p>	<p>Reakcie sú obvykle bezprostredné, vhodné a informatívne. Iniciuje a udržiava zmenu v téme, ak nastane nejaký nepredvídaný zvrät situácie. Zaoberá sa so zjavnými nedorozumeniami overovaním, potvrdením alebo objasnením.</p>

]

[

ÚROVEŇ	VÝSLOVNOSŤ Prípúšťa sa dialekt a/alebo prízvuk zrozumiteľný pre leteckú komunitu	VETNÁ SKLADBA Príslušné gramatické konštrukcie a druhy viet sú určené funkciami jazyka zodpovedajúcimi danej úlohe	SLOVNÁ ZÁSoba	PLYNULOŠŤ	CHÁPANIE	INTERAKCIA
Pokročilé znalosti 3	Výslovnosť, dôraz, rytmus a intonácia sú ovplyvnené prvým (rodným) jazykom alebo miestnym nárečím a často ruší ľahkosť chápania.	Základné gramatické konštrukcie a druhy viet nie sú vždy kreatívne používané. Chyby majú často vplyv na význam vety.	Rozsah slovnej zásoby a jej presnosť je často dostatočná na efektívnu komunikáciu všeobecných, konkrétnych a odborných tém, ale rozsah je obmedzený a výber slov je často nevhodný. Často neúspešná možnosť parafrázovania, keď je nedostatok slovnej zásoby.	Rozsiahla tvorivosť reči, ale frázovalenie a pauzovanie je často nevhodné. Nerozhodnosť alebo nechápavosť pri jazykovej konverzácii môže brániť efektívnej komunikácii. Niekedy odvracia pozornosť vsuvkami.	Chápanie je všeobecne často presné, konkrétne k danej téme, keď je prízvuk alebo dialekt dostatočne zrozumiteľný aj pre leteckú komunitu. Môže zlyhať pri chápaní jazykových alebo komplikovaných situácií alebo v nepredvídaných zvratoch situácií.	Reakcie sú niekedy bezprostredné, vhodné a informatívne. Môže iniciovať a udržiavať zmenu v téme s uvoľnenosťou u na známe témy a v predvídaných situáciách. Vo všeobecnosti neschopný, ak ide o neočakávané zvraty situácií.
Základné znalosti 2	Výslovnosť, dôraz, rytmus a intonácia sú veľmi ovplyvnené prvým (rodným) jazykom alebo miestnym nárečím a zvyčajne ruší ľahkosť chápania.	Vyžaduje iba obmedzené ovládanie zopár ľahko si zapamätateľných gramatických konštrukcií a druhov viet.	Obmedzený rozsah slovnej zásoby, je zložený len z jednotlivých slov a zapamätateľných fráz.	Môže tvoriť veľmi krátke, jednotlivé, zapamätateľné výrazy s častými pauzami a často odvracia pozornosť vsuvkami na formuláciu a vyjadruje sa málo používanými slovami.	Chápanie je obmedzené na jednotlivé, zapamätateľné frázy, a artikulácia je opatrná a pomalá.	Pomalé reakcie a často nevhodné. Vzájomné pôsobenie je obmedzené na jednoduché rutinné výmeny.

]

[

ÚROVEŇ	VÝSLOVNOSŤ Prípúšťa sa dialekt a/alebo prízvuk zrozumiteľný pre leteckú komunitu	VETNÁ SKLADBA Príslušné gramatické konštrukcie a druhy viet sú určené funkciami jazyka zodpovedajúcimi danej úlohe	SLOVNÁ ZÁSOBA	PLYNULOSŤ	CHÁPANIE	INTERAKCIA
Znalosti začiatočníka 1	Spĺňa na úrovni nižšej, ako sú znalosti začiatočníka.	Spĺňa na úrovni nižšej, ako sú znalosti začiatočníka.	Spĺňa na úrovni nižšej, ako sú znalosti začiatočníka.	Spĺňa na úrovni nižšej, ako sú znalosti začiatočníka.	Spĺňa na úrovni nižšej, ako sú znalosti začiatočníka.	Spĺňa na úrovni nižšej, ako sú znalosti začiatočníka.

POZNÁMKA: Úroveň prevádzkových znalostí (úroveň 4) je minimálna požadovaná úroveň znalostí pre rádiotelefónnu komunikáciu.

Úrovne 1 až 3 opisujú znalosti začiatočníka, základné a pokročilé znalosti, resp. tieto opísané úrovne znalostí sú nižšie ako požadovaná úroveň 4.

Úrovne 5 a 6 opisujú rozšírenú a odbornú úroveň, na úrovni znalostí vyššej, ako požaduje minimálny štandard.]

[ZT 7, 01.12.06]

[AMC No. 2 k JAR-FCL 1.010**Preskúšanie jazykovej spôsobilosti**

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.010)

(Pozri AMC No. 1 k JAR-FCL 1.010)

(Pozri IEM FCL 1.010)

VŠEOBECNE

1 Letecký úrad môže použiť vlastné zdroje na prípravu a vykonávanie preskúšania jazykovej spôsobilosti alebo môže poveriť touto záležitosťou schválené organizácie LAB (Language assessment body).

2 Preskúšanie musí spĺňať základné požiadavky uvedené v bodoch 7 až 10 a nominované osoby, ktoré sa zúčastnia procesu preskúšania a hodnotenia jazykovej spôsobilosti, musia spĺňať kritériá uvedené v bodoch 10, 11 až 13 tohto AMC.

3 Letecký úrad stanoví odvolací orgán v prípade odvolania sa voči záverom preskúšania.

4 Na základe platných metód preskúšania môže letecký úrad rozhodnúť, že aktívny držitelia preukazov spôsobilosti ATPL vydaných v súlade s požiadavkami predpisu JAR-FCL majú povinnosť do 05. marca 2008 postupne preukázať úroveň 4 jazykových znalostí.

OPAKOVANÉ PRESKÚŠANIE JAZYKOVEJ SPÔSOBILOSTI

5 Jednotlivé časové intervaly povinného opakovaného preskúšania jazykovej spôsobilosti uvedené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.010, paragraf 3, nesmú presahovať:

- 3 roky pri dosiahnutí úrovne prevádzkových znalostí (úroveň 4) podľa stupnice jazykových znalostí, alebo
- 6 rokov pri dosiahnutí úrovne rozšírených znalostí (úroveň 5) podľa stupnice jazykových znalostí.

Odporúča sa, aby držiteľovi preukazu spôsobilosti bolo vystavené potvrdenie, ktoré bude obsahovať úroveň a platnosť jazykovej spôsobilosti.

6 Od žiadateľov, ktorí dosiahli úroveň odborných znalostí (úroveň 6) podľa stupnice jazykových znalostí, sa nepožaduje povinné opakované preskúšanie jazykovej spôsobilosti. Úroveň 6 dosahujú rodení Angličania a skúsení žiadatelia s dialektom alebo prízvukom zrozumiteľným pre medzinárodnú leteckú komunitu.

ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY PROCESU PRESKÚŠANIA JAZYKOVEJ SPÔSOBILOSTI

7 Cieľom preskúšania jazykovej spôsobilosti je preverenie schopnosti žiadateľov na vydanie preukazov spôsobilosti alebo držiteľov preukazov spôsobilosti hovoriť a rozumieť jazyku, ktorý sa používa v rádiotelefónnej komunikácii.

8

- a) Preskúšanie by malo preukázať schopnosť uchádzačov používať:
 - štandardnú rádiotelefónnu frazeológiu a zároveň
 - jasnú a zrozumiteľnú reč v situáciách, kedy štandardná frazeológia nemôže vystihovať zamýšľaný obsah témy
- b) Preskúšanie by malo zahŕňať:
 - hlasovú komunikáciu a/alebo komunikáciu v situáciách pri osobnom kontakte (tvárou v tvár) pri osobnom pohovore so skúšajúcim
 - komunikáciu na všeobecné, konkrétne a pracovné témy.
- c) Uchádzači by mali preukázať jazykovú schopnosť v jednaní pri náhlych a neočakávaných zvratoch v rôznych situáciách, a tiež schopnosť rozlišovať a riešiť nesprávny výklad, príp. nesprávne pochopenie informácie vo všeobecnom alebo pracovnom kontexte.
- d) Preskúšanie by malo preveriť schopnosť uchádzačov hovoriť a rozumieť anglickému jazyku. počúvať. Celkové preskúšanie jazykovej spôsobilosti nesmie byť zamerané iba na preskúšanie anglickej gramatiky, čítania a písania.

Pre ďalšie informácie pozri IEM FCL 1.010.

9 Preskúšanie by malo preveriť jazykové skúsenosti uchádzačov v týchto oblastiach:

- a) Výslovnosť:
 - do akej miery je výslovnosť, prízvuk, rytmus a intonácia ovplyvnená materským jazykom uchádzača, a alebo o prípadné národné odchýlky, a
 - do akej miery zasahujú do jeho ľahkého a prirodzeného chápania
- b) Vetná skladba:
 - schopnosť uchádzača používať základnú a zloženú gramatickú skladbu viet, a
 - do akej miery chyby uchádzača zasahujú do zmyslu toho, čo chce vyjadriť
- c) Slovná zásoba:
 - presnosť a rozsah používanej slovnej zásoby uchádzača, a
 - jeho schopnosť opísať inými slovami (parafrázovať) výraz, na ktorý nepozná správny termín
- d) Plynulosť reči:
 - tempo
 - váhavosť
 - sledovanie, či sa uchádzač opakuje alebo hovorí spontánne
 - používanie rečníckych zvrátov a spojení
- e) Chápanie:
 - všeobecných, konkrétnych a pracovných tém, a
 - keď sú uchádzači konfrontovaní s jazykovým alebo situačným problémom alebo neočakávaným zvratom situácie.

POZNÁMKA: Prízvuk alebo niekoľko druhov prízvukov, ktoré sa použijú počas preskúšania, musia byť dostatočne zrozumiteľné pre uchádzačov z medzinárodnej leteckej komunity.

f) Interakcia:

- výstižnosť odpovede (pohotovosť, bezprostrednosť, náležitosť primeranosť, obsah)
- schopnosť iniciovať a udržiavať výmenu názorov a informácií
 - na všeobecné, konkrétne a pracovné témy, a
 - keď sa jedná o neočakávaný alebo náhly zvrät v situácii,
- schopnosť jednať pri nesprávnom výklade, príp. nesprávnom pochopení prijatej informácie vo všeobecnom alebo pracovnom kontexte (napr. pri nezhodných alebo neúplných informáciách) takým spôsobom, že uchádzač si informáciu overuje, požaduje potvrdenie alebo požaduje opakované objasnenie.

POZNÁMKA: Preskúšanie jazykových skúseností v horeuvedených oblastiach sa vykonáva s použitím stupnice jazykových znalostí uvedenej AMC No. 1 k JAR-FCL 1.010.

10 Ak sa preskúšanie nevedie formou osobného pohovoru medzi skúšajúcim a uchádzačom, musí sa použiť vhodný typ techniky pre overenie schopnosti uchádzača počúvať a hovoriť, ktorý umožní vzájomnú spoluprácu (napr. simulovanie komunikácie medzi pilotom a riadiacim letovej prevádzky).

NOMINOVANÉ OSOBY (ASSESSORS)

11 Osoby, ktoré sa zúčastňujú na procese preskúšania, a osoby zodpovedné za preskúšanie jazykovej spôsobilosti, musia byť primerane vyškolené a kvalifikované. Nominované osoby by mali byť odborníci z oblasti letectva (napr. súčasní alebo bývalí členovia letovej posádky a riadiaci letovej prevádzky) alebo jazykí odborníci, ktorí absolvovali dodatočný výcvik zameraný na letectvo. Alternatívou môže byť zostavenie pracovného tímu z odborníkov z letectva a jazykových odborníkov (pozri ICAO Doc 9835, odsek 6.5.5).

12 Nominované osoby majú povinnosť absolvovať výcvik podľa špecifických požiadaviek celého procesu preskúšania (vstupný a opakovací výcvik).

13 Nominované osoby nesmú skúšať tých uchádzačov, ktorých pripravovali počas jazykového výcviku.

KRITÉRIÁ PRE VÝBER A SCHVÁLENIE INŠTITÚCIE LAB

14 Aby mohli byť školy a iné akreditované organizácie poverené a schválené leteckým úradom ako inštitúcie (LAB), musia splniť podmienky bodov 14 až 18 (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.010, paragraf 5).

15 Za účelom zaistenia nestranného procesu preskúšania a hodnotenia, proces preskúšania jazykovej spôsobilosti musí byť nezávislý od jazykového výcviku.

16 Aby mohli byť inštitúcie (LAB) schválené, musia preukázať:

- a) náležité riadenie a rozdelenie pracovných funkcií
- b) platný systém kvality, platobnú schopnosť, podmienky pre preskúšanie jazykovej spôsobilosti, normy a postupy.

17 Systém kvality inštitúcie (LAB), musí obsahovať nasledujúce body:

- a) Manažment
- b) Politika a stratégia
- c) Postupy
- d) Príslušné ustanovenia ICAO/JAR-FCL, smernice a postupy pre preskúšanie jazykovej spôsobilosti
- e) Organizačnú štruktúru
- f) Zodpovednosť za prípravu, schválenie a riadenie systému kvality
- g) Dokumentáciu
- h) Program zabezpečenia kvality
- i) Ľudské zdroje a výcvik (vstupný, opakovací)

- j) Podmienky pre preskúšanie jazykovej spôsobilosti
 - k) Spokojnosť klientov
- 18 Dokumentácia a záznamy, t.j. sprievodná dokumentácia, ktorá vznikne pri procese preskúšania jazykovej spôsobilosti, musí byť uchovaná po dobu stanovenú leteckým úradom a poskytnutá leteckému úradu, ak o to požiada.
- 19 Sprievodná dokumentácia musí minimálne obsahovať nasledujúce materiály:
- a) Plán preskúšania jazykovej spôsobilosti.
 - b) Projekt, časový režim, použité technológie, vzory testov pre preskúšanie jazykovej spôsobilosti, zvukové ukážky.
 - c) Kritéria a normy pre preskúšanie a hodnotenie jazykovej spôsobilosti (minimálne pre úrovne 4, 5 a 6 podľa stupnice jazykových znalostí uvedenej v AMC No. 1 k JAR-FCL 1.010)
 - d) Dokumentáciu, ktorá dokazuje odôvodnenosť, relevantnosť a spoľahlivosť systému preskúšania a hodnotenia jazykovej spôsobilosti.
 - e) Postupy preskúšania a hodnotenia jazykovej spôsobilosti, a zodpovednosť pri:
 - i príprave jednotlivého preskúšania a hodnotenia,
 - ii vykonávaní preskúšania: miesto, kontrola osobných údajov a dozor, disciplína, utajovanie údajov, bezpečnosť,
 - iii podávaní hlásení a odosielaní dokumentácie, ktorá sa musí poskytovať leteckému úradu a/alebo žiadateľom, vrátane vzoru osvedčenia, a
 - iv archivácii dokumentov a záznamov.

POZNÁMKA: Odkaz na „Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements“ (ICAO Doc 9835) pre ďalšie informácie.]

[ZT 7, 01.12.06]

IEM FCL 1.025

Platnosť osvedčenia zdravotnej spôsobilosti

Táto kapitola sa ruší

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

IEM FCL 1.035

Prítomnosť bezpečnostných pilotov počas letu

(Pozri JAR-FCL 1.035)

ÚVOD

- 1 Bezpečnostný pilot je pilot odborne spôsobilý na výkon funkcie veliaceho pilota letúna daného typu/triedy, ktorý je na palube letúna s úlohou prevziať kontrolu, ak sa osoba vo funkcii veliaceho pilota, ktorá je držiteľom takto špecifického obmedzenia zdravotnej spôsobilosti, stane nespôsobilá.
- 2 Osobám vo funkcii bezpečnostných pilotov by sa mali poskytnúť nasledovné informácie:
- a) podstata úlohy bezpečnostného pilota,
 - b) vedenie denníka o čase letu vo funkcii bezpečnostného pilota,
 - c) druhy zdravotných obmedzení, ktoré bránia pilotovi vykonať let samostatne,
 - d) úloha a povinnosti bezpečnostného pilota a
 - e) pokyny pomáhajúce bezpečnostnému pilotovi plniť túto úlohu.
- 3 Vždy, keď si držiteľ preukazu spôsobilosti pilota s obmedzením na prevádzku iba s bezpečnostným pilotom obnovuje platnosť osvedčenia zdravotnej spôsobilosti alebo mu je vydávané s týmto obmedzením, mal by dostať od leteckého úradu informačný list. Tento list poskytuje informácie pilotom vo výkone bezpečnostného pilota pre držiteľa takéhoto osvedčenia. Príklad takéhoto informačného listu je uvedený nižšie.

INFORMAČNÝ LIST**Všeobecne**

4 Niekoľko nasledujúcich poznámok vám pomôže v úlohe bezpečnostného pilota. Váš pilot bol ohodnotený zdravotnou sekciovou ako nespôsobilý na samostatné súkromné lietanie, ale ako spôsobilý lietať s bezpečnostným pilotom. Aj keď to môže znieť z lekárskeho hľadiska ako alarmujúce, normy pre takýchto pilotov sú stále vysoké a on/ona by nepochybne bol(-a) spôsobilý(-á) pre „normálny život“ na zemi. Možnosti výskytu akéhokoľvek problému v priebehu letu sú preto málo pravdepodobné.

Avšak ako v prípade akéhokoľvek aspektu vo vzťahu k bezpečnosti letu, by sa mali zhodnotiť i málo pravdepodobné možnosti a mali by sa v čo najväčšej možnej miere vylúčiť. To je účelom obmedzenia na prevádzku iba s bezpečnostným pilotom.

5 Pokiaľ nemusíte prevziať riadenie, ste nadpočetný a nemôžete si zapísať do denníka žiaden čas letu. Mali by ste byť preto z posádky vyškrtnutí a byť v letúne ako bežný cestujúci. Lietadlo musí mať zabezpečené dvojité riadenie a vy musíte byť osvedčený na let v danom vzdušnom priestore a za daných podmienok.

6 Mali by ste mať určitú predstavu o zdravotnom stave pilota, nad ktorým vykonávate dohľad a o problémoch, ktoré by sa mohli v priebehu letu vyskytnúť. Tieto by mohli nastať v dôsledku náhlej alebo nepatrnej nespôsobilosti pilota, ktorý si inak za normálnych okolností počína výborne. Okrem toho sa môže vyskytnúť určité trvalé postihnutie, ktoré je vždy prítomné (ako je zlé videnie na jedno oko, alebo amputovaná noha) a ktoré za zvláštnych okolností môže spôsobiť ťažkosti.

7 Pri lete s pilotom, ktorý by mohol trpieť nejakou formou nespôsobilosti, by ste mali zvlášť sledovať kritické fázy letu (ako je vzlet a priblíženie). Užitočné môže byť i použitie istej formy bežných otázok a odpovedí, obvyklých pri obchodných letoch. Ak sa pilot stane nespôsobilý, dvoma prioritami je vykonať let a pokúsiť sa zabrániť nespôsobilému pilotovi ohroziť pilotáž. Najväčšou pomocou v posledne menovanej situácii je nepretržité upútanie pevným sedadlovým pásom a ramenným popruhom (nie samonavíjacím). V prípade zistenia stavu nespôsobilosti by malo byť možné predvídať, kedy môže byť pomoc žiadúca (napríklad maximálne brzdenie) a kedy podniknúť príslušné kroky. Ďalej treba zobrať vo úvahy nasledovné skutočnosti:

- a) Mali by ste skontrolovať osvedčenie zdravotnej spôsobilosti uvažovaného veliaceho pilota, aby ste sa presvedčili, či je obmedzenie jeho zdravotnej spôsobilosti viazané na letún so zvlášťne upraveným riadením, alebo na zvláštny typ letúna. Ak sa to potvrdí, zabezpečte, aby veliaci pilot vo vzťahu k tomu vyhovoval požiadavkám.
- b) Pred letom prerokujte s veliacim pilotom okolnosti, za ktorých by ste mali zakročiť a prevziať riadenie letúna. V priebehu tejto diskusie zistíte, či si veliaci pilot želá, aby ste vykonávali akékoľvek pomocné úkony člena letovej posádky. Ak áno, malo by to byť jasne stanovené, aby v priebehu letu nedochádzalo k zmätkom medzi veliacim pilotom a vami. Je to zvlášť dôležité v situácii, kedy udalosti prebiehajú rýchlo a letún je blízko povrchu zeme, napríklad v priebehu vzletu alebo konečného priblíženia na pristátie.
- c) Majte na pamäti, že nie ste iba cestujúci, ale že môžete byť kedykoľvek v priebehu letu vyzvaný prevziať riadenie letúna. Z toho dôvodu musíte vždy zostať v pohotovosti pre prípad takejto možnej situácie.
- d) Mali by ste mať tiež stále na pamäti, že sa stali nehody s dvomi kvalifikovanými pilotmi na palube, keď sa obaja piloti domnievali, že letún riadi ten druhý. Medzi vami a veliacim pilotom musí byť dohovorovaný spôsob komunikácie, aby ste obaja vedeli v každom danom okamihu, kto letún riadi. Slová „ja riadim“ („I have control“) vyslovené jedným pilotom a odpoveď druhého pilota „ty riadiš“ („you have control“) sú jednoduché a vhodné na tento účel.
- e) Aby nedošlo k rozptyľovaniu alebo zmätku veliaceho pilota v priebehu letu, nemali by ste mať ruky a nohy na riadení pokým nevzniknú okolnosti, ktoré si s ohľadom na bezpečnosť vyžadujú, aby ste prevzali riadenie letúna.

[ZT 1, 01.06.00]

AMC FCL 1.055**Systém kvality FTO/TRTO**

(Pozri dodatok 1a a 2 k JAR-FCL 1.055)

(Pozri IEM č. 1 k JAR-FCL 1.055)

1 V súlade s dodatkom 1a a 2 k JAR-FCL 1.055 je FTO a TRTO v zmysle podmienok povolenia povinná zaviesť systém kvality. Tieto AMC zavádzajú ciele takéhoto systému a ponúkajú spôsoby plnenia, ktorých prvky môžu byť do systému zahrnuté a ako systém možno integrovať do organizácií.

2 Základným rozumovým princípom požiadaviek systémov kvality je potreba zaviesť zreteľné určenie úloh medzi leteckým úradom a výcvikovými organizáciami vytvorením zrejmeho rozdelenia regulačnej a dozornej povinnosti na jednej strane a povinnosti vyplývajúcej zo samotných výcvikových aktivít na strane druhej. Z toho dôvodu musia výcvikové organizácie zaviesť systém, pomocou ktorého môžu monitorovať svoju činnosť, môžu byť schopné zistiť odchýlky od stanovených pravidiel a noriem, podniknúť nevyhnutné nápravné činnosti a tak zabezpečiť plnenie prepisov leteckého úradu a vlastných požiadaviek. Dobře zriadený a funkčný systém kvality umožní dozorujúcemu leteckému úradu vykonávať účinnú kontrolu a dohľad s primeraným množstvom zdrojov.

3 Je zrejme a dobre rozpoznateľné, že rozsah a úplnosť systému kvality by mal odrážať rozsah a úplnosť výcvikovej organizácie a jej výcvikové aktivity. Tieto ciele a rovnaké princípy sa však uplatňujú na akúkoľvek výcvikovou organizáciu bez ohľadu na rozsah a úplnosť. Takže v malých a relatívne malých výcvikových organizáciách môže byť systém kvality celkom jednoduchý a integrovaný v základnej organizácii, zatiaľ čo väčšie organizácie s komplexnejšími výcvikovými aktivitami budú musieť zaviesť samostatnú a nezávislú organizáciu pre kvalitu v rámci celkového organizačného usporiadania.

4 Pri určovaní veľkosti a úplnosti sa v tomto kontexte uplatňujú nasledujúce postupy:

- výcvikové organizácie so zamestnaným počtom inštruktorov 5 alebo menej sú považované za veľmi malé,
- výcvikové organizácie so zamestnaným počtom inštruktorov 6 až 20 sú považované za malé.

Pri určovaní úplnosti je potrebné zohľadniť také faktory ako napr. počet typov lietadiel používaných na výcvik, rozsah ponúkaných výcvikových kurzov, geografické rozšírenie výcvikových kurzov (napr. využitie satelitov), rozsah výcvikových zariadení s inými výcvikovými organizáciami a pod.

5 V systéme kvality ktorejkoľvek FTO a TRTO by malo byť jasne identifikovateľných týchto päť prvkov:

- a) určenie výcvikového plánu organizácie a noriem na výcvik a letovú bezpečnosť,
- b) určenie a zavedenie stanovenia povinností, zdrojov, organizácie a prevádzkových procesov, ktoré umožnia zabezpečenie týchto plánov, noriem na výcvik a letovú bezpečnosť,
- c) systém sledovania na zabezpečenie súladu s plánom a normami na výcvik a letovú bezpečnosť,
- d) registrácia a dokumentácia odchýlok od plánu, noriem na výcvik a letovú bezpečnosť spolu s nevyhnutnými analýzami, vyhodnocovaniami a nápravou takýchto odchýlok,
- e) vyhodnocovanie skúseností a trendov vo vzťahu k plánu, normám na výcvik a letovú bezpečnosť.

6 IEM č. 1 k JAR-FCL 1.055 podrobnejšie popisuje ciele, rôzne prvky systému kvality a ponúka postupy ako stanoviť systém kvality vo väčších a/alebo komplexnejších výcvikových organizáciách. Na veľmi malé a malé organizácie sa vzťahuje paragraf 23 IEM č. 1 k JAR-FCL 1.055.

7 Systém kvality požadovaný v JAR-FCL a v iných predpisoch JAR môže byť integrovaný.

[ZT 1, 01.06.00]

AMC FCL 1.055 (a)

Schválenie modulových diaľkových kurzov teoretickej výučby

(Pozri JAR-FCL 1.055 (a))

(Pozri dodatok 3 k JAR-FCL 1.055)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.130 a 1.135)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.160 a 1.165 (a) (4))

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.205)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.251)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.285)

VŠEOBECNE

1 Modulový kurz teoretickej výučby by mal byť vykonávaný tak, aby spĺňal požiadavky licencovania na vydanie preukazu spôsobilosti PPL, CPL, IR a ATPL alebo kvalifikáciu na triedu/typovú kvalifikáciu na jednopilotný letún vysokej výkonnosti. Schválené modulové diaľkové kurzy môžu byť vykonávané ako súčasť modulového teoretického výcviku, podľa uváženia leteckého úradu.

ORGANIZÁCIA VÝCVIKU

2 Je na FTO akou metódou poskytne materiál ku kurzu. Je však dôležité pre FTO zachovávať podrobné záznamy, aby sa zabezpečilo, že študenti dosiahnu uspokojivý akademický pokrok a splnia čas vymedzený JAR-FCL na ukončenie modulového kurzu.

- 3 Ďalej je uvedený návod na plánovanie pre FTO pripravujúce diaľkový kurz ako časť modulového kurzu
- predpoklad, že študenti sa budú učiť najmenej 15 hodín týždenne,
 - označenie v celom materiály, čo zahŕňa týždenné učivo,
 - odporúčanú štruktúru kurzu a rozvrhnutie výuky prijateľné leteckým úradom,
 - jeden postupový test pre každý predmet vždy po 15 hodinách výuky, ktorý by mal byť predložený FTO na ohodnotenie. Ďalší samovyhodnocovací postupový test by mal byť ukončený v rozsahu 5 až 10 výukových hodín.
 - Príslušný čas počas celého kurzu, kedy sa študent môže spojiť s inštruktorom pomocou telefónu, faxu, e-mailu alebo internetu.
 - Určujúce kritéria na zistenie, či študent ukončil uspokojivo danú časť kurzu, aby podľa rozhodnutia HT alebo CGI bol prizvaný na teoretickú skúšku JAR-FCL s dobrou vyhlídkou na úspech.
 - Ak FTO poskytuje diaľkovú výučbu pomocou informačných technológií (IT), napríklad internet, inštruktor by mal sledovať pokrok študenta príslušnými prostriedkami.

[ZT 3, 01.07.03]

IEM č. 1 k JAR-FCL 1.055
Systém kvality FTO/TRTO
(Pozri AMC FCL 1.055)

ÚVOD

Základ kvality by mal byť stanovený každou organizáciou FTO/TRTO a postupy na riešenie problémov na chod činnosti by mali byť aplikované. Za podstatné sa považujú znalosti ako merať, zaviesť a definitívne dosiahnuť kvalitu výcviku a vzdelávania.

Cieľom tohto IEM je poskytnúť výcvikovým organizáciám informácie a návod, ako zaviesť systém kvality, ktorý umožní súlad s dodatkom 1 a k JAR-FCL 1.055, položka 3 a dodatkom 2 k JAR-FCL 1.055, položka 3 (Systémy kvality).

Za účelom preukázania súladu s dodatkom 1a k JAR-FCL 1.055, položka 3 a dodatkom 2 k JAR-FCL 1.055, položka 3 by FTO/TRTO mala zaviesť svoj systém kvality v súlade s pokynmi a informáciami obsiahnutými v nasledujúcich paragrafoch.

SYSTEM KVALITY FTO/TRTO

1 TERMINOLÓGIA

Zodpovedný manažér

Osoba prijateľná pre letecký úrad, ktorá má právomoc zabezpečiť, aby všetky výcvikové aktivity boli financované a vykonávané podľa noriem požadovaných leteckým úradom a dodatočných požiadaviek definovaných FTO/TRTO.

Kvalita

Súbor základných rysov a vlastností produktu alebo služby, ktoré umožňujú uspokojovať stanovené potreby alebo potreby v nich obsiahnuté.

Zabezpečovanie kvality

Všetky tie plánované a systematické činnosti nevyhnutné na poskytnutie dostatočnej istoty, že všetky výcvikové aktivity spĺňajú stanovené požiadavky, vrátane tých, ktoré sú špecifikované FTO/TRTO v príslušných príručkách.

Vedúci kvality

Vedúci prijateľný pre letecký úrad, zodpovedný za riadenie systému kvality, monitorovanie funkcií a vyžadovanie nápravných činností.

Príručka kvality

Dokument obsahujúci príslušné informácie týkajúce sa systému kvality a programu zabezpečovania kvality prevádzkovateľa.

Audit kvality

Systematické a nezávislé preskúšanie za účelom určenia skutočnosti, či sú aktivity vo vzťahu ku kvalite a príslušné výsledky v súlade s plánovanými programami a či tieto programy a postupy sú efektívne implementované a vhodné na dosiahnutie cieľov.

2 Politika a stratégia kvality

Je nevyhnutne potrebné, aby organizácia FTO/TRTO opísala, ako formuluje, rozvíja a skúma svoju politiku a stratégiu kvality a tieto premieta do svojich plánov a aktivít. Malo by sa zaviesť formálne písomné vyhlásenie politiky kvality, ktoré by bolo záväzné pre vedúceho výcviku vo vzťahu k tomu, čo sa v zmysle systému kvality očakáva dosiahnuť. Politika kvality by mala odrážať dosiahnuté výsledky a neustály súlad s príslušnými časťami JAR-FCL spolu s akýmikoľvek ďalšími normami špecifikovanými FTO/TRTO.

Celkovú zodpovednosť za systém kvality, vrátane frekvencie, povahy a štruktúry interného hodnotenia manažmentu má zodpovedný manažér.

3 Účel systému kvality

Implementácia a využívanie systému kvality umožní FTO/TRTO monitorovať súlad s príslušnými časťami JAR-FCL, prevádzkovej príručky, príručky na výcvik a ktorýmikoľvek inými normami zavedenými FTO/TRTO alebo leteckým úradom na zaistenie bezpečnosti a efektívnosti výcviku.

4 Vedúci kvality

4.1 Hlavnou úlohou vedúceho kvality je pomocou monitorovania aktivít v oblasti výcviku overiť, či sa normy požadované leteckým úradom a všetky dodatočné požiadavky zavedené FTO/TRTO vykonávajú náležito pod [dohľadom] vedúceho výcviku, vedúceho inštruktora letového výcviku a vedúceho inštruktora pozemného výcviku.

4.2 Vedúci kvality by mal zodpovedať za zabezpečenie náležitej implementácie, udržiavania a neustáleho skúmania a zlepšovania programu zabezpečovania kvality. Vedúci kvality by mal:

- mať priamy prístup k vedúcemu výcviku,
- mať prístup do všetkých častí organizácie FTO/TRTO.

4.3 V prípade malých alebo veľmi malých FTO/TRTO sa môžu miesta vedúceho výcviku a manažéra kvality zlučovať. Avšak v tomto prípade by sa audity kvality mali vykonávať nezávislým personálom. V prípade výcvikovej organizácie ponúkajúcej integrovaný výcvik by vedúci kvality nemal zastávať funkciu vedúceho výcviku, vedúceho inštruktora letového výcviku a vedúceho inštruktora pozemného výcviku.

5 Systém kvality

5.1 Systém kvality FTO/TRTO by mal zabezpečiť súlad s požiadavkami na výcvikové aktivity, normami a postupmi a ich primeranosť.

5.2 FTO/TRTO by mala špecifikovať základnú štruktúru systému kvality použiteľnú na všetky vykonávané výcvikové aktivity.

5.3 Systém kvality by mal byť štruktúrovaný podľa veľkosti FTO/TRTO a úplnosti výcviku, ktorý bude monitorovať.

6 Rozsah

Systém kvality by mal vyjadrovať nasledovné

- 6.1 Riadiace schopnosti
- 6.2 Politika a stratégia
- 6.3 Procesy
- 6.4 Ustanovenia JAR-FCL
- 6.5 Dodatočné predpisy a výcvikové postupy ako sú stanovené FTO/TRTO
- 6.6 Organizačná štruktúra FTO/TRTO
- 6.7 Zodpovednosť za vývoj, zavedenie a riadenie systému kvality
- 6.8 Dokumentácia, vrátane príručiek, správ a záznamov
- 6.9 Program zabezpečovania kvality

- 6.10 Požadované finančné, materiálne a ľudské zdroje
- 6.11 Požiadavky na výcvik
- 6.12 Uspokojenie zákazníkov

7 **Systém spätnej väzby**

Systém kvality by mal zahŕňať systém spätnej väzby, ktorý by zabezpečil, aby nápravné činnosti boli tak identifikované ako i okamžite postúpené na riešenie. Systém spätnej väzby by mal tiež stanovovať, od koho sa v každom jednotlivom prípade požaduje napraviť rozpory a nesúlad a určovať postupy, ktoré sa budú dodržiavať, ak sa nápravné činnosti nevykonajú v rámci príslušného časového harmonogramu.

8 **Dokumentácia**

Príslušná dokumentácia zahŕňa príslušnú časť(časti) výcvikovej a prevádzkovej príručky, ktorá môže byť zahrnutá do samostatnej príručky kvality.

- 8.1 Okrem toho by mala príslušná dokumentácia zahŕňať aj
 - politiku kvality,
 - terminológiu,
 - stanovené výcvikové predpisy,
 - opis organizácie,
 - pridelenie povinností a zodpovedností,
 - výcvikové postupy zabezpečujúce dodržiavanie predpisov.
- 8.2 Program zabezpečovania kvality odráža
 - harmonogram procesu monitorovania,
 - postupy auditov,
 - postupy predkladania správ,
 - postupy na následné sledovanie a postupy nápravných činností,
 - systém vykonávania záznamov,
 - výcvikové osnovy a
 - kontrolu dokumentov.

9 **Program zabezpečovania kvality**

Program zabezpečovania kvality by mal zahŕňať všetky plánované a systematické činnosti nevyhnutné na zabezpečenie vykonania celkového výcviku v súlade so všetkými súvisiacimi požiadavkami, predpismi a postupmi.

10 **Kontrola kvality**

Prvotným cieľom kontroly kvality je skúmanie príslušných udalostí/činností/dokumentov atď. za účelom overenia, či sa stanovené výcvikové postupy a požiadavky dodržiavajú v priebehu realizácie tejto udalosti a či požadované štandardy boli dosiahnuté.

Typickými oblasťami kontroly kvality sú:

- aktuálny letový a pozemný výcvik,
- údržba,
- technické normy a
- normy výcviku.

11 **Audit**

Audit je systematickým a nezávislým porovnaním spôsobu, akým sa výcvik vykonáva vo vzťahu k spôsobu, ktorý publikované výcvikové postupy stanovujú na jeho vykonávanie.

Audity by mali zahŕňať aspoň nasledovné postupy a procesy kvality
objasnenie rozsahu auditu,
plánovanie a prípravu,
zhromažďovanie a zaznamenávanie dôkazového materiálu a
analýza dôkazového materiálu.

Rôzne techniky, ktoré vytvárajú efektívny audit, sú:
pohovory alebo diskusie s personálom,
skúmanie publikovaných dokumentov,
preskúmanie dostatočnej vzorky záznamov,
dosvedčenie činností tvoriacich výcvik a
uchovávanie dokumentov a záznam z pozorovaní.

12 **Audítori**

FTO/TRTO by mali podľa zložitosti výcviku rozhodnúť, či využijú vyčlenenú skupinu audítorov alebo jediného audítora. V každom prípade by audítor alebo skupina audítorov mala mať príslušný výcvik a/alebo skúsenosti v prevádzke.

Zodpovednosti audítorov by mali byť jasne definované v príslušnej dokumentácii.

13 **Nezávislosť audítorov**

Audítori by nemali byť zainteresovaní v oblasti prevádzky alebo údržby, ktorá bude auditovaná. FTO/TRTO môže okrem využívania služieb personálu, ktorý patrí do samostatného oddelenia kvality a pracuje na plný úväzok, vykonávať monitorovanie špecifických oblastí alebo činností personálom pracujúcim na čiastočný úväzok.

FTO/TRTO, ktorých štruktúra a rozsah neumožňuje stanovenie audítorov na plný úväzok, môžu vykonávať auditorskú funkciu pomocou zmluvného personálu z vlastnej organizácie alebo z externého zdroja podľa požiadaviek zmluvy prijateľnej pre letecký úrad.

V každom prípade by mala FTO/TRTO vypracovať vhodné postupy na zabezpečenie toho, aby osoby priamo zodpovedné za činnosti, ktoré budú auditované, neboli vybrané do skupiny vykonávajúcej audit. Tam, kde budú použítí externí audítori, je dôležité, aby každý externý špecialista bol oboznámený s druhom výcviku, vykonávaným touto FTO/TRTO.

Program zabezpečovania kvality FTO/TRTO by mal identifikovať osoby v rámci spoločnosti, ktoré majú skúsenosti, zodpovednosť a autoritu na

- vykonávanie kontrol kvality a auditov ako súčasť neustáleho zabezpečovania kvality,
- identifikáciu a zaznamenávanie všetkých záležitostí alebo nálezov a dôkazového materiálu potrebného na opodstatnenosť takýchto záležitostí alebo nálezov,
- iniciovanie alebo odporúčanie riešení záležitostí alebo nálezov prostredníctvom určených kanálov na predkladanie správ,
- overenie implementácie riešení v rámci špecifického časového harmonogramu,
- predloženie správ vedúcemu kvality.

14 **Rozsah auditu**

Od organizácií FTO/TRTO sa požaduje monitorovanie súladu s príručkou na výcvik a prevádzkovou príručkou, ktoré navrhli za účelom zaistenia bezpečného a účinného výcviku. Pri výkone tohto by mali tam, kde je to vhodné, monitorovať aspoň

- a) organizáciu,
- b) plány a ciele,
- c) výcvikové postupy,
- d) letovú bezpečnosť,

- e) príručky, denníky a záznamy,
- f) obmedzenia času letu a času v službe,
- g) požiadavky na odpočinok a plánovanie,
- h) rozhranie údržby/prevádzky lietadla,
- i) údržbové programy a zachovanie letovej spôsobilosti,
- j) riadenie príkazov na zachovanie letovej spôsobilosti,
- k) vykonávanie údržby.

15 Plánovanie auditu

Program zabezpečovania kvality by mal zahŕňať definovaný plán auditov a periodických cyklov previerok. Plán by mal byť flexibilný a mal by umožňovať vykonávanie neplánovaných auditov, ak sa zistia také trendy. Následné audity by mali byť plánované, ak je potrebné overiť, že nápravné činnosti boli vykonané a že boli účinné.

FTO/TRTO by mala stanoviť plán auditov, ktoré sa majú vykonať v priebehu určeného kalendárneho obdobia. Všetky aspekty výcviku by mali byť preskúmané v priebehu obdobia 12 mesiacov v súlade s programom, pokiaľ nie je prijaté predĺženie intervalu auditu, ako je vysvetlené ďalej.

FTO/TRTO môže zvýšiť frekvenciu svojich auditov podľa svojho rozhodnutia, avšak nemala by túto frekvenciu znížiť bez súhlasu leteckého úradu. Považuje sa za nepravdepodobné, že by bolo prijateľné obdobie dlhšie ako 24 mesiacov pre akýkoľvek predmet auditu.

Keď FTO/TRTO definuje plán auditu, mali by sa zviať do úvahy významné zmeny manažmentu, organizácie, výcviku alebo technológií, ako i zmeny na požiadavky predpisov.

16 Monitorovanie a nápravné činnosti

Cieľom monitorovania v rámci systému kvality je v prvom rade skúmanie a posúdenie jeho účinnosti a tým zabezpečiť, aby sa neustále plnili požiadavky vymedzenej politiky a výcvikových štandardov. Monitorovacia činnosť je založená na kontrolách kvality, auditoch, nápravných činnostiach a následných auditoch. FTO/TRTO by mala zaviesť a publikovať postup kvality na nepretržité monitorovanie plnenia požiadaviek predpisov. Táto monitorovacia činnosť by sa mala zamerať na odstraňovanie prípadov neuspokojivého výkonu.

Každé neplnenie požiadaviek by sa malo oznámiť vedúcemu zodpovednému za prijatie nápravných činností alebo, ak je to vhodné, zodpovednému manažérovi. Neplnenie požiadaviek by sa malo zaznamenať na účely ďalšieho vyšetrovania, s cieľom určiť príčinu a umožniť odporúčanie príslušných nápravných činností.

Program zabezpečovania kvality by mal zahŕňať postupy na zabezpečenie navrhnutia takých nápravných činností, ktoré zodpovedajú nálezom. Tieto postupy kvality by mali monitorovať takéto činnosti na overenie ich účinnosti a toho, že boli vykonané. Organizačná zodpovednosť a zodpovednosť za implementáciu nápravných činností má oddelenie citované v správe, ktorá identifikuje nález. Zodpovedný manažér má konečnú zodpovednosť za to, že prostredníctvom vedúceho(-ich) kvality zabezpečí, aby nápravná činnosť obnovila plnenie požiadaviek predpisu požadovaným leteckým úradom a všetky ďalšie požiadavky stanovené FTO/TRTO.

17 Nápravné činnosti

Následne po kontrole kvality/audite by FTO/TRTO mala stanoviť

- a) závažnosť všetkých nálezov a potrieb pre okamžité nápravné činnosti,
- b) pôvod nálezu,
- c) aké nápravné činnosti sú požadované na zabezpečenie toho, aby sa neopakovalo neplnenie požiadaviek,
- d) plán nápravných činností,
- e) identifikáciu jednotlivcov alebo oddelení zodpovedných za implementáciu nápravných činností,
- f) pridelenie zdrojov zodpovedným manažérom, kde je to vhodné.

17.1 Vedúci kvality by mal

17.1.1 Overovať, či nápravné činnosti sú vykonané vedúcim zodpovedným za odstránenie všetkých nálezov súvisiacich s neplnením požiadaviek.

- 17.1.2 Overovať, či nápravné činnosti zahŕňajú prvky zdôraznené v paragrafe 16.
- 17.1.3 Monitorovať implementáciu a vykonanie nápravných činností.
- 17.1.4 Poskytnúť manažmentu nezávislé posúdenie nápravnej činnosti, jej implementácie a vykonania.
- 17.1.5 Vyhodnotiť účinnosť nápravných činností prostredníctvom procesu následného sledovania.

18 Hodnotenie manažmentom

Hodnotenie manažmentom je súhrnný, systematický, zdokumentovaný prehľad systému kvality, politiky výcviku a postupov vykonaných manažmentom a mal by zohľadniť:

Výsledky kontrol kvality, auditov a všetkých ďalších ukazovateľov, ako i celkovú účinnosť organizácie manažmentu na dosiahnutie stanovených cieľov. Hodnotenie manažmentom by malo identifikovať nesprávne tendencie a vykonať ich nápravu a kde je to možné zabezpečiť prevenciu možného nesúladu. Závery a odporúčania vykonané ako výsledok hodnotenia by mali byť predložené písomne vedúcemu zodpovednému na uskutočnenie príslušných činností. Tento zodpovedný vedúci by mal byť osobou, ktorá má právomoc vyriešiť sporné otázky a začať činnosť. Zodpovedný manažér by mal rozhodnúť o početnosti, forme a štruktúre činností interného hodnotenia manažmentom.

19 Zaznamenávanie

FTO/TRTO by mala uchovávať presné, kompletne a ľahko dostupné záznamy, dokumentujúce výsledky programu zabezpečovania kvality. Tieto záznamy sú nevyhnutné údaje, ktoré umožňujú FTO/TRTO analyzovať a určiť základné príčiny nesúladu tak, aby oblasti neplnenia mohli byť identifikované a následne postúpené na riešenie.

Následovné záznamy by mali byť uchovávané počas 5 rokov:

harmonogram auditov,
správy z kontrol kvality a auditov,
reakcie na nálezy,
správy o nápravných činnostiach,
správy o následnom sledovaní a záverečné správy,
správy hodnotenia manažmentom.

20 Zodpovednosť za zabezpečovanie kvality subdodávateľov

FTO/TRTO sa môže rozhodnúť uzatvoriť zmluvu s externými organizáciami za podmienky ich schválenia leteckým úradom.

Konečná zodpovednosť za výcvik poskytovaný subdodávateľom vždy zostáva na FTO/TRTO. Medzi FTO/TRTO a subdodávateľom by mala byť písomná dohoda jasne definujúca služby týkajúce sa bezpečnosti a požadovanú úroveň kvality. Činnosti subdodávateľa týkajúce sa bezpečnosti relevantné dohode by mali byť zahrnuté do programu zabezpečovania kvality FTO/TRTO.

FTO/TRTO by sa mala presvedčiť, či subdodávateľ má nevyhnutné oprávnenie/schválenie, ak je požadované a že má zdroje a dostatočnú schopnosť vykonať úlohy. Ak FTO/TRTO požaduje od subdodávateľa vykonať činnosť nad rámec oprávnenia/schválenia, zodpovedá FTO/TRTO za zaistenie, aby zabezpečenie kvality subdodávateľom zohľadňovalo tieto dodatočné požiadavky.

21 Výcvik systému kvality

Správny a dôkladný výcvik je podstatný na optimalizáciu kvality v každej organizácii. Za účelom dosiahnutia významných výsledkov tohto výcviku by mala FTO/TRTO zabezpečiť, aby všetok personál chápal ciele ako sú stanovené v príručke kvality.

Osoby zodpovedné za riadenie systému kvality by mali získať výcvik, zahrňujúci:

úvod do systému kvality,
manažérstvo kvality,
konceptiu zabezpečovania kvality,
príručky kvality,

spôsob vykonávania auditov,
predkladanie správ a vykonávanie záznamov a
spôsob, akým bude systém kvality fungovať v FTO/TRTO.

Mal by sa poskytnúť čas na výcvik každého jednotlivca zapojeného do procesu riadenia kvality a na oboznámenie ostatných zamestnancov. Vymedzenie času a zdrojov by sa malo riadiť rozsahom a zložitou dotknutej prevádzky.

22 Zdroje výcviku

Kurzy manažérstva kvality sú dostupné v rôznych národných alebo medzinárodných inštitúciách pre normy a FTO/TRTO by mala zvážiť, či ponúkne takéto kurzy tým, ktorí budú pravdepodobne zapojení do manažérstva systému kvality. Organizácie s dostatočným vhodne kvalifikovaným personálom by mali zvážiť, či vykonať výcvik na mieste.

23 Systém kvality malých/veľmi malých organizácií

Požiadavka na zavedenie a dokumentovanie systému kvality a zamestnanie vedúceho kvality sa týka všetkých FTO/TRTO.

Komplexné systémy kvality by mohli byť neprimerané pre malé alebo veľmi malé FTO/TRTO a administratívne úsilie požadované na vypracovanie príručiek a postupov kvality môže prekračovať zdroje. Z toho dôvodu sa akceptuje, aby si takéto FTO/TRTO mohli urobiť svoj systém kvality na mieru tak, aby vyhovoval ich veľkosti a zložitosti poskytovaného výcviku a podľa toho zabezpečil vyčlenenie zdrojov.

Pre malé a veľmi malé FTO/TRTO by mohlo byť primerané vypracovať program zabezpečovania kvality, ktorý využíva kontrolný zoznam. Kontrolný zoznam by mal mať podporný plán, ktorý požaduje vyplnenie všetkých položiek kontrolného zoznamu v stanovenom čase, spolu so stanoviskom potvrdzujúcim vykonanie periodickeho preskúmania vrcholovým manažmentom. Mal by sa vykonávať príležitostný nezávislý prehľad obsahu kontrolného zoznamu a dosiahnutí zabezpečenia kvality.

Malé FTO/TRTO sa môžu rozhodnúť využiť interných alebo externých audítorov alebo ich kombináciu. Za takýchto okolností by bolo prijateľné pre externých odborníkov a/alebo kvalifikované organizácie vykonávať audity kvality v zastúpení vedúceho kvality.

Ak sa funkcia nezávislého auditu kvality vykonáva externými audítormi, plán auditu by mal byť preukázaný v príslušnej dokumentácii.

FTO/TRTO zostáva v konečnom dôsledku pri ktoromkoľvek usporiadaní zodpovedná za systém kvality a predovšetkým za vykonanie nápravných činností a ich následný audit.

[ZT 1, 01.06.00]

IEM č. 2 k JAR-FCL 1.055

Finančné hodnotenie organizácií letového výcviku (FTO) a organizácií na výcvik typovej kvalifikácie (TRTO)
(Pozri dodatok 1a a 2 k JAR-FCL 1.055)

CIEĽ

1 Cieľom tohto IEM je stanovenie spôsobov dodržiavania, aby sa letecký úrad mohol uistiť, že FTO/TRTO majú dostatočné finančné zdroje na vykonávanie výcviku podľa schválených štandardov JAR-FCL. Paragraf 9 dodatku 1 a k JAR-FCL 1.055 a paragraf 8 dodatku 2 k JAR-FCL 1.055 hovoria o udržiavaní prijateľných štandardov leteckého výcviku počas trvania kurzu. Toto nie je myslené ako opatrenie pre ochranu spotrebiteľa. Udelenie a predĺženie platnosti schválenia nemôže byť predovšetkým považované za záruku solventnosti organizácie. Ide o ukazovateľ podľa finančných informácií za predpokladu, že schválená organizácia môže zaistiť dostatočné zariadenie a kvalifikovaný personál tak, aby letecký výcvik mohol byť prevedený alebo mohol pokračovať v súlade s príslušnými výcvikovými požiadavkami a štandardmi JAR-FCL.

ŽIADOSŤ O SCHVÁLENIE ALEBO PREDĹŽENIE PLATNOSTI

2 Každá žiadosť o prvotné schválenie alebo predĺženie platnosti musí byť podložená plánom, pokrývajúcim obdobie požadovaného schválenia, ktorý zahŕňa prinajmenšom nasledujúce informácie

a) Výcvikové zariadenia a počet žiakov

Detaily, podľa toho, čo je vhodné

- počet a typy cvičných lietadiel, ktoré sa budú používať,
- počet inštruktorov letového výcviku a inštruktorov pozemného výcviku, ktorí budú zamestnaní,
- počet učební a ďalších druhov výcvikových zariadení (syntetické výcvikové zariadenia, atď.), ktoré sú určené na použitie,
- podporná infraštruktúra (kancelárie pre personál, prevádzková miestnosť, brífingová miestnosť, miestnosť na odpočinok, hangáry atď.),
- plánovaný počet žiakov (na mesiac a v kurze).

b) Finančné detaily

- kapitálové výdaje potrebné na vybavenie plánovaných zariadení,
- náklady spojené s prevádzkou každého kurzu, pre ktorý je schválenie požadované,
- plán príjmov na obdobie schválenia,
- plán finančného prevádzkového výkazu podnikania, pre ktorý je schválenie požadované,
- detaily akýchkoľvek iných finančných obchodných dohôd, na ktorých môže byť závislá životaschopnosť schvaľovanej organizácie.

3 Plán predkladaný na podporu žiadosti o prvotné schválenie alebo opätovné overenie platnosti musí byť doložený finančným výkazom bankárov alebo audítorov žiadateľa, ktorí dosvedčia, že žiadateľ má alebo má podporu z dostatočných finančných zdrojov, aby plnil návrh tak, ako je opísané v pláne na vykonávanie schválených kurzov JAR-FCL. Vhodne upravený finančný výkaz bude požadovaný, kedykoľvek si žiadateľ praje rozšíriť svoju činnosť navyše k tomu, čo je opísané v pláne za účelom uspokojiť požiadavky JAR-FCL.

NEPRETRIŽITÝ FINANČNÝ MONITORING

4 Po schválení bolo zistené, že pokiaľ letecký úrad má dôvod veriť, že nutné štandardy zhody s JAR-FCL nie sú alebo neboli dosiahnuté z dôvodov nedostatku alebo zdanlivého nedostatku finančných zdrojov, môže po organizácii požadovať písomné prehlásenie, že dostatočné zdroje môžu byť alebo budú k dispozícii, aby bolo možné splniť podmienky schválenia, alebo budú učinené také úpravy v schválení, aby s nimi mohol Letecký úrad súhlasiť. Akýkoľvek takýto návrh musí byť doložený ďalším finančným výkazom podpísaným schválenou bankou alebo audítorom organizácie.

5 Letecký úrad môže tiež požadovať finančný výkaz, ak sa mu zdá, že prevádzka schváleného(-ných) kurzu(-ov) sa významne líši od návrhu obsiahnutého v obchodnom pláne.

[ZT 1, 01.06.00]

IEM č. 3 k JAR-FCL 1.055**Výcviková a prevádzková príručka pre FTO a TRTO (ak je to vhodné)**

(Pozri dodatok 1a a 2 k JAR-FCL 1.055)

VÝCVIKOVÁ PRÍRUČKA

Výcvikové príručky FTO alebo TRTO, ktoré vykonávajú schválené integrované alebo modulové kurzy letového výcviku, musia obsahovať

Časť 1 - Plán výcviku

Cieľ kurzu (ATP(A), CPL/IR(A), CPL(A) podľa toho, čo je vhodné)	Cieľ a úroveň kurzu, ktorý sa očakáva, že študent dosiahne ako výsledok výcviku.
Vstupné požiadavky	Minimálny vek, vedomostné požiadavky (vrátane jazykových), zdravotné požiadavky Iné štátom stanovené požiadavky.
Započítanie predchádzajúcich skúseností	Musí sa získať od leteckého úradu pred začatím výcviku.
Výcvikové osnovy	Letové výcvikové osnovy (jednomotorový), letové výcvikové osnovy (viacmotorový), osnovy na syntetický letový výcvik a výcvikové osnovy na teoretickú výučbu.
Časový rozvrh a rozvrh v týždňoch pre jednotlivé osnovy	Plán kurzu a integrácia časového rozvrhu.
Výcvikový program	Všeobecný plán denných a týždenných programov letového výcviku, pozemného výcviku a syntetického letového výcviku. Obmedzenia nepriaznivých poveternostných podmienok. Výcvikové obmedzenia z hľadiska maximálnych výcvikových časov žiaka (letový výcvik, teoretická výučba, syntetický výcvik), napríklad denne/týždenne/mesačne. Obmedzenie času v službe pre študentov. Dĺžka trvania samostatného času letu a času letu s inštruktorom v rôznych fázach výcviku. Maximálny počet letových hodín vo dne/v noci, maximálny počet cvičných letov vo dne/v noci. Minimálny čas odpočinku medzi časmi v službe.
Záznamy o výcviku	Pravidlá bezpečnostnej ochrany záznamov a dokumentácie. Záznamy o účasti. Forma vedenia záznamov o výcviku. Osoby zodpovedné za kontrolu záznamov a zápisníkov letov žiakov. Povaha a frekvencia kontrol záznamov. Normalizácia údajov v záznamoch o výcviku. Pravidlá zaznamenávania do zápisníkov letov.
Bezpečnostný výcvik	Jednotlivé zodpovednosti. Nevyhnutné cvičenia. Nácvik núdzových postupov (frekvencia). Preskúšanie s inštruktorom (frekvencia v rôznych fázach). Požiadavky na prvý samostatný let vo dne/v noci/navigationálny let atď.
Testy a skúšky	Letové (a) postupové preskúšania, (b) praktické skúšky. Teoretické vedomosti (a) postupové testy, (b) skúšky z teoretických vedomostí. Oprávnenie na test. Pravidlá opakovacieho výcviku pred opakovaným testovaním. Záznamy a správy o teste. Postupy prípravy písomnej skúšky, typ otázok a vyhodnotenia, norma požadovaná na úspešnú skúšku. Postup analýzy a preverovania otázok a vypracovania náhradnej písomnej skúšky. Postupy opakovania skúšky.

Efektívnosť výcviku	Jednotlivé zodpovednosti. Všeobecné hodnotenie. Spolupráca medzi oddeleniami. Zistenie neuspokojivého pokroku (jednotliví študenti). Náprava neuspokojivého pokroku. Postup výmeny inštruktorov. Maximálny počet vymenených inštruktorov na študenta. Interný systém spätnej väzby odhaľujúcej nedostatky výcviku. Postupy pozastavenia výcviku študenta. Disciplína. Správy a dokumentácia.
Normy a úrovne performancie v rôznych stupňoch výcviku	Jednotlivé zodpovednosti. Normalizácia. Normalizačné požiadavky a postupy. Aplikácia kritérií testu.
Časť 2 - Brifing a letové úlohy	
Letové úlohy	Podrobný prehľad obsahu všetkých letových úloh, ktoré sa majú vykonať časovo za sebou, usporiadané s viacúrovňovým členením. Toto by malo byť obvykle také isté ako u špecifikácií letových cvičení kurzu letového inštruktora.
Referenčný zoznam letových cvičení	Skrátený zoznam vyššie uvedených cvičení obsahujúci len názvy jednotlivých cvičení a na ľahšie využívanie letovými inštruktormi by mal byť v ľahko manipulovateľnej forme.
Štruktúra kurzu - fáza výcviku	Údaje o rozdelení kurzu do fáz, ako vyššie uvedené letové cvičenia, budú rozdelené medzi fázy a ako budú usporiadané, aby sa zaistilo, že sa dokončia v optimálnom výukovom usporiadaní a že nevyhnutné (núdzové) cvičenia sa opakujú v správnych intervaloch. Uvedú sa informácie o hodinách určených každej fáze a skupine cvičení v danej fáze a plán vykonania testov pokroku, atď.
Štruktúra kurzu - integrácia osnov	Spôsob, akým sa teória, výcvik na syntetickom letovom trénažeri a letové cvičenia budú integrovať tak, aby študenti počas letových cvičení boli schopní využiť vedomosti získané na teoretickom školení a na syntetickom letovom trénažeri.
Pokrok študenta	Informácia o študentovom pokroku obsahujúca stručné, ale špecifické údaje o tom, čo študent bude schopný vykonať a stupeň vycvičenosti, ktorý musí dosiahnuť pred postupom z jednej fázy letových cvičení do ďalšej. Obsahuje minimálny počet letových hodín, splnené letové cvičenia, atď. pred významnými cvičeniami, ako je napríklad nočné lietanie.
Inštrukčné metódy	Požiadavky FTO zvlášť z hľadiska predletovej prípravy a poletového rozboru, dodržanie osnov a výcvikových špecifikácií, povoľovanie samostatných letov, atď.
Test pokroku	Inštrukcie poskytnuté skúšajúcemu personálu o vykonaní a zdokumentovaní všetkých testov pokroku.
Zoznam termínov	Definícia významných termínov podľa potreby.
Dodatky	Formulár testu pokroku. Formulár kvalifikačného testu. Potvrdenia skúseností, kvalifikácií a schopností, atď. podľa potreby.

Časť 3 - Syntetický letový výcvik

Štruktúra sa vo všeobecnosti zhoduje s časťou 2.

Časť 4 - Teoretická výučba

Štruktúra kurzu z teoretických vedomostí	Prehľad štruktúry kurzu vrátane poradia hlavných tém, ktoré budú vyučované v každom predmete, času prideleného pre každú tému, prestávky po každom predmete, a ako príklad plánu kurzu. Ďalšie kurzy musia zahŕňať inštrukcie o materiáloch k štúdiu, ktoré sú potrebné pre jednotlivé časti kurzu.
Plány hodín	Rozpis každej hodiny alebo skupiny hodín vrátane vyučovacích materiálov, výcvikových prostriedkov, zaradenia postupových testov a súvislosť tém s ostatnými predmetmi.
Vyučovacie materiály	Špecifikácia výcvikových prostriedkov, ktoré budú používané pri výučbe (napr. študijné materiály, odporúčenia manuálov potrebných pre kurz, cvičenia, materiály pre samoštúdium, demonštračné zariadenie).
Pokrok študentov	Požiadavky na pokrok študentov vrátane stručného ale presného prehľadu štandardov, ktoré musia byť splnené, a mechanizmov pre ich splnenie, pred prihlásením sa študentov na skúšky z teoretických vedomostí.
Analýza pokroku	Zaraďovanie postupových testov z každého predmetu, vrátane obsiahnutých tém, hodnotiacich metód a dokumentácie.
Postup hodnotenia	Postup, podľa ktorého by sa postupovalo, ak nie je v určitej fáze kurzu splnená požadovaná úroveň, vrátane dohodnutého plánu s opravným výcvikom, ak je potrebný.

PREVÁDZKOVÁ PRÍRUČKA

Prevádzkové príručky FTO alebo TRTO, ktoré vykonávajú schválené integrované alebo modulové kurzy letového výcviku, musia obsahovať:

- a) Prevádzková príručka (všeobecne)
- zoznam a opis všetkých zväzkov prevádzkovej príručky,
 - administrácia (funkcia a manažment),
 - zodpovednosti (celého manažérskeho a administratívneho personálu),
 - disciplína študentov a disciplinárne opatrenia,
 - schválenie/oprávnenie na lety,
 - príprava programu letov (obmedzenie počtu letúnov za nepriaznivého počasia),
 - velenie letúna,
 - zodpovednosti veliaceho pilota,
 - preprava cestujúcich,
 - dokumentácia letúna,
 - uchovávanie dokumentov,
 - záznamy o kvalifikácii letovej posádky (preukazy spôsobilosti a kvalifikácie),
 - obnovenie platnosti (osvedčenia o zdravotnej spôsobilosti a kvalifikácie),
 - obmedzenia času letovej služby a času letu (letoví inštruktori),
 - obmedzenia času letovej služby a času letu (študenti),
 - čas odpočinku (letoví inštruktori),
 - čas odpočinku (študenti),
 - zápisníky letov pilotov,
 - plánovanie letov (všeobecne),
 - bezpečnosť (všeobecne) - vybavenie, načúvanie na frekvencii, nebezpečia, letecké nehody a incidenty (vrátane správ), bezpečnostní piloti atď.
- b) Prevádzková príručka (technická)
- parametre letúna,

- handling letúna (vrátane zoznamov povinných úkonov, obmedzení, údržbové a technické knihy v súlade s príslušným JAR predpisom atď.),
 - núdzové postupy,
 - rádiové a rádionavigačné zariadenia,
 - prípustné nedostatky (podľa MMEL, ak je k dispozícii).
- c) Prevádzková príručka (traťová)
- výkonnosť (legislatíva, vzlet, trať, pristátie atď.),
 - plánovanie letu (palivo, olej, minimálna bezpečná nadmorská výška, navigačné vybavenie, atď.),
 - naloženie (zoznam nákladu, hmotnosť, vyváženie, obmedzenia),
 - poveternostné minimá (letoví inštruktori),
 - poveternostné minimá (študenti na rôznom stupni výcviku),
 - výcvikové trate/oblasti.
- d) Prevádzková príručka (výcvik personálu)
- určenie osôb zodpovedných za úroveň/spôsobilosť letového personálu,
 - počiatočný výcvik,
 - opakovaný výcvik,
 - normalizácia výcviku,
 - preskúšania odbornej spôsobilosti,
 - výcvik na postup do funkcie veliteľa lietadla.
 - hodnotenie úrovne personálu FTO.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

IEM FCL 1.080

Zaznamenávanie času letu

JAA**Spojené letecké úrady****ZÁPISNÍK LETOV PILOTA****MENO DRŽITEĽA:****ČÍSLO PREUKAZU SPÔSOBILOSTI DRŽITEĽA:**

ADRESA DRŽITEĽA:		
	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>
	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>

9		10				11			12
ČAS V PREVÁDZKOVÝCH PODMIENKACH		ČAS VO FUNKCII PILOTA				VYUČOVACIA HODINA NA SYNTETICKOM VÝCVIKOVOM ZARIADENÍ			POZNÁMKY A POTVRDENIA
NOC	IFR	VELIACI PILOT	DRUHÝ PILOT	VO DVOJOM	INŠTRUKTOR	DÁTUM (deň/mesiac /rok)	TYP	CELKOVÝ ČAS VYUČOVACÍCH HODIN	
CELKOM NA TEJTO STRANE									Potvrdzujem, že záznamy v tomto zázpisniku letov sú pravdivé.
CELKOM Z PREDCHÁDZAJÚCICH STRÁN									-----
CELKOVÝ ČAS									PODPIS PILOTA

NÁVOD NA POUŽÍVANIE

- 1 JAR-FCL 1.080 a JAR-FCL 2.080 požaduje od držiteľov preukazov spôsobilosti letovej posádky zaznamenávať detaily všetkých vykonaných letov vo formáte prijateľnom pre národný letecký úrad, ktorý zodpovedá za vydanie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácie. Tento zápisník letov umožňuje držiteľom preukazu spôsobilosti pilota zaznamenávať prax v letaní spôsobom, ktorý uľahčí spracovanie, pričom zaistí nepretržitý záznam o letaní držiteľa preukazu spôsobilosti. Pilotom, ktorí pravidelne lietajú na letúnoch a vrtuľníkoch alebo iných typoch lietadiel, sa odporúča viesť oddelene zápisníky letov na každý druh lietania.
- 2 Záznamy do zápisníka letov letovej posádky by mali byť vykonané čo najskôr po vykonanom lete. Všetky záznamy v zápisníku letov musia byť písané perom alebo nezmazateľnou ceruzkou.
- 3 Podrobnosti každého letu, pri ktorom držiteľ preukazu spôsobilosti letovej posádky vykonáva funkciu člena posádky lietadla, musia byť zaznamenané v príslušnom stĺpci. Pre každý let sa použije jeden riadok s tým, že lietadlo vykoná sériu letov za jeden deň s návratom na rovnaké miesto odletu a interval medzi letmi za sebou nepresahuje tridsať minút, možno takú sériu letov zapísať ako jeden záznam.
- 4 Čas letu je zaznamenávaný od okamihu, keď sa lietadlo prvý krát pohne vlastnou silou za účelom vzletu, do okamihu konečného zastavenia lietadla po pristáť (pozri JAR-FCL 1.001).
- 5 Pokiaľ sú v lietadle dvaja alebo viac pilotov ako členovia posádky, jeden z nich musí byť pred zahájením letu určený prevádzkovateľom lietadla ako veliteľ lietadla v súlade s JAR-OPS, ktorý môže poveriť vykonaním letu iného primerane kvalifikovaného pilota. Všetky lety vykonané vo funkcii veliteľa lietadla musia byť zaznamenané v zápisníku letov ako veliaci pilot. Riadiaci pilot ako veliaci pilot pod [dohľadom] alebo žiak-veliaci pilot musí zaznamenať čas letu ako veliaci pilot, ale všetky takéto záznamy musia byť potvrdené veliteľom alebo letovým inštruktorom v stĺpci Poznámky v zápisníku letov.
- 6 Poznámky o záznamoch času letu
- **Stĺpec 1:** Zapište dátum (d/m/r), kedy bol let vykonaný.
 - **Stĺpec 2/3:** Zapište miesto odletu a určenia, buď plným menom alebo medzinárodným kódom, pozostávajúcim z troch alebo štyroch znakov. Všetky časy musia byť v UTC.
 - **Stĺpec 5:** Označte, či let bol jednopilotný alebo viacpilotný, pre jednopilotný let, či bol jednomotorový alebo viacmotorový.

1 DÁTUM (deň/mesiac /rok)	2 ODLET		3 PRILET		4 LIETADLO		5 JEDNOPILOTNÁ		6 CELKOVÝ ČAS LETU		7 MENO PIC		8 PRISTÁTIA	
	MIESTO	ČAS	MIESTO	ČAS	VÝROBCA, MODEL, VARIANT	POZNAVACIA ZNAČKA	SE	ME					DEŇ	NOC
14/11/98	LFAC	1025	EGBJ	1240	PA34-250	G-SENE		✓	2	15	SÓLO	1		
15/11/98	EGBJ	1810	EGBJ	1930	C152	G-NONE	✓		1	20	SÓLO	2		
22/11/98	LGW	1645	LAX	0225	B747-400	G-ABCD			9	40	SPEAKIN	1		

- Stípec 6: Celkový čas letu môže byť zaznamenávaný v hodinách a minútach alebo v desatinnom tvare podľa požiadaviek.
- Stípec 7: Napíšte meno veliaceho pilota alebo SÓLO podľa toho, čo je vhodné.
- Stípec 8: Vyznačte počet pristátí vykonaných vo funkcii riadiaceho pilota vo dne a/alebo v noci.
- Stípec 9: Zapište čas letu vykonaného v noci alebo podľa pravidiel letu podľa prístrojov, ak je to vhodné.
- Stípec 10: Čas vo funkcii pilota:
 - zapište čas letu ako veliaci pilot (PIC), žiak-veliaci pilot (SPIC) a veliaci pilot pod [dohľadom] (PICUS) ako PIC,
 - celkový čas zaznamenaný vo funkcii SPIC alebo PICUS, musí byť podpísaný veliteľom lietadla/letovým inštruktorom v stĺpci 12 Poznámky,
 - čas inštruktora by mal byť zaznamenaný podľa toho ako je to vhodné a tiež zapísaný ako PIC.
- Stípec 11: Letový simulátor (FS) alebo trénažér letových a navigačných postupov (FNPT):
 - v prípade FS zapište typ lietadla a kvalifikačné číslo zariadenia. Pre iné letové výcvikové zariadenie zapište podľa toho, čo je vhodné, buď FNPT I alebo FNPT II

Celkový čas vyučovacej hodiny zahŕňa všetky úlohy vykonané na tomto zariadení, vrátane predletového a poletového preskúšania.

Zapište druh vykonaného cvičenia do stĺpca 12 *Poznámky*, napr. preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom, predĺženie platnosti.

- Stípec 12: Stípec Poznámky môže byť podľa uváženia držiteľa použitý na zaznamenanie detailov o lete. Napriek tomu musí byť zaznamenané:
 - prístrojový čas letu vykonaný ako súčasť výcviku na získanie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácie,
 - detaily všetkých praktických skúšok a preskúšaní odbornej spôsobilosti,
 - podpis PIC, ak si pilot zapisuje čas letu vo funkcii SPIC alebo PICUS,
 - podpis inštruktora, ak let je súčasťou predĺženia platnosti kvalifikácie na triedu pre jednomotorové piestové lietadlá alebo turistické motorové vetrone.

7 Po zaplnení každej strany musí byť zapísaný v príslušnom stĺpci čas letu a potvrdený pilotom v stĺpci Poznámky.

9				10						11				12			
ČAS V PREVÁDZKOVÝCH PODMIENKACH				ČAS VO FUNKCII PILOTA						VYUČOVACIA HODINA NA SYNTETICKOM VÝCVIKOVOM ZARIADENÍ				POZNÁMKY A POTVRDENIA			
NOC		IFR		VELIACI PILOT		DRUHÝ PILOT		RIADENIE VO DVOJOM		INŠTRUKTOR		DÁTUM (deň/mesiac/rok)		TYP	CELKOVÝ ČAS VYUČOVACÍCH HODÍN		
		2	15	2	15												
1	20			1	20					1	20						Výcvik nočnej kvalifikácie (A L PILOT)
												20/11/98	B747-400 (Q1234)	4	10		Preskúšanie odbornej spôsobilosti - predĺženie platnosti
8	10	9	40	9	40												PIC(US) C Speaking

[ZT 3; 01.06.00]

ZÁMERNE NEPOUŽITE

AMC/IEM C - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA**AMC FCL 1.125**

Osnova teoretickej výučby a letového výcviku pre preukaz spôsobilosti súkromného pilota (letún) - PPL(A)
Pozri JAR-FCL 1.125

[(Pozri JAR-FCL 1.125)]

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.125)

OSNOVA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ PRE PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA (LETÚN)**LETECKÉ PRÁVO****Legislatíva**

- 1 Zmluva o medzinárodnom civilnom letectve
- 2 Medzinárodná organizácia civilného letectva
- 3 Články zmluvy
 - 1 Zvrchovanosť
 - 2 Územie
 - 5 Let nad územím zmluvných štátov
 - 10 Pristátie na colných letiskách
 - 11 Platnosť leteckých predpisov
 - 12 Pravidlá lietania
 - 13 Predpisy zmluvných štátov vstup a výstup
 - 16 Prehliadka lietadla
 - 22 Uľahčenie formalít
 - 23 Colné a imigračné postupy
 - 24 Clo
 - 29 Doklady, ktoré majú byť na palube lietadla
 - 30 Použitie rádiového vybavenia lietadla
 - 31 Osvedčenie letovej spôsobilosti
 - 32 Preukazy spôsobilosti personálu
 - 33 Uznávanie osvedčení a preukazov spôsobilosti
 - 34 Palubné denníky
 - 35 Obmedzenia nákladu
 - 36 Obmedzenia k použitiu fotografického vybavenia
 - 37 Prijímanie medzinárodných štandardov a postupov
 - 39 Potvrdzovanie osvedčení a preukazov spôsobilosti
 - 40 Platnosť potvrdených osvedčení a preukazov spôsobilosti
- 4 Dodatky k zmluve (ICAO Annexes)
 - L 7 Značky štátnej príslušnosti a registrové značky
 - definície
 - registrové značky lietadla
 - osvedčenie o zápise do registra
 - identifikačný štítok

Annex 8 Letová spôsobilosť lietadla

- definície
- osvedčenie letovej spôsobilosti
- zachovanie letovej spôsobilosti
- platnosť osvedčenia letovej spôsobilosti
- prístroje a vybavenie
- obmedzenia a informácie o lietadle

Pravidlá lietania**L 2 Pravidlá lietania**

- definície
- platnosť
- všeobecné pravidlá
- pravidlá na let za viditeľnosti
- signály (dodatok 1)
- zakročovanie proti civilnému lietadlu (dodatok 2)

Predpisy pre letovú prevádzku a letové prevádzkové služby**L 11 Letové prevádzkové služby**

- definície
- úlohy letových prevádzkových služieb
- klasifikácia vzdušného priestoru
- letové informačné oblasti, riadené oblasti a riadené okrsky
- služby riadenia letovej prevádzky
- letové informačné služby
- pohotovostná služba
- meteorologické podmienky na let za viditeľnosti
- meteorologické podmienky na let podľa prístrojov
- nepredvídané udalosti počas letu

[L 14 Údaje o letiskách

- definície
- stav pohybovej plochy a súvisiacich zariadení
- Vizuálne navigačné prostriedky
 - ukazovatele a signálne zariadenia
 - značenie
 - návestidlá
 - znaky
 - markéry
 - návestná plocha
- Vizuálne prostriedky na značenie prekážok
 - značenie objektov
 - svetelné značenie objektov

- Vizualne prostriedky na značenie obmedzene použiteľných plôch
 - Pohotovostné a ostatné služby
 - záchranná a hasičská služba
 - služba riadenia prevádzky na odbavovacej ploche
 - Farby leteckých pozemných svetelných návestidiel a značiek
 - farby leteckých pozemných svetelných návestidiel
 - farby značiek]
- 5 L 4444 Postupy letových navigačných služieb - Usporiadanie letovej prevádzky
- Všeobecné ustanovenia
- definície
 - prevádzkové postupy ATS
 - informácie a povolenia letového plánu
 - riadenie toku letovej prevádzky
 - postupy na nastavenie výškomera
 - informácie o turbulencii v úplave
 - meteorologická správa z lietadla (AIREP)
- Oblasťná služba riadenia
- rozstupy riadenej prevádzky v rôznych triedach vzdušného priestoru
 - piloti, zodpovednosť za udržanie rozstupu za VMC
 - postupy pilota v núdzi a pri strate spojenia
 - zasahovanie proti civilným lietadlám
- Približovacia služba riadenia
- postupy pre prilietavajúce a odlietavajúce lietadlá za VMC
- Letisková služba riadenia
- činnosť letiskových riadiacich veží
 - prevádzka VFR
 - prevádzkové postupy a letiskový okruh
 - informácie predávané lietadlám
 - riadenie letiskovej prevádzky
- Letová informačná a pohotovostná služba
- letová poradná služba
 - ciele a základné princípy
- Predpisy JAA**
- 6 Predpisy (JAR) Spojených leteckých úradov (JAA)
- JAR-FCL článok A Všeobecné požiadavky
- 1.025 - Platnosť preukazov spôsobilosti a kvalifikácií
 - 1.035 - Zdravotná spôsobilosť

- 1.040 - Zníženie zdravotnej spôsobilosti
- 1.050 - Započítavanie času letu
- 1.065 - Štát vydania preukazu spôsobilosti

JAR-FCL článok B Žiak - pilot

- 1.085 - Požiadavky
- 1.090 - Minimálny vek
- 1.095 - Zdravotná spôsobilosť

JAR-FCL článok C Preukaz spôsobilosti súkromného pilota

- 1.100 - Minimálny vek
- 1.105 - Zdravotná spôsobilosť
- 1.110 - Oprávnenia a podmienky
- 1.115 - Kvalifikácie pre zvláštne účely
- 1.120 - Skúsenosti a ich započítavanie
- 1.125 - Výcvikový kurz
- 1.130 - Skúška z teoretických vedomostí
- 1.135 - Praktická skúška

JAR-FCL článok E Prístrojová kvalifikácia

- 1.175 - Okolnosti, za ktorých sa vyžaduje prístrojová kvalifikácia

JAR-FCL článok F Typová kvalifikácia a kvalifikácia na triedu

- 1.215 - Rozdelenie kvalifikácie na triedu
- 1.225 - Okolnosti, za ktorých sa vyžadujú typové kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu
- 1.245 - Platnosť, predĺženie a obnovenie platnosti

JAR-FCL článok H Kvalifikácie inštruktora

- 1.300 - Výcvik - Všeobecne

VŠEOBECNÉ VEDOMOSTI O LIETADLE

Drak

7 Konštrukcia draku

- celky
- trup, krídla, chvostové plochy, kýlová plocha
- základná sústava riadenia lietadla
- systémy vztlakových klapiek/klapiek na nábežnej hrane a systémy vyvažovania
- pristávacie zariadenia
 - čelové predné koleso, vrátane riadenia
 - pneumatiky, stav
 - brzdové systémy a opatrnosť pri používaní
 - systémy zasúvania

- 8 Zaťaženie draku
- statická pevnosť
 - bezpečnostný násobok
 - zámky riadenia a použitia
 - pozemné/letové bezpečnostné opatrenia

Pohonná jednotka

- 9 Motory - všeobecne
- princípy činnosti štvortaktného spaľovacieho motora
 - základy konštrukcie
 - príčiny samozápalu a klepanie motora
 - výkon motora v závislosti na otáčkach
- 10 Chladenie motora
- vzduchové chladenie
 - konštrukcia motorového krytu a deflektorov chladenia valca
 - konštrukcia a použitie klapiek krytu motora
 - teplomer hlavy valca
- 11 Mazanie motora
- funkcia a spôsoby mazania
 - systémy mazania
 - spôsoby obehu oleja
 - požiadavky na olejové čerpadlo a čistič
 - akosti a triedy olejov
 - kontrola tlaku a teploty oleja
 - spôsoby chladenia oleja
 - rozpoznanie nesprávnych činností olejového systému
- 12 Systémy zapaľovania
- princípy magnetového zapaľovania
 - konštrukcia a funkcia
 - účel a princíp zdvojeného zapaľovania
 - kontroly prevádzkyschopnosti, rozpoznanie nesprávnych činností
 - prevádzkové postupy k zamedzeniu znečistenia zapaľovacej sviečky
- 13 Karburátory
- princípy karburátora plavákového typu
 - konštrukcie a funkcie
 - spôsoby udržiavania správneho zmiešavacieho pomeru
 - činnosť trysiek a akceleračného čerpadla
 - vplyv výšky
 - ručná regulácia zloženia palivovej zmesi
 - udržiavanie správneho zmiešavacieho pomeru

- obmedzenia v používaní vysokého výkonu
 - predchádzanie klopaniu motora

 - ventil vypnutia voľnobehu
 - činnosť a použitie základných ovládacích prvkov
 - systém nasávania
 - náhradné systémy nasávania
 - zamŕzanie karburátora, využitie horúceho vzduchu
 - systémy vstrekovania, princípy a činnosť
- 14 Palivo pre letecké motory
- klasifikácia palív
 - triedy a klasifikácia podľa farieb
 - požiadavky akosti
 - kontrola znečistenia
 - použitie palivových čističov a výpustov
- 15 Palivové systémy
- palivové nádrže
 - systém odvodu vzduchu
 - mechanické a elektrické čerpadlá
 - spádový prívod paliva
 - voľba nádrže
 - systém riadenia
- 16 Vrtule
- názvoslovie vrtule
 - prevod výkonu motora na ťah
 - účel a konštrukcia vrtule s pevným nastavením listov
 - sily pôsobiace na listy vrtule
 - zmena otáčok (RPM) so zmenou rýchlosti letu
 - účinnosť ťahu v závislosti na zmene otáčok
 - účel a konštrukcia nastaviteľnej vrtule
 - činnosť bloku regulácie konštantných otáčok
 - účinok zmien v nastavení listov vrtule
 - účinok režimu mlynka
- 17 Obsluha motora
- postupy spúšťania a bezpečnostné opatrenia
 - rozpoznanie nesprávnych činností
 - zahrievanie, kontroly výkonu a systémov
 - obmedzenia tlaku a teploty oleja
 - obmedzenia teploty hláv valcov
 - kontroly zapalovania a ostatných systémov

- obmedzenia výkonu
- predchádzanie rýchlym zmenám výkonu
- použitie regulácie zmesi

Systemy

- 18 Elektrický systém
- zástavba a činnosť alternátorov a dynám
 - zdroj jednosmerného prúdu (DC)
 - batérie, kapacita a dobíjanie
 - voltmetre a ampérmetre
 - ističe a poistky
 - elektricky ovládané vybavenia a prístroje
 - rozpoznanie nesprávnych činností
 - postup v prípade nesprávnych činností
- 19 Podtlakový systém
- celky
 - čerpadlá
 - regulátor a tlakomer
 - systém čističov
 - rozpoznanie nesprávnej činnosti
 - postupy v prípade nesprávnych činností

Prístroje

- 20 Systém celkového/statického tlaku
- Pitotova trubica, funkcia
 - Pitotova trubica, princípy a konštrukcia
 - zdroj statického tlaku
 - náhradný zdroj statického tlaku
 - aerodynamická (polohová) chyba
 - odvodnenie (drenáž) systému
 - topné teleso
 - chyby spôsobené upchatím alebo netesnosťou
- 21 Rýchlomer
- princípy činnosti a konštrukcia
 - vzťah medzi celkovým a statickým tlakom
 - definícia indikovanej, kalibrovanej a pravej vzdušnej rýchlosti
 - prístrojové chyby
 - indikácia rýchlosti letu, farebné značenie
 - kontroly prevádzkyschopnosti pilotom
- 22 Výškomer
- princípy činnosti a konštrukcia
 - funkcia pomocnej stupnice

- účinky hustoty vzduchu
 - tlaková nadmorská výška
 - skutočná nadmorská výška
 - medzinárodná štandardná atmosféra (ISA)
 - letová hladina
 - trojručičková indikácia
 - prístrojové chyby
 - kontroly prevádzkyschopnosti pilotom
- 23 Variometer
- konštrukcia a princípy činnosti
 - funkcia
 - oneskorenie indikácie vlastnej konštrukcii prístroja
 - ukazovateľ okamžitej vertikálnej rýchlosti (VSI)
 - indikácie
 - kontroly prevádzkyschopnosti pilotom
- 24 Gyroskopy
- princípy
 - stálosť polohy
 - precesia
- 25 Zatačkomer
- derivačný zotrvačník (s dvomi stupňami voľnosti)
 - účel a funkcia
 - vplyv rýchlosti
 - indikácie
 - zariadenie na koordináciu zatáčky
 - obmedzené indikácie zatačkomeru
 - zdroj napájania
 - ukazovateľ vyváženosti
 - princíp
 - indikácie
 - kontroly prevádzkyschopnosti pilotom
- 26 Umelý horizont
- gyro orientované na zem (gyrovertikála)
 - účel a funkcia
 - indikácia
 - interpretácia
 - prevádzkové obmedzenia
 - zdroj napájania
 - kontroly prevádzkyschopnosti pilotom

- 27 Smerový zotrvačník
- smerové gyro
 - účel a funkcia
 - indikácia
 - použitie s magnetickým kompasom
 - mechanizmus nastavovania
 - zdanlivý znos
 - prevádzkové obmedzenia
 - zdroj napájania
 - kontroly prevádzkyschopnosti pilotom
- 28 Magnetický kompas
- konštrukcia a funkcia
 - magnetické pole Zeme
 - deklinácia deviácia
 - zatáčanie, chyby spôsobené zrýchlením
 - bezpečnostné opatrenia, ak sú prepravované magnetické predmety
 - kontroly prevádzkyschopnosti pilotom
- 29 Motorové prístroje
- princípy, indikácie a prevádzkové použitie
 - teplomeru oleja
 - tlakomeru oleja
 - teplomeru hláv valcov
 - teplomeru výfukových plynov
 - tlakomeru plniaceho tlaku
 - tlakomeru paliva
 - palivomeru
 - otáčkomeru
- 30 Iné prístroje
- princípy, indikácie a prevádzkové použitie:
 - tlakomeru podtlaku
 - voltmetra a ampérmetra
 - signalizátora výstrah
 - ostatných prístrojov príslušných k typu letúna

Letová spôsobilosť

- 31 Letová spôsobilosť
- platné osvedčenie
 - splnenie požiadaviek:
 - pravidelných prehliadok údržby
 - pokynov, obmedzení a upozornení v letovej príručke (alebo v rovnocennom doklade)

- doplnky letovej príručky
- zaistovanie a uchovávanie dokladov:
 - lietadlovej/motorovej knihy a záznamníkov vrtule
 - záznamov o defektoch
- povolená údržba pilotov

PLÁNOVANIE A VYKONANIE LETU

Hmotnosť a vyváženie

- 32 Hmotnosť a vyváženie
- obmedzenia maximálnej hmotnosti
 - predné a zadné medze polohy ťažiska, obvyklá a viacúčelová prevádzka
 - výpočty hmotnosti a ťažiska - letová príručka a vyvažovací protokol

Výkonnosť

- 33 Vzlet
- TORA, TODA
 - vzlet a začiatkové stúpanie
 - účinky hmotnosti, vetra a hustotnej výšky
 - účinky zemského povrchu a sklonu
 - použitie vztlakových klapiek
- 34 Pristátie
- účinky hmotnosti, vetra, hustotnej výšky a rýchlosti priblíženia
 - použitie vztlakových klapiek
 - zemský povrch a sklon
- 35 Počas letu
- vzťah medzi požadovaným a použiteľným výkonom
 - graf výkonnosti
 - maximálna stúpacia rýchlosť a maximálny uhol stúpania
 - dolet a vytrvalosť
 - účinky konfigurácie, hmotnosti, teploty a nadmorskej výšky
 - zníženie výkonnosti počas stúpavých zatáčok
 - kĺzanie
 - nepriaznivé vplyvy
 - námraza, dážď
 - stav draku
 - vplyv vztlakových klapiek

ĽUDSKÁ VÝKONNOSŤ A OBMEDZENIA**Základné fyziológie**

- 36 Pojmy
- zloženie atmosféry
 - zákony plynov
 - dýchanie a krvný obeh
- 37 Účinky parciálneho tlaku
- vplyv narastajúcej výšky
 - prestup plynov
 - hypoxia
 - príznaky
 - prevencia
 - pretlakové kabíny
 - účinky rýchlej dekompresie
 - doba užitočného vedomia
 - použitie kyslíkových masiek a rýchleho zostupu
 - hyperventilácia (zrýchlené dýchanie)
 - príznaky
 - zabránenie
 - účinky zrýchlenia
- 38 Zrak
- fyziológia zraku
 - obmedzenia zrakového systému
 - vady zraku
 - optické klamy (preludy, ilúzie)
 - priestorová dezorientácia
 - zabránenie dezorientácie
- 39 Sluch
- fyziológia sluchu
 - vnímanie vnútorného ucha
 - účinky zmeny výšky
 - hluk a strata sluchu
 - ochrana sluchu
 - priestorová dezorientácia
 - rozpory medzi ušami a očami
 - prevencia dezorientácie

- 40 Kinetóza
- príčiny
 - príznaky
 - prevencia
- 41 Lietanie a zdravie
- zdravotné požiadavky
 - vplyv bežných indispozícií a liekov
 - nachladenie
 - žalúdočná nevoľnosť
 - liekov, liečiv a vedľajších účinkov
 - alkoholu
 - únavy
 - osobná zdatnosť
 - starostlivosť o cestujúcich
 - potápanie s prístrojom - opatrenia pred lietaním
- 42 Toxické riziká
- nebezpečný tovar
 - kysličník uhoľnatý z ohrievačov

Základy psychológie

- 43 Proces informácií
- pojmy vnímania
 - poznávacie vnímanie
 - očakávanie
 - predvídanie
 - zvyky
- 44 Centrálny kanál rozhodovania
- duševné pracovné zaťaženia, obmedzenia
 - informačné zdroje
 - podnet a pozornosť
 - verbálna komunikácia
 - pamäť a jej hranice
 - príčiny chybného výkladu
- 45 Stres
- príčiny a vplyv
 - predstavy o vyburcovaní
 - vplyv na výkonnosť
 - rozpoznávanie a znižovanie stresu

- 46 Posúdenie a tvorba rozhodnutia
- predstavy o úsudku pilotov
 - psychologické postoje
 - aspekty chovania
 - zhodnotenie rizika
 - rozvoj uvedomovania si situácie

METEOROLÓGIA

- 47 Atmosféra
- zloženie a štruktúra
 - vertikálne členenie
- 48 Tlak, hustota a teplota
- barometrický tlak, izobary
 - zmeny tlaku, hustoty a teploty s výškou
 - názvoslovie merania výšok
 - zaťaženie Slnka a Zeme (solárne a terastrické žiarenie), teplota
 - denný chod teploty
 - adiabatický dej
 - vertikálny teplotný gradient
 - stabilita a instabilita
 - vyžarovanie, advekcia, subsidencia a konvergencia
- 49 Vlhkosť a zrážky
- vodná para v atmosfére
 - tlak vodnej pary
 - rosný bod a relatívna vlhkosť
 - kondenzácia a vyparovanie
 - zrážky
- 50 Tlak vzduchu a vietor
- oblasti vysokého a nízkeho tlaku
 - pohyby v atmosfére, gradient tlaku
 - vertikálne a horizontálne pohyby, konvergence, divergencie
 - prízemný a geostrofický vietor
 - vplyv gradientu vetra a strihu vetra na vzlet a pristátie
 - vzťah medzi izobarmi a vetrom, Buys Ballotov zákon
 - turbulencia a nárazovitosť
 - miestne cirkulačné systémy, fén, pevninská a morská bríza
- 51 Oblaky
- vznik oblakov advekčným ochladzovaním, radiáciou a adiabatickou expanziou
 - druhy oblakov
 - konvekčné oblaky

- orografické oblaky
 - vrstevnaté a kopovité oblaky
 - podmienky lietania v jednotlivých druhoch oblakoch
- 52 Hmla, dymno a zákal
- radiačná, advekčná, frontálna a mrznúca hmla
 - tvorenie a rozpúšťanie hmly
 - zhoršenie dohľadnosti vplyvom dymna, sneženia, zákalu, prachu a piesku
 - predpoklady zhoršenej dohľadnosti
 - nebezpečenstvá za letu v dôsledku zhoršenej horizontálnej a vertikálnej dohľadnosti
- 53 Vzduchové hmoty
- faktory ovplyvňujúce vlastnosti vzduchových hmôt a ich opis
 - klasifikácia vzduchových hmôt, oblastí vzniku
 - transformácia vzduchových hmôt počas ich premiestňovania
 - vývoj systémov nízkeho a vysokého tlaku
 - počasie v tlakových útvaroch
- 54 Frontogenéza a frontolýza
- vývoj studených a teplých frontov
 - rozhranie medzi vzduchovými hmotami
 - vývoj teplej fronty
 - frontálna oblačnosť a počasie
 - počasie v teplom sektore
 - vývoj studenej fronty
 - frontálna oblačnosť a počasie
 - oklúzia
 - frontálna oblačnosť a počasie
 - stacionárne fronty
 - frontálna oblačnosť a počasie
- 55 Tvorenie a narastanie námrazy
- podmienky ovplyvňujúce tvorbu námrazy
 - vplyv inovatky, zrnitej námrazy, priesvitnej námrazy (ľadovky)
 - vplyv námrazy na let
 - bezpečnostné opatrenia a vyhýbanie sa zónam námrazy
 - námraza na pohonnej jednotke
 - opatrenia, prevencia a odstránenie námrazy na vstupe nasávania a karburátora
- 56 Búrky
- tvorenie - vnútri vzduchovej hmoty, frontálnej, orografickej
 - podmienky nevyhnutné na vznik búrok
 - proces vývoja
 - diagnóza podmienok na vznik búrok

- nebezpečie pre letúny
 - účinky blesku a silnej turbulencie
 - vyhýbanie sa letu v blízkosti búrok
- 57 L'ad nad hornatými oblasťami
- nebezpečie
 - vplyv terénu na atmosférické procesy
 - horské vlny, strih vetra, turbulencia, vertikálne pohyby, účinky rotorov, svahové prúdenie
- 58 Klimatológia
- všeobecná cirkulácia atmosféry v troposfére nad Európou v jednotlivých ročných obdobiach
 - miestne počasie a prúdenie vzduchu v jednotlivých ročných obdobiach
- 59 Meranie výšok
- prevádzkové aspekty
 - tlaková nadmorská výška, hustotná nadmorská výška
 - výška nad letiskom, nadmorská výška, letová hladina
 - štandardná atmosféra ICAO
 - nastavenie QNH, QFE a štandardného tlaku (QNE)
 - prevodná výška, vrstva a hladina
- 60 Organizácia meteorologickej služby
- letiskové meteorologické služby
 - letecké meteorologické stanice
 - predpovedná služba
 - meteorologické služby na letiskách
 - dostupnosť pravidelne vydávaných meteorologických predpovedí
- 61 Analýza meteorologických máp a predpovede
- meteorologické mapy, symboly, znaky na mapách
 - mapy významného počasia
 - predpovedné mapy pre všeobecné letectvo
- 62 Meteorologické informácie pre plánovanie letu
- hlásenie, správy a predpovede pre letisko odletu, na trati, cieľové a náhradné
 - dešifrovanie informácie METAR, TAF, GAFOR
 - dostupnosť pozemných hlásení o prízemnom vetre, strihu vetra, dohľadnosti
- 63 Meteorologické rádiové vysielanie pre letectvo
- VOLMET, ATIS a SIGMET

NAVIGÁCIA

- 64 Tvar Zeme
- zemská os, póly
 - poludníky zemepisnej dĺžky
 - rovnobežky zemepisnej šírky

- veľká kružnica, malá kružnica, loxodroma
 - severná/južná, východná/západná pologuľa
- 65 Mapovanie
- letecké mapy a topografické mapy
 - projekcia a ich vlastnosti
 - mapy konformné
 - mapy ekvivalentné
 - merítka
 - veľká kružnica a loxodroma
- 66 Konformná ortomorfická projekcia (mapa ICAO 1 : 500 000)
- hlavné vlastnosti
 - konštrukcia
 - zbiehavosť poludníkov
 - zobrazovanie poludníkov, rovnobežiek, veľkých kružníc a loxodrom
 - merítka, štandardné rovnobežky
 - zobrazenie výšok
- 67 Smer
- zemepisný sever
 - magnetické pole zeme, deklinácia - ročná zmena
 - magnetický sever
 - vertikálne a horizontálne magnetické pole
 - izogóny a agóny
- 68 Magnetizmus letúna
- magnetické vplyvy vnútri letúna
 - deviácia kompasu
 - zatáčanie, chyby kompasu v zatáčkach
 - zabránenie magnetickému rušeniu kompasu
- 69 Vzdialenosti
- jednotky
 - meranie vzdialenosti so zreteľom na projekciu mapy
- 70 Mapy v praktickej navigácii
- zakresľovanie polôh (plotovanie)
 - zemepisná šírka a zemepisná dĺžka
 - zameranie a vzdialenosť
 - použitie navigačného trojuholníka
 - meranie tratí a vzdialeností
- [71 Informácie o základných údajoch mapy/čítania mapy
- analýza mapy]
 - topografia

- reliéf (topografická plocha)
 - topografické situácie
 - [stála situácia (napr. čiary, body, neobyčajné alebo zvláštne situácie)
 - nestála situácia (napr. voda)
 - príprava
 - skladanie mapy pre použitie
 - spôsoby čítania mapy
 - orientácia mapy
 - charakteristiky kontrolných bodov
 - vyhľadávanie kontrolných bodov
 - za stáleho vizuálneho kontaktu
 - bez stáleho vizuálneho kontaktu
 - ak sú neistoty o polohe]
 - letecké symboly
 - letecká informácia
 - prevod jednotiek
- 72 Základy navigácie
- [IAS, CAS a TAS]
 - trať, zemepisná a magnetická
 - smer a rýchlosť vetra, kurz a traťová rýchlosť
 - trojuholník rýchlostí
 - výpočet kurzu a traťovej rýchlosti
 - znos, uhol opravy o vetre
 - ETA
 - navigácia výpočtom, poloha, fix
- 73 Navigačný počítač
- použitie kruhového navigačného počítača na určenie
 - TAS, času a vzdialenosti
 - prevodu jednotiek
 - množstva požadovaného paliva
 - tlakovej, hustotnej a pravej výšky nad úrovňou mora
 - čas na trati a ETA
 - použitie počítača na riešenie trojuholníka rýchlostí
 - vplyv TAS a smeru a rýchlosti vetra na trať
 - stanovenie kurzu a traťovej rýchlosti
 - znosu a úloh opravy o vetre
- 74 Čas
- vzťah medzi svetovými koordinovanými časom (UTC) a miestnym stredovým časom (LMT)
 - stanovenie času východu a západu slnka

- 75 Plánovanie letu
- výber máp
 - zhodnotenie poveternostnej situácie
 - časový nákres trate na mape
 - zretele na riadenie/regulovaný vzdušný priestor, na obmedzenie vzdušného priestoru, na nebezpečné priestory, atď.
 - použitie AIP a NOTAM
 - postupy spojené s ATC v riadenom/regulovanom vzdušnom priestore
 - zretele na množstvo paliva
 - bezpečná nadmorská výška(-y) na trati
 - náhradné letisko
 - spojenie a kmitočty rádiových/navigačných prostriedkov
 - vyplňovanie palubného denníka
 - zostavenie letového plánu ATC
 - výber kontrolných bodov, vyznačenie časov a vzdialeností
 - výpočty hmotnosti a vyváženia
 - výpočty hmotnosti a výkonnosti
- 76 Praktická navigácia
- kompasové kurzy, použitie deviačnej tabuľky
 - organizácia pracovného zaťaženia počas letu
 - postup odletu, záznamy do palubného denníka, nastavenie výškomeru a určenie IAS
 - udržiavanie kurzu a výšky
 - použitie vizuálneho pozorovania
 - overenie polohy, kontrolné body
 - opravy kurzu a ETA
 - príletové postupy, spojenie s ATC
 - vyplnenie palubného denníka a záznamov v lietadlovej knihe

RÁDIONAVIGÁCIA

- 77 Pozemná D/F (zameriavač)
- použitie
 - princípy
 - indikácie a interpretácie
 - pokrytie
 - chyby a presnosť
 - faktory ovplyvňujúce dosah a presnosť
- 78 ADF(automatický zameriavač), vrátane príslušných majákov (NDB) a využitie RMI
- použitie
 - princípy
 - indikácie a interpretácia
 - pokrytie

- chyby a presnosť
 - faktory ovplyvňujúce dosah a presnosť
- 79 VOR/DME
- použitie
 - princípy
 - indikácie a interpretácia
 - pokrytie
 - chyby a presnosť
 - faktory ovplyvňujúce dosah a presnosť
- 80 GPS
- použitie
 - princípy
 - indikácie a interpretácia
 - pokrytie (dosah, pole pôsobnosti)
 - chyby a presnosť
 - faktory ovplyvňujúce dosah a presnosť
- 81 Pozemný radar
- použitie
 - princípy
 - indikácie a interpretácia
 - pokrytie (dosah, pole pôsobnosti)
 - chyby a presnosť
 - faktory ovplyvňujúce dosah a presnosť
- 82 Sekundárny prehľadový radar
- použitie
 - princípy (odpovedače)
 - indikácie a interpretácia
 - režimy a kódy

PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

- 83 L 6, časť II - Prevádzka lietadiel
- predhovor
 - definície
 - všeobecné ustanovenia
 - príprava letu a postupy za letu
 - prevádzkové obmedzenia dané výkonmi letúna
 - prístroje a vybavenie
 - komunikačné a navigačné vybavenie
 - údržba
 - letová posádka
 - svetlá, ktoré musia byť rozsvietené

- 84 L 12 - Pátranie a záchrana
- definície
 - fáza pohotovosti
 - postupy veliteľov lietadiel (ustanovenia 5.8 a 5.9)
 - pátracie a záchranné signály (ustanovenie 5.9 a dodatok A)
- 85 L 13 - Zisťovanie príčin leteckých nehôd
- definície
 - národné postupy
- 86 Obmedzovanie hluku
- všeobecné postupy
 - uplatnenie pri vzlete a pristátí
- 87 Porušenie leteckých predpisov
- priestupky
 - pokuty

ZÁKLADY LETU

- 88 Atmosféra
- zloženie a štruktúra
 - štandardná atmosféra ICAO
 - atmosférický tlak
- 89 Prúdenie vzduchu okolo telesa, podzvukové
- odpor vzduchu a hustota vzduchu
 - medzná vrstva
 - sily trenia
 - laminárne a turbulentné prúdenie
 - Bernoulliho princíp - Venturiho jav
- 90 Prúdenie vzduchu okolo dvojrozmerného aerodynamického profilu
- prúdenie vzduchu okolo plochej dosky
 - prúdenie vzduchu okolo zakrivenej dosky (aerodynamického profilu)
 - opis rezu aerodynamického profilu
 - vztlak a odpor
- 91 Trojrozmerné prúdenie okolo aerodynamického profilu
- tvary aerodynamického profilu a pôdorysné tvary krídla
 - indukovaný odpor
 - zrázový uhol, vírový odpor, účinok zeme
 - prírezový odpor
 - škodlivý odpor (profilu)
 - tvar, odpor trenia povrchu a interferencie (vzájomného pôsobenia plôch)
 - pomer vztlak/odpor

- 92 Rozdelenie týchto štyroch síl
- rovnováha a dvojice síl
 - vztlak a hmotnosť
 - ťah a odpor
 - spôsoby dosiahnutia rovnováhy
- 93 Prvky riadenia letu
- tri roviny
 - klopenie okolo bočnej osi
 - klonenie okolo pozdĺžnej osi
 - zatáčanie okolo kolmej osi
 - účinky výškových kormidiel (stabilizátorov), krídelok a smerového kormidla
 - ovládanie klopenia, klonenia a zatáčania
 - vzájomná väzba klonenia a zatáčania
 - hmotnostné a aerodynamické vyváženie riadiacich plôch
- 94 Ovládacie prvky vyvažovania
- základná vyvažovacia plôška, odľahčovacia plôška a priťažovacia plôška
 - účel a funkcie
 - spôsob činnosti
- 95 Vztlakové klapky a klapky na nábežnej hrane
- jednoduché, delené, štrbinové a Fowlerove klapky
 - účel a funkcia
 - prevádzkové využitie
 - nábežné klapky, nábežná hrana
 - účel a funkcia
 - normálne/automatické ovládanie
- 96 Pád
- kritický uhol nábehu
 - rozrušenie hladkého prúdenia vzduchu
 - zníženie vztlaku, zvýšenie odporu
 - premiestnenie pôsobiska vztlaku
 - príznaky vývoja
 - charakteristiky letúna pri páde
 - faktory ovplyvňujúce pádovú rýchlosť a správanie sa letúna pri páde
 - pády z vodorovného letu, stúpavého, klesavého letu a letu v zatáčke
 - inherentná a umelá signalizácia pádu
 - vybranie letúna z pádu
- 97 Predchádzanie vývrtkám
- strata vztlaku na koncoch krídel (wing tip stall)
 - vývoj klonenia (roll)

- rozpoznanie v počiatočnom štádiu
 - okamžité a rozhodné vyrovnanie pádu
- 98 Stabilita
- definícia statickej a dynamickej stability
 - pozdĺžna stabilita
 - vplyv ťažiska na riadenie klopenia
 - bočná a smerová stabilita
 - vzájomná vzťahová súvislosť bočnej a smerovej stability
- 99 Násobok zaťaženia a obraty (manévry)
- konštrukčné zretele
 - obálka obrátov a poryvov
 - obmedzujúce násobky zaťaženia, s použitím a bez použitia vztlačkových klapiek
 - zmeny násobku zaťaženia v zatáčkach a pri výchyľkách výškovky
 - obmedzenia rýchlosti pri obratoch
 - bezpečnostné opatrenia počas letu
- 100 Namáhanie na zemi
- bočné zaťaženie pristávacieho zariadenia
 - pristátie
 - rolovanie, bezpečnostné opatrenia počas zatáčok

SPOJENIE

- 101 Rádiová komunikácia
- použitie AIP a voľba kmitočtu
 - spôsob práce s mikrofónom
 - hláskovacia abeceda
 - volacie znaky/skrátené volacie znaky letúna/stanice
 - spôsob vysielania
 - použitie normalizovaných slov a fráz
 - odpočúvanie
 - predpísané pokyny na potvrdenie správ ich opakovaním („readback“)
- 102 Postupy pre odlet
- kontroly rádiového vybavenia
 - pokyny pre rolovanie
 - vyčkávanie na zemi
 - povolenie na odlet
- 103 Postupy na trati
- prechod na iný kmitočet
 - hlásenie polohy, výšky/letovej hladiny
 - letová informačná služba
 - [varovanie na blízkosť terénu (vyvarovanie sa riedenému letu do terénu)]

- informácie o počasi
 - hlásenia počasia
 - postupy k získaniu smerníka, kurzu, polôh
 - procedurálna frazeológia
 - pokrytie vzdialenosti/výšky
- 104 Postupy schém prevádzky a pre prílet
- povolenie na pristátie
 - hovory a pokyny ATC počas
 - letu po okruhu
 - priblíženia a pristátia
 - uvoľňovania dráhy
- 105 Strata spojenia
- nevyhnutná činnosť
 - záložné kmitočty
 - kontrola prevádzkyschopnosti, vrátane mikrofónu a slúchadiel
 - postupy počas letu podľa druhu vzdušného priestoru
- 106 Núdzové a naliehavostné postupy
- núdza (Mayday), definícia a kedy použiť
 - kmitočty stanovené pre toto použitie
 - obsah správy „Mayday“
 - naliehavosť (Pan), definícia a kedy použiť
 - kmitočty stanovené pre toto použitie
 - predávanie správ (retranslácia)
 - dodržovanie rádiového kľudu pri zachytení núdzových/naliehavostných hovorov
 - zrušenie núdze/naliehavosti

Všeobecná bezpečnosť letu

- 107 Letún
- nastavenie a zaistenie sedadiel
 - dvoj a viacbodové bezpečnostné pásy
 - núdzové vybavenie a jeho použitie
 - hasiaci prístroj
 - požiare kabíny/motora
 - odmrazovacie systémy
 - vybavenie na prežitie, záchranné vesty, záchranné člny
 - otrava oxidom uhoľnatým
 - opatrenia pri doplňovaní paliva
 - horľavý tovar/pretlakové kontajnery

108 Prevádzková

- turbulencia v úplave
- kĺzanie na vode
- strih vetra, vzlet, priblíženie a pristátie
- [povolenie križovať alebo vstúpiť na dráhu (predchádzanie vpádu na dráhu)]
- poučenie cestujúcich
- núdzové východy
- evakuácia z letúna
 - vynútené pristátie
 - pristátie so zasunutým podvozkom
 - núdzové pristátie na vode

OSNOVA LETOVÉHO VÝCVIKU NA PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA (LETÚN)

Úloha 1 Oboznámenie sa s letúnom

- charakteristika letúna
- usporiadanie pilotného priestoru
- systémy
- zoznamy kontrol, nácviky úkonov, ovládacie prvky

Úloha 1E Nácviky núdzových úkonov

- činnosť v prípade požiaru na zemi a vo vzduchu
- požiar motora, kabíny a elektrického systému
- poruchy systémov
- nácviky úniku, umiestnenia a použitia núdzového vybavenia a východov

Úloha 2 Príprava na let a činnosť po lete

- oprávnenie na let a prevzatie letúna
- doklady o prevádzkyschopnosti
- predpísané vybavenie, mapy a atď.
- vnútorné kontroly
- vonkajšie kontroly
- zariadenie bezpečnostných pásov, sedadla alebo riadenia smerového kormidla
- kontroly pri spúšťaní a zahrievaní
- kontroly výkonu
- kontroly pri dobehu a vypínaní motora
- parkovanie, zabezpečenie a upútanie
- vyplnenie listov oprávnenia a dokladov prevádzkyschopnosti

Úloha 3 Letová prax

- letová úloha

Úloha 4 Vplyvy na ovládacie prvky

- hlavné vplyvy, ak je letún bez náklonu a v náklone
- ďalšie vplyvy krídelko a smerového kormidla
- vplyvy:

- rýchlosti letu
- vrtuľového víru
- ovládacích prvkov vyvažovacích plôšiek
- vztlakových klapiek
- iných ovládacích prvkov, ak sú použiteľné
- činnosť:
 - regulácie zmesi
 - ohrevu karburátora
 - vyhrievanie/vetracie kabíny
- letecké umenie

Úloha 5 Rolovanie

- kontroly pred rolovaním
- spúšťanie, riadenie rýchlosti a zastavenie
- obsluha motora
- riadenie smeru a zatáčania
- zatáčanie v stiesnených priestoroch
- postup na rolovacej ploche a bezpečnostné opatrenia
- účinky vetra a využitie riadenia lietadla
- vplyvy povrchu zeme
- voľnosť pohybu kormidla
- signály na riadenie pohybu lietadiel na zemi
- kontroly prístrojov
- postupy riadenia letovej prevádzky
- letecké umenie

Úloha 5E Núdzové prípady

- porucha bŕzd a riadenia

Úloha 6 Priamy let a vodorovný let

- pri normálnom cestovnom výkone, dosiahnutie a udržiavanie priameho a vodorovného letu
- let pri kriticky vysokých rýchlostiach letu
- preukázanie inherentnej stability
- riadenie pozdĺžneho sklonu, vrátane použitia vyváženia
- riadenie priečneho sklonu smer a vyváženie, vyvažovanie
- pri zvolených rýchlostiach letu (použitie výkonu)
- počas zmien rýchlosti a konfigurácie
- využitie prístrojov pre presnosť vykonania letu
- letecké umenie

Úloha 7 Stúpanie

- začatie, udržiavanie normálnej a maximálnej stúpajúcej rýchlosti, prechod do vodorovného letu
- prechod do vodorovného letu vo zvolených výškach

- stúpanie na trati (v režime cestovného letu)
- stúpanie s vysunutými vztlakovými klapkami
- vyrovnanie do normálneho stúpania
- maximálny uhol stúpania
- použitie prístrojov pre presnosť vykonania letu
- letecké umenie

Úloha 8 Klesanie

- začatie, udržovanie a vyrovnanie
- prechod do vodorovného letu na zvolených výškach
- klesanie kĺzavým letom, s využitím výkonu motora a v cestovnom režime (zahŕňujúci vplyv výkonu a rýchlosti letu)
- sklz (alebo vhodné druhy)
- použitie prístrojov pre presnosť vykonávania letu
- letecké umenie

Úloha 9 Zatáčanie

- začatie zatáčky a udržovanie strednej hladiny zatáčok
- návrat do priameho letu
- chyby v zatáčke (v správnom klopení, klonení, vyvážení)
- stúpavé zatáčky
- klesavé zatáčky
- sklzové zatáčky
- zatáčky do zvolených kurzov, použitie ukazovateľa kurzu smerového zotrvačníka a kompasu
- použitie prístrojov pre presnosť vykonania letu
- letecké umenie

Úloha 10A Pomalý let

***POZNÁMKA:** Cieľom je zlepšiť schopnosť žiaka uvedomovať si let pri kriticky nízkych rýchlostiach z nepozornosti a umožniť mu získať prax v udržovaní letúna v rovnováhe za súčasného návratu k normálnej rýchlosti letu.*

- kontroly bezpečnosti
- uvedenie letúna do pomalého letu
- riadený let so spomaľovaním až ku kriticky nízkej rýchlosti letu
- použitie plného výkonu so správnou letovou polohou letúna a vyvážením k dosiahnutiu normálnej rýchlosti letu pre stúpanie
- letecké umenie

Úloha 10B Preťaženie

- letecké umenie
- kontroly bezpečnosti
- príznaky
- rozpoznanie
- čistý pád a vybratie bez výkonu a s výkonom motora
- vyrovnanie pádu po krídle
- priblíženie sa k pádovej rýchlosti v približovacích a pristávacích konfiguráciách s výkonom a bez výkonu motora, vyrovnanie v počiatočnom štádiu

Úloha 11 Zabránenie vývrtky

- letecké umenie
- kontroly bezpečnosti
- preťaženie a vyrovnanie v počiatočnom štádiu vývrtky (pád s veľkým priečnym sklonom, asi 45)
- rozptyľovanie pozornosti inštruktorom počas pádu

POZNÁMKA 1: Počas kurzu sa musí venovať aspoň dvom hodinám letového výcviku na uvedenie si pádovej rýchlosti a spôsobu zabránenia vývrtkám.

POZNÁMKA 2: Je nevyhnutné zobrať do úvahy obmedzenia obrátov letúna a nevyhnutnosť riadiť sa letovou príručkou a výpočtami hmotnosti a vyváženia.

Úloha 12 Vzlet a stúpanie v smere vetra

- predletové kontroly
- vzlet s protivetrom
- zaistenie predného kolesa
- vzlet s bočným vetrom
- nácviky úkonov počas vzletu a po vzlete
- postup/spôsobu krátkeho vzletu a vzletu na mäkkej dráhe, zahrňujúci výpočty výkonnosti
- postupy obmedzenia hluku
- letecké umenie

Úloha 13 Okruh, priblíženie a pristátie

- postupy letu na okruhu, v smere vetra, pred poslednou zatáčkou
- priblíženie a pristátie s motorom počas chodu
- zaistenie predného kolesa
- vplyv vetra na rýchlosti letu pri priblížení a dosiahnutí, použitie vztlačkových klapiek
- priblíženie a pristátie s bočným vetrom
- priblíženie a pristátie kĺzavým letom
- postupy/spôsobu krátkeho pristátia a pristátia na mäkkej dráhe
- priblíženie a pristátie bez vysunutých vztlačkových klapiek
- pristátie na kolesa (letúny s ostrohovým kolesom)
- nevydarené priblíženie/opakovanie okruhu
- postupy obmedzenia hluku
- letecké umenie

Úloha 12/13E Núdzové prípady

- prerušený vzlet
- porucha motora po vzlete
- nevydarené pristátie/opakovanie okruhu
- nevydarené priblíženie

V záujme bezpečnosti bude nevyhnutné, aby piloti s výcvikom na letúnoch s predným kolesom absolvovali preškoľovací výcvik s inštruktorom pred lietáním na letúnoch s ostrohovým kolesom a naopak.

Úloha 14 Prvé sólo

- poučenie a sledovanie letu inštruktorom a poletový rozbor vykonaný inštruktorom

POZNÁMKA: Počas letov, bezprostredne po osvojení sólových letov po okruhu, by sa malo opravovať vykonávanie týchto úloh:

- postupov na opustení okruhu a k novému zaradeniu do okruhu,
- letov v miestnom priestore, obmedzení, čítaní mapy,
- využití rádiových prostriedkov k cieľovému letu,
- zatáčok s využitím magnetického kompasu, chyby kompasu,
- letecké umenie.

Úloha 15 Pokračovací výcvik v zatáčaní

- strmé zatáčky (45°), vodorovné a klesavé
- preťaženie v zatáčke a vyrovnanie letúna
- vyrovnanie letúna z neobvyklých polôh, vrátane letu v špirálovom strmom lete
- letecké umenie

Úloha 16 Vynútené pristátie bez motora

- postup vynúteného pristátia
- výber pristávacej plochy, opatrenia pri zmene plánu
- dĺžka kĺzavého letu
- plán klesania
- kľúčové polohy
- chladenie motora
- kontroly poruchy motora
- použitie rádia
- úsek pred štvrtou zatáčkou
- konečné priblíženie
- pristátie
- činnosti po pristátí
- letecké umenie

Úloha 17 Bezpečnostné (preventívne) pristátia

- úplný postup vykonávaný ďaleko od letiska s predpokladom rýchleho zníženia výšky
- existencia nevyhnutných príčin
- podmienky počas letu
- výber pristávacej plochy
 - normálne letisko
 - nepoužívané letisko
 - obyčajná dráha
- okruh priblíženia
- činnosť po pristátí
- letecké umenie

Úloha 18A Navigácia

Plánovanie letu

- predpoveď počasia a skutočné počasia
- výber a príprava mapy

- voľba trate
- riadený vzdušný priestor
- nebezpečné, zakázané a obmedzené priestory
- bezpečné nadmorské výšky

- výpočty
 - magnetické kurzy a časy na trati
 - spotreba paliva
 - hmotnosť a vyváženie
 - hmotnosť a výkonnosť

- letové informácie
 - NOTAM atď.
 - rádiové kmitočty
 - výber náhradných letísk

- dokumentácia letúna
- oznámenie o lete
 - predletové administratívne postupy
 - formulár letového plánu

Odlet

- organizácia pracovného zaťaženia v pilotnom priestore
- postupy odletu
 - nastavenie výškomera
 - spojenie s ATC v riadenom/regulovanom vzdušnom priestore
 - postup nastavenia kurzu
 - zaznamenávanie ETA

- udržiavanie kurzu a nadmorskej výšky
- opravy kurzu a ETA
- vedenie palubného denníka
- používanie rádia
- využívanie navigačných prostriedkov
- minimálne meteorologické podmienky pre pokračovanie letu
- rozhodovanie počas letu
- preletový riadený/regulovaný vzdušný priestor
- postupy letu na náhradnom letisku
- postup pri neistote o polohe
- postup pri strate orientácie

Prílet, postup zaradenia do letiskovej prevádzky

- spojenie s ATC v riadenom/regulovanom vzdušnom priestore
- nastavenie výškomera
- letové postupy k zaradeniu do usporiadanej letovej prevádzky letiska

- postupy letu po okruhu
- parkovanie
- zabezpečenie letúna
- doplňovanie paliva
- uzatvorenie letového plánu, ak je vhodné
- poletové administratívne postupy

Úloha 18B Navigačné problémy v nižších hladinách a v dôsledku zhoršenej dohľadnosti

- činnosti pred klesaním
- nebezpečie (napr. prekážky a terén)
- problémy s čítaním mapy
- vplyvy vetra a turbulencie
- [varovanie na blízkosť terénu (vyvarovanie sa riedenému letu do terénu)]
- vyhýbanie sa oblastiam citlivým na hluk
- zaradenie do okruhu
- okruh a pristátie v prípade nepriaznivého počasia

Úloha 18C Rádionavigácia

Využitie VOR

- dostupnosť, AIP, kmitočty
- výber a identifikácia
- volič smerovníka všesmerového majáku (OBS)
- indikácie k/od, orientácia
- ukazovateľ odchýlky od trati (CDI)
- určenie radiály
- nalietnutie a udržiavanie radiály
- prelet VOR
- získanie fixu s pomocou dvoch VOR

Použitie automatického zameriavača (ADF) - nesmerových majákov (NDB)

- dostupnosť, AIP, kmitočty
- výber a identifikácia
- orientácia na majáku
- cieľový let

Použitie rádiového zamerania VHF (VHF/DF)

- dostupnosť, AIP, kmitočty
- postupy R/T a spojenie s ATC
- získavanie QDM a cieľový let

Použitie traťového radaru/radaru koncovkej riadenej oblasti

- dostupnosť, AIP
- postupy a spojenie s ATC
- povinnosti pilota
- sekundárny prehľadový radar

- odpovedača
- výber kódu
- otázka a odpoveď

Použitie diaľkomeru (DME)

- výber stanice a identifikácia
- režimy prevádzky
 - vzdialenosť, traťová rýchlosť, zostávajúca doba letu

Úloha 19 Základný let podľa prístrojov

- fyziologické vnímanie
- porozumenie prístrojov
 - poloha lietadla pri lete podľa prístrojov
- obmedzenia pre prístroje
- letecké umenie
- základné obraty
 - priamy a vodorovný let pri rôznych rýchlostiach letu a konfigurácií
 - stúpanie a klesanie
 - štandardné uhlové rýchlosti zatáčok, stúpanie a klesanie do zvolených kurzov
 - prechod do vodorovného letu zo stúpavých a klesavých zatáčok

ZARADENIE DO VÝCVIKU

Pred prijatím do výcviku by mal byť žiadateľ informovaný, že musí získať príslušné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti ešte pred tým, ako sa mu povolí sólové lietanie.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05]

IEM FCL 1.135**Formulár na skúšku spôsobilosti PPL(A)****Pozri JAR-FCL 1.135****FORMULÁR ŽIADOSTI A SPRÁVY NA PRAKTICKÚ SKÚŠKU PRE PPL(A)**

Priezvisko žiadateľa:		Meno:	
-----------------------	--	-------	--

1	Podrobnosti letu		
Typ letúna:		Letisko odletu:	
Zápis v registre:		Cieľové letisko:	
Čas odstránenia klinov:		Čas založenia klinov:	
Celkový čas „od klina po klin“:		Čas vzletu:	
Čas pristátia:			

2	Výsledok skúšky *zaškrtnite nevhodné		
	*Uspel	*Neuspel	*Uspel čiastočne

3	Poznámky		

Miesto na dátum:		Typ a číslo preukazu spôsobilosti FE:	
Podpis letového examinátora (FE):		Meno FE veľkými písmenami:	

[ZT 1, 01.06.00]

AMC/IEM D - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI OBCHODNÉHO PILOTA**AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (1)****Integrovaný kurz ATP(A)**

(Pozri JAR-FCL 1.160 a 1.165)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.470)

(Pozri IEM FCL 1.170)

Letový výcvik je rozdelený do piatich fáz:

Fáza 1

1 Úlohy až k prvému sólovému letu zahŕňujú aspoň 10 hodín letového výcviku s inštruktorom na jednomotorovom letúni, vrátane:

- a) predletových činností, určenia hmotnosti a vyváženia, prehliadku a ošetrovanie letúna,
- b) letiskovej prevádzky a letov podľa schém prevádzky letiska, predchádzanie zrážkam a bezpečnostných opatrení,
- c) riadenie letúna podľa viditeľných vnútorných orientačných bodov,
- d) normálnych vzletov a pristátí,
- e) letu pri kriticky nízkych rýchlostiach, rozpoznanie a vyrovnanie letúna zo začiatočného a úplného preťaženia (pádov), zabránenia vývrtke a
- f) neobvyklých letových polôh a simulované poruchy motora.

Fáza 2

2 Úlohy až k prvému sólovému preletu zahŕňujú aspoň 10 hodín letového výcviku s inštruktorom a aspoň 10 hodín sólového letu, vrátane:

- a) vzletov s maximálnou výkonnosťou (krátka dráha a bezpečná výška nad prekážkami). pristátie na krátkej dráhe,
- b) letu len podľa prístrojov, vrátane vykonania zatáčky o 180 stupňov,
- c) preletov s inštruktorom s využitím viditeľných vnútorných orientačných bodov, navigácia zákresom (výpočtom) a rádionavigačných prostriedkov, postupov pre let na náhradné letisko,
- d) letiskovej prevádzky a letov podľa schém prevádzky na rôznych letiskách,
- e) vzletov a pristátí s bočným vetrom,
- f) mimoriadnych a núdzových postupov a obrátov, vrátane simulovaných nesprávnych činností vybavenia letúna,
- g) letov a príletov riadených letísk, vyhovievanie postupom letových prevádzkových služieb, postupov rádiotelefonného spojenia a frazeológie a
- h) znalosť usporiadania meteorologického brífingu, vyhodnotenie poveternostných podmienok pre let a využitie leteckej informačnej služby (AIS).

Fáza 3

3 Úlohy až k postupovej skúške z navigácie letu VFR zahŕňujú aspoň 5 hodín letového výcviku s inštruktorom a aspoň 40 hodín vo funkcii veliaceho pilota.

4 Výcvik s inštruktorom a skúšky až k postupovej skúške z navigácie letu VFR musí zahŕňovať:

- a) opakovanie úloh fáz 1 a 2,
- b) let VFR pri kriticky vysokých rýchlostiach, rozpoznanie a vyvedenie letúna zo špirálového strmého zostupného letu,
- c) postupovú skúšku z navigácie počas letu VFR, vykonávanú letovým inštruktorom, nespájanú s výcvikom žiadateľa.

Fáza 4

- 5 Úlohy až k praktickej skúške na získanie prístrojovej kvalifikácie zahŕňajú:
- a) aspoň 55 hodín letu podľa prístrojov, ktoré môžu obsahovať až 25 hodín prístrojového pozemného času na FNPT I alebo až 40 hodín na FNPT II, alebo na letovom simulátore, ktoré musia byť uskutočnené pod vedením letového inštruktora a/alebo oprávneného inštruktora výcviku na letovom výcvikovom simulátore a
 - b) 50 hodín letu podľa prístrojov nalietaných vo funkcii SPIC,
 - c) lety v noci, zahrňujúce vzlety a pristátia vo funkcii veliaceho pilota,
 - d) predletové postupy pre lety IFR, zahrňujúce použitie letovej príručky a príslušných dokladov letových prevádzkových služieb pri príprave letového plánu IFR,
 - e) postupy a obraty na prevádzku IFR za normálnych, mimoriadnych a núdzových podmienok, zahrňujúcich aspoň:
 - prechod z letu za viditeľnosti na let podľa prístrojov po vzlete,
 - štandardné odlety a prílety podľa prístrojov,
 - postupy letu IFR na trase,
 - postupy vyčkávania,
 - priblíženie podľa prístrojov až do stanovených miním,
 - postupy nevydareného priblíženia,
 - pristátie po priblížení podľa prístrojov, vrátane priblíženia okruhom,
 - f) obraty počas letu a zvláštne letové charakteristiky a
 - g) riadenie viacmotorového letúna v úlohách 5 e) zahrňujúcich riadenie letúna výhradne podľa prístrojov so simulovanou poruchou jedného motora a s vypnutím a opätovným spustením motora. (Spomínaný výcvik sa musí vykonať v bezpečnej nadmorskej výške, pokiaľ sa nevykonáva na syntetickom výcvikovom zariadení).

Fáza 5

6 Výcvik a skúšky [spolupráce] vo viacčlennej posádke (MCC) zahŕňajú príslušné požiadavky na výcvik stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.261 (d) a AMC FCL 1.261(d).

7 Ak sa po skončení tejto časti nevyžaduje typová kvalifikácia na viacpilotné letúny, žiadateľ dostane osvedčenie o skončení kurzu pre výcvik [spolupráce] vo viacčlennej posádke (MCC), ako je to uvedené v dodatku 1 k AMC FCL 1.261 (d).

[ZT 1, 01.06.00]

AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (2)
Integrovaný kurz CPL(A)/IR
Pozri JAR-FCL 1.160 a 1.165
Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.470
Pozri IEM FCL 1.170

Letový výcvik je rozdelený do štyroch fáz:

Fáza 1

1 Úlohy až k prvému sólovému letu zahrňujú aspoň 10 hodín letového výcviku s inštruktorom na jednomotorovom letúne, vrátane:

- a) predletových činností, určenia hmotnosti a vyváženia, prehliadku a ošetrovanie letúna,
- b) letiskovej prevádzky a letov podľa schém prevádzky letiska, predchádzanie zrážkam a bezpečnostných opatrení,
- c) riadenie letúna podľa viditeľných vnútorných orientačných bodov,
- d) normálnych vzletov a pristátí,
- e) letu pri kriticky nízkych rýchlostiach, rozpoznanie a vyrovnanie letúna zo začiatočného a úplného preťaženia (pádov), zabránenia vývrtku a
- f) neobvyklých letových polôh a simulované poruchy motora.

Fáza 2

2 Úlohy až k prvému sólovému preletu zahrňujú aspoň 10 hodín letového výcviku s inštruktorom a aspoň 10 hodín sólového letu, vrátane:

- a) vzletov s maximálnou výkonnosťou (krátka dráha a bezpečná výška nad prekážkami), pristátie na krátkej dráhe,
- b) letu len podľa prístrojov, vrátane vykonania zatáčky o 180 stupňov,
- c) preletov s inštruktorom s využitím viditeľných vnútorných orientačných bodov, navigácia zákresom (výpočtom) a rádionavigačných prostriedkov, postupov pre let na náhradnom letisku,
- d) letiskovej prevádzky a letov podľa schém prevádzky na rôznych letiskách,
- e) vzletov a pristátí s bočným vetrom,
- f) mimoriadnych a núdzových postupov a obrátov, vrátane simulovaných nesprávnych činností vybavenia letúna,
- g) letov, k, z a preletov riadených letísk, vyhovieť postupom letových prevádzkových služieb, postupov rádiotelefonného spojenia a frazeológie a
- h) znalosť usporiadania meteorologického brífingu, vyhodnotenie podmienok počasia pre let a využitie leteckej informačnej služby (AIS).

Fáza 3

3 Úlohy až k postupovej skúške z navigácie letu VFR zahrňujú aspoň 5 hodín letového výcviku s inštruktorom a aspoň 40 hodín vo funkcii veliaceho pilota.

4 Výcvik s inštruktorom a skúšky až k postupovej skúške z navigácie letu VFR musí zahrňovať:

- a) opakovanie úloh fáz 1 a 2,
- b) let VFR pri kriticky vysokých rýchlostiach, rozpoznanie a vyvedenie letúna zo špirálového strmého zostupného letu,
- c) postupovú skúšku z navigácie počas letu VFR, vykonávanou letovým inštruktorom, nespájanou s výcvikom žiadateľa.

Fáza 4

- 5 Úlohy až ku skúške spôsobilosti CPL a ku skúške spôsobilosti prístrojovej kvalifikácie zahŕňajú:
- a) aspoň 55 hodín letu podľa prístrojov, ktoré môžu obsahovať až 25 hodín prístrojového pozemného času na trénažeri FNPT I alebo až 40 hodín na FNPT II, alebo na letovom simulátore, ktoré musia byť uskutočnené pod vedením letového inštruktora a/alebo oprávneného inštruktora výcviku na letovom výcvikovom simulátore a
 - b) 50 hodín letu podľa prístrojov nalietaných vo funkcii SPIC (veliaci pilot-žiak),
 - c) lety v noci zahrňujúce vzlety a pristátia vo funkcii veliaceho pilota,
 - d) predletové postupy pre lety IFR, zahrňujúce použitie letovej príručky a príslušných dokladov letových prevádzkových služieb pri príprave plánu letu IFR,
 - e) postupy a obraty pre prevádzku IFR za obvyklých, mimoriadnych a núdzových podmienok, postihujúcich aspoň:
 - prechod z letu za viditeľnosti na let podľa prístrojov po vzlete
 - štandardné odlety a prílety podľa prístrojov
 - postupy letu IFR na trase
 - postupy vyčkávania
 - priblíženie podľa prístrojov až do stanovených miním
 - postupy nepodareného priblíženia
 - pristátie po priblížení podľa prístrojov, vrátane priblíženia okruhom,
 - f) obraty počas letu a zvláštne letové charakteristiky a
 - g) riadenie [buď jednomotorového, alebo] viacmotorového letúna v úlohách 5 e) zahrňujúcich, [v prípade viacmotorového letúna,] riadenie letúna výhradne podľa prístrojov so simulovanou poruchou jedného motora a s vypnutím a opätovným spustením motora (spomínaný výcvik sa musí vykonať v bezpečnej nadmorskej výške pokiaľ sa nevykonáva na letovom výcvikovom simulátore).

[ZT 1, 01.06.00; ZT 3, 01.07.03]

AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (3)
Integrovaný kurz CPL(A)
Pozri JAR-FCL 1.160 a 1.165
Pozri AMC FCL 1.470 (b)
Pozri IEM FCL 1.170

Letový výcvik je rozdelený do štyroch fáz:

Fáza 1

1 Úlohy až k prvému sólovému letu zahrňujú aspoň 10 hodín letového výcviku s inštruktorom na jednomotorovom letúni, vrátane:

- a) predletových činností, určenia hmotnosti a vyváženia, prehliadku a ošetrovanie letúna,
- b) letiskovej prevádzky a letov podľa schém prevádzky letiska, predchádzanie zrážkam a bezpečnostných opatrení,
- c) riadenie letúna podľa viditeľných vnútorných orientačných bodov,
- d) normálnych vzletov a pristátí,
- e) letu pri kriticky nízkych rýchlostiach, rozpoznanie a vyrovnanie letúna zo začiatočného a úplného preťaženia (pádov), zabránenie vývrte a
- f) neobvyklých letových polôh a simulované poruchy motora.

Fáza 2

2 Úlohy až k prvému sólovému preletu zahrňujú aspoň 10 hodín letového výcviku s inštruktorom a aspoň 10 hodín sólového letu, vrátane:

- a) vzletov s maximálnou výkonnosťou (krátka dráha a bezpečná výška nad prekážkami), pristátie na krátkej dráhe,
- b) letu len podľa prístrojov, vrátane vykonania zatáčky o 180 stupňov,
- c) preletov s inštruktorom s využitím viditeľných vnútorných orientačných bodov, navigácia zákresom (výpočtom) a rádionavigačných prostriedkov, postupov pre let na náhradnom letisku,
- d) letiskovej prevádzky a letov podľa schém prevádzky na rôznych letiskách,
- e) vzletov a pristátí s bočným vetrom,
- f) mimoriadnych a núdzových postupov a obrátov, vrátane simulovaných nesprávnych činností vybavenia letúna,
- g) letov, k, z a preletov riadených letísk, vyhovieť postupom letových prevádzkových služieb, postupov rádiatelefonného spojenia a frazeológie a
- h) znalosť usporiadania meteorologického brífingu, vyhodnotenie podmienok počasia pre let a využitie leteckej informačnej služby (AIS).

Fáza 3

3 Úlohy až k postupovej skúške z navigácie letu VFR zahrňujú aspoň 30 hodín výcviku a aspoň 58 hodín vo funkcii veliaceho pilota, vrátane

- a) aspoň 10 hodín letu podľa prístrojov, ktoré môžu obsahovať 5 hodín prístrojového pozemného času na FNPT, alebo na letovom simulátore a výcvik musí byť vykonávaný letovým inštruktorom a/alebo oprávneným inštruktorom výcviku na letovom výcvikovom simulátore,
- b) opakovanie úloh fáz 1 a 2, ktoré musia zahrňovať aspoň päť hodín na letúni s osvedčením pre prepravu aspoň štyroch osôb a ktorý musí mať staviteľnú vrtnú a zaťahovacie pristávacie zariadenie,
- c) letu VFR pri kriticky vysokých rýchlostiach, rozpoznaní a vyvedení letúna zo špirálového strmého zostupného letu a
- d) letov v noci zahrňujúce vzlety a pristátia vo funkcii veliaceho pilota.

Fáza 4

- 4 Výcvik s inštruktorom a skúšanie až ku skúške spôsobilosti CPL(A) obsahujú:
- a) až 30 hodín výcviku, ktoré môžu byť zamerané na výcvik pre špecializované letecké práce a
 - b) opakovanie úloh fázy 3, podľa potreby,
 - c) obraty počas letu a zvláštne letové charakteristiky a
 - d) výcvik na viacmotorovom letúni.

Ak sa vyžaduje, riadenie viacmotorového letúna, vrátane riadenie letúna so simulovanou poruchou jedného motora a s vypnutím a opätovným spustením motora (spomínaný výcvik sa musí vykonať v bezpečnej nadmorskej výške pokiaľ sa nevykonáva na letovom výcvikovom simulátore).

[ZT 1, 01.06.00]

AMC FCL 1.160 a 1.165 (a) (4)**Modulový kurz CPL(A)**

(Pozri JAR-FCL 1.160 a 1.165)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.470)

(Pozri IEM FCL 1.170)

[Letový výcvik:]

Výcvik letu za viditeľnosti

Navrhovaný letový čas

1	Predletové činnosti, stanovenie hmotnosti a vyváženie, prehliadka a ošetrovanie letúna.	
2	Vzlet, usporiadanie letovej prevádzky, priblíženie a pristátie. Použitie zoznamu kontrol, predchádzanie zrážkam, kontrolné postupy.	0 : 45
3	Lety podľa schém prevádzky: simulovaná porucha motora v priebehu vzletu a po vzlete.	0 : 45
4	Vzlety s maximálnou výkonnosťou (krátka dráha, bezpečná výška nad prekážkou), pristátie na krátkej dráhe.	1 : 00
5	Vzlety a pristátia s bočným vetrom opakovanie okruhu.	1 : 00
6	Let pri kriticky vysokých rýchlostiach, rozpoznanie a vyvedenie letúna zo špirálových strmých zostupných letov.	0 : 45
7	Let pri kriticky nízkych rýchlostiach, zabránenie vývrtke rozpoznanie a vyvedenie letúna z počítačného a plného preťaženia (pádu).	0 : 45
8	Prelety - používanie navigácie zákresom (výpočtom) a rádionavigačných prostriedkov. Plánovanie letu žiadateľom, vyplňovanie letového plánu ATC, vyhodnotenie dokumentácie pre meteorologickú prípravu, NOTAM atď. rádiotelefonné postupy a frazeológia, zisťovanie polohy rádionavigačnými prostriedky, činnosť pri lete k, z a pri prelete riadených letísk, vyhovie postupom letových prevádzkových služieb pri letoch VFR, simulovaná strata rádiového spojenia, zhoršenie počasia, postupy letu na náhradnom letisku, simulovaná porucha motora v priebehu cestovného letu, výber pristávacej plochy pre núdzové pristátie.	10 : 00

Výcvik letu podľa prístrojov.

[Tento modul sa zhoduje s 10 hodinami modulu základného lietania podľa prístrojov tak, ako je stanovené v AMC FCL 1.205. Tento modul je zameraný výhradne na základy lietania podľa prístrojov, vrátane obmedzenia prístrojového vybavenia a neobvyklých letových polôh.]

Úlohy označené hviezdíčkou (*) sa môžu vykonávať na FNPT I alebo II alebo na letovom simulátore. Výcvik letu podľa prístrojov sa musí vykonávať za VMC (za meteorologických podmienok letu za viditeľnosti) s využitím vhodných prostriedkov simulovania žiakovi IMC (meteorologické podmienky letu podľa prístrojov).

[Základné prístrojové výcvikové zariadenia (BITD) môžu byť používané pre cvičenia 9, 10, 11, 12, 14 a 16.

Použitie BITD je podmienené nasledovným:

- výcvik musí byť doplnený cvičeniami absolvovanými na letúne,
- záznam parametrov letu musí byť dostupný a
- letový inštruktor FI(A) alebo [IRI](A) musí vykonať výcvik.

9*	Základné lietania podľa prístrojov bez vnútornej orientácie. Horizontálny let, zmeny výkonu pre zrýchlenie, alebo spomalenie, udržiavanie priameho letu, zatáčky pri lete v hladine s náklonom 15 a 25 stupňov vľavo a vpravo, nalietnutie predom stanovených kurzov.	0 : 30
10*	Opakovanie úlohy 9, dodatočné stúpanie a klesanie, udržiavanie kurzu a rýchlosti, prechod do horizontálneho letu, stúpavé a klesavé zatáčky.	0 : 45
11*	Postup priblíženia podľa prístrojov a) Začatie úlohy, spomalenie na rýchlosť priblíženia, vztlakové klapky pre konfiguráciu priblíženia. b) Počiatočná štandardná zatáčka (vľavo alebo vpravo). c) Nalietnutie na opačný kurz, udržiavanie nového kurzu po dobu 1 min. d) Štandardná zatáčka, vysunúť podvozok, klesať 500 ft/min (2,54 m/s). e) Nalietnutie na počiatočný kurz, udržiavanie klesania 500 ft/min a nového kurzu po dobu 1 minúty. f) Prechod do horizontálneho letu, 1 000 ft pod počiatočnou letovou rýchlosťou. g) Začatie opakovania okruhu. h) Stúpanie pri najlepšej stúpacej rýchlosti.	0 : 45
12*	Opakovanie úlohy 9 a strmé zatáčky s náklonom 45°, vyrovnanie z neobvyklých letových polôh.	0 : 45
13*	Opakovanie úlohy 12.	0 : 45
14*	Rádionavigácia s využitím VOR, NDB alebo ak je dostupný, VDF, nalietnutie vopred stanoveného QDM, QDR.	0 : 45
15*	Opakovanie úlohy 9 a vyrovnanie z neobvyklých letových polôh	0 : 45
16*	Opakovanie úlohy 9, zatáčky a zmena hladiny [a vybratie letúna z neobvyklých letových polôh] so simulovanou poruchou umelého horizontu a/alebo smerového zotrvačnika.	0 : 45
17*	Rozpoznanie a vyrovnanie počiatočného a plného preťaženia (pádu).	0 : 45
18*	Opakovanie úloh 14, 16 a 17.	3 : 30

Výcvik na viacmotorovom letúni

Ak je požadované riadenie viacmotorového letúna v úlohách 1 až 18, tak zahŕňa riadenie letúna so simuláciou jedného nepracujúceho motora a s vypnutím a opätovným spusteným motora. Pred zahájením výcviku musí žiadateľ splniť ustanovenia JAR-FCL 1.235 a 1.240, príslušné pre letún použitý pre túto skúšku.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 4, 01.09.05; ZT 5, 01.03.06; ZT 7, 01.12.06]

IEM FCL 1.170**Formulár na skúšku spôsobilosti CPL(A)**

(Pozri JAR-FCL 1.170)

FORMULÁR ŽIADOSTI A SPRÁVY PRE SKÚŠKU SPÔSOBILOSTI CPL(A)

Priezvisko žiadateľa:		Meno:	
Preukaz spôsobilosti (v držaní)		Číslo:	

1	Podrobnosti letu		
Typ/trieda letúna		Letisko odletu:	
Zápis v registri:		Cieľové letisko:	
Čas odstránenia špalkov:		Čas založenia špalkov	
Celkový čas „od/do špalkov“		Čas vzletu:	
Čas pristátia:			

2	Výsledok skúšky		
	*zaškrtnite nevhodné		
	*Uspel	*Neuspel	*Uspel čiastočne

3	Poznámky		

Miesto a dátum:		Typ a číslo preukazu spôsobilosti FE:	
Podpis letového examinátora (FE):		Meno FE veľkými písmenami:	

[ZT 1, 01.06.00]

AMC/IEM E - PRÍSTROJOVÁ KVALIFIKÁCIA

[AMC FCL 1.205

IR(A) - Modulový kurz letového výcviku

(Pozri JAR-FCL 1.205)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.205)

Výcvikový kurz modulu základného lietania podľa prístrojov

Tento 10 hodinový modul je zameraný výhradne na základy lietania podľa prístrojov, vrátane obmedzenia prístrojového vybavenia a neobvyklých letových polôh.

Všetky úlohy sa môžu vykonávať na FNPT I alebo II alebo na letovom simulátore, avšak maximálne 5 hodín. Ak sa výcvik letu podľa prístrojov vykonáva za VMC (za meteorologických podmienok letu za viditeľnosti) mali by sa využiť vhodné prostriedky simulovania IMC (meteorologické podmienky letu podľa prístrojov) žiakovi.

Základné prístrojové výcvikové zariadenia (BITD) môžu byť používané pre cvičenia 1, 2, 3, 4, 6 a 8.

Použitie BITD je podmienené nasledovným:

- výcvik musí byť doplnený cvičeniami absolvovanými na letúne,
- záznam parametrov letu musí byť dostupný, a
- letový inštruktor FI(A) alebo IRI(A) musí vykonať výcvik.

1	Základné lietania podľa prístrojov bez vnútornej orientácie. Horizontálny let, zmeny výkonu pre zrýchlenie, alebo spomalenie, udržiavanie priameho letu, zatáčky pri lete v hladine s náklonom 15 a 25 stupňov vľavo a vpravo, nalietnutie na vopred stanovené kurzy.	0 : 30
2	Opakovanie úlohy 1, dodatočné stúpanie a klesanie, udržiavanie kurzu a rýchlosti, prechod do horizontálneho letu, stúpavé a klesavé zatáčky.	0 : 45
3	Postup priblíženia podľa prístrojov:	0 : 45
	a) Začatie úlohy, spomalenie na rýchlosť priblíženia, vztlakové klapky pre konfiguráciu priblíženia.	
	b) Počiatočná štandardná zatáčka (vľavo alebo vpravo).	
	c) Nalietnutie na opačný kurz, udržiavanie nového kurzu po dobu 1 min.	
	d) Štandardná zatáčka, vysunúť podvozok, klesať 500 ft/min (2,54 m/s).	
	e) Nalietnutie na počiatočný kurz, udržiavanie klesania 500 ft/min a nového kurzu po dobu 1 minúty.	
	f) Prechod do horizontálneho letu, 1 000 ft pod počiatočnou letovou rýchlosťou.	
	g) Začatie opakovania okruhu.	
	h) Stúpanie pri najlepšej stúpacej rýchlosti.	
4	Opakovanie úlohy 1 a strmé zatáčky s náklonom 45°, vyrovnanie z neobvyklých letových polôh.	0 : 45
5	Opakovanie úlohy 4.	0 : 45
6	Rádionavigácia s využitím VOR, NDB alebo ak je dostupný, VDF, nalietnutie vopred stanoveného QDM, QDR.	0 : 45
7	Opakovanie úlohy 1 a vyrovnanie z neobvyklých letových polôh	0 : 45

- | | | |
|----|---|---------|
| 8 | Opakovanie úlohy 1, zatáčky, zmena hladiny a vyrovnanie z neobvyklých letových polôh so simulovanou poruchou umelého horizontu a/alebo smerového zotrvačníka. | 0 : 45 |
| 9 | Rozpoznanie a vyrovnanie počiatočného a plného preťaženia (pádu). | 0 : 45 |
| 10 | Opakovanie úloh 6, 8 a 9. | 3 : 30] |

[ZT 7, 01.12.06]

[Dodatok 1 k AMC FCL 1.205**Osvedčenie o absolvovaní základného modulu letu podľa prístrojov**

(Pozri JAR-FCL 1.205)

OSVEDČENIE O UKONČENÍ ZÁKLADNÉHO MODULU LETU PODĽA PRÍSTROJOV

Priezvisko žiadateľa:		Meno:	
Typ preukazu spôsobilosti:		Číslo:	Štát:
Počet hodín letového výcviku na jednomotorovom letúne:		alebo	Počet hodín letového výcviku na viacmotorovom:
Počet hodín letového výcviku na FSTD (max. 5 hodín):			
	Podpis žiadateľa:		

Uspokojivé ukončenie základného modulu letu podľa prístrojov v súlade s požiadavkami sa osvedčuje nižšie:

VÝCVIK			
Výcvik základného modulu letu podľa prístrojov bol absolvovaný v období:			
od:	do:	v:	FTO
Miesto a dátum:		Podpis vedúceho výcviku:	
Typ a číslo preukazu spôsobilosti a štát vydania:		Meno oprávneného inštruktora (veľkými písmenami):	

]

[ZT 7, 01.12.06]

IEM FCL 1.210**Formulár na skúšku spôsobilosti a preskúšanie odbornej spôsobilosti IR(A)**

(Pozri JAR-FCL 1.185 a 1.210)

FORMULÁR ŽIADOSTI A SPRÁVY PRE SKÚŠKU SPÔSOBILOSTI IR(A)

Priezvisko žiadateľa:		Meno:	
Preukaz spôsobilosti (v držaní)		Číslo	

1	Podrobnosti letu		
Typ/trieda letúna:		Letisko odletu:	
Zápis v registri:		Cieľové letisko:	
Čas odstránenia klinov:		Čas založenia klinov:	
Celkový čas od/do klinov:		Čas vzletu:	
Čas pristátia:			

2	Výsledok skúšky		
	*zaškrtnite nevhodné		
	*Uspel	*Neuspel	*Uspel čiastočne

3	Poznámky		

Miesto a dátum:		Typ a číslo preukazu spôsobilosti FE:	
Podpis letového examinátora (FE):		Meno FE veľkými písmenami:	

[ZT 1, 01.06.00]

AMC/IEM F - KVALIFIKÁCIA NA TRIEDU A TYPOVÁ KVALIFIKÁCIA**AMC FCL 1.215****Zoznam tried letúnov**

Presunutý do dodatku 1 k JAR-FCL 1.215.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

AMC FCL 1.220**Zoznam typov letúnov**

Presunutý do dodatku 1 k JAR-FCL 1.220.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

IEM FCL 1.240 (b) (1)**Formulár praktickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti/výcviku na získanie typovej kvalifikácie/ATPL na viacmotorové viacpilotné letúny**

(Pozri JAR-FCL 1.240)

FORMULÁR ŽIADOSTI A SPRÁVY

Priezvisko žiadateľa:		Meno:	
Typ preukazu spôsobilosti:		Číslo:	
Štát:	Typová kvalifikácia ako veliaceho pilota/2. pilota*	Podpis žiadateľa:	
Viacmotorový letún:		Preskúšanie odbornej spôsobilosti:	
Záznam o výcviku:		Typová kvalifikácia:	
Skúška spôsobilosti:		ATPL(A):	

Uspokojivé ukončenie výcviku typovej kvalifikácie podľa požiadaviek je osvedčené nižšie:

1	Absolvovaná teoretická výuka na vydanie typovej kvalifikácie		
od:	do:	v:	
získané ohodnotenie:	% (75 % bodov - uspel):	Typ a číslo preukazu spôsobilosti:	
Podpis inštruktora:	Meno veľkými písmenami:		

2	Simulátor (typ letúna):	Tri alebo viacej osí:	ÁNO	NIE	Pripravený pre prevádzku, používaný
Výrobca simulátoru:	Pohyb/systém:				
Prevádzkovateľ simulátoru:	Vizuálny prostriedok:	ÁNO*	NIE*		
Celkový čas výcviku za riadením:					
Prístrojové priblíženie na letiskách:					
do nadmorskej výšky rozhodnutia/výšky rozhodnutia nad letiskom:					
Miesto/dátum/čas:	Podpis inštruktora/examinátora* typovej kvalifikácie:				
Typ a číslo preukazu spôsobilosti:	Meno veľkými písmenami:				

3	Letový výcvik		
Typ letúna:	Registračná značka:	Letový čas za riadením:	
Vzlety:	Pristátia:	Letiská/miesta výcviku (vzlety, priblíženia a pristátia):	
Miesto a dátum:	Podpis inštruktora/examinátora* typovej kvalifikácie:		
Typ a číslo preukazu spôsobilosti:	Meno veľkými písmenami:		

4	Skúška spôsobilosti/preskúšanie odbornej spôsobilosti			Registračná značka simulátora/letúna:
	<u>Poznámka:</u> Ak žiadateľ neuspeje, musí examinátor vyznačiť dôvody.	Uspel	Neuspel	
Miesto a dátum:				Typ a číslo preukazu spôsobilosti:
Podpis oprávneného examinátora*:				Meno veľkými písmenami:

* škrtnite nevhodné

IEM FCL 1.240 (b) (2)

Formulár praktickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti/výcviku na získanie typovej kvalifikácie/kvalifikácie na triedu na jednomotorové a viacmotorové jednopilotné letúny
(Pozri JAR-FCL 1.240)

FORMULÁR ŽIADOSTI A SPRÁVY

Priezvisko žiadateľa:	Meno:	
Typ preukazu spôsobilosti:	Číslo:	Štát:
Typ letúna:	Registračná značka:	Podpis žiadateľa:

Týmto sa osvedčuje riadne zakončenie teoretickej výučby a praktického výcviku v súlade s požiadavkami:

1	Jednomotorové/viacmotorové/jednopilotné letúny		
Typová kvalifikácia	+	Skúška spôsobilosti	+
Kvalifikácia na triedu	+	Preskúšanie odbornej spôsobilosti	+
Záznam o výcviku	+		

2	Letový výcvik		
Letový čas:	Vzlety:	Pristátia:	
Výcvikové letiská (vzlety, priblíženia a pristátia)			
Miesto a dátum:		Podpis TRI/CRI*:	
Typ a číslo preukazu spôsobilosti:		Meno veľkými písmenami:	

3	Skúška spôsobilosti		
Letisko:	Čas vzletu:	Čas pristátia:	
Skúška spôsobilosti/preskúšanie odbornej spôsobilosti	Uspel	Neuspel	Registračná značka SIM/letúna:
<i>Poznámka:</i> Ak žiadateľ neuspel, musí examinátor uviesť dôvody.			
Miesto a dátum:		Typ a číslo preukazu spôsobilosti:	
Podpis oprávneného examinátora*:		Meno veľkými písmenami:	

[]

[Amdt. 4, 01.09.05]

AMC FCL 1.251**Ďalšie teoretické vedomosti na získanie kvalifikácie na triedu alebo typovej kvalifikácie na jednopilotné letúny vysokej výkonnosti**

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.251)

1 Množstvo letúnov certifikovaných na jednopilotnú prevádzku má podobnú výkonnosť, systémy a navigačné vybavenie, tým sa veľmi často spájajú s viacpilotnými typmi letúnov a pravidelne sú prevádzkované v tom istom vzdušnom priestore. Úroveň znalostí vyžadovaných na bezpečnú prevádzku v tomto prostredí nie je časťou alebo nie je zahrnutá v nevyhnutnej hĺbke znalostí pri výcviku pre PPL, CPL alebo IR(A), ale títo držitelia preukazov spôsobilosti môžu lietať ako velitelia lietadiel týchto letúnov. Ďalšie teoretické vedomosti vyžadované na bezpečnú prevádzku týchto letúnov sa získajú ukončením FTO alebo TRTO kurzu, zahŕňajúcim osnovu uvedenú v dodatku 1 k JAR-FCL 1.251. Žiadateľ na kvalifikáciu na triedu alebo typovú kvalifikáciu, ktorý je držiteľom ICAO ATPL(A) alebo preukázal teoretické vedomosti úspešným zložením všetkých požadovaných skúšok na úrovni ATPL(A) pre JAR-FCL alebo má vydaný národný preukaz spôsobilosti, sa uzná v súlade s požiadavkami dodatku 1 k JAR-FCL 1.251.

2 Kurz bude využívať vyučovací plán pre teoretickú výučbu uvedený v JAA Administration and Guidance Material Part 5.

3 Preukázanie získania týchto vedomostí sa vykoná zložením skúšok u poskytovateľa výcviku a je prijateľné pre letecký úrad. Po úspešnom zložení skúšky sa vydá osvedčenie, v ktorom bude uvedené, že kurz a preskúšanie je ukončené.

4 Osvedčenie predstavuje len jednu kvalifikáciu a vyhovuje požiadavke na pridanie všetkých ďalších letúnov vysokej výkonnosti do preukazu spôsobilosti držiteľa. Osvedčenie je platné natrvalo a musí byť predložené so žiadosťou prvej HPA kvalifikácie na triedu alebo typovej kvalifikácie.]

[ZT 3, 01.07.03]

AMC FCL 1.261 (a)**Osnova teoretickej výučby na typovú kvalifikáciu/kvalifikáciu na triedu na jednomotorové a viacmotorové letúny**

[Pozri JAR-FCL 1.261 (a)]

[Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (a)]

PODROBNÝ ROZPIS

1 Konštrukcia letúna a vybavenie, normálna činnosť systémov a nesprávne činnosti

1.1 Rozmery

minimálna požadovaná šírka dráhy pre otočenie o 180°

1.2 Motor, vrátane pomocnej energetickej jednotky

1.2.1 typ motora/motorov

1.2.2 všeobecne, činnosť nasledujúcich systémov alebo celkov:

- motora
- pomocnej energetickej jednotky
- olejového systému
- palivového systému
- zapaľovacieho systému
- systému spojenia
- systému signalizácie
- generátorov a pohonov generátorov
- indikácie výkonu
- spätného ťahu
- vstrekovania vody

u piestových alebo turbovrtuľových motorov navyše:

- systému vrtule

- praporovací systému
- 1.2.3 ovládacie prvky motora (vrátane spúšťača), motorové prístroje a indikácie v pilotnom priestore, ich činnosť, vzájomný vzťah a interpretácia
- 1.2.4 obsluha motora, vrátane APU, počas spúšťania motora, nesprávne činnosti spúšťania a motora, postupy pre normálnu prevádzku v správnom usporiadaní
- 1.3 Palivový systém
 - 1.3.1 umiestnenie palivových nádrží, palivových čerpadiel, palivového potrubia k motorom, objemy nádrží, ventily a merania
 - 1.3.2 umiestnenie nasledujúcich systémov:
 - filtrovanie
 - ohrievanie
 - dopĺňovanie a odčerpávanie paliva
 - vypúšťanie paliva počas letu
 - odvzdušňovanie
 - 1.3.3 v pilotnom priestore
 - monitory a ukazovatele palivového systému
 - indikácie prietokov a množstva, spôsob interpretácie
 - 1.3.4 postupy
 - rozdelenie paliva do rôznych nádrží
 - prívod paliva, kontrola teploty a vypúšťanie paliva počas letu
- 1.4 Pretlakovanie a klimatizácia
 - 1.4.1 celky systému a ochrany
 - 1.4.2 monitory a ukazovatele v pilotnom priestore
 - spôsob interpretácie údajov s ohľadom na prevádzkový stav
 - 1.4.3 zvyčajná obsluha systému pretlakovania v priebehu vzletu, cestovného letu, priblíženia a pristátia, regulácia teploty a prietoku vzduchu klimatizácie
- 1.5 Ochrana pred námrazou a dažďom, stierače predného skla a odpudzovač dažďových kvapiek
 - 1.5.1 celky letúna chránené proti námraze, zahŕňajúci motory, zdroje tepla, ovládacie prvky a signalizácie
 - 1.5.2 obsluha systému ochrany proti námraze/odmrazovania počas vzletu, stúpania, cestovného letu a klesania, podmienky vyžadujúce použitie systémov ochrany
 - 1.5.3 ovládacie prvky a signalizácie systémov stieračov predného skla a odpudzovanie dažďových kvapiek, činnosť
- 1.6 Hydraulický systém
 - 1.6.1 celky hydraulického(-kých) systému(-ov), hodnoty a tlak systému, hydraulicky ovládané celky pridružené k jednotlivým hydraulickým systémom
 - 1.6.2 ovládacie prvky, monitory a ukazovatele v pilotnom priestore, činnosť a vzájomný vzťah, a interpretácia signalizácii
- 1.7 Pristávacie zariadenie
 - 1.7.1 hlavné celky
 - hlavného pristávacieho zariadenia
 - predného podvozku
 - riadenie podvozku
 - brzdový systém kolies, vrátane protišmykového

1.7.2 vysúvanie a zaťahovanie podvozku (vrátane zmien vo vyvážení a v odpore spôsobených ovládaním podvozku)

1.7.3 predpísaný tlak pneumatík, alebo umiestnenie príslušných štítkov

1.7.4 ovládacie prvky a ukazovatele, vrátane signalizátorov v pilotnom priestore vo vzťahu ku stavu vysúvania a zaťahovania prístávacieho zariadenia a ku stavu brzd

1.7.5 celky systémov núdzového vysúvania

1.8 riadenie lietadla a zariadenie ku zvýšeniu vztlaku

1.8.1 - systém krídielok

- systém výškového kormidla
- systém smerového kormidla
- systém vyváženia
- systém rušičov vztlaku
- zariadenie ku zvýšeniu vztlaku
- systém varovania pred pádom
- systém signalizácie vzletovej konfigurácie

1.8.2 systém riadenia lietadla, od radiacích prvkov v pilotnom priestore pri riadiacej ploche

1.8.3 radiacie prvky, monitory a ukazovatele, vrátane signalizácie systémov uvedených v 1.8.1, vzájomný vzťah a závislosti

1.9 Zdroje elektrickej energie

1.9.1 počet, výkon, napätie, kmitočet a umiestnenie hlavného energetického systému (striedavé alebo jednosmerné), umiestnenie pomocného energetického systému a vnútorného energetického systému

1.9.2 umiestnenie monitorov, ovládacích prvkov a ukazovateľov v pilotnom priestore

1.9.3 letové prístroje, spojovacie a navigačné systémy, hlavné a pomocné energetické zdroje

1.9.4 umiestnenie ističov životne dôležitých obvodov

1.9.5 obsluha generátora a postupy monitorovania dodávky elektrickej energie

1.10 Letové prístroje, spojovacie, radarové a navigačné vybavenie, autopilot a letový zapisovač

1.10.1 viditeľné systémy

1.10.2 ovládacie prvky a prístroje nasledujúceho vybavenia v pilotnom priestore počas normálnej činnosti:

- letové prístroje
- systémy optimalizácie letu (FMS)
- radarové vybavenie a navigačné systémy
- spojovacie a navigačné systémy
- autopilot
- letový zapisovač
- systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme
- protizrážkový systém
- systémy signalizácie

1.11 Pilotný priestor, kabína cestujúcich a nákladový priestor

1.11.1 obsluha vnútorného osvetlenia, pilotného priestoru, kabíny cestujúcich a nákladového priestoru a núdzového osvetlenia

1.11.2 obsluha kabínových a nákladových dverí, schodov, okien a núdzových východov

1.11.3 hlavné celky kyslíkového systému a ich umiestnenia, kyslíkové masky a obsluha kyslíkových systémov

určených pre posádku a cestujúcich, predpísané množstvo kyslíka podľa tabuľky alebo diagramu

1.12 Obsluha núdzového vybavenia a správne použitie nasledujúceho núdzového vybavenia v letúni:

- prenosného hasiaceho prístroja
- súprav prvej pomoci
- prenosného kyslíkového vybavenia
- núdzových lán
- plávacích viest
- záchranných člnov
- núdzových vysieláčov (polohových majákov nehody)
- havarijných sekier
- megafónov
- núdzových signálov

1.13 Vzduchový systém

1.13.1 celky vzduchového systému, zdroj tlaku, ovládané celky

1.13.2 ovládacie prvky, monitory a ukazovatele v pilotnom priestore, činnosť systému

1.13.3 podtlakový systém

2 OBMEDZENIA

2.1 Obmedzenia všeobecne

2.1.1 osvedčovanie letúna, kategórie prevádzky, osvedčovanie hluku a údaje maximálnej výkonnosti pre všetky profily letu, podmienky a systémy lietadla

- maximálne zložky zadného a bočného vetra pri vzlete a pristátí
- maximálne rýchlosti letu pre vysúvanie vztlakových klapiek V_{fo}
- pri rôznom nastavení vztlakových klapiek V_{fe}
- pre obsluhu pristávacieho zariadenia V_{lo} , M_{lo}
- pre vysunuté pristávacie zariadenie V_{le} , M_{le}
- pre maximálnu výchylku smerového kormidla V_a , M_a
- pre pneumatiky
- jedna vrtuľa v prapore

2.1.2 - minimálna rýchlosť riaditeľnosti vo vzduchu V_{mca}

- minimálna rýchlosť riaditeľnosti na zemi V_{mcg}
- pádová rýchlosť za rôznych podmienok V_{so} , V_{s1}
- maximálna rýchlosť letu V_{ne} , M_{ne}
- maximálna rýchlosť letu pre normálnu prevádzku V_{mo} , M_{mo}
- výškové a teplotné obmedzenia
- aktivácia vibrátora riadiacej páky

2.1.3 - maximálna tlaková výška letiska, sklon dráhy

- maximálna hmotnosť rolovania
- maximálna vzletová hmotnosť
- maximálna hmotnosť naddvihnutia
- maximálna pristávacia hmotnosť

- hmotnosť bez paliva
- maximálna rýchlosť letu k odpúšťaniu paliva V_{dco} , M_{dco} , V_{dce} , M_{dce}
- maximálny násobok zaťaženia počas prevádzky
- schválený rozsah polôh ťažiska

2.2 Obmedzenia motora

2.2.1 Prevádzkové údaje motora

- časové obmedzenia a maximálne teploty
- minimálne otáčky (RPM) a teploty
- točivý moment
- maximálny výkon pre vzlet a opakovanie okruhu s ohľadom na tlakovú výšku/nadmorskú výšku letu a teplotu
- piestové motory, schválený rozsah pomerov zmesi
- minimálna a maximálna teplota a tlak oleja
- maximálny čas chodu spúšťača a požadované chladenie
- čas medzi dvomi pokusmi o spustenie motora a pomocné energetické jednotky
- pre vrtuľu: maximálne otáčky (RPM) pre aktiváciu zariadenia automatického praparovania vrtule

2.2.2 Schválené akostné triedy olejov

2.3 Obmedzenia systémov

2.3.1 Prevádzkové údaje nasledujúcich systémov

- pretlakovanie, maximálneho tlaku klimatizácie
- zdroje elektrickej energie, maximálneho zaťaženia hlavného energetického systému (AC alebo DC)
- maximálny čas napájania z batérie v prípade núdze
- obmedzenia Machovho čísla pre systém vyvažovania a tlmič bočenia
- obmedzenia rôznych režimov autopilota
- ochrana pred námrazou
- obmedzenia rýchlosti a teploty pre ohrev okien
- teplotné obmedzenia ochrany motora a krídla proti námraze

2.3.2 Palivový systém

Schválené špecifikácie paliva, minimálne a maximálne tlaky a teploty paliva

2.4 Zoznam minimálneho vybavenia

3 VÝKONNOSŤ, PLÁNOVANIE LETU

3.1 Výkonnosť

Výpočet výkonnosti, týkajúci sa rýchlosti, gradientov, hmotnosti za každých podmienok pre vzlet, let na trati, priblíženie a pristátie, podľa dostupnej dokumentácie (napr. V_1 , V_{mbe} , V_r , V_{lof} , V_2 pre vzlet), pre dĺžku vzletu, maximálnu vzletovú hmotnosť a požadovanú dĺžku prerušeného vzletu s prihliadnutím k nasledujúcim faktorom:

- dĺžka prerušeného vzletu
- použiteľná dĺžka rozjazdu a vzletu (TORA, TODA)
- prízemná teplota, tlaková výška, sklon, vietor
- maximálny náklad a maximálna hmotnosť (napr. ZFM)
- minimálny gradient stúpania po poruche motora
- vplyv snehu, roztopeného snehu, vlhkosti a stojacej vody na dráhe

- možná porucha jedného a/alebo dvoch motorov v priebehu cestovného letu
- použitie systémov ochrany proti námraze
- porucha systému vstrekovania vody a/alebo protišmykového systému
- rýchlosti letu pri zníženom ťahu V_1 , V_{1red} , V_{mbe} , V_{mu} , V_r , V_{lof} , V_2
- bezpečná rýchlosť priblíženia V_{ref} s prihliadnutím k V_{mca} a k podmienkam turbulencie
- vplyvy nadmernej rýchlosti priblíženia a mimoriadneho sklonu zostupnej roviny s ohľadom na dĺžku pristátia
- minimálny gradient stúpania počas priblíženia a pristátia
- obmedzujúce hodnoty pre opakovanie okruhu s minimálnym palivom
- maximálna prípustná pristávacia hmotnosť a dĺžka pristátia pre cieľové a náhradné letisko s ohľadom na nasledujúce faktory:
 - použiteľnou dĺžkou pristátia
 - prízemnú teplotu, barometrickú výšku, sklon dráhy a vietor
 - spotreba paliva k letu na cieľové alebo náhradné letisko
 - vplyv vlhkosti na dráhe, snehu, topiaceho sa snehu a stojacej vody
 - porucha systému vstrekovania vody a/alebo protišmykového systému
 - vplyv spätného ťahu a rušičov vzlaku

3.2 Plánovanie letu

Plánovanie letu pre normálne a mimoriadne podmienky

- optimálna/maximálna letová hladina
- minimálna požadovaná nadmorská výška letu
- postup strácania výšky po poruche motora v priebehu cestovného letu
- nastavenie výkonu motorov počas stúpania, cestovného letu a počas vyčkávania za rôznych podmienok, rovnako ako stanovenie najekonomickejšej cestovnej hladiny letu
- výpočet letového plánu pre krátky/dlhý let
- optimálna a maximálna letová hladina a nastavenie výkonu motora po poruche motora

4 NÁKLAD A VYVÁŽENIE A OBSLUHA

4.1 Náklad a vyváženie

- Protokol nákladu a vyváženia s ohľadom na maximálnu hmotnosť pre vzlet a pristátie
- medze polôh ťažiska

4.1.1 vplyv spotreby paliva na ťažisko

4.1.2 body k upútaniu, upínanie nákladu, maximálne zaťaženie podlahy

4.2 Obsluha

Obslužné spoje pre:

- palivo
- olej
- vodu
- hydrauliku
- kyslík
- dusík
- klimatizáciu
- elektrickú energiu

- vzduch spúšťania
- toaletu a bezpečnostné úpravy

5 NÚDZOVÉ POSTUPY

5.1 Rozpoznanie situácie, považovaných výrobcom a leteckým úradom za núdzové, rovnako ako zodpovedajúca bezprostredná reakcia pamäti v správnom slede na:

- poruchu motora v priebehu vzletu pred a po dosiahnutí V_1 a počas letu
- nesprávne činnosti vrtuľového systému
- prehriatie motora, požiar motora na zemi a počas letu
- požiar v šachte kolesa
- dym a/alebo požiar elektrických systémov
- rýchla dekompresia a núdzové klesanie
- prekročenie teploty klimatizácie alebo i systému ochrany proti námraze
- porucha palivového čerpadla
- zamŕzanie/prehrievanie paliva
- porucha elektrického napájania
- porucha chladenia vybavenia
- porucha letového prístroja
- dielčia alebo celková porucha hydrauliky
- poruchy na zariadení pre ovládanie vzlaku a riadenia lietadla posilovačov
- dym a/alebo požiar v nákladovom priestore

5.2 Činnosti podľa schváleného zoznamu povinných úkonov počas mimoriadnych a núdzových situácií

- opätovné spúšťanie motora počas letu
- núdzové vysunutie pristávacieho zariadenia
- použitie núdzového brzdového systému
- núdzové vysunutie zariadenie pre ovládanie vzlaku
- odpúšťanie paliva počas letu
- núdzové klesanie

6 ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY K ROZŠÍRENIU TYPOVEJ KVALIFIKÁCIE PRE PRÍSTROJOVÉ PRIBLIŽENIE DO VÝŠOK ROZHODNUTIA NAD LETISKOM MENŠÍCH AKO 200 FT (60 m)

6.1 Palubné a pozemné vybavenie

- technické požiadavky
- prevádzkové požiadavky
- prevádzková spoľahlivosť
- prevádzkyschopný pri poruche
- pasívny pri poruche
- spoľahlivosť vybavenia
- prevádzkové postupy
- prípravné opatrenia
- zníženie kategórie prevádzkových podmienok
- spojenie

6.2 Postupy a obmedzenia

- prevádzkové postupy
- spolupráca činnosti posádky

7 ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY PRE LETÚNY S PILOTNÝMI PRIESTORMI, VYBAVENÝMI ELEKTRONICKÝMI DISPLEJMI ELEKTRONICKÝCH SYSTÉMOV LETOVÝCH PRÍSTROJOV (EFIS)

7.1 Ďalšie učebné predmety

7.1.1 všeobecné pravidlá projektovania technických a programových prostriedkov počítačov letúna

7.1.2 logika informácií celej posádky, systémov ich uvádzania do pohotovosti a ich obmedzenia

7.1.3 vzájomné pôsobenie rôznych počítačových systémov letúna, ich obmedzenia, možnosti rozpoznania chyby počítača a činnosti, ktoré sú pri poruchách počítača nevyhnutné

7.1.4 normálne postupy zahrňujúce všetky povinnosti pre koordináciu činnosti posádky

7.1.5 prevádzky letúna s rôznymi stupňami zhoršenia počítača (základné lietanie)

8 SYSTÉMY OPTIMALIZÁCIE LETU (FMS)

[ZT 2, 01.08.02]

AMC FCL 1.261 (c) (2)**Postupy na schválenie kurzu typovej kvalifikácie na letún**

(Pozri JAR-FCL 1.261 (c) (2))

(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 1.055)

(Pozri dodatok 2 k JAR-FCL 1.240)

[VÝCVIKOVÝ PROGRAM**1 Typová kvalifikácia**

1.1 Aby kurz na získanie typovej kvalifikácie mohol byť schválený, mal by v najvyššej možnej miere zabezpečovať nepretržitý proces pozemného výcviku, výcviku na STD a letového výcviku a to tak, aby žiakom bolo umožnené osvojiť si požadované vedomosti a skúsenosti a konať pohotovo a bezpečne v prevádzke konkrétnych typov lietadiel. Táto schopnosť žiakov sa preukazuje uspokojivou úrovňou teoretických vedomostí o lietadle, ktorá sa zisťuje kontrolovaním pokroku vo vedomostiach a skúškami, hodnotením pokroku FTO alebo TRTO počas letového výcviku a úspešným ukončením praktických skúšok s osvedčeným examinátorom. Bez ohľadu na zamýšľanú pozíciu žiaka by nemal existovať rozdiel v požadovanej úrovni na vedomosti alebo na spôsobilosť študentov, ako napr. pozícia - veliaci pilot, druhý pilot alebo letový inžinier ako člen letovej posádky.

1.2 Kurz na získanie typovej kvalifikácie by mal byť bežne vykonávaný ako celok - neprerušované štúdium a výcvik. Avšak v situácii, kedy sa v kurze zamýšľa umožniť pilotovi lietať okrem súčasného typu lietadla na ďalšom type lietadla ako možnosť kombinovaného lietania pre jedného prevádzkovateľa schváleného podľa JAR-OPS, môže sa žiak pokúsiť niektoré časti kurzu z teoretických vedomostí naštudovať v rámci samoštúdia v tom čase, kým lieta na súčasnom type lietadla. Tento spôsob môže byť akceptovaný so súhlasom leteckého úradu, ale kombinovaný letový výcvik pre nový typ s bežnou prevádzkou iného typu nie je bežne prijateľný.

2 Varianty

2.1 Zoznamovací výcvik: Zoznamovací výcvik sa požaduje tam, kde typová kvalifikácia letúna zahŕňa tiež varianty rovnakého typu lietadla, dodatočný zoznamovací výcvik môže byť zahrnutý do výučby teoretických vedomostí v počítačnom kurze na získanie typovej kvalifikácie. Letový výcvik by mal byť vykonávaný na jednom variante v rámci typu.

2.2 Rozdielový výcvik: Rozdielový výcvik sa požaduje tam, kde typová kvalifikácia letúna zahŕňa tiež varianty rovnakého typu lietadla pre každý rozdielový výcvik, počítačový výcvikový kurz by sa mal vzťahovať na jeden variant. Dodatočný výcvik na iných variantoch v rámci tej istej typovej kvalifikácie môže byť dokončený po úspešnom splnení počítačového kurzu na získanie typovej kvalifikácie, aj keď niektoré časti tohto rozdielového výcviku môžu byť vykonané vo vyhradených fázach počítačového kurzu so súhlasom leteckého úradu. Rozdielový výcvik k riadeniu variantov v rámci typovej kvalifikácie bude schválený spôsobom buď ako dva odlišné kurzy, alebo ako časť základného výcvikového kurzu na získanie typovej kvalifikácie.

3 Program teoretických vedomostí a letového výcviku

3.1 Výcvikový program by mal presne určiť pridelený čas na výučbu teoretických vedomostí, výcvik na STD a na lietadle, ak nie je schválený kurz bez letového výcviku (ZFTT) v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.261 (c) (2). Určenie, schválenie a vyhlásenie vhodnosti výcvikového programu je v kompetencii leteckého úradu. Počiatočný kurz na získanie typovej kvalifikácie by mal byť vypracovaný na základe žiaka, ktorý je najmenej kvalifikovaný a má najmenej skúseností požadovaných pre vstup do kurzu, ako je požadované v JAR-FCL 1.250 a 1. 255. Kurz by mal tiež zabezpečiť konsolidáciu a typovo špecifický výcvik v tých častiach základného MCC výcviku, ktoré prináležia typu alebo variantu pre prvú typovú kvalifikáciu na viacpilotnom letúne.

3.2 Ak TRTO chce poskytovať výcvikový kurz, ktorý zahŕňa zápočty za predchádzajúce skúsenosti na podobnom type lietadla (myslia sa tým také typy lietadiel, ktoré majú spoločné systémy alebo prevádzkové postupy s novým typom lietadla), vstupné požiadavky k týmto kurzom určuje TRTO a musí byť tiež definovaná minimálna úroveň skúseností a kvalifikácie požadované pre členov letovej posádky. Letecký úrad musí schváliť navrhovanú vstupnú úroveň a upravené výcvikové požiadavky pre tieto kurzy.

3.3 TRTO je oprávnená na výučbu tretej strany ako výcvikového poskytovateľa na základe subdodávateľskej zmluvy. V takomto prípade by letecký úrad členského štátu JAA mal spravidla schváliť subdodávateľskú organizáciu na výkon výcviku. Keď nie je subdodávateľská organizácia schválená členským štátom JAA, letecký úrad štátu, kde je TRTO registrovaná, by mal zahrnúť subdodávateľskú organizáciu do schvaľovacieho procesu a uistiť sa, že úroveň zamýšľaného výcviku vyhovuje ekvivalentným požiadavkám kladených na organizácie schválené JAA. Ostatné zodpovednosti TRTO, ako sledovanie pokroku žiakov a vhodná forma riadenia systému kvality, sa môžu využívať so súhlasom organizácie TRTO s tým, že si ponecháva zodpovednosť po celú dĺžku trvania kurzu.

POZEMNÝ VÝCVIK**4 Učebné osnovy**

4.1 Učebné osnovy pozemného výcviku umožňujú študentom nadobudnúť znalosti z prevádzky, činnosti a eventuálne aj z mimoriadnej a núdzovej prevádzky všetkých lietadlových systémov. Výcvik by mal tiež zahŕňať také

systemy, ktoré sú dôležité k prevádzke lietadiel ako "joystick" systému riadenia letu, a to v tom prípade, keď má letová posádka obmedzenú alebo nulovú možnosť ovládania riadenia pri bežnej alebo mimoriadnej prevádzke.

5 Výučba teoretických vedomostí

5.1 Výučba teoretických vedomostí by mala splniť hlavné ciele (avšak neexistuje obmedzenie):

- a) poskytnúť žiakovi dôkladnú znalosť konštrukcie lietadla, pohonnej jednotky a systémov a ich obmedzení, vrátane hmotnosti a vyváženia, výkonnosti lietadla a posúdenia primeranosti letového plánovania,
- b) poskytnúť žiakovi vedomosti o umiestnení a používaní ovládačov a indikátorov lietadla a jeho systémov,
- c) poskytnúť žiakovi objasnenie nesprávnej činnosti systémov, ich vplyvu na prevádzku lietadla a vzájomné ovplyvnenie ostatnými systémami,
- d) poskytnúť žiakovi vysvetlenie normálnych, mimoriadnych a núdzových postupov.

6 Zariadenia a výcvikové prostriedky

6.1 TRTO by mala poskytovať primerané zariadenia pre výučbu v triedach a mala by mať k dispozícii vyhradený počet kvalifikovaných a skúsených inštruktorov. Výcvikové prostriedky by mali umožniť žiakovi získať praktické skúsenosti v prevádzke systémov tým, že využijú to, čo sa naučili v teoretickej časti výcviku a v prípade viacpilotných letúnov im umožní také praktické využitie znalostí, ktoré sa vyskytuje reálne v prostredí viacčlennej posádky. Zariadenia by mali byť prispôbené tak, aby ich žiaci mohli využívať pre samopreskúšanie mimo oficiálneho výcvikového programu.

7 Výcvik s použitím počítača (CBT)

7.1 Výcvik s použitím počítača (CBT) poskytuje významný zdroj teoretickej výučby, ktorý žiakovi umožňuje robiť pokroky počas stanovených časových limitov. Väčšina týchto systémov dohliada na to, aby v nich bol obsiahnutý súhrn predmetov a postup žiaka môže byť odopretý, až kým sa nepreukáže uspokojivé preukázanie jeho vedomostí. Systémy môžu uznávať samoštúdium alebo diaľkové štúdium, pokiaľ obsahuje vhodné postupy preskúšania vedomostí. Ak je CBT použité ako časť teoretického výcviku, žiak by mal mať tiež možnosť prístupu k primerane kvalifikovanému inštruktorovi, ktorý je mu schopný pomáhať s konkrétnymi problémami.

8. Samoštúdium a diaľkové štúdium

8.1 Časť teoretickej osnovy môže byť určená pre diaľkové štúdium, ak je to schválené (pozri paragraf 1.2), alebo pre samoštúdium, najmä pri použití CBT. Pri samohodnotení alebo hodnotení inštruktorom musí byť postupové preskúšanie zahrnuté v každom samoštudijnom programe. Ak je v teoretickej výučbe zahrnuté samoštúdium alebo diaľkové štúdium, kurz by mal tiež poskytovať dostatočne dlhú dobu s dozorom a dostatočne dlhú dobu pre vedomostné preskúšanie pred začatím letového výcviku.

9. Postupové testy a záverečná skúška z teoretických vedomostí

9.1 Výcvikový program z teoretických vedomostí by mal poskytovať postupové preskúšanie na preukázanie požadovaných vedomostí. Postupové preskúšanie by malo tiež poskytovať opätovné preskúšanie z položiek učebnej osnovy, čím sa zaisťuje požiadavka úplného porozumenia. Vykonáva sa so zásahom kvalifikovaného inštruktora alebo, ak sa použije CBT, so samoskúšacím zariadením a pri ďalšom preskúšaní počas upevňovania si vedomostí s dozorom vo fáze pozemného výcviku.

9.2 Záverečná skúška z teoretických vedomostí by mala zahŕňať všetky položky z osnovy teoretických vedomostí. Záverečná skúška by mala byť vykonávaná pod dozorom formou písomného testu z vedomostí bez ohľadu na študijné materiály. Výsledná hodnota 75 % zo skúšky zaručuje dosiahnutie uspokojivej úrovne vedomostí počas výcviku vo fáze postupových testov. Žiak by mal byť upozornený na každú oblasť, v ktorej sa objavia nedostatky v jeho vedomostiach počas skúšky, a ak je to potrebné, poskytnúť mu doučovanie.

9.3 Úspešný priebeh výučby teoretických vedomostí a záverečná skúška by mali byť nevyhnutné pre postup do fázy letového výcviku v kurze na získanie typovej kvalifikácie.

LETOVÝ VÝCVIK

10. Syntetické výcvikové zariadenie (STD)

10.1 Syntetické výcvikové zariadenie (STD) poskytuje najefektívnejší letový výcvik, ktorý umožňuje reálne vykonávanie všetkých mimoriadnych a núdzových postupov v bezpečnom a rýchlo kontrolovateľnom prostredí pre žiaka a inštruktora. Koncepcie CRM a MCC pre viacpilotné letúny je možné začleňovať vo všetkých stupňoch výcviku. Iba vo výnimočných prípadoch by mal letecký úrad schváliť kurz na získanie typovej kvalifikácie pre viacpilotný letún, ktorý nezahŕňa výcvik na STD.

10.2 Rozsah požadovaného výcviku v prípade použitia STD bude závisieť na obtiažnosti lietadiel, ktorých sa výcvik týka, a do istej miery od predchádzajúcich skúseností pilota. Okrem kurzov, ktoré poskytujú započítavanie predchádzajúcich skúseností (paragraf 3.2), minimálne 32 hodín výcviku na STD by malo byť naplánované pre posádku viacpilotných letúnov, z ktorých aspoň 16 hodín by malo byť vykonávaných na letovom simulátore. Čas strávený na letovom simulátore môže byť skrátený podľa uváženia leteckého úradu, keď ďalšie schválené STD použité

počas letového výcviku presne kopírujú prostredie pilotného priestoru, prevádzku a schopnosť letúna reagovať. Takéto STD môžu zvyčajne zahŕňať výcvikové zariadenia FMC, ktoré používajú hardware a počítačové programy identické s konkrétnymi programami letúnov alebo typov špecifikovanými FNPT II.

11 Výcvik na letúnoch s letovým simulátorom

11.1 Stanovené výcvikové cvičenia normálne zahŕňajú vzlet a pristávanie v rôznych konfiguráciách, ktoré by bolo vhodnejšie absolvovať na letúnoch ako na schválenom letovom simulátore, s výnimkou kurzov schválených bez letového výcviku. Žiak-pilot s viac ako 500 hodinami skúseností na MPA letúnoch podobnej veľkosti a s podobnou výkonnosťou by mal absolvovať najmenej 4 pristátia na viacpilotných letúnoch, z ktorých aspoň jedno by malo byť s úplným zastavením. Vo všetkých ostatných prípadoch by mal žiak absolvovať najmenej 6 pristátí. Výcvik na letúne za predpokladu, že nepresahuje 2 hodiny kurzu letového výcviku, môže byť ukončený so súhlasom leteckého úradu až potom, ak má žiak-pilot absolvovaný výcvik na STD a úspešne vykonanú praktickú skúšku z typovej kvalifikácie.

11.2 Kurzy schválené bez letového výcviku (ZFTT)

- a) Počas sedenia na špecifickom simulátore pred traťovým letom pod dozorom (LIFUS), budú dané pokyny k zmene podmienok, napríklad:
- podmienky na povrchu vzletovej a pristávacej dráhy,
 - dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy,
 - nastavenie vztlačkových klapiek,
 - nastavenie motorov,
 - bočný vietor a turbulencia,
 - MTOW a MLW.

Pristátia by mali byť vykonávané s úplným zastavením. Sedenie by malo prebehnúť ako let v normálnej prevádzke.

Zvláštna pozornosť by sa mala klásť na techniku rolovania.

- b) Výcviková metodika by mala byť schválená leteckým úradom, ktorý zabezpečí, že žiak je plne kvalifikovaný pre vonkajšiu kontrolu letúna predtým, ako takúto kontrolu vykoná bez dozoru.
- c) LIFUS by mal byť vykonaný čo možno najsôr po sedení na špecifickom simulátore.
- d) Typová kvalifikácia by mala byť zapísaná do preukazu spôsobilosti po absolvovaní praktickej skúšky, ale skôr ako žiak-pilot vykoná na letúne prvé štyri vzlety a pristátia. Predbežné alebo dočasné potvrdenie platnosti a každé obmedzenie by malo byť zapísané do preukazu spôsobilosti podľa uváženia leteckého úradu.
- e) Ak existuje špecifická dohoda medzi výcvikovou organizáciou a leteckým prevádzkovateľom podľa JAR-OPS 1, preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom (OPC) a špecifické časti ZFTT by mali byť vykonané s využitím štandardných prevádzkových postupov prevádzkovateľa (SOPs).

12 Výcvik na letúnoch bez letového simulátora

12.1 Letový výcvik vykonávaný výhradne na letúnoch bez využitia STD nemôže zahŕňať situácie CRM a MCC v letovom výcviku na viacpilotných letúnoch a z bezpečnostných dôvodov nemôže obsahovať všetky núdzové a mimoriadne úkony na lietadle, ktoré sú potrebné pre výcvik a praktickú skúšku. V týchto prípadoch FTO a TRTO musia uspokojivo vysvetliť leteckému úradu, že tento výcvik v danej situácii môže byť dosiahnutý iným spôsobom. V situácii, kde dvaja piloti vykonávajú výcvik spoločne bez využitia letového simulátora výhradne na viacpilotných letúnoch, by každý pilot mal bežne odlietať minimálne 8 hodín letového výcviku ako PF. Pri výcviku na jednopilotnom letúne by malo byť bežne požadované odlietať 10 hodín letového výcviku. Podľa uváženia leteckého úradu môže byť akceptovateľné znížiť minimum pre niektoré relatívne jednoduché jedno alebo viacpilotné letúny bez systémov, ako je pretlakový systém, FMS alebo systém elektronického zobrazovania v pilotnej kabíne. V prípade viacmotorových letúnov musí byť zahrnutý minimálny výcvik požadovaný podľa JAR-FCL 1.261 (b) (2).

12.2 Všeobecne je prijateľné, že výcviku na letúnoch je vlastné oneskorenie v dosiahnutí prijateľnej letovej situácie a konfigurácie pre vykonanie výcviku v súlade so schválenou osnovou. Malo by sa brať do úvahy ATC alebo iné prevádzkové omeškanie na zemi pred vzletom, nutnosťou je stúpanie do výšky alebo prelet do vhodnej výcvikovej oblasti a nevyhnutné je fyzické premiestnenie lietadla pre nasledujúci alebo opravný manéver alebo priblíženie podľa prístrojov. V takýchto prípadoch bude letecký úrad vyžadovať, aby výcvikové osnovy poskytovali primeranú flexibilitu pre vykonanie minimálneho rozsahu požadovaného letového výcviku.

PRAKTICKÁ SKÚŠKA

13 Na ukončenie letového výcviku bude požadované od pilota podstúpiť praktickú skúšku so schváleným examinátorom na preukázanie uspokojivej spôsobilosti riadiť lietadlo pre vydanie typovej kvalifikácie. Praktická

skúška je oddelená od osnov letového výcviku a podmienky preto nemôžu byť zahrnuté v minimálnych požiadavkách alebo vo výcvikových hodinách schváleného programu pre letový výcvik. Praktická skúška môže byť vykonávaná na letovom simulátore, letúne alebo vo výnimočných prípadoch ako kombinácia letového simulátora a letúna.

OSVEDČENIE O UKONČENÍ KURZU

14 Vedúci výcviku alebo menovaný zástupca je potrebný k osvedčeniu celého výcviku vykonávaného pred zvládnutím praktickej skúšky pre získanie typovej kvalifikácie žiadateľa, ktorá je zahrnutá v preukaze spôsobilosti pilota. Nie je neobvyklé pre schválenú organizáciu TRTO, že nemôže poskytnúť alebo nemôže mať priamy dohľad nad akýmkoľvek výcvikom, kde je požadované vykonávanie výcviku na letúne treťou stranou takou ako prevádzkovateľ. V takýchto prípadoch a so súhlasom leteckého úradu, osvedčenie TRTO o ukončení kurzu môže byť vydané ako potvrdenie o ukončení pozemného výcviku a STD letového výcviku. Potvrdenie o ukončení výcviku na letúne by malo byť poskytnuté potom, ako organizácia poskytne výcvik ako požiadavku pre vydanie typovej kvalifikácie. Časový interval medzi dvoma fázami výcviku by nemal prekročiť 60 dní, opakovací výcvik bude závisieť od rozhodnutia leteckého úradu.】

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02; ZT 4, 01.09.05; ZT 5, 01.03.06]

AMC FCL 1.261 (d)**Kurz [spolupráce] vo viacčlennej posádke (letún)**

(Pozri JAR-FCL 1.261 (d))

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.261 (d))

VÝCVIK [SPOLUPRÁCE] VO VIACČLENEJ POSÁDKE

1 Predmety výcviku MCC zahŕňujú prijímanie optimálnych rozhodnutí, komunikácie, rozdeľovanie úloh, použitie zoznamov kontrol, vzájomný dohľad, tímovú prácu a pomoc a to vo všetkých fázach letu za normálnych, mimoriadnych a núdzových podmienok. Výcvik kladie dôraz na rozvoj netechnických spôsobilostí využiteľných k práci v prostredí viacčlennej posádky.

2 Výcvik by sa mal pri výučbe žiakov zamerať na podstatu práce členov posádky ako tímu v prostredí viacčlennej posádky a nie len na výber dostatočne odborne schopných jednotlivcov. Navyiac, tento kurz by mal žiakom poskytovať príležitosť k precvičovaniu tých spôsobilostí, ktoré sú nevyhnutné k tomu, aby boli skutočnými lídrami a členmi posádky. To vyžaduje také úlohy výcviku, ktoré začleňujú žiakov do posádky v úlohách PF a NPF (riadiaceho a neriadiaceho pilota).

3 Žiaci by mali byť oboznámení s významom medziľudských vzťahov a s postupmi k najlepšiemu využitiu [spolupráce] posádky a svojich osobných a vodcovských štýlov spôsobom, ktorý umocňuje efektívnosť práce posádky. Žiaci by si mali byť vedomí, že ich chovanie môže mať za normálnych okolností účinný vplyv na prácu posádky v priebehu vysokého pracovného zaťaženia a za stresových situácií.

4 Výskumné štúdie zdôrazňujú, že zmien v spôsoboch chovania v akomkoľvek prostredí nie je možné dosiahnuť v krátkom čase a to ani, ak je výcvik veľmi dobre organizovaný. Žiaci potrebujú čas, uvedomovania, precvičenia a spätnú väzbu a nepretržité upevňovanie znalosti úloh, ktoré budú plniť. Aby bol výcvik [spolupráce] viacčlennej posádky účinný, mal by sa realizovať v niekoľkých fázach rozložených do jedného obdobia.

ZÁKLADNÝ KURZ [SPOLUPRÁCE] VO VIACČLENEJ POSÁDKE

5 Obsah základného kurzu MCC by mal pokrývať teoretickú výučbu, praktický výcvik a spätnú väzbu (poučenie z rozborov, kladov a chýb) v oblastiach:

- a) styčné prvky vzájomného pôsobenia
 - príklady nedokonalého prispôsobenia, technických a programových prostriedkov, prostredia a ľudského činiteľa (liveware) v praxi
- b) vedúce postavenie/poslušnosť a autority
 - spôsobilosť riadiť a dohliadať
 - asertivita
 - bariéry
 - kultúrny vplyv
 - úloha PF a PNF
 - profesionalita
 - zodpovednosť tímu
- c) osobnosť, prístup a motivácia
 - naslúchanie
 - riešenie konfliktu
 - sprostredkovanie
 - recenzia (predletové analýzy a plánovanie, rozbor udalostí po lete)
 - budovanie tímu
- d) účelná a zrozumiteľná komunikácia počas letu
 - naslúchanie
 - spätná väzba (rozbor kladov a chýb)
 - štandardná frazeológia
 - asertivita

- účasť
 - e) postupy [spolupráce] posádky
 - metodika letu a postupy v pilotnom priestore
 - štandardná frazeológia
 - chovanie
- 6 Použitie zoznamov kontrol je pre riadne a bezpečné vykonanie letov zvlášť dôležitých. Pre používanie zoznamu kontrol sú rozdielne filozofie. Ak je použitá ktorákoľvek filozofia vždy záleží od zložitosti daného letúna, konkrétnej situácii, zloženia letovej posádky a jej prevádzkovej praxe a na postupoch prevádzkovateľa, ako sú stanovené v prevádzkovej príručke (Vykonávanie letov).
- 7 Vzájomný dohľad, informovanosť a pomoc
- a) Akákoľvek činnosť pri obsluhu lietadla by sa mala vykonávať pod vzájomným dohľadom. Pilot zodpovedný za konkrétne činnosti alebo úlohy (PF alebo PNF), by mal byť upozornený, ak sú spozorované podstatné odchýlky (dráha letu, konfigurácia lietadla, atď.).
 - b) K oznamovaniu priebehu letu a stavu systémov sú podstatné postupy vyvolávania, zvlášť pri vzlete, priblížení, atď.
 - c) Obsluha systémov lietadla, nastavenie rádiového a navigačného vybavenia, atď. by sa nemala vykonávať bez požiadaviek PF (riadiaceho pilota), alebo bez jeho informovania a potvrdenia.
- 8 Obsah paragrafov 3 a 4 môže byť najlepšie precvičovaný vykonaním tých úloh, ktoré sú uvedené v IEM FCL 1.261 (d) pri simulovaných letoch obchodnej leteckej dopravy.
- 9 Cvičenia a spätná väzba [spolupráce] vo viacčlennej posádke (MCC), s prihliadnutím k vzájomnému prispôsobeniu ľudských činiteľov L-L (liveware - liveware), by mali tiež vytvárať u žiakov podmienky k sebakritike a ku kritike seba rovných, s cieľom zlepšiť spôsobilosť komunikácie, prijímanie rozhodnutia a vedenie druhých. Túto fázu je najlepšie precvičovať s využitím simulátorov a video vybavenia. Zvlášť účinná je spätná väzba videa, pretože účastníkom umožňuje vidieť sa z pohľadu tretej osoby, to pomáha k priznávaniu svojich slabých miest a povzbudzuje ku zmenám v prístupe i chovaní.

ÚLOHY

- 10 Tieto úlohy by sa mali vykonávať pokiaľ možno v simulovanom prostredí obchodnej leteckej dopravy. Výcvik by mal zahŕňať nasledujúce oblasti:
- a) predletovú prípravu, vrátane dokumentácie a výpočtu údajov vzletovej výkonnosti,
 - b) predletové kontroly, zahrňujúce kontroly a nastavenie rádiového a navigačného vybavenia,
 - c) kontroly pred vzletom, vrátane kontrol pohonnej jednotky a poučenie pred vzletom riadiacim pilotom, (PF),
 - d) normálne vzlety s rôznym nastavením vzlakových klapiek, úlohy PF a PNF, vyvolávanie,
 - e) prerušené vzlety, vzlety s bočným vetrom, vzlety pri maximálnej vzletovej hmotnosti, porucha motora pre dosiahnutie V_1 ,
 - f) normálna a mimoriadna obsluha systémov letúna, použitie zoznamu kontrol,
 - g) vybrané núdzové postupy zahrňujúce poruchu a požiar motora, kontrolu dymu a jeho odstránenie, strih vetra v priebehu vzletu a pristátia, núdzové klesanie, stratu pracovnej schopnosti člena letovej posádky,
 - h) skoré rozpoznanie a reakcia na preťaženie v rôznych konfiguráciách letúna,
 - i) postupy letu podľa prístrojov zahrňujúce postupy vyčkávania, presné priblíženia s použitím nezpracovaných navigačných údajov, povelového systému a autopilota, priblíženia so simuláciou jedného nepracujúceho motora, nie-presné priblíženia a priblíženia okruhom, poučenie riadiacim pilotom (PF) pre priblíženie, nastavenie navigačného vybavenia, postupy vyvolávania v priebehu priblíženia, výpočty údajov pre priblíženie a pristátie,
 - j) opakovanie okruhov, zvyčajné so simuláciou jedného nepracujúceho motora, prechod z letu podľa prístrojov na let podľa viditeľnosti pri dosiahnutí výšky rozhodnutia alebo minimálnej výšky/nadmorskej výšky zostupu nad letiskom.
 - k) pristátia, zvyčajné, s bočným vetrom a so simuláciou jedného nepracujúceho motora, prechod z letu podľa prístrojov na let podľa viditeľnosti pri dosiahnutí výšky rozhodnutia alebo minimálnej výšky/nadmorskej výšky zostupu nad letiskom.

Tam, kde výcvik MCC je kombinovaný s počiatočným výcvikom na získanie typovej kvalifikácie na viacpilotný letún, úlohy (a), (b), (c), (f), (g) a (j) môžu byť vykonané na FTD ako súčasť schváleného kurzu.

UPEVŇOVANIE ZNALOSTÍ A SPÔSOBILOSTÍ

11 Bez ohľadu na to, ako je účinná výučba na učebni, nácviky komunikácie medzi členmi posádky, úlohy LOFT a spôsoby spätnej väzby, bude nedostatočné jediné vystavenie všetkým vplyvom na súčinnosť v priebehu kurzu [spolupráce] vo viacčlennej posádke k prvému vydaniu typovej kvalifikácie pre viacpilotný letún. Postoje a vplyvy, prispievajúce k neúčinnosti koordinácie činnosti posádky, sa vyskytujú všade a môžu sa vyvíjať počas celého času výkonu funkcie pilota. Bude teda nevyhnutné, aby výcvik netechnických spôsobilostí bol neoddeliteľnou súčasťou celého opakovacieho výcviku k predĺženiu platnosti typovej kvalifikácie pre viacpilotné letúny, rovnako ako výcvik pre vydanie ďalších typových kvalifikácií.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

Dotatok 1 k AMC FCL 1.261 (d)**Kurz [spolupráce] vo viacčlennej posádke (letún) - Osvedčenie o ukončení výcviku MCC****Pozri JAR-FCL 1.261 (d)****OSVEDČENIE O UKONČENÍ VÝCVIKU MCC**

Priezvisko žiadateľa:		Meno:	
Typ preukazu spôsobilosti:		Číslo:	Štát:
Prístrojová kvalifikácia pre viacmotorový letún:		alebo	Praktická skúška prístrojovej kvalifikácie na viacmotorový letún:
vydané:		uspel dňa:	
	Podpis žiadateľa:		

Uspokojivé ukončenie výcviku MCC podľa požiadaviek sa osvedčuje nižšie:

VÝCVIK			
Výcvik [spolupráce] viacčlennej posádky bol absolvovaný v období:			
od:	do:	v:	FTO/TRTO/prevádzkovateľ*
Miesto a dátum:		Podpis vedúceho TRTO/FTO alebo oprávneného inštruktora*:	
Typ a číslo preukazu spôsobilosti a štát vydania:		Meno oprávneného inštruktora (veľkými písmenami):	

*Nevhodné preškrtnite

ZÁMERNE NEPOUŽITE

AMC/IEM H - KVALIFIKÁCIA INŠTRUKTORA**[AMC FCL 1.310 (d)****Štruktúra semináru pre výcvikový kurz inštruktorov MPL(A)**

(Pozri JAR-FCL 1.310 (d))

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.310 (d))

DOPLNENIE POŽIADAVIEK VÝCVIKOVÉHO KURZU INŠTRUKTOROV MPL(A)

1 Výcvik musí pozostávať z teoretickej a praktickej časti. Praktická časť zahŕňa zdokonalenie špecifických skúseností inštruktora, najmä v oblasti výučby a hodnotenia manažmentu omylov a hrozieb, a tiež v oblasti optimalizácie činnosti posádky (CRM) v prostredí viacčlennej posádky.

2 Kurz je určený na adaptáciu inštruktorov kvalifikovaných ako FI(A), STI(A), MCCI(A), SFI(A), TRI(A) na vykonávanie výcviku MPL(A). Kurz zahŕňa nasledujúce:

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

- 3 Integrácia prevádzkovateľov a organizácií, ktoré poskytujú výcvik MPL(A)
 - dôvod vzniku MPL(A)
 - cieľ výcvikového kurzu MPL(A)
 - schválenie harmonizovaného výcviku a postupov
 - spôsob spätnej väzby
- 4 Koncepcia výcvikovej metódy založenej na získavaní spôsobilosti
 - zásady výcvikovej metódy založenej na získavaní spôsobilosti
- 5 Regulačný rámec, kvalifikácie inštruktorov a spôsobilosť
 - zdrojová/východisková dokumentácia
 - kvalifikácie inštruktorov
 - členenie osnovy
- 6 Úvod do Inštruktážnej metodiky systémovej koncepcie (Pozri ICAO PANS-TRG Doc)
 - analýzy
 - projekt a tvorba
 - vyhodnotenie a revízia
- 7 Úvod do návrhu výcviku MPL
 - výcvikové fázy a ich obsah
 - výcvikové prostriedky
 - zložky spôsobilosti, prvky spôsobilosti a kritériá výkonnosti
- 8 Úvod do obmedzení ľudskej výkonnosti vrátane zásad manažmentu hrozieb a omylov a príslušné protopatrenia vytvorené pre CRM
 - definície
 - príslušné kategórie chovania
 - systém hodnotenia
- 9 Uplatnenie zásad manažmentu hrozieb a omylov a výcvikových zásad CRM
 - možnosti použitia a praktické účely
 - metódy hodnotenia
 - individuálne opravné činnosti
 - metódy poletových rozborov
- 10 Účel a spôsob hodnotenia a vyhodnocovania
 - základné princípy nepretržitého hodnotenia so stanovenými pravidlami spôsobilosti
 - individuálne hodnotenie
 - zhromažďovanie a analýzy údajov
 - vyhodnocovanie výcvikového systému

PRAKTICKÝ VÝCVIK

11 Praktický výcvik sa môže vykonávať v interaktívnych moduloch učebne, a/alebo s použitím výcvikových zariadení. Cieľom praktického výcviku je umožniť inštruktorom

- identifikovať chovanie na základe pozorovania nasledujúcich činností
 - komunikácie
 - tímovej práce
 - uvedomovania si situácie
 - manažmentu pracovného zaťaženia
 - riešenia problémov a rozhodovania
- analyzovať základné príčiny nevhodného/neželateľného chovania
- hlásenia a rozboru letu žiakov, ktorí používajú príslušné postupy, najmä
 - použitie pomocnej techniky
 - podpora žiakov vzhľadom na seba analýzu
- schváliť nápravnú činnosť so žiakmi
- stanoviť dosiahnutie požadovanej spôsobilosti

HODNOTENIE

12 Záverečné hodnotenie spôsobilosti inštruktorov v rámci poskytovaného výcviku MPL(A) má byť vykonávané podľa:

Spôsobilosť	Výkonnosť	Vedomosti
Príprava aktivít	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zabezpečiť príslušné vybavenie ▪ pripraviť inštruktážne materiály ▪ ovládať dostupné pomôcky a pomocné programy 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ byť informovaný a chápať ciele výcviku ▪ mať k dispozícii pomôcky a pomocné programy ▪ spôsobilosť založená na výcvikových metódach
Vytváranie vhodného prostredia pre výučbu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ vytvorenie akreditív a modelových úloh primeraného správania ▪ objasnenie úloh ▪ špecifikovanie cieľov ▪ vymedzenie a podpora výcvikových potrieb 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ prekážky v štúdiu ▪ spôsoby štúdia
Poskytovanie/ prezentácia vedomostí	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zrozumiteľná komunikácia ▪ tvorba a podpora realizmu ▪ hľadanie výcvikových možností 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ metódy výučby
Súvislosť medzi poznatkami o ľudských faktoroch a otázkami technického výcviku	<ul style="list-style-type: none"> ▪ použitie ľudských faktorov pri technickom výcviku 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ obmedzenia ľudskej výkonnosti vrátane zásad manažmentu chýb a hrozieb a CRM
Organizovanie času na dosiahnutie výcvikových cieľov	<ul style="list-style-type: none"> ▪ pridelenie primeraného času na dosiahnutie spôsobilosti 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ časová osnova
Uľahčenie výuky	<ul style="list-style-type: none"> ▪ podpora spolupráce žiakov ▪ motivácia, trpezlivosť, spoľahlivosť, asertivita ▪ výuka žiak-inštruktor ▪ podpora vzájomnej pomoci a spolupráce 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ pomoc ▪ ako poskytnúť nepriamu spätnú väzbu ▪ ako podporovať žiakov, aby sa pýtali a snažia odpovedať na ich otázky
Hodnotenie výkonnosti žiakov	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hodnotenie a podpora žiakov v samohodnotení svojej výkonnosti vzhľadom na požadované štandardy ▪ tvorba hodnotiacich rozhodnutí a poskytovanie jednoznačnej spätnej väzby ▪ dodržiavanie chovania CRM 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ pozorovacia technika ▪ metódy na zaznamenávanie pozorovania žiakov

Spôsobilosť	Výkonnosť	Vedomosti
Sledovanie a prehľad pokroku	<ul style="list-style-type: none"> ▪ porovnávanie jednotlivých výsledkov so stanovenými cieľmi ▪ určenie individuálnych rozdielov v rýchlosti učenia ▪ aplikovať primeranú nápravnú činnosť 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ spôsoby štúdia ▪ stratégie prispôsobovania výcviku na splnenie jednotlivých potrieb
Vyhodnotenie výcvikových lekcíí	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zistenie spätnej väzby od žiakov ▪ sledovanie procesu výcvikových lekcíí vzhľadom na kritéria spôsobilosti ▪ uchovávanie príslušných záznamov 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zložka spôsobilosti a ostatné prvky ▪ kritérium výkonnosti
Záverečná správa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ správa, v ktorej sú starostlivo zapracované len splnené činnosti a výsledky 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ fáza výcvikových cieľov ▪ individuálne slabé stránky proti systémovým slabým stránkam

[ZT 7, 01.12.06]

]

[IEM FCL 1.310 (d)**Prehľad kvalifikácií inštruktorov pre každú fázu integrovaného výcvikového kurzu MPL(A)**

Nasledujúca tabuľka obsahuje súhrn kvalifikácií inštruktorov pre každú fázu integrovaného výcvikového kurzu MPL(A):

Fáza výcviku	Kvalifikácia
Traťový let pod dohľadom v súlade s JAR-OPS 1	kapitán výcviku traťových letov alebo TRI(A)
Fáza 4 – progresívny základný výcvik	TRI(A)
Fáza 4 – progresívne praktické skúšky	TRE(A)
Fáza 4 – progresívny výcvik	SFI(A) alebo TRI(A)
Fáza 3 – mierne pokročilý výcvik	SFI(A) alebo TRI(A)
Fáza 2 – základný výcvik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ FI(A) + IR/ME/MCC + 1500 hodín spolupráce v prostredí viacčlennej posádky + IR(A) s výcvikovými oprávneniami, alebo ▪ FI(A) + MCCI(A), alebo ▪ FI(A) + SFI(A), alebo ▪ FI(A) + TRI(A)
Fáza 1 – základná letová spôsobilosť	<ul style="list-style-type: none"> ▪ FI(A) + 500 hodín vrátane 200 hodín výcviku ▪ Kvalifikácie inštruktorov a oprávnenia by mali byť v súlade s položkami výcviku konkrétnej fázy výcviku. STI pre príslušný výcvik vykonávaný na FNPT alebo BITD.

1

[ZT 7, 01.12.06]

IEM FCL 1.330

Formulár na praktickú skúšku a preskúšanie odbornej spôsobilosti kvalifikácie letového inštruktora (FI(A))
(Pozri JAR-FCL 1.330 a 1.345)

FORMULÁR ŽIADOSTI A SPRÁVY NA PRAKTICKÚ SKÚŠKU FI(A)

1	Osobné údaje žiadateľa		
Priezvisko žiadateľa:		Meno:	
Dátum narodenia:		Tel.(domov):	Tel.(do práce):
Adresa:		Štát:	

2	Údaje o preukaze spôsobilosti:		
Typ preukazu spôsobilosti:		Číslo:	
Kvalifikácie na triedu zahrnuté v preukaze spôsobilosti:		Dátum skončenia platnosti:	
Typové kvalifikácie zahrnuté v preukaze spôsobilosti:	1.		
	2.		
	3.		
	4.		
	5.		
Ostatné kvalifikácie zahrnuté v preukaze spôsobilosti:	1.		
	2.		
	3.		
	4.		
	5.		

3	Letová prax pred kurzom (pozri JAR-FCL 1.335):			
CELKOVÝ POČET LETOVÝCH HODÍN	PIC (hodiny)	JEDNOMOTOROVÝ (PIESTOVÝ) predchádzajúcich 6 mesiacov	PRÍSTROJOVÝ LETOVÝ VÝCVIK	PRELETY (hodiny)

V SKÚŠKE Z TEORETICKÝCH VEDOMOSTI CPL USPEL (dátum) (len pre držiteľa PPL)

(Výtlačok osvedčenia o absolvovaní skúšky musí byť predložený s týmto formulárom.)

4	Vstupná letová skúška (pozri JAR-FCL 1.335 (f))
Odporúčam pre kurz letového inštruktora.	
Názov FTO:	Dátum letovej skúšky:
Meno FI vykonávajúceho skúšku (veľkými písmenami):	
Číslo preukazu spôsobilosti:	
Podpis:	

5	Prehlásenie žiadateľa	
Absolvoval som kurz výcviku v súlade s osnovou schválenou leteckým úradom pre: (Označte absolvované kurzy)		
Kvalifikácia letového inštruktora (FI(A))	Kvalifikácia inštruktora prístrojovej kvalifikácie (IRI(A))	Kvalifikácia inštruktora kvalifikácie na triedu na viacmotorové SPA-(CRI(A) ME SPA)
Meno žiadateľa: (Veľkými písmenami)	Podpis:	

6	Prehlásenie hlavného letového inštruktora	
Osvedčujem, že uspokojivo skončil kurz výcviku pre		
Kvalifikácia letového inštruktora (FI(A))	Kvalifikácia inštruktora prístrojovej kvalifikácie (IRI(A))	Kvalifikácia inštruktora triednej kvalifikácie na viacmotorové SPA-(CRI(A) ME SPA)
V súlade s príslušnou osnovou schválenou leteckým úradom.		
Letové hodiny v priebehu kurzu:		
Použitie letúny, simulátory alebo trenažéry letových a navigačných postupov:		
Meno CFI:		
Podpis:		
Názov FTO:		

7	Osvedčenie letového inštruktora examinátorom		
Preskúšal som žiadateľa v súlade so správou o skúške			
A - HODNOTENIE LETOVÉHO INŠTRUKTORA EXAMINÁTOROM v prípade, že uspel čiastočne:			
Ústna skúška z teoretických vedomostí:	Praktická skúška:		
Uspel	Neuspel	Uspel	Neuspel
Doporučujem ďalší letový/pozemný výcvik s inštruktorom FI pred opakovaním skúšky			
Pred opakovaním skúšky nepovažujem ďalší letový/teoretický výcvik za nevyhnutný		Označte čo je vhodné	
B - HODNOTENIE LETOVÉHO INŠTRUKTORA EXAMINÁTOROM			
Kvalifikácia letového inštruktora			
Kvalifikácie inštruktora letu podľa prístrojov			
Kvalifikácie inštruktora kvalifikácie na triedu na viacmotorové SPA			
Označte, čo je vhodné			
Meno FIE (veľkými písmenami):			
Podpis:			
Číslo preukazu spôsobilosti:			Dátum:

[ZT 1, 01.06.00]

AMC FCL 1.340**Kurz kvalifikácie letového inštruktora (letún) (FI(A))**

(Pozri JAR-FCL 1.340)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.340)

CIEĽ KURZU

Tento kurz by mal byť organizovaný pre žiadateľa, aby mu poskytol zodpovedajúci výcvik v spôsoboch teoretickej výučby a letového výcviku, založený na PPL(A), CPL(A), typovú kvalifikáciu a kvalifikáciu na triedu pre jednomotorové, ak je to vhodné, kvalifikáciu v noci.

ČASŤ 1**VYUČOVANIE A SEBAVZDELÁVANIE**

Bod č.

- 1 PROCES SEBAVZDELÁVANIA
 - Motivácia
 - Vnímanie a chápanie
 - Pamäť a jej používanie
 - Zvyky a prenos
 - Prekážky seba vzdelávania
 - Podnety seba vzdelávania
 - Metódy seba vzdelávania
 - Intenzita seba vzdelávania
- 2 PROCES VYUČOVANIA
 - Prvky efektívneho vyučovania
 - Plánovanie výučbovej aktivity
 - Vyučovacie metódy
 - Vyučovanie od „známeho“ k „neznámemu“
 - Použitie „plánu vyučovacích hodín“
- 3 FILOZOFIA VÝCVIKU
 - Hodnota štruktúrovaného (schváleného) kurzu výcviku
 - Význam plánovanej osnovy
 - Integrácia teoretických vedomostí a letového výcviku
- 4 SPÔSOBY POUŽÍVANEJ VÝUČBY
 - a) Teoretické vedomosti - Spôsoby výučby v učebni
 - Použitie výcvikových pomôcok
 - Skupinové prednášky
 - Individuálne predbežné prípravy
 - Účasť žiaka na diskusiách
 - b) LET - Spôsoby výcviku počas letu
 - Prostredie letu/pilotného priestoru
 - Spôsoby používaného výcviku
 - Úsudok a rozhodovanie počas letu a po lete
- 5 HODNOTENIE A SKÚŠANIE ŽIAKA
 - a) Zhodnotenie výkonnosti žiaka
 - Funkcie postupových skúšok
 - Oživovanie vedomostí
 - Posun od vedomostí k pochopeniu
 - Rozvíjanie pochopeného v činnostiach
 - Nevyhnutnosť vyhodnocovať rýchlosť pokroku

- b) Rozbory chýb žiaka
Určiť príčinu chýb
Riešiť najprv významné chyby, potom nevýznamné
Vyvárať sa nadmerného kritizovania
Potreba zreteľnej stručnej komunikácie
- 6 VYPRACOVANIE PROGRAMU VÝCVIKU
Plánovanie vyučovacej hodiny
Príprava
Vysvetlenie a predvedenie
Účasť žiaka a precvičenie
Zhodnotenie
- 7 ĽUDSKÁ VÝKONNOSŤ A OBMEDZENIE SÚVISIACE S LETOVÝM VÝCVIKOM
Fyziologické faktory
Psychologické faktory
Spracovanie informácie človekom
Názory na chovanie
Rozvoj úsudku a schopnosti rozhodovania
- 8 NEBEZPEČIE VYPLÝVAJÚCE ZO SIMULOVANIA PORÚCH A NESPRÁVNYCH ČINNOSTÍ SYSTÉMOV V LETÚNI POČAS LETU
Výber bezpečnej nadmorskej výšky
Význam nácviku úloh dotykom („touch drills“)
Uvedomovanie si situácie
Dodržovanie správnych postupov
- 9 LETOVÝ VÝCVIK V NOCI
Predmety
Legislatívne požiadavky
Vybavenie letúna
Svetlá letúna
Preukaz spôsobilosti letovej posádky
Oprávnenie letiska (ak je to vhodné)

Zoznámenie sa v noci
Príprava na let
Vybavenie predpísané na let
Prispôbenie zraku v noci
Osobitné bezpečnostné opatrenia v parkovacom priestore
Vonkajšie/vnútorne kontroly - vzhľadom na noc
Svetlá letúna - činnosť
- 10 ADMINISTRATÍVA VÝCVIKU
Záznamy teoretickej výučby/letového výcviku
Osobný zápisník letov pilota
Plán výcviku počas letu/výučby na zemi
Študijné texty
Ústredné formuláre
Letové príručky/Príručky vlastníka lietadla/Prevádzkové príručky pilota
Doklady oprávnenia letu
Doklady lietadla
Predpisy k preukazu spôsobilosti súkromného pilota

**NAVRHOVANÝ PRIBLIŽNÝ ROZPIS HODÍN PRE ČASŤ TEORETICKEJ VÝUČBY
KURZU LETOVÉHO INŠTRUKTORA (LETÚN)**

(Číslo tém uvedené nižšie sa vzťahujú k číslam tém z kapitoly „Vyučovanie a sebazvedľovanie“ vyššie)

Téma číslo	Vyuč. hodiny	Hod. precvič. v triede	Výklad	Postupové skúšky
1	2,00	-	Poskytnúť čas na otázky s krátkou diskusiou.	0,30
2	4,00	-	Vyučovacia doba by mala umožniť čas na otázky a krátku diskusiu.	1,00
3	2,00	-	Osnova výcviku PPL by mala byť využitá ako základný materiál.	0,30
4.a.	5,00	32	Musí sa zahrnúť doba vynaložená na precvičenie tejto témy, kedy si žiadatelia osviežujú svoje technické znalosti a rozvíjajú svoje spôsoby výučby na učebni. Musia sa tiež zahrnúť diskusie medzi žiadateľmi a rady k vyučovaniu od odhliadajúceho inštruktora.	
4.b.	4,00	32	Doba vynaložená na precvičovanie musí byť smerovaná hlavne na vedenie predletových brífingov, čo žiadateľom umožní rozvíjať svoju schopnosť dávať žiakovi-pilotovi praktické a krátke brífingy (10 - 15 minút). Tento brífing musí načrtnúť v logickej návaznosti letovú vyučovaciu hodinu, ktorá má byť vykonaná.	
5.a.	2,00	-	Dôraz by sa mal klásť na platnosť otázok použitých v postupových skúškach.	1,00
5.b.	2,00	-	Dôraz by sa mal klásť na nevyhnutnosť povzbudzovania žiaka.	1,00
6	5,00	14	Doba vynaložená na precvičovanie musí byť zameraná na plánovanie doby prednášok na učebni a na rozvoj schopnosti žiadateľa vytvárať plány prednášok.	
7	5,00	-	Mali by byť stanovené a analyzované scenáre súvisiace s vytváraním správneho úsudku a rozhodovania.	1,00
8	2,00	-	Príklady nebezpečia by mali postihovať široký okruh ľahkých lietadiel a druhov prevádzky a nemali by sa obmedzovať na lietadlá používané v kurze.	1,00
9	5,00		Podrobné predbežné prípravy na výučbu žiadateľa pri poskytovaní letového výcviku v noci.	
10	2,00	-	Celková kontrola príslušných dokladov.	1,00
Celkom	40,00	78,00		7,00

CELKOM KURZ:

125 HODÍN (vrátane postupových skúšok)

ČASŤ 2

LETOVÉ ÚLOHY

1 Letové úlohy sú podobné úlohám, ktoré sa používajú k výcviku PPL(A), ale s ďalšími témami navrhnutými k pokrytiu potrieb letového inštruktora.

2 Číslovanie úloh by malo byť v prvom rade využívané ako základný zoznam úloh a jasné vodítko postupnosti výučby, preto ukážky a praktické cvičenia sa nemusia nevyhnutne vykonávať v uvedenom poradí. Skutočné poradie a obsah budú závisieť na nasledujúcich, vzájomne súvisiacich faktoroch:

- Schopnosť a pokročilosť žiadateľa
- Podmienky počasia
- Použiteľný čas letu
- Zretele spôsobu výučby
- Miestne prevádzkové prostredie

3 Z toho vyplýva, že žiak-inštruktor sa bude stretávať s podobnými, vzájomne súvisiacimi faktormi. Mal by vidieť a naučiť sa, ako zostaviť plány letových hodín a pritom brať tieto faktory do úvahy tak, aby sa podľa potreby, čo najlepšie využila každá letová úloha spojovaním častí stanovených úloh danej skupiny.

VŠEOBECNE

4 Predbežná príprava normálne zahŕňa vyhlásenie cieľa a stručnú zmienku o zásadách letu len vtedy, ak sú dôležité. Musí byť podané vysvetlenie presne, aké úlohy bude inštruktor učiť a žiak precvičovať v priebehu letu. Malo by zahŕňať vysvetlenie ako bude let vykonávaný, s ohľadom na to, kto má pilotovať letún a aké aspekty letovej bezpečnosti, počasia a leteckého umenia bežne uplatňovať. Povahou tejto vyučovacej hodiny sa bude riadiť poradie, v ktorom sa majú vyučovať základné časti.

5 Štyrmi základnými zložkami predbežnej prípravy sú:

- 1) Cieľ
- 2) Zásady letu (len najstručnejší odkaz)
- 3) Letová(-é) úloha(-y) (aká a ako a kým)
- 4) Letecká skúsenosť posádky (počasie, letová bezpečnosť, atď.)

PLÁNOVANIE LETOVÝCH VYUČOVACÍCH HODÍN

6 Príprava plánov letovej vyučovacej hodiny je základná požiadavka dobrej výučby a žiakovi-inštruktorovi by sa malo dostať praktického precvičenia pod dohľadom v plánovaní a praktickom využití plánov letovej vyučovacej hodiny.

VŠEOBECNÉ ZRETELE

7 Žiak-inštruktor by mal ukončiť letový výcvik k precvičovaniu zásad základného výcviku na úrovni PPL(A).

8 V priebehu tohto výcviku musí žiak-inštruktor zaujímať sedadlo normálne obsadené letovým inštruktorom (FI(A)), okrem prípadu, kedy pôsobí ako žiak-pilot pre vzájomné lety.

9 Je nevyhnutné poznamenať, že Letecká skúsenosť posádky je životne dôležitou zložkou celej letovej prevádzky. Preto musia byť v nasledujúcich letových úlohách zdôrazňované dôležité aspekty leteckého umenia a to vo výhodných okamžikoch v priebehu každého letu.

10 Ak oprávnenia kvalifikácie FI(A) zahŕňajú výcvik na lietanie v noci, letové úlohy 12 a 13 osnovy letového výcviku by mali byť vykonávané v noci, okrem vo dne, oboje ako súčasť kurzu alebo ďalšieho získania kvalifikácie.

OBSAH OSNOVY LETOVÉHO VÝCVIKU**PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY A LETOVÉ ÚLOHY**

- 1 Zoznámenie sa s letúnmi
- 2 Príprava pred letom a činnosť po lete
- 3 Letová prax
- 4 Účinky radiacích prvkov
- 5 Rolovanie
- 6 Priamy a vodorovný let
- 7 Stúpanie
- 8 Klesanie
- 9 Zatáčanie
- 10A Pomalý let
- 10B Preťaženie
- 11A Vyrovnanie vývrtky v počiatočnom štádiu
- 11B Vyvinutie vývrtky - vstup a vyrovnanie
- 12 Vzlet a stúpanie do polohy po vetre
- 13 Okruh, priblíženie a pristátie
- 14 Prvé sólo
- 15 Pokračovací výcvik v zatáčaní
- 16 Vynútené pristátie bez motora
- 17 Bezpečnostné (opatrné) pristátie
- 18A Navigácia vykonávaná pilotom
- 18B Navigácia v nižších hladinách/počas zníženej dohľadnosti
- 18C Rádionavigácia
- 19 Úvod k lietaniu podľa prístrojov
- 20 Základné nočné lety

POZNÁMKA: Aj keď cvičenie 11B nie je predpísané pre kurz PPL, je požiadavkou pre kurz FI.

ÚLOHA 1 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY**ZOZNÁMENIE S LETÚNOM**

Predmety:

Úvod k letúnu

Vysvetlenie usporiadania pilotného priestoru

Systémy letúna a motora

Zoznamy povinných úloh, nácviky úloh, riadenia

Rozdielnosť pilotáže zo sedadla inštruktora

NÁCVIKY NÚDZOVÝCH ÚKONOV

Činnosť v prípade požiaru vo vzduchu a na zemi - motor, kabína, elektrické zariadenia

Poruchy systémov, ktoré sa môžu aplikovať na typ letúna

Nácviku úniku - miesto a použitie núdzového vybavenia a východov

LETOVÁ ÚLOHA 1**ZOZNÁMENIE S LETÚNOM**

Úvod k letúnu

Vysvetlenie usporiadania priestoru pilotov

Systémy letúna

Zoznamy povinných úkonov, nácviky úkonov, riadenia

NÁCVIKY NÚDZOVÝCH ÚKONOV

Činnosť v prípade požiaru vo vzduchu a na zemi - motor, kabína, elektrické zariadenia.

Poruchy systémov, ktoré sa môžu aplikovať na typ letúna

Nácviku úniku - miesto a použitie núdzového vybavenia a východov

ÚLOHA 2 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY**PRÍPRAVA NA LET A ČINNOSŤ PO LETE**

Predmety:

Oprávnenie k letu a prevzatie letúna, vrátane technického denníka (ak sa používa) a osvedčenie o údržbe

Vybavenie predpísané pre let (mapy, atď.)

Vnútorne kontroly

Vonkajšie kontroly

Pohodlie žiaka, zoradenie postrojov, sedadla alebo pedálov smerového kormidla

Kontroly spúšťania a zahrievania

Kontroly výkonu

Znižovanie otáčok, kontroly systémov a vypínanie motora

Opustenie letúna, parkovanie, zaistenie a upútanie

Vyplnenie listu oprávnenia a dokladov prevádzkyschopnosti letúna

LETOVÁ ÚLOHA 2**PRÍPRAVA NA LET A ČINNOSŤ PO LETE**

Oprávnenie k letu a prevzatie letúna

Doklady o prevádzkyschopnosti letúna

Vybavenie predpísané pre let (mapy, atď.)

Vnútorne kontroly

Vonkajšie kontroly

Pohodlie žiaka, zoradenie postrojov, sedadla alebo pedálov smerového kormidla

Kontroly spúšťania a zahrievania

Kontroly výkonu

Znižovanie otáčok, kontroly systémov a vypínanie motora

Opustenie letúna, parkovanie, zaistenie a upútanie

Vyplnenie listu oprávnenia a dokladov prevádzkyschopnosti letúna

ÚLOHA 3 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY

(len letová úloha)

LETOVÁ ÚLOHA 3

Letové skúsenosti

ÚLOHA 4 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY**ÚČINKY OVLÁDACÍCH PRVKOV**

Predmety:

Funkcie hlavných prvkov riadenia - ak je letún bez náklonu a v náklone

Ďalší účinok krídelok a smerového kormidla

Účinok zotrvačnosti

Vplyv rýchlosti letu

Vplyv obtekajúceho prúdu vzduchu

Vplyv výkonu

Účinok ovládacích prvkov vyváženia

Účinok vztlakových klapiek
Činnosť regulácie zmesi
Činnosť regulácie vyhrievania karburátora
Činnosť systémov vytápania/ventilácie kabíny
Účinok ostatných ovládacích prvkov (ak sú použité)
Letecká skúsenosť posádky

LETOVÁ ÚLOHA 4

ÚČINKY OVLÁDACÍCH PRVKOV

Hlavné účinky prvkov riadenia lietadla - ak je letún bez náklonu a v náklone
Ďalší účinok krídielok a smerového kormidla
Vplyv rýchlosti letu
Vplyv obtekajúceho prúdu vzduchu
Vplyv výkonu
Účinok ovládacích prvkov vyváženia
Účinok vztlakových klapiek
Činnosť regulácie zmesi
Činnosť regulácie vyhrievania karburátora
Činnosť systémov vytápania/ventilácie kabíny
Účinok ostatných ovládacích prvkov (ak sú použité)
Letecká skúsenosť posádky

ÚLOHA 5 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY

ROLOVANIE

Predmety:
Kontroly pred rolovaním
Začatie, riadenie rýchlosti a zastavovanie
Obsluha motora
Riadenie smeru a zatáčania (vrátane manévrovania v stiesnených priestoroch)
Postupy a opatrosť v parkovacom priestore
Účinky vetra a použitie aerodynamického riadenia
Vplyvy povrchu zeme
Voľnosť pohybu smerového kormidla
Navádzanie k riadeniu lietadiel na zemi
Kontroly prístrojov
Spolupráca posádky a postupy riadenia letovej prevádzky (ATC)
Zvyčajné chyby

NÚDZA

Porucha riadenia/Porucha bŕzd

LETOVÁ ÚLOHA 5

ROLOVANIE

Kontroly pred rolovaním
Začatie, riadenie rýchlosti a zastavovania
Obsluha motora
Riadenie smeru a zatáčania (vrátane manévrovania v stiesnených priestoroch)
Postupy a bezpečnostné opatrenia v parkovacom priestore
Účinky vetra a použitie aerodynamického riadenia
Vplyvy povrchu zeme
Voľnosť pohybu smerového kormidla
Navádzanie k riadeniu lietadiel na zemi
Kontroly prístrojov
Spolupráca posádky a postupy riadenia letovej prevádzky (ATC)

NÚDZOVÉ PRÍPADY

Porucha riadenia/Porucha bŕzd

ÚLOHA 6 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY**PRIAMY A VODOROVNÝ LET**

Predmety:

Sily

Pozdĺžna stabilita a ovládanie klopenia

Vzťah pôsobiska tiažovej sily k ovládaniu klopenia

Priečna a smerová stabilita (ovládanie priečnej roviny a vyváženie)

Ovládanie letovej plochy a vyváženia

Vyvažovanie

Nastavovanie výkonu a rýchlosti letu

Krivky odporu a výkonu

Dolet a vytrvalosť

Letecká skúsenosť posádky

Zvyčajné chyby

LETOVÁ ÚLOHA 6**PRIAMY A VODOROVNÝ LET**

Pri normálnom cestovnom výkone:

Dosiahnutie a udržiavanie priameho a vodorovného letu

Prevedenie inherentnej stability

Ovládanie klopenia, zahrňujúce použitie ovládača vyváženia výškového kormidla

Priečna roviny, smer a vyváženie, použitie ovládacích prvkov vyváženia smerového kormidla, ak sú použité

Pri zvolených rýchlostiach letu (Použitie výkonu):

Vplyv odporu a použitia výkonu (dve rýchlosti letu pre jedno nastavenie výkonu)

Priamy a vodorovný let v rôznych konfiguráciách letúna (vztlakové klapky, pristávacie zariadenie)

Využitie prístrojov k presnému letu

Letecká skúsenosť posádky

ÚLOHA 7 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY**STÚPANIE**

Predmety:

Sily

Vzťah medzi výkonom/rýchlosťou letu a stúpacej rýchlosťou (krivky výkonu a maximálnej stúpacej rýchlosti (V_y))

Účinok hmotnosti

Účinok vztlakových klapiek

Zreteľ na motor

Účinok hustotnej výšky

Stúpanie v cestovnom režime

Maximálny uhol stúpania (V_x)

Letecká skúsenosť posádky

Zvyčajné chyby

LETOVÁ ÚLOHA 7**STÚPANIE**

Začatie a udržiavanie zvyčajnej stúpacej rýchlosti

Vyrovňovanie

Vyrovňovanie do vodorovného letu na zvolených nadmorských výškach

Stúpanie s vysunutými vztlakovými klapkami

Vyrovňovanie do zvyčajného stúpania

Stúpanie na trati (v cestovnom režime)

Maximálny uhol stúpania

Využitie prístrojov k presnému letu

Letecká skúsenosť posádky

ÚLOHA 8 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY

KLESANIE

Predmety:

Sily

Uhol klesania kĺzavým letom - Rýchlosť letu - rýchlosť klesania

Účinok vztlakových klapiek

Vplyv vetra

Vplav hmotnosti

Zretele na motor

Klesanie podporované výkonom motora - Výkon/Rýchlosť letu - rýchlosť klesania

Klesanie v cestovnom režime

Kĺzanie po krídle

Letecká skúsenosť posádky

Zvyčajné chyby

LETOVÁ ÚLOHA 8

KLESANIE

Začatie a udržovanie zvyčajnej stúpavej rýchlosti

Vyrovnávanie

Vyrovnávanie do vodorovného letu na zvolených nadmorských výškach

Klesanie s vysunutými vztlakovými klapkami

Klesanie podporované výkonom motora - Klesanie v cestovnom režime (vrátane vplyvu Výkon/Rýchlosť letu)

Kĺzanie po krídle (na vhodných typoch)

Využitie prístrojov k presnému letu

Letecká skúsenosť posádky

ÚLOHA 9 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY

ZATÁČANIE

Predmety:

Sily

Použitie ovládacích prvkov

Použitie výkonu

Udržovanie letovej polohy a vyváženie

Stredné zatáčky vo vodorovnom lete

Stúpavé a klesavé zatáčky

Zatáčky so sklzom

Zatáčanie do zvolených kurzov - Využitie indikátora smerového zotrvačníka a magnetického kompasu

Letecká skúsenosť posádky

Zvyčajné chyby

LETOVÁ ÚLOHA 9

ZATÁČANIE

Začatie a udržovanie stredných zatáčok vo vodorovnom lete

Obnovenie priameho letu

Chyby v zatáčke (nesprávny pozdĺžny sklon, náklon, vyváženie)

Stúpavé zatáčky

Klesavé zatáčky

Zatáčka so sklzom (na vhodných typoch)

Zatáčky do zvolených kurzov, využitie indikátora smerového zotrvačníka a kompasu

Použitie prístrojov k presnému letu

Letecká skúsenosť posádky

UVEDOMOVANIE SI A ZABRÁNENIE PÁDU/VÝVRTKE

VÝCVIK POZOSTÁVA Z ÚLOH:

10A, 10B A 11A

ÚLOHA 10A PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY**POMALÝ LET****Predmety:**

Ovládacie charakteristiky letúna počas pomalého letu pri

V_{s1} a $V_{so} + 10$ kts (18,5 km/h)

V_{s1} a $V_{so} + 5$ kts (9 km/h)

Pomalý let s odvedením pozornosti inštruktorom

Jav prekmitávania letúna (overshooting) v konfiguráciách, keď zvýšenie výkonu motora spôsobuje silnú zmenu vyváženia na ťažký na chvost

Letecká skúsenosť posádky

Zvyčajné chyby

LETOVÁ ÚLOHA 10A**POMALÝ LET**

Letecká skúsenosť posádky

Bezpečnostné kontroly

Uvedenie do pomalého letu

Riadený pomalý let v čistej konfigurácii pri:

$V_{s1} + 10$ kts (18,5 km/h)

$V_{so} + 10$ kts

Priamy a vodorovný let

Zatáčky v horizontálnom lete

Stúpanie a klesanie

Stúpavé a klesavé zatáčky

Riadený pomalý let v čistej konfigurácii pri:

$V_{s1} + 5$ kts (9 km/h) a s vysunutými vztlakovými klapkami

$V_{so} + 5$ kts:

Priamy a vodorovný let

Zatáčky vo vodorovnom lete

Stúpanie a klesanie

Stúpavé a klesavé zatáčky

Klesavé „nevyvážené“ zatáčky pri malej rýchlosti letu -

nutnosť udržať vyvážený let

„Odvádzanie pozornosti inštruktorom“ počas letu pri malej rýchlosti letu - nutnosť udržiavať vyvážený let a bezpečnú rýchlosť letu

jav prekmitávania letúna v konfiguráciách, kedy zvýšenie výkonu motora spôsobuje silnou zmenou vyváženia na „ťažký na chvost“ pri opakovaní okruhu

ÚLOHA 10B PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY**PÁDOVÝ STAV****Predmety:**

Charakteristika pádu

Uhol nábehu

Účinnosť riadenia pri páde

Faktory ovplyvňujúce pádovú rýchlosť:

Účinok vztlakových klapiek/nábežných klapiek/štrbín

Účinok výkonu/hmotnosti/ťažiska/násobkov

Vplyvy nevyváženie pri páde

Príznaky pádu a vyrovnávanie

Rozpoznanie pádu a vyrovnávanie

Pád a vyrovnávanie:

Bez výkonu motora

S výkonom motora

S vysunutými vztlakovými klapkami

Stúpanie s maximálnym výkonom (priamy a zatáčavý let k bodu pádu s nevyrovnávaným bočením)

*Preťaženie a vyrovnanie počas obrátov s násobkami väčšími než 1 (urýchľované pády, vrátane pádov na rýchlosti a vyrovnanie)

Vyrovnanie začínajúcich pádov v pristávacích a iných konfiguráciách a podmienkach

Vyrovnanie v začiatočnom štádiu preťaženia počas zmeny konfigurácie

Preťaženie a vyrovnanie v začiatočnom štádiu s „odvedením pozornosti inštruktorom“

Letecká skúsenosť posádky

Zvyčajné chyby

*Musí sa prihliadať k obmedzeniam obrátov a rovnako tiež k odkazom na obmedzenie hmotnosti a vyváženia v Prírúčke vlastníkov/Letovej príručke, alebo Prevádzkovej príručke pilota. Tieto faktory sa musia zahrnúť do budúcej úlohy - Vývrtky.

LETOVÁ ÚLOHA 10B

PREŤAŽENIE

Letecká skúsenosť posádky- bezpečnostné kontroly

Príznaky pádu

Rozpoznanie a vyrovnanie pádu

Vyrovnanie bez výkonu motora

Vyrovnanie s výkonom motora

Vyrovnanie pri pádoch po krídle

Preťaženie s výkonom motora a vyrovnanie

Preťaženie s vysunutými vztlačovými klapkami a vyrovnanie

Stúpanie s maximálnym výkonom (priamy a zatáčavý let) do bodu pádu s nevyrovnávaným bočením - účinok nevyváženia pri páde, s pohonom v režime stúpania

*Preťaženie a vyrovnanie počas obrátov s násobkami väčšími než 1 (urýchľované pády, vrátane pádov na rýchlosti a vyrovnanie)

Vyrovnanie začínajúcich pádov v pristávacích a iných konfiguráciách a podmienkach

Vyrovnanie v začiatočnom štádiu preťaženia počas zmeny konfigurácie

Odvedenie pozornosti inštruktorom počas preťaženia

*Musí sa prihliadať k obmedzeniam obrátov a rovnako tiež k odkazom na obmedzenie hmotnosti a vyváženia v Prírúčke vlastníkov/Letovej príručke, alebo Prevádzkovej príručke pilota. Tieto faktory sa musia zahrnúť do budúcej úlohy - Vývrtky.

ÚLOHA 11A PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY

VYROVNÁVANIE VÝVRTKY V ZAČIATOČNOM ŠTÁDIU

Predmety:

Príčiny, štádia, samovoľná rotácia letúna a charakteristiky vývrtky

Rozpoznanie a vyrovnanie v začiatočnom štádiu - pri prechode do vývrtky z rôznych letových polôh

Obmedzenie letúna

Letecká skúsenosť posádky

Zvyčajné chyby

LETOVÁ ÚLOHA 11A

VYROVNÁVANIE VÝVRTKY V POČIATOČNOM ŠTÁDIU

Obmedzenia letúna

Letecká skúsenosť posádky

Bezpečnostné kontroly

Rozpoznanie počiatočného štádia vývrtky

Vyrovnanie začínajúcich vývrtiek, pri prechode do vývrtky z rôznych letových polôh, s letúnom v čistej konfigurácii, vrátane odvádzania pozornosti inštruktorom

ÚLOHA 11B PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY

VYROVNÁVANIE VÝVRTKY V POKROČILOM ŠTÁDIU

Predmety:

Prechod do vývrtky

Rozpoznanie a identifikácia smeru vývrtky

Vyrovnanie vývrtky

Použitie riadenia letúna

Účinky výkonu/vztlakových klapiek (obmedzenie vztlakových klapiek typu)
Účinok polohy ťažiska na charakteristiku vývrtky
Vývrтка v rôznych letových polohách
Obmedzenia letúna
Letecká skúsenosť posádky - Bezpečnostné kontroly
Zvyčajné chyby počas vyrovnávania

LETOVÁ ÚLOHA 11B

VYROVNÁVANIE VÝVRTKY V POKROČILOM ŠTÁDIU

Obmedzenia letúna
Letecká skúsenosť posádky
Bezpečnostné kontroly
Prechod do vývrtky
Rozpoznanie a identifikácia smeru vývrtky
Vyrovnávanie vývrtky (pozri Letová príručka)
Použitie ovládacích prvkov riadenia letúna
Účinky výkonu/klapiek (obmedzenia prislúchajúce typu letúna)
vývrtky a vyrovnávania z rôznych letových polôh

ÚLOHA 12 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY

VZLET A STÚPANIE DO POLOHY PO VETRE

Predmety:

Ovládanie - Faktory ovplyvňujúce dĺžku rozjazdu k vzletu a počiatočné stúpanie
Správna rýchlosť naddvihnutia, použitie výškových kormidiel (zaistenie predného kolesa), smerového kormidla a výkonu motora
Účinok vetra (vrátane zložky bočného vetra)
Účinok vztlakových klapiek (zahrňujúci rozhodnutie k ich použitiu a v prípustnom rozsahu)
Vplyv povrchu a sklonu zeme na rozjazd k vzletu
Vplyv hmotnosti, nadmorskej výšky a teploty na výkonnosť pri vzlete a stúpaní
Kontroly pred vzletom
Postup ATC (pred vzletom)
Návyky, v priebehu vzletu a po vzlete
Postupy znižovania hluku
Zretele na ostrohoové koleso (ak je použité)
Zretele/Postupy vzletu na krátke/mäkké dráhe

NÚDZOVÉ PRÍPADY

Prerušený let
Porucha motora po vzlete
Spolupráca posádky a Postupy ATC
Zvyčajné chyby

LETOVÁ ÚLOHA 12

VZLET A STÚPANIE DO POLOHY PO VETRE

Kontrola pred vzletom
Vzlet s protivetrom
Zaistenie predného kolesa
Vzlet s bočným vetrom
Nácviky úkonov v priebehu vzletu a po vzlete
Postupy/spôsoby krátkeho vzletu a z mäkkej dráhy (vrátane výpočtov výkonnosti)
Postupy znižovania hluku
Letecká skúsenosť posádky

ÚLOHA 13 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY

PRIBLÍŽENIE OKRUHOM A PRISTÁTIE

Predmety:

Úsek po vetre, úsek pred poslednou zatáčkou, priblíženie - poloha a nácviky
Faktory ovplyvňujúce konečné priblíženie a dojazd

Účinok hmotnosti
 Vplyv nadmorskej výšky a teploty
 Vplyv vetra
 Účinok vztlakových klapiek
 Pristátie
 Vplav povrchu a sklonu zeme na dojazd
 Druhy priblíženia a pristátia:
 S výkonom motora
 S bočným vetrom
 Bez vztlakových klapiek (v príslušnej etape kurzu)
 Kízavý let
 Krátka dráha
 Mäkká dráha
 Zretele na ostrohové koleso letúna (ak je použité)
 Nevydarené priblíženie
 Ovládanie motora
 Uvedomovanie si turbulencie v úplave
 Uvedomovanie si strihu vetra
 Spolupráca posádky a postupy ATC
 Nevydarené pristátie/Opakovanie okruhu
 Zvláštny dôraz na výhľad
 Zvyčajné chyby

LETOVÁ ÚLOHA 13

PRIBLÍŽENIE OKRUHOM A PRISTÁTIE

Postupy na okruhu - úsek po vetre, úsek pred poslednou zatáčkou
 Priblíženie s výkonom motora a pristátie
 Zaistenie predného kolesa
 Vplyv vetra na rýchlosti priblíženia a dosadnutie a použitie vztlakových klapiek
 Priblíženie a pristátie s bočným vetrom
 Priblíženie kízavým letom a pristátie
 Priblíženie a pristátie bez vysunutých vztlakových klapiek (krátka a mäkká dráha)
 Postupy pre krátku a pre mäkkú dráhu
 Pristátie na kolesá (letún s ostrohovým kolesom)
 Nevydarené priblíženie/Opakovanie okruhu
 Nevydarené pristátie/Opakovanie okruhu
 Postupy znižovania hluku
 Letecká skúsenosť posádky

ÚLOHA 14 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY

PRVÝ SÓLOVÝ LET A UPEVŇOVANIE NÁVYKOV

Uvedenie bodov, ktoré sa musia zahrnúť pred vyslaním žiaka na prvý sólový let.

***POZNÁMKA:** V priebehu letov, ktoré sa uskutočňujú bezprostredne po období upevňovania návykov sólového letu na okruhu, by sa mala venovať pozornosť týmto oblastiam:*

*Postupy pre opustenie a opätovné zaradenie do okruhu
 Miestny priestor - (Obmedzenie, riadený vzdušný priestor, atď.)
 Zatáčky podľa kompasu
 Význam a použitie QDM
 Letecká skúsenosť posádky
 Zvyčajné chyby*

LETOVÁ ÚLOHA 14

PRVÝ SÓLOVÝ LET A UPEVŇOVANIE NÁVYKOV

V priebehu letov, ktoré sa uskutočňujú bezprostredne po období upevňovania návykov sólového letu na okruhu, by sa mala venovať pozornosť týmto oblastiam:

Postupy pre opustenie a opätovné zaradenie sa na okruh
 Miestny priestor - (Obmedzenie, riadený vzdušný priestor, atď.)
 Zatáčky podľa kompasu
 Získavanie QDM
 Letecká skúsenosť posádky

ÚLOHA 15 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY**ZATÁČANIE PRE POKROČILÝCH**

Predmety:

Sily

Použitie výkonu

Účinok násobku preťaženia:

Konštrukčné hľadiska

Zvýšená pádová rýchlosť

Fyziologické účinky

Uhlová rýchlosť a polomer zatáčky

Strmé, vodorovné, klesavé a stúpavé zatáčky

Preťaženie v zatáčke

*Vývrtka zo zatáčky - Vyrovnanie v počiatočnom štádiu

*Zostupná špirála

Neobvyklé letové polohy a vyrovnávania

Letecká skúsenosť posádky

Zvyčajné chyby

*Musí sa prihliadať k obmedzeniam obrátov a taktiež k odkazom na obmedzenia hmotnosti a vyváženia v Prírúčke vlastníkovi/Letovej príručke, alebo v Prevádzkovej príručke pilota a k ďalším obmedzeniam pre precvičovanie prechodov do vývrtky.

LETOVÁ ÚLOHA 15**ZATÁČANIE PRE POKROČILÝCH**

Vodorovné, klesavé a stúpavé strmé zatáčky

Preťaženie v zatáčke

Zostupná špirála

Vývrtka zo zatáčky

Vyrovnanie z neobvyklých letových polôh

Zatáčky s maximálnou uhlovou rýchlosťou

Letecká skúsenosť posádky

ÚLOHA 16 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY**VYNÚTENÉ PRISTÁTIE BEZ MOTORA**

Predmety:

Výber plôch pre vynútené pristátia

Opatrenia pre zmenu plánu

Dĺžka kízavého letu - uváženie

Plánovanie klesania

Kľúčové polohy

Kontroly poruchy motora

Použitie rádia - Rádiotelefonny postup „Tiesň“

Úsek pred poslednou zatáčkou

Konečné priblíženie

Opakovanie okruhu

Uváženie pristátia

Činnosti po pristátí - zaistenie ochrany letúna

Príčiny poruchy motora

Letecká skúsenosť posádky

Zvyčajné chyby

LETOVÁ ÚLOHA 16**VYNÚTENÉ PRISTÁTIE BEZ MOTORA**

Postupy vynúteného pristátia

Výber pristávacej plochy:

Opatrenia pre zmenu plánu

Uváženie dĺžky kízavého letu

Plánovanie klesania:

Klúčové polohy
 Kontroly poruchy motora
 Opatrenia pre chladenie motora
 Použitie rádia
 Úsek pred poslednou zatáčkou
 Konečné priblíženie
 Pristátie
 Činnosti po pristátí
 Zistenie ochrany letúna
 Letecká skúsenosť posádky

} ak sa vykonáva táto úloha na letisku

ÚLOHA 17 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY

OPATRNE (BEZPEČNOSTNÉ) PRISTÁTIE

Predmety:
 Dôvody, kedy je nevyhnutné (za letových podmienok):
 Výber pristávacej plochy a spojenie (postup R/T)
 Prehliadka terénu zo vzduchu
 Simulované priblíženie
 Stúpanie mimo daný priestor
 Pristátie na normálnom letisku
 Pristátie na nepoužívanom letisku
 Pristátie na núdzovej ploche
 Okruh a priblíženie
 Činnosti po pristátí:
 Zaistenie ochrany letúna
 Letecká skúsenosť posádky

LETOVÁ ÚLOHA 17

OPATRNE (BEZPEČNOSTNÉ) PRISTÁTIE

Dôvody, kedy je nevyhnutné (za letových podmienok):
 Výber pristávacej plochy
 Prehliadka terénu zo vzduchu
 Simulované priblíženie
 Stúpanie mimo daný priestor
 Pristátie na normálnom letisku
 Pristátie na nepoužívanom letisku
 Pristátie na núdzovej ploche
 Okruh a priblíženie
 Činnosti po pristátí:
 Zaistenie ochrany letúna
 Letecká skúsenosť posádky
 Zvyčajné chyby

ÚLOHA 18A PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY

PILOTNÁ NAVIGÁCIA

Plánovanie letu
 Predmety:
 Predpoveď a skutočné počasie
 Výber mapy a príprava:
 Voľba trati:
 Regulovaný/riadený vzdušný priestor
 Nebezpečné, zakázané a obmedzené priestory
 Bezpečná nadmorský výška
 Výpočty:
 Magnetický(-é) kurz(-y) a čas(-y) na trati
 Spotreba paliva
 Hmotnosť a vyváženie
 Hmotnosť a výkonnosť

Letové informácie:

NOTAM a iné

Poznamenanie požadovaných rádiových kmitočtov

Výber náhradného(-ých) letiska(-tísk)

Dokumentácia lietadla

Oznámenie o lete:

Postupy odhlásenia

Letové plány

Odlet z letiska

Organizácia pracovného zaťaženia v pilotnom priestore

Odletové postupy:

Nastavenie výškomeru

Postupy nastavenia kurzu

Záznamy ETA

Na trati:

Čítanie mapy - identifikácia pozemných významných objektov

Udržovanie nadmorských výšok a kurzov

Opravy ETA a kurzu, kontroly vplyvu vetra, uhla znosu a traťovej rýchlosti

vedenie palubného denníka

Použitie rádia (vrátane VDF, ak je použiteľný)

Minimálne podmienky počasia pre pokračovanie letu

Rozhodovanie „počas letu“ postupy letu na náhradnom letisku

Lety v regulovanom/riadenom vzdušnom priestore

Postupy pre vstup do priestoru, prelet a jeho opustenie

Navigácia v minimálnej hladine

Postup v neistote o polohe } vrátane postupu R/T

Postup pri strate orientácie }

Použitie rádionavigačných prostriedkov

Príletové postupy

Postupy zaradenia do okruhu letiska

Nastavenie výškomeru, spojenie ATC, postup R/T, atď.

Zaradenie do letiskového okruhu (riadené, neriadené letiská)

Postupy letu na okruhu

Postupy pre parkovanie

Zabezpečenie doplnenia letúna palivom a ohlásenie pristátia (Booking in)

LETOVÁ ÚLOHA 18A

PILOTNÁ NAVIGÁCIA

Plánovanie letu

Predmety:

Predpoveď a skutočné počasia

Výber mapy a príprava:

Voľba trati:

Regulovaný/riadený vzdušný priestor

Nebezpečné, zakázané a obmedzené priestory

Bezpečná nadmorský výška

Výpočty:

Magnetický(-é) kurz(-y) a čas(-y) na trati

Spotreba paliva

Hmotnosť a vyváženie

Hmotnosť a výkonnosť

Letové informácie:

NOTAM a iné

Poznamenanie požadovaných rádiových kmitočtov

Výber náhradného(-ých) letiska(-tísk)

Dokumentácia lietadla

Oznámenie o lete:

Postupy letových povolení (ak sú použiteľné)

Letové plány

ODLET Z LETISKA

Organizácia pracovnej záťaže v pilotnom priestore

Odletové postupy:

Nastavenie výškomeru

Na trati:

Záznamy ETA

Kontroly vplyvu vetra, uhla znosu, traťovej rýchlosti

Udržovanie nadmorských výšok a kurzov

Opravy ETA a kurzu

Vedenie palubného denníka

Použitie rádia (vrátane VDF, ak je použiteľný)

Minimálne podmienky počasia pre pokračovanie letu

Rozhodovanie „počas letu“

Postupy letu na náhradnom letisku

Lety v regulovanom/riadenom vzdušnom priestore

Postupy pre vstup do priestoru, prelet a jeho opustenie

Postup pri neistote o polohe

Postup pri strate orientácie

Použitie rádionavigačných prostriedkov

Príletové postupy

Postupy zaradenia do okruhu letiska

Nastavenie výškomeru, spojenie ATC, atď.

Zaradenie do letiskového okruhu

Postupy letu na okruhu

Postupy pre parkovanie

Ochrana letúna

Doplnenie palivom

Ohlásenie pristátia

ÚLOHA 18B PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY**NAVIGÁCIA V NIŽŠÍCH HLADINÁCH/ZA ZNÍŽENEJ DOHĽADNOSTI**

Predmety:

Všeobecné hľadiská:

Požiadavky plánovania pred letom vo vstupných/výstupných tratiach

Pravidlá ATC, odborné kvalifikácie pilota a vybavenie letúna

Vstupné/Výstupné trate a priestory, kde platia zvláštna miestna pravidlá

Zoznámenie sa s nízkou hladinou letu:

Činnosti pred klesaním

Vizuálne vnemy a udržovanie výšky na úrovni letiska pri malej nadmorskej výške

Účinky rýchlosti letu a zotrvačnosti behom zatáčok

Vplyv vetra a turbulencie

Činnosť pri lete v nízkej hladine:

Hľadiská počasia

Nízka oblačnosť a dobrá dohľadnosť

Nízka oblačnosť a zlá dohľadnosť

Vyhýbanie sa dažďovým preháňkam od miernych až po silné

Účinky dažďových zrážok (Predná dohľadnosť)

Zaradenie do okruhu

Okruh, priblíženie a pristátie za zlého počasia

Letecká skúsenosť posádky

LETOVÁ ÚLOHA 18B**NAVIGÁCIA V NIŽŠÍCH HLADINÁCH**

Zoznámenie sa s nízkou hladinou letu:

Vstupné/Výstupné trate a priestory, kde platia zvláštna miestna pravidlá

Činnosti pred klesaním

Vizuálne vnemy a udržovanie výšky na úrovni letiska pri malej nadmorskej výške

Účinky rýchlosti letu a zotrvačnosti behom zatáčok

Vplyv vetra a turbulencie

Nebezpečia prevádzka v malých výškach

Činnosť pri lete v nízkej hladine:

Hľadiská počasia

Nízka oblačnosť a dobrá dohľadnosť

Nízka oblačnosť a zlá dohľadnosť

Vyhýbanie sa dažďovým prehánkam od miernych až po silné

Účinky dažďových zrážok (Predná dohľadnosť)

Zaradenie do okruhu

Okruh, priblíženie a pristátie za zlého počasia

Letecká skúsenosť posádky

ÚLOHA 18C PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY

POUŽITIE RÁDIONAVIGAČNÝCH PROSTRIEDKOV PODĽA VFR

Predmety:

- a) použitie všesmerových majákov VHF
 - dostupnosť staníc VOR, AIP
 - dosah prijmu signálu
 - výber a identifikácia
 - radiály a spôsob číslovania
 - použitie voliča smerníka všesmerového majáku (OBS)
 - indikácia „K“ - „OD“ a preletu stanice
 - výber, nalietnutie a udržiavanie radiálu
 - využitie dvoch staníc k určeniu polohy
- b) použitie rádiokompasu (ADF)
 - dostupnosť staníc NDB, AIP
 - dosah prijmu signálu
 - výber a identifikácia
 - orientácia podľa NDB
 - cieľový let na NDB
- c) použitie zamerania VHF (VHF/DF)
 - dostupnosť AIP
 - postupy R/T
 - získavanie QDM a QTE
- d) použitie radarových zariadení
 - dostupnosť a poskytovanie služieb, AIS
 - druhy služieb
 - postupy R/T a použitie odpovedača
 - výber režimu
 - kódy núdze
- e) použitie diaľkomeru (DME)
 - dostupnosť, AIP
 - prevádzkové režimy
 - šikmá vzdialenosť
- f) použitie systémov leteckej navigácie, systémy družicovej navigácie (RNAV-SATNAV)
 - dostupnosť
 - prevádzkové režimy
 - obmedzenia

LETOVÁ ÚLOHA 18C

RÁDIONAVIGÁCIA

- a) použitie všesmerových majákov VHF
 - dostupnosť, AIP
 - výber a identifikácia
 - volič smerníka všesmerového majáku (OBS)

- indikácia „K“ - „OD“ orientácia
 - ukazovateľ odchýlky od trati (CDI)
 - určenie radiálu
 - naletenie a udržanie radiálu
 - prelet VOR
 - získavanie zameranej plochy od dvoch VOR
- b) použitie rádiokompasu (ADF)
- dostupnosť AIP, kmitočty
 - výber a identifikácia
 - orientácia podľa majáku
 - cieľový let
- c) použitie zamerania VHF (VHF/DF)
- dostupnosť AIP, kmitočty
 - postupy R/T a spojenie ATC
 - získavanie QDM a cieľový let
- d) použitie radarov na trati/v koncovej oblasti
- dostupnosť, AIP
 - Postupy a spojenia ATC
 - povinnosti pilota
 - sekundárny prehľadový radar
 - odpovedače
 - výber kódu
 - otázka a odpoveď
- e) použitie diaľkomeru (DME)
- výber stanice a identifikácia
 - režimy činnosti
- f) použitie systémov leteckej navigácie, systémy družicovej navigácie (RNAV-SATNAV)
- nastavenie
 - činnosť
 - interpretácia

ÚLOHA 19 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY

ÚVOD K LIETANIU PODĽA PRÍSTROJOV

Predmety:

Letové prístroje

Fyziologické hľadiská

Docenenie prístrojov

Letová poloha pri lete podľa prístrojov

Indikácie pozdĺžneho sklonu

Indikácie náklonu

Rôzne úpravy ukazovateľov

Úvod k používaniu umelého horizontu

Pozdĺžny sklon

Náklon

Udržovanie kurzu a vyváženie letu

Obmedzenie prístrojov (vrátane porúch systému)

LETOVÁ POLOHA, VÝKON a VÝKONNOSŤ

Letová poloha pri lete podľa prístrojov:

Riadiace prístroje

Prístroje pre výkonnosť

Účinok zmeny výkonu a konfigurácie

Vykonávanie vzájomnej kontroly údajov prístrojov

Interpretácia údajov prístrojov

Priame a nepriame indikácie/prístroje pre výkonnosť)

Oneskorenie indikácie prístrojov

Výberové snímanie radiál

ZÁKLADNÉ LETOVÉ OBRATY (ÚPLNÁ PRÍSTROJOVÁ DOSKA)

Priamy a vodorovný let pri rôznych rýchlostiach letu a konfiguráciách letúna

Stúpanie

Klesanie

Zatáčky so štandardnou uhlovou rýchlosťou

Vodorovné

Stúpavé

Klesavé

} do vopred zvolených kurzov

LETOVÁ ÚLOHA 19

ÚVOD K LIETANIU PODĽA PRÍSTROJOV

Fyziologické vnemy

Docenenie prístrojov

Letová poloha pri lete podľa prístrojov

Pozdĺžny sklon

Náklon

Udržovanie kurzu a vyváženie letu

Letová poloha pri lete podľa prístrojov

Vplyv zmeny výkonu a konfigurácie

Vykonávanie vzájomnej kontroly prístrojov

Výberové snímanie radiál

ZÁKLADNÉ LETOVÉ OBRATY (ÚPLNÁ PRÍSTROJOVÁ DOSKA)

Priamy a vodorovný let pri rôznych rýchlostiach letu a konfiguráciách letúna

Stúpanie

Klesanie

Zatáčky so štandardnou uhlovou rýchlosťou

Vodorovné

Stúpavé

Klesavé

} do vopred zvolených kurzov

ÚLOHA 20 PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY

ZÁKLADNÉ NOČNÉ LIETANIE

Uvedenie bodov, ktoré sa musia zahrnúť pred vyslaním žiaka na prvý sólový let v noci.

Postupy - spúšťanie motorov

Miestne postupy - vrátane naviazania spojenia s ATC

Rolovanie

Stojisko a rolovacia svetelná sústava

Posúdenie rýchlosti a vzdialenosti

Použitie rolovacích svetelných návestidiel

Vyhnutie sa nebezpečeniu - výstražné svetlá

Kontrola prístrojov

Miesto vyčkávania - postupy osvetlenia

Prvotné zoznámenia sa s nocou

Orientácia v miestnej oblasti

Význam svetiel na inom lietadle

Pozemné prekážkové svetlá

Rozdelenie pozornosti pilota - vonkajšiu/prístrojovú orientáciu

Opätovné nadviazanie spojenia

Osvetlenie letiska - približovacia svetelná sústava a dráhové svetelné návestidlá (vrátane VASI a PAPI)

Prahové svetelné priečky

Približovací rad

Zostupová svetelná sústava,

NOČNÉ OKRUHY

Vzlet a stúpanie

Rolovanie na miesto vzletu

Vizuálne prostriedky počas rozjazdu
Prechod na prístroje
Zahájenie počiatočného stúpania (hneď po vzlete $v = \text{konšt.}$)
Použitie letových prístrojov
Stúpanie podľa prístrojov a počiatočné zatáčky

Okruh

Poloha letúna - dráhové svetelné návestidlá
Letiskový okruh a pozornosť pri lete
Počiatočné priblíženie a predvedenie dráhového svetelného radu
Poloha letúna
Meniaci vplyv dráhových svetelných návestidiel a VASI (alebo PAPI)
Zachytenie dráhy priblíženia
Stúpanie smerom od

Priblíženie a pristátie

Poloha, úsek letu pri priblížení a konečné priblíženie
Vylúčenie vplyvu vetra
Použitie pristávacích svetiel
Podrovnanie a dosadnutie
Dojazd
výjazd z RWY - kontrola rýchlosti

Nevydarené priblíženie

Použitie prístrojov
Opätovné zaradenie do letiskového okruhu

NAVIGÁCIA V NOCI

Osobitný dôraz na plánovanie letu
Voľba znakov (prostriedkov) viditeľných v noci
Letecké svetelné majáky
Vplyv osvetlenia kabíny na farby máp
Použitie rádiových prostriedkov
Vplyv mesačného svitu na dohľadnosť v noci

Dôraz na dodržanie minimálnej bezpečnej nadmorskej výšky

Náhradné letiská - obmedzené
Obmedzené rozpoznanie zhoršovania sa počasia
Postupy pri strate orientácie

NÚDZOVÉ PRÍPADY V NOCI

Strata rádiového spojenia (porucha)
Porucha dráhového svetelného radu
Porucha pristávacích svetiel letúna
Porucha vnútorného osvetlenia letúna
Porucha navigačných svetiel letúna
Celková elektrická porucha
Nevydarený vzlet
Vysadenie motora
Postupy prekážky na dráhe

[ZT 1, 01.06.00, ZT 2, 01.08.02]

AMC FCL 1.355 (a) (2)**Opakovací seminár letového inštruktora (FI)/inštruktora prístrojovej kvalifikácie (IRI)**

(Pozri JAR-FCL 1.355)

- 1 Opakovací seminár FI/IRI, ktorý je poriadaný v členských štátoch JAA, by mal brať do úvahy zemepisnú polohu, počet účastníkov a periodicitu v štáte, ktorého sa to týka.
- 2 seminárov, vrátane voľných debát/pracovných seminárov. Mali by sa vziať do úvahy rôzne aspekty, ako je zaradenie účastníkov, ktorí sú držiteľmi kvalifikácií na iných kategóriách lietadiel.
- 3 Niektorí skúsení FI/IRI, ktorí sa v súčasnosti zúčastňujú letového výcviku, s praktickými znalosťami požiadaviek na predĺžovanie a súčasných techník výučby by mali byť na týchto seminároch začlenení vo funkcii prednášajúcich.
- 4 Prezenčná listina (pozri IEM FCL 1.355) bude zhotovená a podpísaná organizátorom seminára ako je schválená leteckým úradom, aby sa doložila návšteva a účasť FI/IRI.
- 5 Obsah opakovacieho seminára FI/IRI by mal byť vybraný z nasledujúceho:
 - a) nové a/alebo existujúce pravidlá/predpisy, s dôrazom na znalosť požiadaviek JAR-FCL a JAR-OPS,
 - b) výučba a štúdium,
 - c) techniky výučby,
 - d) úloha inštruktora
 - e) národné predpisy (podľa toho, čo je vhodné),
 - f) ľudský faktor,
 - g) bezpečnosť v letectve, prevencia incidentov a leteckých nehôd,
 - h) umenie lietať,
 - i) právne aspekty a postupy vymáhania,
 - j) navigačné schopnosti s novými/ v súčasnosti používanými navigačnými prostriedkami,
 - k) výučba lietania podľa prístrojov a
 - l) témy súvisiace s počasím, vrátane metód distribúcie,
 - m) akékoľvek doplňujúce témy vybrané leteckým úradom.

Bežná lekcia by mala poskytnúť 45 minút na prednášku a 15 minút na dotazy. Odporúča sa použitie vizuálnych prostriedkov, interaktívneho videa a iných vyučovacích prostriedkov (ak sú k dispozícii) pre voľné debaty/pracovné semináre.

[ZT 1, 01.06.00]

IEM FCL 1.355**Kvalifikácia letového inštruktora (FI(A)) - formulár na predĺženie a obnovenie platnosti**

(Pozri JAR-FCL 1.355)

PRAX VO VÝUČBOVOM LIETANÍ (Pozri JAR-FCL 1.355 (a) (1))				
Inštruktori žiadajúci o predĺženie platnosti kvalifikácie by mali zapísať výučbové hodiny nalietané v priebehu predchádzajúcich 36 mesiacov				
JEDNOMOTOROVÉ		VIACMOTOROVÉ		PRÍSTROJOVÉ
DEŇ	NOC	DEŇ	NOC	
Celkom výučbových hodín (v predchádzajúcich 36 mesiacoch):				
Celkom výučbových hodín (v predchádzajúcich 12 mesiacoch):				

UDRŽOVACÍ SEMINÁR LETOVÉHO INŠTRUKTORA (Pozri JAR-FCL 1.355 (a) (2))
--

1	Týmto sa osvedčuje, že podpísaný sa zúčastnil seminára letového inštruktora schváleného Leteckým úradom.
----------	--

2	Osobné údaje účastníka:
Meno:	Adresa:
Číslo preukazu spôsobilosti:	Dátum uplynutia platnosti kvalifikácie FI(A):

3	Údaje o seminári:
Dátum seminára:	Miesto:

4	Prehlásenie zodpovedného organizátora:
Osvedčujem, že vyššie uvedené údaje sú správne, a že seminár FI bol vykonaný tak, ako ho letecký úrad schválil	
Dátum schválenia:	Meno organizátora: (veľkými písmenami)
Dátum a miesto:	Podpis:

5	Prehlásenie účastníka:
Potvrdzujem údaje uvedené v bodoch 1 až 3	

PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI (Pozri JAR-FCL 1.355 (a) (3))	
..... (Meno žiadateľa) v priebehu letu s preskúšaním odbornej spôsobilosti preukázať svoju spôsobilosť k výučbovému lietaniu. Výsledok preskúšania ma uspokojil.	
Letová doba:	Použitý simulátor/letún:
Hlavná úloha:	
Meno FIE:	Číslo preukazu:
Dátum a miesto:	Podpis:

AMC FCL 1.365**Kurz na získanie typovej kvalifikácie inštruktora typovej kvalifikácie na viacpilotný (letún) (TRI(MPA))**

(Pozri JAR-FCL 1.365)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.365)

Cieľ kurzu

1 Kurz by mal byť organizovaný tak, aby žiadateľovi poskytol zodpovedajúci výcvik v teoretickej výučbe, v letovom výcviku a vo výcviku na letových simulátoroch, aby sa žiadateľ vyškolil pre ktorúkoľvek typovú kvalifikáciu viacpilotného letúna, pre ktorý je žiadateľ odborne spôsobilý (pozri JAR-FCL 1.365).

ČASŤ 1**VYUČOVANIE A SEBAVZDELÁVANIE**

Bod číslo:

- 1 PROCES SEBAVZDELÁVANIA
 - Motivácia
 - Vnímanie a chápanie
 - Pamäť a jej používanie
 - Zvyky a prenos
 - Prekážky seba vzdelávania
 - Podnety seba vzdelávania
 - Metódy seba vzdelávania
 - Intenzita seba vzdelávania
- 2 PROCES VYUČP VANIA
 - Prvky efektívneho vyučovania
 - Plánovanie výučbovej aktivity
 - Vyučovacie metódy
 - Vyučovanie od „známeho“ k „neznámemu“
 - Použitie „plánov vyučovacích hodín“
- 3 FILOZOFIA VÝCVIKU
 - Hodnota štruktúrovaného (schváleného) kurzu výcviku
 - Význam plánovanej osnovy
 - Integrácia teoretických vedomostí a letového výcviku
- 4 SPÔSOBY POUŽÍVANIA VÝUČBY
 - a) Teoretické vedomosti - Spôsoby výučby v učebni
 - Použitie výcvikových pomôcok
 - Skupinové prednášky
 - Individuálne prípravy
 - Účasť žiaka na diskusii
 - b) LET - Spôsoby výcviku počas letu
 - Prostredie letu/pilotného priestoru
 - Spôsoby používaného výcviku
 - Úsudok a rozhodovanie počas letu a po lete
- 5 HODNOTENIE A SKÚŠANIE ŽIAKA
 - a) Zhodnotenie výkonnosti žiaka
 - Funkcie postupových skúšok
 - Oživovanie vedomostí
 - Posun od vedomostí k pochopeniu
 - Rozvíjanie pochopeného v činnostiach
 - Nevyhnutnosť vyhodnocovať rýchlosť pokroku

- b) Rozbory chýb žiaka
 Určiť príčinu chýb
 Riešiť najprv významné chyby, potom nevýznamné
 Vyvárať sa nadmerného kritizovania
 Potreba zreteľnej stručnej komunikácie
- 6 VYPRACOVANIE PROGRAMU VÝCVIKU
 Plánovanie vyučovacej hodiny
 Príprava
 Vysvetlenie a predvedenie
 Účasť žiaka a precvičenie
 Zhodnotenie
- 7 ĽUDSKÁ VÝKONNOSŤ A OBMEDZENIE SÚVISIACE S LETOVÝM VÝCVIKOM
 Fyziologické faktory
 Psychologické faktory
 Spracovanie informácie človekom
 Názory na chovanie
 Rozvoj úsudku a schopnosti rozhodovania
- 8 NEBEZPEČIE VYPLÝVAJÚCE ZO SIMULOVANIA PORÚCH A NESPRÁVNÝCH ČINNOSTÍ SYSTÉMOV V LETÚNI POČAS LETU
 Výber bezpečnej nadmorskej výšky
 Význam nácviku úloh dotykom („touch drills“)
 Uvedomovanie si situácie
 Dodržovanie správnych postupov
- 9 ADMINISTRATÍVA VÝCVIKU
 Záznamy teoretickej výučby/letového výcviku
 Osobný zápisník letov pilota
 Plán výcviku počas letu/výučby na zemi
 Študijné texty
 Ústredné formuláre
 Letové príručky/Príručky vlastníka lietadla/Prevádzkové príručky pilota
 Doklady oprávnenia letu
 Doklady lietadla
 Predpisy k preukazu spôsobilosti súkromného pilota

ČASŤ 2

TECHNICKÝ VÝCVIK

- 1 Kurz by mal byť zameraný na ten typ letúna, na ktorom si praje výučbu žiadateľ. Výcvikový program by mal poskytovať podrobnosti o celej teoretickej výučbe.
- 2 Identifikácia a aplikácia ľudských faktorov (ako je stanovené v osnove 040 ATPL) so zameraním na aspekty výcviku [spolupráce] viacčlennej posádky.
- 3 Obsah programu výučby by mal obsahovať úlohy výcviku tak, ako sú použiteľné na danom type letúna.
- 4 Žiadateľ kvalifikácie TRI by mal byť školený a zoznamovaný s poskytovaním výučby zo sedadla, ktoré zvyčajne zaujíma druhý pilot.

Úlohy výcviku

- 5 Letový simulátor

Časti označené * by mali byť vykonané v lietadle v prípade ak nie je k dispozícii letový simulátor.

- a) použitie kontrolných listov (zoznamov) povinných úkonov, nastavenie rádiových/navigačných prostriedkov,
 b) spúšťanie motora,
 c) kontroly pri vzlete,

- d) vzlet podľa prístrojov, prechod na let podľa prístrojov po odpútaní od zeme (lift off),
- e) vzlet s bočným vetrom,
- f) porucha motora v priebehu vzletu medzi V_1 a V_2 ,
- g) prerušený vzlet pred dosiahnutím V_1 ,
- h) trepotanie pri vysokých hodnotách M, presne vymedzená charakteristika letu (ak je nutná),
- i) ostré zatáčky,
- j) vyrovnanie po priblížení k preťaženiu/vzletová, čistá, pristávacia konfigurácia,
- k) priblíženie podľa prístrojov do požadovanej minimálnej výšky rozhodnutia nad letiskom (DH), alebo do minimálnej výšky pre klesanie nad letiskom/nadmorské výšky, s ručne prevedenou simuláciou jedného nepracujúceho motora v priebehu priblíženia a pristátia, alebo pri opakovaní okruhu,
- l) prerušené pristátie a opakovanie okruhu a
- m) pristátie s bočným vetrom.

Prevádzka II. a III. kategórie, ak je použiteľný

- 6
- a) presné priblíženia, opakovanie okruhu v automatickom režime, s automatom ťahu a letovým príkazovým prístrojom, spôsobené závadami pozemného alebo palubného vybavenia,
 - b) opakovanie okruhu spôsobené podmienkami počasia,
 - c) opakovanie okruhu pri DH (výške rozhodnutia) spôsobené odchýlkou od osi a
 - d) jedno z priblížení KAT II/KAT III musí viesť k pristátiu.

Letún (neplatí pre žiadateľov oprávnenia SFI (A) alebo kurzu bez letového výcviku TRI (A))

- 7
- a) zoznámenie s ovládacími prvkami riadenia lietadla počas predletovej prehliadky,
 - b) použitie zoznamov povinných úkonov, nastavenie rádiových a navigačných prostriedkov, spúšťanie motorov,
 - c) rolovanie,
 - d) vzlet,
 - e) porucha motora počas vzletu krátko po V_2 , po dosiahnutí letovej polohy pre začiatkové stúpanie,
 - f) iné núdzové postupy (ak sú potrebné),
 - g) opakovanie okruhu z požadovanej minimálnej DH, so simuláciou jedného nepracujúceho motora a
 - h) vysadenie kritickej pohonnej jednotky počas pristátia.
- 8 Schválený a spôsobilý letový simulátor pre ZFTT (pre vymedzené TRI(A))
- a) zoznámenie s ovládacími prvkami riadenia počas predletovej prehliadky,
 - b) použitie zoznamov povinných úkonov, nastavenie rádiových a navigačných prostriedkov, spúšťanie motorov,
 - c) rolovanie,
 - d) vzlet,
 - e) porucha motora počas vzletu krátko po V_2 , po dosiahnutí letovej polohy pre začiatkové stúpanie,
 - f) iné núdzové postupy (ak sú potrebné),
 - g) opakovanie okruhu z požadovanej minimálnej DH, so simuláciou jedného nepracujúceho motora a
 - h) vysadenie kritickej pohonnej jednotky počas pristátia.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

AMC FCL 1.380**Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora kvalifikácie na triedu na jednopilotný viacmotorový letún (CRI(SPA))**

(Pozri JAR-FCL 1.380)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.380)

CIEĽ KURZU

1 Kurz by mal žiadateľovi poskytnúť primeraný výcvik v teoretickej výučbe a v letovom, na získanie kvalifikácie na triedu na jednopilotný viacmotorový letún.

POZEMNÝ VÝCVIK

2 Osnova sa zaoberá len výcvikom na viacmotorových letúnoch. Preto iné oblasti vedomostí, spoločné ako pre jednomotorové, tak pre viacmotorové letúny by mali byť revidované, podľa nevyhnutnosti, pre zahrnutie tém o obsluhu a riadení letúna so všetkými pracujúcimi motormi, s využitím použiteľných častí Osnovy pozemných predmetov pre kurz letového inštruktora (AMC FCL 1.340). Navyše, pozemná výučba by mala zahŕňať 25 hodín zamestnania v učebni k rozvíjaniu schopnosti žiadateľa učiť žiaka vedomostiam a ich pochopeniu, požadovaným pre časť letových úloh kurzu výcviku na viacmotorové letúny. Táto časť musí zahŕňať podrobné predbežné prípravy pre letové úlohy.

ČASŤ 1**VYUČOVANIE A SEBAVZDELÁVANIE**

Bod číslo:

1 PROCES SEBAVZDELÁVANIA

Motivácia
Vnímanie a chápanie
Pamäť a jej používanie
Zvyky a prenos
Prekážky seba vzdelávania
Podnety seba vzdelávania
Metódy seba vzdelávania
Intenzita seba vzdelávania

2 PROCES VYUČP VANIA

Prvky efektívneho vyučovania
Plánovanie výučbovej aktivity
Vyučovacie metódy
Vyučovanie od „známeho“ k „neznámemu“
Použitie „plánov vyučovacích hodín“

3 FILOZOFIA VÝCVIKU

Hodnota štruktúrovaného (schváleného) kurzu výcviku
Význam plánovanej osnovy
Integrácia teoretických vedomostí a letového výcviku

4 SPÔSOBY POUŽÍVANIA VÝUČBY**a) Teoretické vedomosti - Spôsoby výučby v učebni**

Použitie výcvikových pomôcok
Skupinové prednášky
Individuálne prípravy
Účasť žiaka na diskusii

b) LET - Spôsoby výcviku počas letu

Prostredie letu/pilotného priestoru
Spôsoby používaného výcviku
Úsudok a rozhodovanie počas letu a po lete

5 HODNOTENIE A SKÚŠANIE ŽIAKA

a) Zhodnotenie výkonnosti žiaka

Funkcie postupových skúšok
Oživovanie vedomostí
Posun od vedomostí k pochopeniu
Rozvíjanie pochopeného v činnostiach
Nevyhnutnosť vyhodnocovať rýchlosť pokroku

b) Rozbory chýb žiaka

Určiť príčinu chýb
Riešiť najprv významné chyby, potom nevýznamné
Vyvárať sa nadmerného kritizovania
Potreba zreteľnej stručnej komunikácie

6 VYPRACOVANIE PROGRAMU VÝCVIKU

Plánovanie vyučovacej hodiny
Príprava
Vysvetlenie a predvedenie
Účasť žiaka a precvičenie
Zhodnotenie

7 ĽUDSKÁ VÝKONNOSŤ A OBMEDZENIE SÚVISIACE S LETOVÝM VÝCVIKOM

Fyziologické faktory
Psychologické faktory
Spracovanie informácie človekom
Názory na chovanie
Rozvoj úsudku a schopnosti rozhodovania

8 NEBEZPEČIE VYPLÝVAJÚCE ZO SIMULOVANIA PORÚCH A NESPRÁVNYCH ČINNOSTÍ SYSTÉMOV V LETÚNI POČAS LETU

Výber bezpečnej nadmorskej výšky
Význam nácviku úloh dotykom („touch drills“)
Uvedomovanie si situácie
Dodržovanie správnych postupov

9 ADMINISTRATÍVA VÝCVIKU

Záznamy teoretickej výučby/letového výcviku
Osobný zápisník letov pilota
Plán výcviku počas letu/výučby na zemi
Študijné texty
Ústredné formuláre
Letové príručky/Príručky vlastníka lietadla/Prevádzkové príručky pilota
Doklady oprávnenia letu
Doklady lietadla
Predpisy k preukazu spôsobilosti súkromného pilota

ČASŤ 2

OSNOVA TEORETICKEJ VÝUČBY

NAVRHOVANÝ ROZPIS HODÍN KURZU V UČEBNI

Vyučovacie hodiny	Precvičovanie v triede	Téma	Vnútoraná postupová skúška
1,00		Letecká legislatíva	
2,00		Výkonnosť, všetky motory pracujú, vrátane hmotnosti a vyváženia	1,00
2,00		Asymetrický (nesúmerný) let	
2,00	2,00	Riadenie v asymetrickom lete Minimálna rýchlosť riaditeľnosti a bezpečnosti Praporovanie a vyvedenie z prapora	
2,00		Výkonnosť v asymetrickom lete	1,00
2,00		Zvláštny typ letúna - činnosť systémov Obmedzenia draku a motora	1,00
4,00	5,00	Predletové prípravy pre letové úlohy	
15,00	7,00		3,00
Celkový počet hodín v kurze	25,00	(vrátane postupového testu)	

OSNOVA TEORETICKÝCH PREDMETOV

LETECKÁ LEGISLATÍVA

Definícia skupín výkonnosti letúnov (JAA).
Metódy násobenia celkovej výkonnosti súčiniteľa.

ASYMETRICKÝ MOTOROVÝ LET

ZÁKLADY LETU

PROBLÉMY

asymetria
riadenie
výkonnosť

SILA DVOJICE SÍL

odchýlka ťahu z osi letúna
asymetrický účinok listov vrtule
odchýlka odporu z osi letúna
odpor vrtule pokazeného motora
nárast celkového odporu
asymetria vztlaku
účinok nevyváženého vrtuľového prúdu
účinok bočenia (yaw) vo vodorovnom lete a v zatáčkach
dvojice síl bočnej zložky ťahu a bočnej sily smerového kormidla
účinok na momentové ramená

RIADENIE V ASYMETRICKOM MOTOROVOM LETE

použitie, nesprávne použitie a obmedzenie:
 smerového kormidla
 krídielok
 výškových kormidiel

vplyv náklonu/sklzu/vyváženia
 pokles účinnosti krídielok/smerového kormidla
 možnosť odtrhnutia prúdu na kýle
 účinok vzťahu IAS/ťah (IAS = indikovaná rýchlosť)
 účinok zostávajúcich nevyvážených síl
 zaťaženie nohy (pilota) a vyvažovanie

MINIMÁLNA RÝCHLOSŤ RIADITELNOSTI A BEZPEČNOSTI

minimálna rýchlosť riaditeľnosti (V_{mc})

definícia

vznik

faktory ovplyvňujúce (V_{mc})

ťah

hmotnosť a poloha ťažiska

nadmorská výška

pristávacie zariadenie

vztlakové klapky

klapky krytu motora/rebrá chladenia

turbulencia/poryvy

reakcia/dostatočná schopnosť pilota

nakláňanie letúna na pracujúci motor

odpor

praporovanie vrtule

kritický motor

bezpečná rýchlosť vzletu

definícia/vznik V_2

označenie ostatných rýchlostí indexmi

VÝKONNOSŤ LETÚNA - JEDEN NEPRACUJÚCI MOTOR

účinok na prebytok použiteľného výkonu
 dostup s jedným motorom
 cestovný let, dolet a vytrvalosť
 zrýchlenie/spomalenie
 nulový ťah, definícia a účel

VRTUĽA

staviteľná - všeobecné princípy
 mechanizmus praporovania/vyvedenie vrtule z prapora, obmedzenie
 (napr. minimálne otáčky)

ŠPECIFICKÝ TYP LETÚNA

SYSTÉMY LETÚNA AMOTORA

normálna činnosť
 mimoriadna činnosť
 núdzové postupy

OBMEDZENIA-DRAK

násobky
 hraničné rýchlosti pre pristávacie zariadenie/vztlakové klapky (V_{lo} a V_{le})
 rýchlosť letu v turbulencii (V_{ra})
 maximálna rýchlosť (V_{no} a V_{ne})

OBMEDZENIA-MOTOR

otáčky a plniaci tlak
teplota a tlak oleja
núdzové postupy

HMOTNOSŤ A VYVÁŽENIE

(Téma vyčerpať v spojení s príručkami: letovou/vlastníka/prevádzkovou pilota)
dokumentácia hmotnosti a vyváženie pre typ letúna
preskúmanie hlavných zásad
výpočty pre špecifický typ letúna

HMOTNOSŤ A VÝKONNOSŤ

(Téma vyčerpať v spojení s príručkami: letovou/vlastníka/prevádzkovou pilota)
výpočty pre špecifický typ letúna (pracujúce všetky motory)
dĺžka rozjazdu
dĺžka vzletu
dĺžka prerušeného vzletu
dĺžka pristátia
dĺžka dojazdu
dráha vzletu/začiatocné stúpanie
výpočty pre špecifický typ letúna (jeden pracujúci motor)
dráha začiatocného stúpania
dĺžka pristátia
dĺžka dojazdu

ČASŤ 3**OSNOVA LETOVÉHO VÝCVIKU - NORMÁLNY LET**

Táto časť sa podobá Častiam „Letové úlohy“ kurzu letového inštruktora jednomotorového letúna, vrátane „Úvodu k lietaniu podľa prístrojov“, s výnimkou toho, že predmety, zretele na leteckú skúsenosť posádky a zvyčajné chyby sa vzťahujú na riadenie viacmotorového letúna.

Účelom tejto časti je, aby sa žiadateľ oboznámil s aspektmi vyučovania prevádzkovým postupom a ovládaním viacmotorového letúna so všetkými motormi v činnosti.

Zahrnuté by mali byť nasledujúce úlohy:

- 1 Zoznámenie sa s letúnom
- 2 Predletová príprava a prehliadka letúna
- 3 Postupy spúšťania motora
- 4 Rolovanie
- 5 Postupy spúšťania motora
- 6 Vzlet a začiatocné stúpanie
 - s protivetrom
 - s bočným vetrom
 - na krátkej dráhe
- 7 Stúpanie
- 8 Priamy a vodorovný let
- 9 Klesanie (vrátane postupov núdzového klesanie)
- 10 Zatáčanie
- 11 Pomalý let
- 12 Preťaženie a vyrovnanie
- 13 Let podľa prístrojov - základný
- 14 Návčiky núdzových prípadov (nezahrňujúci poruchu motora)

- 15 Okruh, priblíženie a pristátie
s protivetrom
s bočným vetrom
na krátkej dráhe
- 16 Nevydarené pristátie a opätovné opakovanie okruhu
- 17 Činnosti po lete

LETOVÉ ÚLOHY

Nasledujúce letové úlohy sú rozvíjaním osnovy základného výcviku (jednomotorový letún), ktoré majú byť spojované s pilotovaním viacmotorových typov, aby zaistili, že sa žiak naučí význam a použitie ovládacích prvkov a postupy, ktoré môžu byť pre nich nezvyčajné, za všetkých mimoriadnych a núdzových situácií, okrem toho, že porucha motora a let pri asymetrickom výkone je preberaná samostatne v Letových úlohách v Časti 2.

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA - 1

ZOZNÁMENIE S LETÚNOM

úvod k letúnu

vysvetlenie:

usporiadanie pilotného priestoru
systémov a ovládacích prvkov

pohonná jednotka letúna

kontrolné listy (zoznamy) povinných úkonov a nácviky

rozdielnosti pilotáže zo sedadla inštruktora

NÚDZOVÉ NÁCVIKY

činnosť v prípade požiaru:

vo vzduchu
na zemi

Nácviky úniku

umiestnenie východov

núdzové vybavenie, napr. hasiace prístroje, atď.

PREDLETOVÁ PRÍPRAVA A PREHLIADKA LETÚNA

dokumentácia letúna

vnútorné kontroly

vonkajšie kontroly

zoraďenie postroja, sedadla/pedálov smerového kormidla

POSTUPY SPÚŠŤANIA MOTORA

použitie kontrolných listov (zoznamov) povinných úkonov

kontroly pred spustením

kontroly po spustení

LETOVÁ ÚLOHA 1

ZOZNÁMENIE S LETÚNOM

vnútorné rysy

usporiadanie pilotného priestoru

systémy letúna

kontrolné listy (zoznamy) povinných úkonov, nácviky

činnosť v prípade požiaru vo vzduchu a na zemi

- motora
- kabíny
- elektrických zariadení

porucha systémov (ktorú možno aplikovať na typ letúna)

nácviky únikov

- umiestnenie a použitie núdzového vybavenia a východov

PRÍPRAVA NA LET A ČINNOSŤ PO LETE

oprávnenie k letu a prevzatie letúna
technický denník/osvedčenie o uvolnenie z údržby
zretele hmotnosti, vyváženie a výkonnosti
vonkajšie kontroly
vnútorné kontroly, zoradenie prístrojov a/alebo pedálov smerového kormidla
spúšťanie a zahrievanie motora
kontroly po spúšťaní
kontroly rádionavigačných/spojovacích prostriedkov
kontroly výškomeru a postupy nastavenia
kontroly výkonu
zníženie otáčok a vypínanie motorov
vyplnenie Listu oprávnenia a dokladov o prevádzkyschopnosti letúna

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA - 2**ROLOVANIE**

bezpečnostné opatrenie v priestore pre rolovanie
väčšia hmotnosť - väčšia zotrvačnosť
účinnok deferenciálneho (nesymetrického) výkonu
bezpečnostné opatrenie na úzkych rolovacích dráhach
zvyčajné chyby

PREDVZLETOVÉ POSTUPY

použitie kontrolných listov (zoznamov) povinných úkonov
kontroly výkonu motora
kontroly pred vzletom
poučenie inštruktorom zahrňujúci postup, ktorý musí byť dodržaný, ak dôjde počas vzletu k núdzovému prípadu (napr. porucha motora)
zvyčajné chyby

VZLET A POČIATOČNÉ STÚPANIE

zretele ATC
faktory ovplyvňujúce dĺžku rozjazdu/dĺžku vzletu
správna rýchlosť naddvihnutia
dôležitosť bezpečnej rýchlosti
vzlet s bočným vetrom, zretele a postupy
vzlet na krátkej dráhe, zretele a postupy
ovládanie motora po vzlete, synchronizácia škrtiacej klapky/nastavenie listov vrtule/motora
zvyčajné chyby

STÚPANIE

zretele na leteckú skúsenosť posádky
kontroly pred stúpaním
zretele na motor
použitie ovládacích prvkov škrtiacej klapky/nastavenie listov vrtule
rýchlosť letu pre maximálnu stúpaciú rýchlosť
rýchlosť letu pre maximálny uhol stúpania
synchronizovanie motorov
zvyčajné chyby

LETOVÁ ÚLOHA 2**ROLOVANIE**

kontroly pred rolovaním
začatie a zastavovanie
riadenie rýchlosti
riadenie smeru a zatáčanie
zatáčanie v stiesnených priestoroch

opúšťanie parkovacieho priestoru
voľnosť pohybu smerového kormidla (dôležitosť schopnosti pilota využívať plného chodu kormidla)
kontroly prístrojov

NÚDZOVÉ PRÍPADY

porucha brzd/riadenie

POSTUPY PRED VZLETOM

použitie kontrolných listov (zoznamov) povinných úkonov
kontroly systémov a výkonu motora
kontroly pred vzletom
poučenie inštruktorom pre prípad:
- núdzových situácií počas vzletu

VZLET A POČIATOČNÉ STÚPANIE

zretele ATC
smerové riadenie a využitie výkonu
rýchlosť naddvihnutia
účinky bočného vetra a postup
vzlet na krátkej dráhe a postup
postupy po vzlete
- zasunutie pristávacieho zariadenia
- zasunutie vztlakových klapiek (podľa potreby)
- voľby plniaceho tlaku a otáčok
- synchronizácia motorov
- iné postupy (ak sú použiteľné)

v príslušnej etape kurzu

STÚPANIE

Kontroly pred stúpaním
Voľba výkonu pre zvyčajnú a maximálnu stúpaciú rýchlosť
Prevádzkové obmedzenia otáčok a motora
Vplyv nadmorskej výšky na plniaci tlak, plná priepust (úplné otvorenie škrtiacej klapky)
Prechod do vodorovného letu - Voľba výkonu
Stúpanie s vysunutými vztlakovými klapkami
Obnovenie zvyčajného stúpania
Stúpanie po trati (traťové stúpanie)
Maximálny uhol stúpania
Postupy nastavenia výškomera
Dlho trvajúce stúpanie a použitie klapiek krytu motora/žalúzií chladenia
Docenenie prístrojov

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA - 3

PRIAMY A VODOROVNÝ LET

Zreteľ na leteckú skúsenosť posádky
Voľba výkonu - ovládacie prvky škrtiacej klapky/nastavenie listov vrtule
synchronizácia motorov
aspekty spotreby paliva
Použitie ovládacích prvkov vyvažovania
výškové, smerové kormidlo (krídelka, ak sú vybavené)

Činnosť vztlakových klapiek
vplyv na pozdĺžnu letovú polohu
vplyv na rýchlosť letu

Ovládanie pristávacieho zariadenia
vplyv na pozdĺžnu letovú polohu
vplyv na rýchlosť letu

Použitie ovládacích prvkov zmesi
Použitie ovládacích prvkov alternatívneho ohrevu vzduchu/karburátora

Ovládanie klapiek krytu motora/žalúzií chladenia
Použitie systémov ventilácie a vyhrievania kabíny
Činnosť a použitie ostatných systémov (ak sú použiteľné s ohľadom na typ)
Zvyčajné chyby

KLESANIE

Zretele na leteckú skúsenosť posádky
kontroly pred klesaním

Normálne klesanie
voľba riadenia klapky/stúpanie listov vrtule
zretele na chladenie motora

Postup núdzového klesania
Zvyčajné chyby

ZATÁČANIE

Zretele na leteckú skúsenosť posádky
Stredné zatáčky
stúpavé/klesavé zatáčky
Strmé zatáčky (45 stupňov priečného sklonu alebo viacej)
Zvyčajné chyby

LETOVÁ ÚLOHA 3

PRIAMY A VODOROVNÝ LET

Pri zvyčajnom cestovnom výkone

- voľba cestovného výkonu
- plniaci tlak/otáčky
- synchronizácia motorov
- použitie ovládacích prvkov vyvažovania
- zretele výkonnosti - dolet/vytrvalosť

Docenenie prístrojov
Činnosť vztlakových klapiek (v štádiách)

- rýchlosť letu nižšia ako V_{fe}
- vplyv na pozdĺžny sklon
- vplyv na rýchlosť letu

Ovládanie pristávacieho zariadenia

- rýchlosť letu nižšia ako V_{lo}/V_{le}
- vplyv na pozdĺžny sklon
- vplyv na rýchlosť letu

Použitie ovládacích prvkov zmesi
Použitie alternatívneho riadenia vzduchu/karburátora
Ovládanie klapiek krytu motora/žalúzií chladenia
Ovládanie klapiek systémov ventilácie/vyhrievanie kabíny
Ovládanie a použitie iných systémov (ak sú použiteľné s ohľadom na typ)

KLESANIE

Kontroly pred klesaním
Voľba výkonu - plniaci tlak/otáčky
Klesanie s výkonom motora (klesanie v cestovnom režime)
Zretele na chladenie motora

- použitie klapiek krytu motora/žalúzií chladenia

Prechod do vodorovného letu
Klesanie s vysunutými vztlakovými klapkami
Klesanie s vysunutým pristávacím zariadením
Postup nastavenia výškomeru
Docenenie prístrojov
Núdzové klesanie

- ak je použiteľné s ohľadom na typ
- obmedzenie V_{no} v turbulencii

ZATÁČANIE

Stredné zatáčky
Stúpavé a klesavé zatáčky
Strmé zatáčky - 45 stupňov náklonu
Docenenie prístrojov

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA - 4**POMALÝ LET**

Zretele na leteckú skúsenosť posádky
let pri V_{s1} a $V_{so} + 5$ kts (9 km/h)
charakteristiky ovládania lietadla
Simulované „opakovanie okruhu“ z pomalého letu
pri V_{sse} s vysunutými vztlakovými klapkami
pozornosť vyváženia riadenia pozdĺžneho sklonu
Zvyčajné chyby

PREŤAŽENIE

Zretele na leteckú skúsenosť posádky
Voľba výkonu
Príznaky blížiaceho sa pádu
Charakteristika plného pádu
Vyrovnávanie z plného pádu
Vyrovnávanie zo začiatočného preťaženia
Preťaženie a vyrovnanie v konfigurácii pre pristátie
Vyrovnanie v začiatočnom štádiu v konfigurácii pre pristátie

LET PODĽA PRÍSTROJOV (ZÁKLADNÝ)

Priamy a vodorovný
Stúpanie
zatáčanie
Klesanie

NÁCVIKY NÚDZOVÝCH PRÍPADOV (nezahrňujú poruchu motora)

ako sú použiteľné s ohľadom na typ

PRIBLIŽENIE OKRUHOM A PRISTÁTIE

Spolupráca posádky a zretele ATC
Priamy úsek po vetre
rýchlosť letu pod V_{fe}
použitie vztlakových klapiek (ak sú použiteľné)
kontroly pred pristátím
poloha k zatáčaniu do úseku pre poslednou zatáčkou

Úsek pred poslednou zatáčkou
voľba výkonu (nastavenie škrtiacej klapky/stúpanie listov vrtule), ovládacie prvky vztlakových klapiek
a vyváženie
udržovanie správnej rýchlosti letu

Konečné priblíženie
zoradenie výkonu (skorá reakcia na krátke pristátie)
použitie ďalších klapiek (podľa potreby)
overenie vysunutej polohy pristávacieho zariadenia
voľba bodu „dotyku“
zníženie rýchlosti letu na V_{at}
udržovanie dráhy letu pri priblížení

Pristátie
väčšia rýchlosť klesania
dlhšia dĺžka pristátia a dojazdu
priblíženie a pristátie s bočným vetrom
zretele na bočný vietor

priblíženie a pristátie na krátkej dráhe
postup pre krátku dráhu - zretele

LETOVÁ ÚLOHA 4

POMALÝ LET

Kontroly bezpečnosti

nastavenie a udržiavanie (vztlakové klapky zasunuté)

$V_{S1} + 5$ kts (9 km/h)

pozornosť ovládacím charakteristikám letúna

Nastavenie a udržiavanie (vztlakové klapky vysunuté)

$V_{SO} + 5$ kts (9 km/h)

pozornosť ovládacím charakteristikám letúna

Simulované „opakovanie okruhu“ z pomalého letu s vysunutými vztlakovými klapkami
a rýchlosti letu aspoň V_{sse} napr. pri rýchlosti letu V_{sse} alebo $V_{mca} + 10$ kts (18,5 km/h)
zvýšenie na plný výkon a prechod do stúpania
pozornosť zmene nastavenia listov vrtule

Obnoviť normálny let

PREŤAŽENIE

- zretele na leteckú skúsenosť posádky
- voľba otáčok
- príznaky preťaženia
- charakteristika plného pádu
- vybranie z plného pádu
 - pozornosť nastavovania výkonu
- vyrovnanie v počiatočnom štádiu
- preťaženie a vyrovnanie v konfigurácii pre pristátie
- vybranie pádu v počiatočnom štádiu v konfigurácii pre pristátie

LET PODĽA PRÍSTROJOV (ZÁKLADNÝ)

- priamy a vodorovný
- stúpanie
- zatáčanie
- klesanie

NÁCVIKY NÚDZOVÝCH PRÍPADOV (nezahrňujúci poruchu motora)

Ako sú použiteľné s ohľadom na typ

OKRUH, PRIBLIŽENIE A PRISTÁTIE

Spolupráca posádky a zretele ATC

Priamy úsek po vetre

- riadenie rýchlosti (nižší ako V_{fe})
- príslušné nastavenie vztlakových klapiek
- kontroly pred pristátím
- riadenie rýchlosti a výšky nad letiskom
- zatáčka do úseku pred poslednou zatáčkou

Úsek pred poslednou zatáčkou

- voľba výkonu
- použitie klapiek a vyváženie
- udržiavanie správnej rýchlosti letu

Konečné priblíženie

- použitie ďalších klapiek (ak je potrebné)
- overenie vysunutej polohy pristávacieho zariadenia
- voľba bodu dotyku
- zníženie rýchlosti letu na V_{at}
- udržiavanie správnej dráhy letu pri priblížení
 - nastavenie výkonu

Pristátie

- riadenie rýchlosti klesania behom podrovanania
- zretele na bočný vietor
- ďalší dojazd
- priblíženie a pristátie na krátkej/mäkkej dráhe
 - zretele a bezpečnosť opatrenia

LET S ASYMETRICKÝM VÝKONOM

V priebehu tejto časti sa má klásť zvláštny dôraz na:

- a) Okolnosti, za ktorých sa budú konať skutočné precvičovania praporovania a vyvádzanie vrtule z praporovej polohy, napr. bezpečná nadmorská výška, vyhoviecie predpisom týkajúcich sa minimálnej výšky nad letiskom/morom pre precvičovanie praporovania vrtule, podmienok počasia a vzdialenosti od najbližšieho použiteľného letiska.
- b) Postup pre [spoluprácu] inštruktor/žiak napr. správne používanie nácviku úkonov dotykom a predchádzanie nedorozumeniam, zvlášť behom precvičovania a rozpraporovania vrtule z praporovej polohy a ak je používaný nulový ťah pre okruhy s asymetrickým výkonom. tento postup má zahrňovať jednoznačný dohovor o tom, ktorý motor bude vypnutý/znova zapnutý alebo nastavený na nulový ťah a zahrňovať vymenovanie nahlas každého kroku a pomenovanie motora, na ktorom by sa malo precvičovanie vykonávať.
- c) Nevyhnutnosť vyvarovať sa preťaženiu pracujúceho motora a zhoršeniu úrovne výkonnosti, ak je letún s asymetrickým výkonom.
- d) Nevyhnutnosť použitia kontrolných listov (zoznamov) povinných úkonov pre daný konkrétny typ letúna.

PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY**LET PRI ASYMETRICKOM VÝKONE**

Úvod k asymetrickému letu

Praporovanie vrtule

- spôsob obsluhy

Vplyvy na ovládanie letúna pri cestovnej rýchlosti

úvod k vplyvom na výkonnosť letúna

pozornosť zaťaženia nohy k udržaniu stáleho kurzu (Bez vyvažovania smerového kormidla)

Vyvedenie vrtule z praporovej polohy

- obnovenie normálneho letu

Vyhľadávanie nastavenia nulového ťahu

- porovnanie zaťaženia nohy, ak je vrtuľa v prapore, a ak je nastavený nulový ťah

Účinky a rozpoznanie poruchy motora vo vodorovnom lete

Sily a účinky bočenia (of yaw)

Typy porúch

- náhle alebo postupné
- úplné alebo čiastočné

Bočenie, smerové a ďalšie účinky bočenia (of yaw)

Indikácie letových prístrojov

Určenie motora, ktorý má poruchu

Dvojice síl a zostávajúce nevyvážené sily

- výsledná letová poloha

Použitie smerového kormidla k pôsobeniu proti bočeniu

Použitie krídielok

- nebezpečie chybných použití

Použitie výškového kormidla k udržaniu vodorovného letu

Použitie výkonu k udržaniu bezpečnej rýchlosti letu a nadmorskej výšky

Doplňkové vyrovnávanie do priameho a vodorovného letu

- súčasne zvýšenie rýchlosti letu a zníženie výkonu

Určenie chybného motora

- nečinná noha = nečinný motor

Použitie motorových prístrojov k zaisteniu

- tlaku/prietoku paliva
- účinku činnosti CSU (regulátora otáčok) na reakcii otáčkomeru pri nižšej, alebo vyššej rýchlosti letu
- teplotu motora

Potvrdenie identifikácie

- uzavrieť škrtiacu klapku motora so zistenou poruchou

Účinky a rozpoznanie poruchy motora v zatáčkach

Identifikácie a riadenie

Bočné sily a účinky bočenia

POČAS LETU V ZATÁČKE,

Účinok poruchy motora bližšieho stredy zatáčky

- náhly a výrazný vplyv

Účinok poruchy motora vzdialenejšieho stredy zatáčky

- menej prekvapivý a menej výrazný účinok

Možnosť zmylenia pri identifikácii (zvlášť pri nízkom výkone)

- správne použitie smerového kormidla
- možná potreba vrátiť sa k vodorovnému letu bez náklonu pre potvrdenie správnej identifikácie

Orientácia za viditeľnosti a podľa letových prístrojov

Vplyv meniacej sa rýchlosti a výkonu

Vzťah rýchlosť/ťah

Pri normálnej cestovnej rýchlosti a cestovnom výkone

- zreteľne rozpoznaná porucha motora

Pri nízkej bezpečnej rýchlosti letu a výkonu pre stúpanie

- porucha motora rozpoznaná s najväčšou istotou

Klesanie vysokou rýchlosťou a s nízkym výkonom

- možnosť zlyhania pilota uviesť si asymetriu (poruchu motora)

MINIMÁLNE RÝCHLOSTI RIADITEĽNOSTI

Farebné označovanie rýchlomeru (ASI) - červená radiálna čiara

***POZNÁMKA:** Táto úloha je zameraná na hranice riaditeľnosti v rôznych podmienkach, ktorých môže žiak dosiahnuť v ustálenom stave asymetrického výkonu, docieľovanom postupným znižovaním rýchlosti. Nemala by byť vykonávaná náhla a úplná porucha motora pri rýchlosti V_{mca} uvedenej v letovej príručke. Účelom tejto úlohy je pokračovanie v postupnom uvádzaní žiaka do riadenia letúna pri lete s asymetrickým výkonom za extrémnych alebo kritických situácií. Nejde o predvádzanie V_{mca} .*

Spôsoby určenia kritických rýchlostí s krídlami vo vodorovnej polohe a vyrovnanie - možné nebezpečie, ak sú hodnoty minimálnej rýchlosti riaditeľnosti a pádovej rýchlosti veľmi blízke.

- použitie V_{sse}

Stanoviť minimálnu rýchlosť riaditeľnosti pre každý asymetricky umiestnený motor

- stanoviť kritický motor (ak je vhodné)

Vplyvy na minimálne rýchlosti riaditeľnosti:

- priečny sklon
- nastavenie nulového ťahu
- vzletová konfigurácia
 - pristávacie zariadenie vysunuté/vzletové nastavenie vztlakových klapiek
 - pristávacie zariadenie zasunuté/vzletové nastavenie vztlakových klapiek

Dôležité je si uvedomiť, že výsledkom použitia 5 stupňového náklonu pracujúci motor je nižší V_{mca} a rovnako lepšia výkonnosť než s krídlami vo vodorovnej polohe. Využívanie náklonu 5 stupňov pri určovaní V_{mca} pre konkrétny typ je v súčasnosti u výrobcov bežné. V letovej príručke uvádzaná V_{mca} bude získaná s využitím uvedeného spôsobu.

PRAPOROVANIE A VYVÁDZANIE VRTULE Z PRAPORNEJ POLOHY

Minimálna výška nad letiskom pre precvičovanie nácvikov v prapоровaní/vyvádzaní vrtule z prapora.

Ovládanie motora - Bezpečnostné opatrenia (prehrievanie, podmienky námrazy, nastrekovanie (priming), zahrievanie, spôsob simulovania poruchy motora - odkaz na Príručku motora letúna, na Smernice k obsluhu a na Bulletinu).

POSTUP PRI PORUCHE MOTORA

Po vylúčení vplyvov na riadenie spôsobených poruchou motora bude poradie, v ktorom sa postupy vykonávajú, určenou fázou letu a typom lietadla.

Fáza letu

V cestovnom lete

Kritická fáza, aká je bezprostredne po vzlete, alebo behom priblíženia na pristátie, alebo behom „opakovania okruhu“.

TYP LIETADLA

V poradí určitých nácvikov a kontrol sa nevyhnutne vyskytnú zmeny v dôsledku rozdielov medzi typmi letúnov a snád aj medzi modelmi toho istého typu a preto stanovenie presného poradia týchto postupov musí vychádzať z Letovej príručky, z Príručky vlastníka a z Prevádzkovej príručky pilota.

Na príklad, jedna z vyššie uvedených príručiek môže vyžadovať zasunutie vztlačkových klapiek a pristávacieho zariadenia ešte pred praporovaním vrtule, zatiaľ čo druhá môže doporučovať praporovanie ako prvý krok. Dôvodom pre tento naposledy uvádzaný postup by mohla byť skutočnosť, že niektoré motory sa nedajú praporovať, ak otáčky klesnú pod určitú hodnotu.

Naopak u niektorých letúnov môže zaťahovanie pristávacieho zariadenia vytvárať väčší odpor vplyvom prechodnej polohy dvierok pristávacieho zariadenia a pre tento dôsledok zaťahovania pristávacieho zariadenia by bolo najlepšie od tohto kroku upustiť, pokiaľ praporovanie neskončilo a nezmenšil sa odpor vrtule.

Preto poradie nácvikov a kontrol, uvádzané v tejto osnove ako činnosť OKAMŽITE a NÁSLEDNE, musí byť používané len ako všeobecné vodítko a presné poradie predností musí byť stanovené s odvolaním na Letovú príručku/Príručku vlastníka a Prevádzkovú príručku pilota pre konkrétny typ letúna, ktorý sa používa v kurze.

PORUCHA MOTORA POČAS LETU

V cestovnej, alebo inej fáze nezahrňujúci vzlet alebo pristátie.

Okamžité činnosti:

Rozpoznanie asymetrického stavu

Identifikácia a potvrdenie chybného motora

- nečinná noha = nečinný motor
- uzavretie škrtiacej klapky k potvrdeniu

Kontrola príčiny a požiarna kontrola

- typické príčiny poruchy
- spôsoby nápravy

Rozhodnutie praporovať a postup

- zníženie iného odporu
- potreba rýchlosti, ale nie urýchlene
- použitie vyvažovania smerového kormidla

Následné činnosti:

Pracujúci motor

- teplota, tlaky a výkon
- zostávajúci, motorom zaistované zariadenia
- elektrická záťaž - zhodnotiť a znížiť ako je nevyhnutné
- vplyv na napájací zdroj pre prístroje poháňané vzduchom
- pristávacie zariadenie
- vztlačkové klapky a iné zariadenia

Preplánovať let

- ATC a počasie
- bezpečná výška nad terénom, cestovná rýchlosť s jedným motorom
- rozhodnutie k letu na náhradnom letisku, alebo pokračovanie v lete

Riadenie palivového systému

- najlepšie využitie zostávajúceho paliva

Nebezpečie z opätovného spúšťania poškodeného motora

Činnosť pri neschopnosti udržať nadmorskú výšku

- vplyv nadmorskej výšky na použiteľný výkon

Vplyvy na výkonnosť

Vplyvy na použiteľný a potrebný výkon

Vplyvy na rôzne konfigurácie draku a nastavenie vrtule

Použitie Letovej príručky/Príručky vlastníka

- let cestovnej rýchlosti
- stúpanie - farebné označenie rýchlomeru (ASI) - (modrá čiara)

- klesanie
- zatáčanie

Obmedzenie a ovládanie pracujúceho motora
Vzlet a priblíženie - Riadenie a výkonnosť

VÝZNAMNÉ FAKTORY

Význam bezpečnej rýchlosti vzletu

- vplyv pristávacieho zariadenia, vztlakových klapiek, praporovanie, nastavenie vyvažovacích plošiek pre vzlet, systémov pre ovládanie pristávacieho zariadenia a vztlakových klapiek
- vplyv hmotnosti, nadmorskej výšky a teploty (výkonnosť)

Význam optimálnej rýchlosti stúpania s jedným motorom (V_{yse})

- zrýchlenie na optimálnu rýchlosť stúpania s jedným motorom a zavedenie zjavného (ustáleného kladného gradientu) stúpania
- vzťah rýchlosti stúpania s jedným motorom k normálnej rýchlosti stúpania
- činnosť pri neschopnosti stúpať

Význam nariadenej výšky nad letiskom a rýchlosti pri lete s asymetrickým výkonom

- činnosť pri vyrovnávaní letúna pod záväznou výškou pri lete s asymetrickým výkonom

Porucha počas vzletu:

Pod rýchlosťou naddvihnutia alebo V_{mca}

- zretele na dĺžku prerušeného vzletu
- predchádzajúce použitie údajov Letovej príručky, ak sú dostupné

Nad rýchlosťou naddvihnutia alebo nad V_{mca} a pod bezpečnou rýchlosťou

Okamžité opätovné pristátie alebo použitie zostávajúceho výkonu k vynútenému pristátiu

Zretele:

- stupeň poruchy motora
 - okamžitá rýchlosť
 - hmotnosť, nadmorská výška, teplota (výkonnosť)
 - konfigurácia
 - dĺžka zostávajúcej dráhy
 - poloha akýchkoľvek prekážok pred sebou

Porucha motora po vzlete

Simulované v bezpečnej výške nad letiskom a pri, alebo nad bezpečnou rýchlosťou vzletu

Zretele:

- nutnosť zvládnuť riadenie
- použitie náklonu na pracujúci motor
- využitie použiteľného výkonu pri dosiahnutí optimálnej rýchlosti stúpania s jedným motorom
- hmotnosť, nadmorská výška, teplota (výkonnosť)
- vplyv prevládajúcich podmienok a okolnosti

OKAMŽITÉ ČINNOSTI:

Zvládnuť riadenie vrátane rýchlosti letu a použitie výkonu

Rozpoznanie letu s asymetrickým výkonom

Identifikácia a potvrdenie motora, ktorý má poruchu

Praporovanie a odstraňovanie odporu (postup stanovený pre typ)

Dosiahnutie optimálnej rýchlosti stúpania s jedným motorom

NASLEDUJÚCE ČINNOSTI:

Medzitým, čo sa vykonáva stúpanie s asymetrickým pohonom do postavenia po vetre pri optimálnej rýchlosti stúpania s jedným motorom:

- Kontrola príčiny a požiarne kontrola
- Pracujúci motor, zretele na ovládanie
- Zostávajúce zariadenie
- Spojenie s ATC
- Riadenie palivového systému

POZNÁMKA: Tieto postupy sú použiteľné pre typ letúna a letovú situáciu.

ZÁVÄZNÁ VÝŠKA NAD LETISKOM PRI LETE S ASYMETRICKÝM VÝKONOM

Závazná výška nad letiskom pri lete s asymetrickým výkonom je minimálna výška potrebná k uvedeniu letúna do zjavného stúpania, pri udržiavaní dostatočnej rýchlosti pre riadenie a odstraňovanie odporu v priebehu priblíženia na pristátie.

V dôsledku významne zníženej výkonnosti väčšiny letúnov s osvedčením podľa JAR-23 pri prevádzke s jedným motorom, musí sa brať ohľad na minimálnu výšku nad letiskom, počas ktorej by bolo možné bezpečne sa pokúsiť o postup „opakovanie okruhu“ v priebehu priblíženia, kedy sa dráha letu musí meniť z klesania na stúpanie s letúnom v konfigurácii s vysokým odporom.

V dôsledku straty výšky, ku ktorej dôjde počas doby po ktorú je pracujúci motor prevádzaný na plný výkon, pristávacie zariadenie a vztlakové klapky sa zaťažujú a letún je uvádzaný do stúpania pri V_{yse} , má byť zvolená minimálna výška nad letiskom (často uvádzaná ako „závazná výška letu s asymetrickým výkonom“), pod ktorú by sa pilot nemal pokúšať s letúnom znova nalietať na ďalší okruh. Táto výška nad letiskom musí byť zlučiteľná s typom letúna, celkovou letovou hmotnosťou, nadmorskou výškou používaného letiska, s teplotou vzduchu, vetrom, výškou prekážok na úrovni letiska pozdĺž dráhy letu začiatočného stúpania a s dostatočnou schopnosťou pilota.

Priblíženie a pristátie okruhom pri lete s asymetrickým výkonom

- Definícia a použitie záväznej výšky nad letiskom pri lete s asymetrickým výkonom
- Použitie štandardnej schémy a zvyčajných postupov
- Činnosť pri neschopnosti udržať výšku na okruhu
- Požadované nastavenie výkonu a rýchlosti
- Rozhodnutie pristáť alebo opakovať okruh v záväznej výške nad letiskom pri lete s asymetrickým výkonom
 - faktory, ktoré je nutné zvážiť

Krátke pristátie

- dôležitosť udržiavania správnej rýchlosti letu (nie pod V_{yse})

RIADENIE KURZU A RÝCHLOSTI

Vzťah výkon/rýchlosť/výška nad letiskom

- nevyhnutnosť minimálneho možného odporu

Uvedenie letúna do zjavného stúpania pri rýchlosti letu pre optimálnu stúpaciu rýchlosť s jedným motorom

- vplyv použiteľnosti systémov, výkonu pre vztlakové klapky a pristávacie zariadenie
- činnosť pre rýchle zníženie aerodynamického odporu

***POZNÁMKA 1:** Rýchlosť letu, pri ktorej sa rozhoduje o pristáť letúna, alebo o opakovaní okruhu, by zvyčajne mala byť rýchlosť letu pre optimálnu stúpaciu rýchlosť s jedným motorom a v žiadnom prípade by nemala byť menšia ako bezpečná rýchlosť.*

***POZNÁMKA 2:** V žiadnom prípade by nemala byť výška rozhodnutia nad letiskom (DH) pre priblíženie podľa prístrojov a s ňou spojené postupy zamieňané s voľbou minimálnej výšky pre začatie opakovania okruhu pri lete s asymetrickým výkonom.*

PORUCHA MOTORA POČAS PRIBLÍŽENIA ALEBO NEVYDARENÉHO PRIBLÍŽENIA SO VŠETKÝMI PRACUJÚCI-MI MOTORMI

Použitie záväznej výšky pre let s asymetrickým výkonom a zretele na rýchlosť riadenia kurzu a rýchlosti

- rozhodnutie pokúsiť sa pristáť, opakovať okruh, alebo vykonať vynútené pristátie podľa okolností

***POZNÁMKA:** V priebehu kurzu by mala byť vykonaná aspoň jedna ukážka a precvičenie poruchy motora v tejto situácii.*

LIETANIE PODĽA PRÍSTROJOV, S ASYMETRICKÝM VÝKONOM

Zretele vzťahujúce sa k výkonnosti letúna počas:

- priameho a vodorovného letu
- stúpania a klesania
- štandardných zatáčok
- vodorovných, stúpavých a klesavých zatáčok, vrátane zatáčok do vopred zvolených kurzov

Podtlakovo obsluhované prístroje

- použiteľnosť

Zdroj elektrickej energie

- použiteľnosť

LETOVÉ ÚLOHY LETOVÉHO VÝCVIKU**LET S ASYMETRICKÝM VÝKONOM**

Táto časť sa týka riadenia viacmotorového jednopilotného letúna pri poruche jedného motora a je použiteľná pre všetky ľahké letúny s piestovými motormi. Mali by sa použiť príslušné kontrolné listy (zoznamy) povinných úkonov.

LETOVÉ ÚLOHY**LET S ASYMETRICKÝM VÝKONOM****Uvedenie do letu s asymetrickým výkonom**

- zavrieť škrtiacu klapku jedného motora
- praporovať jeho vrtuľu
- účinky na ovládanie letúna pri cestovnej rýchlosti
- vplyvy na výkonnosť letúna, napr. na cestovnú rýchlosť a na stúpaciu rýchlosť
- venovať pozornosť zaťaženiu nohy k udržaniu stáleho kurzu
- vyviesť vrtuľu z prapora
- vrátiť sa k normálnemu letu, s vyhľadáním škrtiacej klapky pre nulový ťah
- porovnanie zaťaženia nohy po praporovaní a s nulovým nastavením ťahu

Účinky a rozpoznanie poruchy motora vo vodorovnom lete, s letúnom v priamom a vodorovnom lete pri cestovnej rýchlosti

- pomaly uzatvoriť škrtiacu klapku jedného motora
- venovať pozornosť bočeniu, kloneniu a špirálovému klesaniu

Návrat k normálnemu letu

- uzatvoriť škrtiacu klapku iného motora
- venovať pozornosť rovnakým účinkom v opačnom smere

Spôsoby ovládania a identifikácie motora s poruchou, uzatvoriť jednu škrtiacu klapku a udržovať kurz a vodorovný let použitím

- smerového kormidla k zvládnutiu bočenia
- krídielok k udržaniu krídiel bez priečného sklonu
- výškových kormidiel k udržaniu vodorovného letu
- výkonu (podľa potreby) k udržaniu rýchlosti letu a nadmorskej výšky

Náhradný/doplňkový spôsob riadenia

- súčasne:
 - potlačiť letún ku zvýšeniu rýchlosti letu a nadmorskej výšky
 - znížiť výkon
 - strata výšky - nevyhnutná

Identifikácia motora s poruchou

- nečinná noha = nečinný motor

Použitie prístrojov k zaisteniu

- tlaku paliva/prietoku paliva
- otáčok/činnosti regulátora otáčok, ktorá môže sťažiť identifikáciu
- teplôt motora

Potvrdenie identifikácie

- zavrieť škrtiacu klapku motora so zistenou poruchou

Účinky a rozpoznanie motora s poruchou v zatáčkach/Účinky poruchy motora bližšieho stredy zatáčky

- výraznejšie bočenie
- výraznejšie klonenie
- výraznejšie klopenie dolu

Účinky poruchy motora vzdialenejšieho od stredy zatáčky

- menej výrazné bočenie
- menej výrazné klonenie
- menej výrazné klopenie dolu

Možnosť pomýlenia sa pri identifikácii

- použiť správnu aplikáciu smerového kormidla
- obnoviť let bez priečného sklonu, ak je to nevyhnutné

Indikácia letových prístrojov

Vplyv meniacej sa rýchlosti a ťahu

Vplyv meniacej sa rýchlosti a výkonu

- porucha motora zreteľne rozpoznaná

Porucha jedného motora pri malej rýchlosti a veľkom výkone (nie menšia ako V_{sse})

- porucha motora najzreteľnejšie rozpoznaná

Porucha jedného motora pri vyšších rýchlostiach a malom výkone

- možnosť pomýlenia pilota pri rozpoznaní poruchy motora

Minimálna rýchlosť riaditeľnosti

Zaviesť V_{yse}

- zvoliť maximálny prístupný plniaci tlak a otáčky
- zavrieť škrtiacu klapku na jednom motore
- zdvihnúť prednú časť letúna a znížiť rýchlosť letu
- venovať pozornosť rýchlosti letu, ak je smerové kormidlo maximálne vychýlené a nejde ďalej udržať riadenie smeru
- potlačiť prednú časť letúna a znížiť výkon, pokiaľ sa neobnoví plné riadenie smeru
- najnižšia rýchlosť letu, dosiahnutá pred stratou riaditeľnosti smeru bude rovná V_{mc} pre dané podmienky letu
- opakovať postup zavretia škrtiacej klapky u ďalšieho motora
- vyššia hodnota z týchto dvoch rýchlostí letu určí motor, ktorého porucha je najkritickejšia

Varovanie

Vo výške uvedených situáciách musí byť vyrovňavanie letúna začaté ihneď po strate riaditeľnosti smeru s plnou výchylkou smerového kormidla, alebo ak zostáva bezpečná rezerva pred pádom, napr. ak je v činnosti signalizácie pádu, pre konkrétnu konfiguráciu letúna a podmienky letu. V žiadnom prípade by sa nemalo pripustiť spomalenie letúna na nižšiu rýchlosť letu.

Stanoviť účinok využitia náklonu 5 stupňov pri V_{mc}

- uzavretie škrtiacej klapky jedného motora
- nastaviť plný výkon pracujúceho motora
- znížiť rýchlosť na V_{mc} použitím náklonu 5 stupňov na pracujúci motor
- venovať pozornosť nižšej V_{mc} ak je použitý náklon 5 stupňov

Postup pri poruche motora „počas letu“

Pri cestovnom lete a iných okolnostiach letu nezahrňujúcich vzlet a pristátie.

OKAMŽITÉ ČINNOSTI:

Zachovanie riaditeľnosti a použitie výkonu

- identifikácia motora s poruchou
- potvrdenie zaistenej poruchy motora
- príčina poruchy a požiarne kontrola
- rozhodnutie praporovať a praporovanie
- zníženie akéhokoľvek iného odporu, napr. vztlakových klapiek motorového krytu atď.
- opätovné vyváženie riadenia letúna a udržovanie nadmorskej výšky

NASLEDOVNÉ ČINNOSTI:

Pracujúci motor:

- teplota a tlak oleja. Prietok paliva a výkon
- zostávajúce zariadenie
- elektrická záťaž - odhad a zníženie podľa potreby
- vplyv na zdroj energie pre prístroje poháňané vzduchom
- pristávacie zariadenie
- vztlakové klapky a iné zariadenia

Preplánovať let

- ATC a počasie
- bezpečná výška nad terénom
- cestovná rýchlosť s jedným motorom
- rozhodnutie k letu na náhradnom letisku alebo k pokračovaniu letu

Riadenie palivového systému

- najlepšie využitie paliva

Nebezpečie z opätovného spúšťania poškodeného motora

Činnosť pri neschopnosti udržať nadmorskú výšku

- zaviesť V_{yse}
- vplyv nadmorskej výšky na použiteľný výkon

Vplyv na výkonnosť
 Vplyv na ťah využiteľný a ťah potrebný
 Vplyvy rôznych konfigurácií draku a nastavenie vrtule

Použitie letovej príručky/Príručky vlastníka

- cestovný let
- stúpanie - farebné značenie rýchlomeru (ASI) (modrá čiara)
- klesanie
- zatáčanie

Obmedzenie a ovládanie pracujúceho motora

Vzlet a priblíženie - Riadenie a ovládanie

POZNÁMKA: Vykonávať v bezpečnej výške mimo okruh.

Prípád vzletu s vysunutým pristávacím zariadením a vzlakovými klapkami vo vzletovej polohe (ak je použiteľné)

Význam vzletu pri bezpečnej alebo vyššej rýchlosti

- pri bezpečnej rýchlosti. Schopnosť udržať riadenie a zrýchľovať na rýchlosť stúpania s jedným motorom v čistej konfigurácii letúna a s nulovým nastavením ťahu. Potom dosiahnuť zjavného stúpania.

Význam letu rýchlosti nižšej ako bezpečná rýchlosť

- rýchlosť nižšia ako bezpečná rýchlosť a vyššia ako V_{mca} . Väčšia obťaž zachovať riaditeľnosť, možná strata výšky, zatiaľ čo sa udržuje rýchlosť, prechádza na čistú konfiguráciu, zrýchľuje na rýchlosť letu pre stúpanie s jedným pracujúcim motorom (SE) a letún sa uvádza do zjavného stúpania.

Význam rýchlosti letu pre optimálne stúpanie s jedným motorom (SE)

- schopnosť dosiahnuť optimálnu stúpaciu rýchlosť na jeden motor s minimálnym oneskorením.

Význam záväznej výšky nad letiskom pre let s asymetrickým výkonom

- schopnosť udržať alebo zrýchliť na rýchlosť letu pre optimálnu stúpaciu rýchlosť s jedným pracujúcim motorom, udržať kurz pre prechode na čistú konfiguráciu s možnou miernou stratou výšky pred stúpaním mimo priestor
- pod touto výškou, letún musí povinne pokračovať v priblížení na pristátie.

Porucha motora počas vzletu

- počas rozjazdu a pri rýchlosti nižšej ako bezpečná rýchlosť - len poučenie

Porucha motora po vzlete

POZNÁMKA: Musí byť začaté v bezpečnej výške nad letiskom a s aspoň bezpečnou rýchlosťou vzletu a so zreteľom na problémy dlhšieho stúpania s jedným motorom v prevládajúcich podmienkach.

OKAMŽITÉ ČINNOSTI:

- riadenie smeru a použitie náklonu
- riadenie rýchlosti letu a použitie výkonu
- rozpoznanie asymetrického stavu
- identifikácia a potvrdenie zisteného motora s poruchou, praporovanie a zníženie odporu (postup pre typ)
- opätovné nastavenie vyvažovacích plošiek

NASLEDOVNÉ ČINNOSTI

Pri stúpaní s asymetrickým výkonom do polohy po vetre pri rýchlosti letu pre optimálnu stúpaciu rýchlosť s jedným motorom:

- kontrola príčiny a požiarne kontrola
- pracujúci motor, zretele na ovládanie
- nácviky a postupy použiteľné pre typ letúna a letovú situáciu
- spojenie ATC
- riadenie palivového systému

Let s asymetrickým výkonom na okruhu, pri priblížení a pristátí

Úseky po vetre a pred poslednou zatáčkou

- použitie štandardnej schémy
- zvyčajné postupy
- zretele na vysúvanie pristávacieho zariadenia a vzlakových klapiek
- poloha pre úsek pred poslednou zatáčkou
- ovládanie pracujúceho motora
- nastavovanie výkonu a rýchlosti letu
- udržiavanie výšky nad letiskom

Konečné priblíženie

- nácvik letu so záväznou výškou pre let s asymetrickým výkonom
- riadenie rýchlosti letu a rýchlosti klesania
- zretele na vztlakové klapky

Opakovanie okruhu pri asymetrickom výkone (nevydarené priblíženie)

- nie pod záväznou výškou nad letiskom pre let s asymetrickým výkonom
- riadenie rýchlosti a kurzu
- zníženie odporu, zasunutie pristávacieho zariadenia
- udržiavanie V_{yse}
- zavedenie zjavnej stúpacej rýchlosti

Porucha motora počas priblíženia alebo nevydareného priblíženia so všetkými pracujúcimi motormi

POZNÁMKA: *Začínať prinajmenšom pri záväznej výške a rýchlosti pre let s asymetrickým výkonom a len s čiastočným nastavením klapiek.*

- riadenie rýchlosti a kurzu
- zníženie odporu, vztlakové klapky
- rozhodnutie, pokus o pristátie alebo opakovanie okruhu
- riadenie rýchlosti klesania, ak sa pokračuje v priblížení
- ak je začaté opakovanie okruhu, udržiavať V_{yse} , vztlakové klapky a pristávacie zariadenie zasunúť a uviesť letún do zjavnej stúpacej rýchlosti

POZNÁMKA: *V priebehu kurzu by sa mala vykonať aspoň jedna ukážka a precvičenie poruchy motora v tejto situácii.*

Lietanie podľa prístrojov pri asymetrickom výkone

Kontroly letových prístrojov a použiteľné zariadenia

- priamy a vodorovný let
- stúpanie a klesanie
- štandardné zatáčky
- zatáčky vodorovné, stúpavé a klesavé, vrátane zatáčok do vopred zvolených kurzov

[ZT 1, 01.06.00, ZT 2 01.08.02]

AMC FCL 1.395**Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora prístrojovej kvalifikácie (letún) (IRI(A))**

(Pozri JAR-FCL 1.395)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.395)

CIEĽ VÝCVIKU

1 Kurz IR(A) by mal klásť zvláštny dôraz na úlohu jednotlivca so zvýraznením dôležitosti ľudského faktoru v prostredí vzájomného pôsobenia človek - stroj. Zvláštna pozornosť by sa mala venovať úrovniam zrelosti a úsudku žiadateľov, vrátane chápania dospelých, ich názoru na chovanie a rôznym úrovniam vzdelávania.

2 S výnimkou časti o vyučovaní a sebvzdelávaní, je celá časť tohto predmetu, obsiahnutá v osnove teoretickej výučby a letového výcviku, doplnkom k osnove kurzu pilota prístrojovej kvalifikácie, ktorá by už mala byť žiadateľovi známa. Preto cieľom kurzu je

- a) udržať a doplniť technické znalosti žiaka-inštruktora,
- b) vycvičiť pilotov v súlade s požiadavkami modulového kurzu letového výcviku podľa prístrojov (dodatok 1 k JAR-FCL 1.210),
- c) umožniť žiadateľovi rozvíjať nevyhnutné spôsoby výučby, potrebné pre vyučovanie lietania podľa prístrojov, rádionavigačných postupov a postupov podľa prístrojov, na úroveň predpísanú pre vydanie prístrojovej kvalifikácie a
- d) zaistiť, aby lietanie inštruktora prístrojovej kvalifikácie - žiaka malo dostatočne vysoký štandard.

3 V priebehu tohto kurzu by sa malo dosiahnuť, aby si žiadatelia uvedomili svoje vlastné postoje k dôležitosti letovej bezpečnosti. Zlepšovanie vedomia bezpečnosti by malo byť základným cieľom v priebehu celého kurzu. Najväčší význam pre kurz výcviku bude mať jeho zameranie, poskytnúť vedomosti, spôsobilosť a názory, súvisiace s úlohou letových inštruktórov žiadateľom a aby to študijný plán dosiahol v súlade so stanovenými cieľmi a predmetmi, mal by zahrňovať aspoň nasledujúce oblasti.

ČASŤ 1**VYUČOVANIE A SEBAVZDELÁVANIE**

Bod číslo

1 PROCES SEBAVZDELÁVANIA

Motivácia
Vnímanie a chápanie
Pamäť a jej používanie
Zvyky a prenos
Prekážky sebvzdelávania
Podnety sebvzdelávania
Metódy sebvzdelávania
Intenzita sebvzdelávania

2 PROCES VYUČOVANIA

Prvky efektívneho vyučovania
Plánovanie výučbovej aktivity
Vyučovacie metódy
Vyučovanie od „známeho“ k „neznámemu“
Použitie „plánu vyučovacích hodín“

3 FILOZOFIA VÝCVIKU

Hodnota štruktúrovaného (schváleného) kurzu výcviku
Význam plánovanej osnovy
Integrácia teoretických vedomostí a letového výcviku

4 SPÔSOBY POUŽÍVANEJ VÝUČBY

- a) Teoretické vedomosti - Spôsoby výučby v učebni
Použitie výcvikových pomôcok
Skupinové prednášky

- Individuálne predbežné prípravy
Účasť žiaka na diskusii
- b) LET - Spôsoby výcviku počas letu
- Prostredie letu/pilotného priestoru
Spôsoby používaného výcviku
Úsudok a rozhodovanie počas letu a po lete
- 5 HODNOTENIE A SKÚŠANIE ŽIAKA
- a) Zhodnotenie výkonnosti žiaka
- Funkcie postupových skúšok
Oživovanie vedomostí
Posun od vedomostí k pochopeniu
Rozvíjanie pochopeného v činnostiach
Nevyhnutnosť vyhodnocovať rýchlosť pokroku
- b) Rozbory chýb žiaka
- Určiť príčinu chýb
Riešiť najprv významné chyby, potom nevýznamné
Vyvárať sa nadmerného kritizovania
Potreba zreteľnej stručnej komunikácie
- 6 VYPRACOVANIE PROGRAMU VÝCVIKU
- Plánovanie vyučovacej hodiny
Príprava
Vysvetlenie a predvedenie
Účasť žiaka a precvičenie
Zhodnotenie
- 7 ĽUDSKÁ VÝKONNOSŤ A OBMEDZENIE SÚVISIACE S LETOVÝM VÝCVIKOM
- Fyziologické faktory
Psychologické faktory
Spracovanie informácie človekom
Názory na chovanie
Rozvoj úsudku a schopnosti rozhodovania
- 8 NEBEZPEČIE VYPLÝVAJÚCE ZO SIMULOVANIA PORÚCH A NESPRÁVNYCH ČINNOSTÍ SYSTÉMOV V LETÚNI POČAS LETU
- Výber bezpečnej nadmorskej výšky
Význam nácviku úloh dotykom („touch drills“)
Uvedomovanie si situácie
Dodržovanie správnych postupov
- 9 ADMINISTRATÍVA VÝCVIKU
- Záznamy teoretickej výučby/letového výcviku
Osobný zápisník letov pilota
Plán výcviku počas letu/výučby na zemi
Študijné texty
Ústredné formuláre
Letové príručky/Príručky vlastníka lietadla/Prevádzkové príručky pilota
Doklady oprávnenia letu
Doklady lietadla
Predpisy k preukazu spôsobilosti súkromného pilota

POZNÁMKA: Navrhovaný rozpis hodín pre túto časť je možné nájsť v kurze letového inštruktora, AMC FCL 1.340.

ČASŤ 2**OSNOVA VÝUKY TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ**

Teoretické predmety, uvedené ďalej, by mali byť využité k rozvoju výukových schopností inštruktora. Zvolené témy by mali odpovedať schopnostiam žiaka a mali by sa uplatňovať vo výcviku na kvalifikáciu IR(A).

VŠEOBECNÉ PREDMETY**FYZIOLOGICKÉ/PSYCHOLOGICKÉ FAKTORY**

Zmysly
Priestorová dezorientácia
Zmyslová ilúzia
Stres

LETOVÉ PRÍSTROJE

Rýchlomer
Výškomer
Variometer
Ukazovateľ letovej polohy
Ukazovateľ kurzu
Zatáčkomer so sklonomerom
Magnetický kompas

Vzhľadom na uvedené prístroje by mali byť uvedené nasledovné predmety

Princípy činnosti
Chyby a kontroly prevádzkyschopnosti počas letu
Zlyhania systémov

RÁDIONAVIGAČNÉ PROSTRIEDKY

Základné princípy šírenia rádiových vln
Používanie kanálov VHF pre RTF
Morzeovka
Základné princípy rádiových prístrojov
VHF všesmerový maják (VOR)
Pozemné a palubné vybavenie
Nesmerový maják (NDB/ADF)
Pozemné a palubné vybavenie
VHF zameriavanie (VHF/DF)
Radar
Pozemné vybavenie
Primárny radar
Sekundárny prehľadový radar
Palubné vybavenie
Odpovedače
Systém presného priblíženia
Ostatné navigačné systémy v bežnom prevádzkovom použití
Pozemné a palubné vybavenie
DME
Pozemné a palubné vybavenie
Rádiové návestidlá
Pozemné a palubné vybavenie
Predletové kontroly prevádzkyschopnosti
Rozsah, presnosť a obmedzenie vybavenia

ÚVAHY PRE LETOVÉ PLÁNOVANIE**LETECKÉ INFORMAČNÉ PRÍRUČKY (AIP)**

Výcvikový kurz by mal zahŕňať časti uvedené nižšie, ale schopnosť žiadateľa a jeho predchádzajúce skúsenosti v letectve by sa mali brať do úvahy pri určovaní času vyčleneného na výcvik.

Hoci časti uvedené ďalej sú len doplnkom k tým, ktoré sú obsiahnuté v osnove pre PPL/CPL/IR, inštruktör by mal zaistiť, aby boli zahrnuté do výcviku žiadateľa a aby bol vytvorený určitý časový priestor, potrebný na upravenie týchto častí tak, ako je nevyhnutné.

Letecká informačná príručka (AIP)

NOTAM 1. a 2. triedy

Letecké informačné obežníky (AIC)

Informácie prevádzkového pôvodu

Pravidlá lietania a Letové prevádzkové služby - RAC

Pravidla pre let za viditeľnosti a pravidla pre let podľa prístrojov

Letové plány a správy ATS

Použitie radaru v letových prevádzkových službách

Strata spojenia

Klasifikácia vzdušného priestoru

Obmedzenia a nebezpečný vzdušný priestor

Postupy vyčkávania a priblíženia na pristátie

Presné priblíženie/nie-presné priblíženie

Postupy radarového priblíženia

Postupy nevydareného priblíženia

Vizuálne manévrovanie po priblížení podľa prístrojov

Nebezpečenstvo zrážky v neriadenom vzdušnom priestore

Komunikácia

Druhy služieb

Výber údajov z AIP vzťahujúcich sa k rádiovým prostriedkom

Použiteľné mapy

Po trati

Odlet a prílet

Priblíženie podľa prístrojov a pristátia

Služba zmien, opráv a revízií

VŠEOBECNÉ PLÁNOVANIE LETU

Ciele plánovania letu

Faktory ovplyvňujúce výkonnosť motora a letúna

Voľba náhradného(-ých) letiska(-isk)

Získavanie meteorologických informácií

Dostupné služby

Brífing meteorológie

Telefonické alebo elektronické spracovanie údajov

Aktuálne meteorologické správy (správy TAF, METAR a SIGMET)

Predpoveď na trať

Prevádzkový význam získaných meteorologických informácií (vrátane námrazy, turbulencie a dohľadnosti)

Ohľad na výškomer

Definície:

Prevodné výšky

Prevodné hladiny

Letové hladiny

QNH

Oblasťné QNH

Nastavení štandardného tlaku

QFE

Postupy na nastavenie výškomeru

Predletové kontroly výškomeru

Vzlet a stúpanie

Po trati

Priblíženie a pristátie

Nevydarené priblíženie

Bezpečná výška nad terénom

Voľba minimálnej bezpečnej nadmorskej výšky na trati

Pravidlá letu podľa prístrojov

Príprava máp

Výber tratí a letových hladín

Vyplňovanie letového plánu/palubného denníka

Záznamy do palubného denníka

Navigační pozemní prostředky, které sa majú použiť

Frekvencie/značky

Radiály a smerníky
 Trate a fixy
 Bezpečná(-é) nadmorská(-é) výška(-y)
 Výpočty paliva
 Frekvencie (VHF) ATC
 Letisková veža, priblíženie, po trati, radar, FIS, ATIS a meteorologické správy
 Minimálne sektorové nadmorské výšky pre cieľové a náhradné letisko
 Stanovenie minimálnych bezpečných výšok pre klesanie nad letiskom/morom (výšok rozhodnutia nad letiskom - DH) na cieľových a náhradných letiskách

OPRÁVNENIA PRÍSTROJOVEJ KVALIFIKÁCIE

Mimo riadeného vzdušného priestoru
 V riadenom vzdušnom priestore
 Obdobie platnosti a postupy obnovy

ČASŤ 3

OSNOVA LETOVÉHO VÝCVIKU

PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY A LETOVÉ ÚLOHY

- 1 Lietanie podľa prístrojov (pre overenie, ak je považované inštruktorom kurzu ako nevyhnutné)
- 2 Lietanie podľa prístrojov (pokročilé)
- 3 Rádionavigácia (používané postupy) - využitie VOR
- 4 Rádionavigácia (používané postupy) - využitie NDB
- 5 Rádionavigácia (používané postupy) - využitie VHF/DF
- 6 Rádionavigácia (používané postupy) - využitie DME
- 7 Rádionavigácia (používané postupy) - využitie odpovedačov
- 8 Rádionavigácia (používané postupy) - využitie radarových služieb na trati
- 9 Predletové postupy a postupy odletu a príletu na letisko
- 10 Postupy priblíženia podľa prístrojov - priblíženie ILS na stanovené minimá - nevydareného priblíženia
- 11 Postupy priblíženia podľa prístrojov - priblíženie NDB na stanovené minimá - nevydareného priblíženia
- 12 Rádionavigácia (používané postupy) - využitie GPS (bude vypracované)

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 1

LIETANIE PODĽA PRÍSTROJOV (Základné)

Letové prístroje
 Fyziologické ohľady
 Ocenenie prístrojov

- Udržovanie letovej polohy podľa prístrojov
- Indikácia pozdĺžneho sklonu
- Indikácia náklonu
- Rôzne návrhy indikátorov prístrojov
- Úvod k použitiu umelého horizontu
- Pozdĺžny sklon
- Náklon
- Udržiavanie kurzu a vyváženého letu
- Prevádzkové obmedzenie prístrojov (vrátane porúch systému)

LETOVÁ POLOHA, VÝKON A VÝKONNOSŤ

Udržovanie letovej polohy podľa prístrojov
 Prístroje systému riadenia
 Prístroje indikujúce výkonnosť
 Účinok zmien výkonu a konfigurácie
 Vzájomná kontrola indikácie prístrojov

Vyhodnocovanie prístrojov
Priame a nepriame indikácie (Prístroje indikujúce výkonnosť)
Oneskorenie indikácie prístrojov
Výberové snímanie radiálu

ZÁKLADNÉ LETOVÉ OBRATY (ÚPLNÝ PRÍSTROJOVÝ PANEL)

Priamy a vodorovný let pri rôznych rýchlostiach a konfiguráciách letúna
Stúpanie
Klesanie
Prístrojové zatáčky

Vodorovný let, stúpanie a klesanie do vopred zvolených kurzov

LETOVÁ ÚLOHA 1

LIETANIE PODĽA PRÍSTROJOV (Základné)

Fyziologické vnemy
Ocenenie prístrojov
Udržiavanie letovej polohy podľa prístrojov
Pozdĺžny sklon
Náklon
Udržiavanie kurzu a vyváženého letu
Udržiavanie letové polohy podľa prístrojov
Účinok zmien výkonu a konfigurácie
Vzájomná kontrola indikácie prístrojov
Výberové snímanie radiálu

ZÁKLADNÉ LETOVÉ OBRATY (ÚPLNÝ PRÍSTROJOVÝ PANEL)

Priamy a vodorovný let pri rôznych rýchlostiach a konfiguráciách letúna
Stúpanie
Klesanie
Prístrojové zatáčky

Vodorovný let, stúpanie a klesanie do vopred zvolených kurzov

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 2

LIETANIE PODĽA PRÍSTROJOV (Pokročilé)

Úplný prístrojový panel
Vodorovné zatáčky s náklonom 30°
Neobvyklé letové polohy - Vybranie
Prechod na let podľa prístrojov po vzlete
Neúplný prístrojový panel
Základné letové obraty
Neobvyklé letové polohy - Vybranie

LETOVÁ ÚLOHA 2

Úplný prístrojový panel
Vodorovné zatáčky s náklonom 30°
Neobvyklé letové polohy - Vybranie
Neúplný prístrojový panel
Opakovanie vyššie uvedených úloh

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 3

RÁDIONAVIGÁCIA (POUŽÍVANÉ POSTUPY)

POUŽITIE VOR (VKV VŠESMEROVÉHO MAJÁKU)

Použitelnosť majáku VOR po trati
Frekvencie majáku a identifikácia
Dosah príjmu signálu
Vplyv nadmorskej výšky
Radiály VOR

Volič smerníka všesmerového majáku (OBS)
Ukazovateľ OD/OD
Orientácia
Voľba radiálov
Nalietnutie predvoleného radiálu
Vyhodnotenie vzdialenosti k nalietnutiu
Vplyvy vetra
Udržovanie radiálu
Udržovanie trati OD/OD majáku VOR
Predpisové zatáčky
Prelet stanice
Použitie dvoch majákov na získanie fixov
Predvolba fixov po trati
Určenie traťovej rýchlosti a výpočet času
Postupy vyčkávania
Rôzne vstupy
Spojenie (R/T postupy a spojenie ATC)

LETOVÁ ÚLOHA 3

RÁDIONAVIGÁCIA (POUŽÍVANÉ POSTUPY)

POUŽITIE VOR (VKV VŠESMEROVÉHO MAJÁKU)

Voľba stanice a identifikácia
Orientácia
Nalietnutie predvoleného radiálu
R/T postupy a spojenie ATC
Udržovanie radiálu k majáku
Rozpoznanie preletu majáku
Udržovanie radiálu od majáku
Predpisové zatáčky
Použitie dvoch staníc na získanie fixov po trati
Určenie traťovej rýchlosti a výpočet času

Postupy vyčkávania/vstupy
Vyčkávanie na predvolenom fixe
Vyčkávanie na majáku VOR

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 4

RÁDIONAVIGÁCIA (POUŽÍVANÉ POSTUPY)

POUŽITIE ADF (RÁDIOKOMPASU)

Použiteľnosť zariadenia NDB na trati
Umiestnenie, frekvencia, naladenie (ak je vhodné) a identifikačné značky
Dosah príjmu signálu
Statické rušenie
Nočný efekt
Rušenie majákov
Vplyv hôr
Pobrežné refrakcie
Orientácia vo vzťahu k NDB
Cieľový let
Nalietnutie predvoleného magnetického smeru a dodržovanie trate k stanici
Prelet majáku
Dodržovanie trate od majáku
Kontroly vzdialenosti/času
Použitie dvoch NDB na získanie zameranej polohy alebo alternatívne využitie jedného NDB a jedného ďalšieho navigačného prostriedku
Postupy vyčkávania/Rôzne schválené vstupy
Spojenie (postupy R/T a spojenie ATC)

LETOVÁ ÚLOHA 4**RÁDIONAVIGÁCIA (POUŽÍVANÉ POSTUPY)****POUŽITIE ADF (RÁDIOKOMPASU)**

Voľba, ladenie a identifikácia NDB

Orientácia ADF

Spojenie (postupy R/T a spojenie ATC)

Cieľový let

Dodržovanie trate k majáku

Prelet majáku

Dodržovanie trate od majáku

Kontroly vzdialenosti/času

Nalietnutie predvoleného magnetického smeru

Určovanie polohy letúna s využitím dvoch NDB alebo alternatívne využitie jedného NDB a jedného ďalšieho navigačného prostriedku

Postupy vyčkávania s využitím ADF /Rôzne schválené vstupy

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 5**RÁDIONAVIGÁCIA (POUŽÍVANÉ POSTUPY)****POUŽITIE VHF/DF**

Použiteľnosť zariadenia VHF/DF na trati

Umiestnenie, frekvencie, volacie znaky staníc a prevádzkové hodiny

Dosah prijímu signálu

Vplyv nadmorskej výšky

Spojenie (postupy R/T a spojenie ATC)

Získavanie a používanie druhov smerníkov, napr. QTE, QDM, QDR

Cieľový let k majáku

Vplyv vetra

Použitie dvoch staníc VHF/DF na získanie zameranej polohy (alebo alternatívne využitie jedného VHF/DF a jedného ďalšieho navigačného prostriedku)

Určenie traťovej rýchlosti a výpočet času

LETOVÁ ÚLOHA 5**RÁDIONAVIGÁCIA (POUŽÍVANÉ POSTUPY)****POUŽITIE VHF/DF**

Nadviazanie kontaktu so stanicou VHF/DF

R/T postupy a spojenie ATC

Získavanie a používanie QDR a QTE

Cieľový let k stanici

Vplyv vetra

Použitie dvoch staníc VHF/DF na získanie zameranej polohy (alebo alternatívne využitie jedného VHF/DF a jedného ďalšieho navigačného prostriedku)

Určenie traťovej rýchlosti a výpočet času

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 6**POUŽITIE DME**

Použiteľnosť zariadenia DME

Umiestnenie, frekvencie, volacie znaky

Dosah prijímu signálu

Šikmá vzdialenosť

Použitie DME na získanie vzdialenosti, traťovej rýchlosti a výpočet času

Použitie DME na získanie fixu

LETOVÁ ÚLOHA 6**POUŽITIE DME**

Voľba a identifikácia majáku
Využitie funkcií zariadenia
Vzdialenosť
Traťová rýchlosť
Výpočet času
Oblúkové priblíženie s využitím DME
Vyčkávanie s využitím DME

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 7**POUŽITIE ODPOVEDAČOV (SSR)**

Činnosť odpovedačov
Postup voľby kódu
Núdzové kódy
Bezpečnostné opatrenia pri používaní palubného vybavenia

LETOVÁ ÚLOHA 7**POUŽITIE ODPOVEDAČOV (SSR)**

Činnosť odpovedačov
Druhy odpovedačov
Postup voľby kódu
Núdzové kódy
Bezpečnostné opatrenia pri voľbe potrebných kódov

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 8**POUŽITIE RADARU NA TRATI**

Použitelnosť radarových služieb
Umiestnenie, frekvencie, volacie znaky a prevádzkové hodiny
AIP a NOTAM
Poskytovanie služieb
Spojenie (R/T postupy a spojenie ATC)
Radarová poradná služba vo vzdušnom priestore
Služba pre prípady núdze
Štandardy rozstupov lietadiel

LETOVÁ ÚLOHA 8**POUŽITIE RADARU NA TRATI**

Spojenie (R/T postupy a spojenie ATC)
Zaistenie požadovanej služby a hlásenie polohy
Spôsob hlásenia ohrozenia letovej prevádzky
Bezpečná výška nad terénom

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 9**ČINNOSTI PRED LETOM A PRI ODLETE Z LETISKA**

Zaistenie prevádzkyschopnosti rádiového vybavenia letúna
Navigačné vybavenie
Získavanie povolenia na odlet
Nastavenie rádionavigačných prostriedkov pred vzletom, napr. frekvencie VOR, požadovaných radiálov, atď.
Postupy odletu z letiska, zmeny frekvencie
Hlásenie polohy a nadmorskej výšky, ak je vyžadované
Postupy štandardného odletu podľa prístrojov (SID)
Ohľad na bezpečnú výšku nad prekážkami

LETOVÁ ÚLOHA 9**ČINNOSTI PRED LETOM A PRI ODLETE Z LETISKA**

Kontroly prevádzkyschopnosti rádiového vybavenia
Povolenia na odlet
Voľba navigačných prostriedkov
Frekvencie, radiály, atď.
Kontroly pri odlete z letiska, zmeny frekvencie, hlásenie polohy a nadmorskej výšky
Postupy štandardného odletu podľa prístrojov (SID)

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 10**POSTUPY POČIATOČNÉHO/STREDNÉHO/KONEČNÉHO PRIBLÍŽENIA**

Mapy na presné priblíženie
Priblíženie do počiatočného bodu priblíženia a minimálna sektorová nadmorská výška
Požadované navigačné prostriedky, napr. radar, ADF, atď.
Spojenie (spojenie ATC a R/T frazeológia)

Opakovanie:

Postup na vyčkávanie
Trať konečného priblíženia
Vytvoriť si v duchu obrázkov o priblížení
Dokončenie úkonov na priblíženie na letisko
Postup počiatočného priblíženia
Voľba frekvencie ILS a identifikácia
Bezpečná výška/nadmorská výška nad prekážkami
Prevádzkové minimá
Dodržanie letových obrazcov v horizontálnej a vertikálnej rovine
Stanovenie vzdialenosti, traťovej rýchlosti, času a rýchlosti klesania z konečného bodu priblíženia na letisko
Použitie DME (ak je vhodné)
Postup nevydareného priblíženia a opakovanie okruhu
Zopakovanie publikovaných pokynov
Prechod z letu podľa prístrojov na let za viditeľnosti (zmyslové ilúzie)

OBRATY ZA VIDITEĽNOSTI PO PRIBLÍŽENÍ PODĽA PRÍSTROJOV

Priblíženie okruhom
Priblíženie na pristátie za viditeľnosti

LETOVÁ ÚLOHA 10**POSTUP PRESNÉHO PRIBLÍŽENIA**

Počiatočné priblíženie do ILS
Dokončenie plánovania priblíženia
Postup na vyčkávanie
Voľba frekvencie a identifikácie ILS
Zopakovanie publikovaného postupu a minimálnej sektorovej nadmorskej výšky
Spojenie (spojenie ATC a frazeológia R/T)
Stanovenie prevádzkových minim a nastavenie výškomeru
Ohľad na počasie, napr. základňa oblačnosti a dohľadnosť
Použitelnosť osvetlenia dráhy
Spôsob nalietnutia ILS
Riadenie letúna radarom
Procedurálny spôsob
Stanovenie času priblíženia z konečného bodu priblíženia na letisko

Určenie:

Rýchlosti klesania pri konečnom priblížení
Rýchlosti prízemného vetra a dĺžky pristávacej dráhy
Po priblížení podľa prístrojov je pri vykonávaní obrátov za viditeľnosti nutné mať na pamäti výšky prekážok (nad letiskom)
Priblíženie okruhom

Priblíženie:

V konečnom bode priblíženia (FAF)

Použitie DME (ak je vhodné)

Spojenie ATC

Venovať pozornosť času a stanoveniu rýchlosti letu a rýchlosti klesania

Udržovanie smerovej a zostupovej roviny

Predpoklad zmeny rýchlosti vetra a jeho vplyvu na znos

Výška rozhodnutia nad letiskom

Smer dráhy

Prelet a postup nevydareného priblíženia

Prechod z letu podľa prístrojov na let za viditeľnosti

Priblíženie okruhom

Priblíženie na pristátie za viditeľnosti

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 11

POSTUP NIE-PRESNÉHO PRIBLÍŽENIA

Mapy nie-presného priblíženia

Počiatkové priblíženie do počiatkového bodu priblíženia a minimálna sektorová nadmorská výška

Spojenie ATC

Spojenie (postupy ATC a R/T frazeológia)

Plánovanie priblíženia:

Postup na vyčkávanie

Trať priblíženia

Vytvorenie predstavy o priblížení

Postup počiatkového priblíženia

Prevádzkové minimá

Dokončenie plánovania priblíženia

Dodržanie letových obrazcov v horizontálnej a vertikálnej rovine

Stanovenie vzdialenosti, traťovej rýchlosti, času a rýchlosti klesania z konečného bodu priblíženia (FAF) na letisko

Použitie DME (ak je vhodné)

Postup nevydareného priblíženia a opakovanie okruhu

Opakovanie publikovaných pokynov

Prechod z letu podľa prístrojov na let za viditeľnosti (zmyslové ilúzie)

Obraty za viditeľnosti po priblížení podľa prístrojov

Priblíženie okruhom

Priblíženie na pristáť za viditeľnosti

LETOVÁ ÚLOHA 11

POSTUP NIE-PRESNÉHO PRIBLÍŽENIA

Dokončenie plánovania priblíženia

Určenie:

Rýchlosti klesania z konečného bodu priblíženia

Rýchlosti prízemného vetra a dĺžky pristávacej dráhy

Výšky prekážok, ktoré je nutné mať na pamäti pri vykonávaní obrátov za viditeľnosti po priblížení podľa prístrojov

Priblíženie okruhom

Postup nevydareného priblíženia a opakovanie okruhu

Počiatkové priblíženie

Voľba frekvencie a identifikácie

Zopakovanie publikovaného postupu a minimálne bezpečné sektorové nadmorské výšky

Spojenie ATC a R/T frazeológia

Stanovenie výšky rozhodnutia nad letiskom a nastavenie výškomera

Ohľad na počasie, napr. základňa oblačnosti a dohľadnosť

Použiteľnosť osvetlenia dráhy

Určenie priletovej trate (príletu k NDB)

Určenie času z konečného bodu priblíženia k bodu nevydareného priblíženia

Spojenie ATC

Postup na odlet od NDB (vrátane dokončenia kontroly pred pristáťím)

Postup príletu k NDB

Opakovaná kontrola identifikačnej značky

Opakovaná kontrola nastavenia výškomeru

Konečné priblíženie
Venovať pozornosť času a stanoveniu rýchlosti letu a rýchlosti klesania
Udržovanie trate konečného priblíženia
Predpoklad zmeny rýchlosti vetra a jeho vplyvu na znos
Minimálna výška/nadmorská výška rozhodnutia
Smer dráhy
Postup nevydareného pristátia a opakovania okruhu
Prechod z letu podľa prístrojov na let za viditeľnosti (zmyslové ilúzie)
Priblíženie za viditeľnosti

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 12

Letové úlohy

Použitie GPS (bude vypracované)

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

AMC FCL 1.417**Kurz na získanie oprávnenia inštruktora na [spoluprácu] vo viacčlennej posádke (letún) (MCCI(A))**

(Pozri JAR-FCL 1.417)

(Pozri AMC FCL 1.261 (d))

CIEĽ VÝCVIKU

1 Kurz by mal byť navrhnutý tak, aby poskytoval žiadateľovi potrebný výcvik teoretických vedomostí a výcvik na letovom simulátore na pochopenie tých aspektov [spolupráce] vo viacčlennej posádke (MCC), ktoré sa vyžadujú od žiadateľa na typovú kvalifikáciu na prvý viacpilotný letún.

2 Schválenie spôsobilosti žiadateľa oprávneného ako MCCI(A) je určené absolvovaním aspoň 3 hodín MCC výcviku na prijateľnej úrovni na príslušnom FNPT alebo letovom simulátore pod dohľadom TRI(A), SFI(A) alebo MCCI(A) oznámenému na tento účel leteckým úradom.

ČASŤ 1**VYUČOVANIE A SEBAVZDELÁVANIE****Bod číslo****1 PROCES SEBAVZDELÁVANIA**

Motivácia
Vnímanie a chápanie
Pamäť a jej používanie
Zvyky a prenos
Prekážky sebazvdelávania
Podnety sebazvdelávania
Metódy sebazvdelávania
Intenzita sebazvdelávania

2 PROCES VYUČOVANIA

Prvky efektívneho vyučovania
Plánovanie výučbovej aktivity
Vyučovacie metódy
Vyučovanie od „známeho“ k „neznámemu“
Použitie „plánu vyučovacích hodín“

3 FILOZOFIA VÝCVIKU

Hodnota štruktúrovaného (schváleného) kurzu výcviku
Význam plánovanej osnovy
Integrácia teoretických vedomostí a letového výcviku

4 SPÔSOBY POUŽÍVANEJ VÝUČBY

- a) Teoretické vedomosti - Spôsoby výučby v učebni
Použitie výcvikových pomôcok
Skupinové prednášky
Individuálne predbežné prípravy
Účasť žiaka na diskusii
- b) LET - Spôsoby výcviku počas letu
Prostredie letu/pilotného priestoru
Spôsoby používaného výcviku
Úsudok a rozhodovanie počas letu a po lete

HODNOTENIE A SKÚŠANIE ŽIAKA

- a) Zhodnotenie výkonnosti žiaka
Funkcie postupových skúšok
Oživovanie vedomostí
Posun od vedomostí k pochopeniu
Rozvíjanie pochopeného v činnostiach
Nevyhnutnosť vyhodnocovať rýchlosť pokroku

- b) Rozbory chýb žiaka
 Určiť príčinu chýb
 Riešiť najprv významné chyby, potom nevýznamné
 Vyvárať sa nadmerného kritizovania
 Potreba zreteľnej stručnej komunikácie
- 6 VYPRACOVANIE PROGRAMU VÝCVIKU
 Plánovanie vyučovacej hodiny
 Príprava
 Vysvetlenie a predvedenie
 Účasť žiaka a precvičenie
 Zhodnotenie
- 7 ĽUDSKÁ VÝKONNOSŤ A OBMEDZENIE SÚVISIACE S LETOVÝM VÝCVIKOM
 Fyziologické faktory
 Psychologické faktory
 Spracovanie informácie človekom
 Názory na chovanie
 Rozvoj úsudku a schopnosti rozhodovania
- 8 NEBEZPEČIE VYPLÝVAJÚCE ZO SIMULOVANIA PORÚCH A NESPRÁVNYCH ČINNOSTÍ SYSTÉMOV V LETÚNI POČAS LETU
 Výber bezpečnej nadmorskej výšky
 Význam nácviku úloh dotykom („touch drills“)
 Uvedomovanie si situácie
 Dodržovanie správnych postupov
- 9 ADMINISTRATÍVA VÝCVIKU
 Záznamy teoretickej výučby/letového výcviku
 Osobný zápisník letov pilota
 Plán výcviku počas letu/výučby na zemi
 Študijné texty
 Ústredné formuláre
 Letové príručky/Príručky vlastníka lietadla/Prevádzkové príručky pilota
 Doklady oprávnenia letu
 Doklady lietadla

ČASŤ 2

TECHNICKÝ VÝCVIK

1 Kurz by sa mal vzťahovať na typ STD, na ktorom si žiadateľ želá vykonávať výcvik. Program výcviku by mal obsahovať podrobnosti o celom teoretickom výcviku.

2 Identifikácia a použitie ľudských činiteľov (ako je uvedené v ATPL 040) sa vzťahuje na aspekty výcviku [spolupráce] vo viacčlennej posádke.

3 Obsah výcviku by mal zahŕňať výcvikové úlohy podľa použiteľnosti k daným požiadavkám MCC žiadateľa o typovú kvalifikáciu na viacpilotný letún.

Výcvikové úlohy

Úlohy by sa mali vykonať v simulovanom prostredí obchodnej leteckej dopravy tak, ako je to len možné. Výcvik by mal zahŕňať nasledujúce oblasti

- predletová príprava, vrátane dokumentácie a výpočet výkonnostných údajov na vzlet,
- predletová kontrola, vrátane kontroly a nastavenia rádionavigačného zariadenia,
- predvzletová kontrola, vrátane kontroly pohonnej jednotky a brífingu pred vzletom PF,
- normálne vzlety s rôznym nastavením klapiek, úlohy PF a PNF, hlasové upozorňovanie,
- zamietnuté vzlety, vzlety s bočným vetrom, vzlety s maximálnou vzletovou hmotnosťou, zlyhanie motora po V_1 ,

- f) normálna a mimoriadna prevádzka systémov letúna, použitie zoznamov povinných úkonov,
- g) vybrané núdzové postupy, vrátane zlyhania motora a požiaru, kontrola dymu a jeho odstránenie, strih vetra pri vzlete a pristátí, núdzové klesanie, práce neschopnosť člena letovej posádky,
- h) skoré rozpoznanie a reakcie pri strate rýchlosti pri pristátí v rôznych konfiguráciách letúna,
- i) postupy podľa prístrojov, vrátane vyčkávacích postupov, presné priblíženia s použitím neupravených navigačných údajov, letových povelových systémov a automatického pilota, so simulovaním jedného nepracujúceho motora pri priblížení, nie-presné a priblíženie okruhom, brífing na priblíženie PF, nastavenie navigačného vybavenia, postupy hlasového upozorňovania počas priblíženia, výpočet približovacích a pristávacích údajov,
- j) opakovanie okruhu; normálne a so simulovaním jedného nepracujúceho motora, zmena letu podľa prístrojov na let za viditeľnosti na dosiahnutie výšky rozhodnutia alebo minimálnej výšky/nadmorskej výšky klesania,
- k) pristátia; normálne, s bočným vetrom a so simulovaním jedného nepracujúceho motora, zmena letu podľa prístrojov na let za viditeľnosti na dosiahnutie výšky rozhodnutia alebo minimálnej výšky/nadmorskej výšky klesania.

[ZT 3, 01.07.03]

ZÁMERNE NEPOUŽITE

AMC/IEM I - EXAMINÁTORI**AMC FCL 1.425****Štandardizácia examinátorov****Pozri JAR-FCL 1.425 a 1.430****[Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.425]**

VŠEOBECNE

1 Úroveň kompetencie pilotov závisí vo veľkej miere na kompetencii examinátorov. Letecký úrad bude dodávať inštrukcie examinátorom o požiadavkách JAR-FCL, vykonaní praktických skúšok a preskúšaní a o príslušnej dokumentácii a správach. Examinátori by tiež mali byť upovedomení o nutnosti ochrany osobných údajov, zodpovednosti, o ich poistení a poplatkoch podľa daného členského štátu JAA.

[]

OPRÁVNENIE EXAMINÁTORA

[2] Úľavy z požiadaviek uvedených v JAR-FCL 1.425 (a) až (c) sú možné len vtedy, keď nie je k dispozícii plne kvalifikovaný examinátor. To môže nastať napr. v prípade praktickej skúšky na novom alebo nezvyklom type. V takomto prípade by examinátor mal byť držiteľom kvalifikácie inštruktora na podobný typ letúna, ktorý má ten istý počet rotorov alebo motorov a rádovo tú istú hmotnosť.

[3] V ideálnom prípade by mali inšpektori leteckého úradu dozerajúci na examinátorov spĺňať tie isté požiadavky ako dozorovaní examinátori. Je však nepravdepodobné, že by mohli mať kvalifikácie na veľký počet rôznorodých typov a úloh, za ktoré nesú zodpovednosť a pretože obvykle len pozorujú výcvik a skúšanie, je ich kvalifikácia na úlohu inšpektora prijateľná.

[4] Postupy štandardizácie by mali obsahovať, podľa úlohy examinátora aspoň nasledujúce inštrukcie:

- (i) štátne požiadavky dôležité pre ich examinátorské povinnosti,
- (ii) základy ľudskej výkonnosti a obmedzenia dôležité pre letové skúšky,
- (iii) základy ohodnotenia dôležité pre výkonnosť examinátora,
- (iv) JAR-FCL, príslušné JAR predpisy a jednotné implementačné postupy (JIP),
- (v) systém kvality odpovedajúci JAR-FCL,
- (vi) spolupráca vo viacčlennej posádke (MCC), ľudská výkonnosť a jej obmedzenia, ak je to vhodné.

Letecký úrad zamestná alebo bude mať k dispozícii dostatočný počet inšpektorov alebo starších examinátorov, aby mohol dohliadať a/alebo kontrolovať postupy štandardizácie podľa JAR-FCL 1.425 (c).

OBMEDZENIA

[5] Examinátor by si nemal napláňovať na 1 pracovný deň viac ako 3 skúšky/preskúšania PPL, CPL, IR alebo kvalifikácie na triedu, alebo viac ako 2 skúšky/preskúšania FI, CPL/IR a ATPL alebo viac ako 4 skúšky/preskúšania typovej kvalifikácie.

[6] Examinátor by mal plánovať aspoň 3 hodiny na skúšku/preskúšanie PPL, CPL, IR alebo kvalifikáciu na triedu a aspoň 4 hodiny na skúšku/preskúšanie FI, CPL/IR, ATPL alebo typovú kvalifikáciu, vrátane predletovej prípravy, vykonania skúšky/preskúšania, poletového rozboru a hodnotenia dokumentácie žiadateľa.

[7] Examinátor by mal žiadateľovi poskytnúť dostatok času na prípravu na skúšku/preskúšanie, obvykle nie viac ako 1 hodinu.

[8] Examinátor by mal plánovať letovú skúšku/preskúšanie tak, aby čas letu na letúne alebo pozemný čas na schválenom syntetickom výcvikovom zariadení nebol kratší ako:

- a) 90 minút pre PPL a CPL, vrátane navigačnej časti,
- b) 60 minút pre IR, FI a typovú kvalifikáciu/kvalifikáciu na triedu na jednopilotnom letúne a
- c) 120 minút pre CPL/IR a ATPL.

ÚČEL SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA

[9] Pomocou praktickej ukážky počas skúšky/preskúšania sa stanoví, či žiadateľ získal alebo si udržuje požadovanú úroveň vedomostí a schopností.

[10] Zvýšiť úroveň letového výcviku v registrovaných zariadeniach, FTO a TRTO pomocou spätnoväzobných informácií od examinátorov o jednotlivých bodoch/častiach skúšok/preskúšaní, v ktorých žiadatelia neuspeli.

[11] Pomôcť udržiavať, a tam kde je to možné, zlepšiť úroveň letovej bezpečnosti tým, že examinátori predvedú dobrý letecký úsudok a letovú disciplínu počas skúšok/preskúšaní.

[]

PRIEBEH SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA

[12] Examinátor musí zaistiť, aby žiadateľ vykonal skúšku/preskúšanie v súlade s požiadavkami JAR-FCL a bol hodnotený podľa požadovaných noriem skúšok/preskúšaní.

[13] Každý prvok v sekcii skúšky/preskúšania musí byť ukončený a hodnotený oddelene. Ak žiadateľ neuspje v jednom prvku danej sekcie, tak v tejto sekcii neuspel. Plán skúšok/preskúšaní by nemal byť bežne zmenený examinátorom.

[14] Neuspokojivý alebo diskutabilný výkon počas jednotlivých častí skúšky/preskúšania by nemal ovplyvniť examinátorovo hodnotenie nasledujúcich častí.

[15] Počas predletovej prípravy by mal examinátor zoznámiť žiadateľa s požiadavkami a obmedzeniami skúšky/preskúšania.

[16] Po skončení alebo prerušení skúšky/preskúšania by examinátor mal žiadateľovi vysvetliť dôvody neúspechu v jednotlivých častiach skúšky/preskúšania. V prípade neúspešného alebo prerušeného preskúšania odbornej spôsobilosti alebo praktickej skúšky by examinátor mal žiadateľovi poradiť a pomôcť mu v opakovanom preskúšaní/opakovanej skúške.

[17] Na examinátorovej správe o výsledku skúšky/preskúšaní sa musí zaznamenať akýkoľvek komentár alebo nesúhlas s examinátorovým hodnotením skúšky/preskúšania a toto musí examinátor a žiadateľ podpísať.

PRÍPRAVA EXAMINÁTORA

[18] Examinátor by mal dohliadať na všetky aspekty prípravy letového preskúšania/skúšky vrátane, ak je to nutné, získania alebo zaistenia ATC slotu.

[19] Examinátor musí napláňovať skúšku/preskúšanie v súlade s JAR-FCL požiadavkami. Môžu sa vykonávať len obraty a postupy uvedené v príslušnom formulári skúšky/preskúšania. Ten istý examinátor by nemal znovu skúšať neúspešného žiadateľa bez jeho súhlasu.

PRÍSTUP EXAMINÁTORA

[20] Examinátor by mal vytvárať priateľskú a uvoľnenú atmosféru pred aj počas skúšky/preskúšania. Nemal by byť nepriateľský alebo nezúčastnený. Examinátor by nemal počas skúšky/preskúšania negatívne komentovať alebo kritizovať a všetky hodnotenia by mal odložiť na poletový rozbor.

SYSTÉM HODNOTENIA

[21] Aj keď skúšky/preskúšania môžu špecifikovať normatív hodnotenia, od žiadateľa sa nemôžu vyžadovať na úkor plynulosti alebo stability letu. Examinátor by mal vziať do úvahy neovplyvniteľné odchýlky spôsobené turbulenciou, ATC inštrukciami atď. Examinátor by mal ukončiť skúšku/preskúšanie len z dôvodov žiadateľa alebo z dôvodov bezpečnosti. Pre hodnotenia musí examinátor použiť jeden z nasledujúcich termínov:

- a) *uspel* za predpokladu, že žiadateľ preukázal požadovanú úroveň vedomostí/schopností a tam, kde je to vhodné, dodržal limity letového testu pre danú preukaz spôsobilosti alebo kvalifikáciu alebo
- b) *neuspel* za predpokladu, že nastala jedna z nasledujúcich udalostí:
 - (i) boli prekročené dodržané limity letového testu, aj keď examinátor zoberal do úvahy vplyvy turbulencie a pokynov ATC,
 - (ii) cieľ skúšky/preskúšania nebol dosiahnutý,
 - (iii) cieľ cvičenia bol dosiahnutý, ale na úkor nebezpečného letu, porušenia pravidiel alebo predpisov, zlého leteckého úsudku alebo hrubej pilotáže,
 - (iv) nebola preukázaná prijateľná úroveň vedomostí,
 - (v) nebola preukázaná prijateľná úroveň manažmentu letu alebo
 - (vi) z dôvodov bezpečnosti bol nutný zásah examinátora alebo bezpečnostného pilota.
- c) *čistočne uspel* podľa kritérií uvedených v príslušnej praktickej skúške v dodatku k JAR-FCL.

METÓDA A OBSAH SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA

[22] Pred vykonaním skúšky/preskúšania examinátor si overí, či letún alebo syntetické výcvikové zariadenie, ktoré sa má použiť, je vhodné a dostatočne vybavené na skúšku/preskúšanie. Môžu sa používať len lietadlá alebo syntetické výcvikové zariadenia schválené leteckým úradom na praktické skúšky/preskúšania odbornej spôsobilosti.

[23] Letové skúšky/preskúšania sa musia vykonávať v súlade s letovou príručkou lietadla (AFM) a ak je to vhodné, s prevádzkovou príručkou lietadla (AOM).

[24] Letové skúšky/preskúšania sa musí vykonať v rámci obmedzení uvedených v prevádzkovej príručke FTO/TRTO a ak je to vhodné, v prevádzkovej príručke registrovanej školy.

[25] Obsah

- a) Skúška/preskúšanie sa skladá z
 - ústnej skúšky na zemi (tam, kde je to vhodné),
 - predletová príprava,
 - letové cvičenia a
 - poletový rozbor.
- b) Ústna skúška na zemi by mala obsahovať:
 - všeobecné znalosti o lietadle a výkonoch,
 - plánovacie a prevádzkové postupy a
 - ostatné príslušné časti/sekcie skúšky/preskúšania.
- c) Predletová príprava by mala obsahovať:
 - postupnosť skúšky/preskúšania,
 - nastavenie výkonu a rýchlosti a
 - úvahy o bezpečnosti.
- d) Letové cvičenia musia obsahovať:
 - každú príslušnú časť/sekciu skúšky/preskúšania.
- e) Poletový rozbor by mal obsahovať:
 - hodnotenia/evaláciu žiadateľa,
 - zdokumentovanie skúšky/preskúšania za prítomnosti inštruktora žiadateľa, ak je to možné.

[26] Skúška/preskúšanie by mali simulovať praktický let. V súlade s týmto môže examinátor pre žiadateľa vypracovať praktický scenár, pričom bezpečnosť nesmie byť ohrozená a žiadateľ pomýlený.

[27] Examinátor by si mal v priebehu skúšky/preskúšania viesť záznam, ktorý využije počas poletového rozboru.

[28] Examinátor by sa mal pripraviť na možné zmeny oproti predletovej príprave vyvolané pokynmi ATC alebo inými okolnosťami, ktoré ovplyvňujú skúšku/preskúšanie.

[29] Ak nastanú zmeny plánovanej skúšky/preskúšania, examinátor si musí byť istý, že žiadateľ im rozumie a sú pre neho prijateľné. Ináč by mala byť skúška/preskúšanie prerušená.

[30] Ak sa žiadateľ rozhodne nepokračovať v skúške/preskúšaní z dôvodov, ktoré examinátor považuje za neadekvátne, tak žiadateľ neuspel v tých častiach/predmetoch, ktoré sa nepokúsil vykonať. Ak examinátor považuje dôvody prerušenia skúšky/preskúšania za adekvátne, potom sa pri ďalšej skúške/preskúšaní budú skúšať len nevykonané časti/sekcie.

[31] Z rozhodnutia examinátora môže žiadateľ akýkoľvek manéver alebo postup skúšky/preskúšania raz opakovať. Examinátor môže ukončiť skúšku/preskúšanie v ktorejkoľvek etape, ak si myslí, že žiadateľova kompetencia vyžaduje úplnú skúšku/preskúšanie.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2 01.08.02]

IEM FCL 1.425**Poznámky na vedenie a výcvik examinátorov typovej kvalifikácie (TRE)****Pozri JAR-FCL 1.425 (c)**

1 Nasledujúci poradenský materiál je určený žiadateľom o oprávnenie TRE. Mali by sa taktiež posúdiť príslušné *praktické skúšky a záznamy o výcviku a lety na jednopilotnom/viacpilotnom letúne.*

2 Inšpektor leteckého úradu alebo služobne starší examinátor bude pozorovať všetkých žiadateľov o TRE počas skúšok *kandidáta* na letúne, na ktorý chce získať oprávnenie TRE. Inšpektor na skúšku *kandidáta*, žiadateľom o TRE, vyberie prvky z dodatku 2 k JAR-FCL 1.240 *Osnovy výcviku, praktická skúška/preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie typovej kvalifikácie/kvalifikácie na triedu.* Po dohode s inšpektorom o obsahu skúšky sa od žiadateľa o TRE očakáva vedenie celej skúšky. To zahŕňa predletovú prípravu, samotný let, vyhodnotenie letu a poletový rozbor s *kandidátom*. Inšpektor prediskutuje vyhodnotenie s žiadateľom o TRE predtým, než sa *kandidát* zoznámí s výsledkom skúšky.

3 Je žiadúce, aby všetci žiadatelia o oprávnenie TRE absolvovali metodický výcvik, zameraný na získanie oprávnenia TRE, pred absolvovaním praktickej skúšky s inšpektorom. Výcvik by mal byť prijateľný pre inštruktora dohliadajúceho na žiadateľa.

PREDLETOVÁ PRÍPRAVA S KANDIDÁTOM

4 *Kandidátovi* by sa mal poskytnúť dostatok času a zariadení na prípravu praktickej skúšky. Predletová príprava by mala zahŕňať:

- a) cieľ letu,
- b) kontrola preukazu spôsobilosti, ak je to potrebné,
- c) voľnosť *kandidáta* klásť otázky,
- d) prevádzkové postupy, podľa ktorých sa bude postupovať (napr. prevádzková príručka),
- e) posúdenie počasia,
- f) prevádzková kapacita *kandidáta* a examinátora,
- g) ciele, ktoré má stanoviť *kandidát*,
- h) simulovanie poveternostných podmienok (napr. námraza, základňa oblačnosti),
- i) obsah cvičení, ktoré sa majú vykonať,
- j) dohodnuté rýchlosti a parametre letu (napr. rýchlosti - V, uhol náklonu),
- k) využitie R/T,
- l) úlohy *kandidáta* a examinátora (napr. počas núdzových situácií),
- m) administratívne postupy (napr. predloženie letového plánu) za letu.

5 Žiadateľ o TRE by mal udržiavať minimálnu úroveň komunikácie s *kandidátom*. Žiadateľ o TRE by mal venovať pozornosť nasledujúcim prvkom:

- a) zapojenie examinátora do prevádzkového prostredia viacčlennej posádky,
- b) nevyhnutnosť poskytnúť *kandidátovi* presné inštrukcie,
- c) zodpovednosť za bezpečné vykonanie letu,
- d) zásah examinátora v prípade potreby,
- e) využívanie obrazoviek,
- f) spolupráca s ATC a nutnosť stručných a ľahko porozumiteľných zámerov,
- g) viesť *kandidáta* z hľadiska požadovanej súslednosti udalostí (napr. po opakovaní),
- h) mať len stručné, faktické a nevtieravé poznámky.

VYHODNOTENIE

6 Na vyhodnotenie by mal žiadateľ o TRE použiť normatív hodnotenia prvkov techniky pilotáže uvedený v dodatku 1 k JAR-FCL 1.210, *Prístrojová kvalifikácia (letún) - praktická skúška*. Pozornosť by sa mala venovať nasledujúcemu:

- a) otázky kandidáta,
- b) oznámenie výsledkov skúšky a nevyhovujúcich sekcií,
- c) dôvody nezloženia skúšky.

POLETOVÝ ROZBOR

7 Žiadateľ o TRE by mal preukázať inšpektorovi schopnosť vykonať spravodlivý nezaujatý poletový rozbor s *kandidátom* založeným na identifikovateľných faktoch. Rovnováha medzi priateľskosťou a rozhodnosťou musí byť zrejmá. Nasledujúce body by mal, na základe svojho vlastného rozhodnutia, žiadateľ prediskutovať s *kandidátom*:

- a) poradiť kandidátovi ako sa má vyhnúť chybám alebo ako ich opraviť,
- b) zmieniť sa o iných faktoch vhodných kritike,
- c) poskytnúť rady považované za užitočné.

ZÁMERNE NEPOUŽITE

AMC/IEM J - POŽIADAVKY NA TEORETICKÉ VEDOMOSTI**AMC FCL 1.470 (a), (b) a (c)****AMC FCL 2.470 (a), (b) a (c)****Časti/predmety skúšky z teoretických vedomostí a dĺžka skúšok - ATPL, CPL a IR**

[Tento paragraf bol presunutý do dodatku 1 k JAR-FCL 1.470.]

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

IEM FCL 1.475 (a)**Zostavovanie otázok zlučiteľných s počítačom****Pozri JAR-FCL 1.475**

1 Pri vypracovaní otázok pre centrálnu databanku otázok (CQB) by sa mali dodržiavať tieto zásady.

VŠEOBECNE

2 Preskúšanie by malo sledovať jasne formulované ciele. Každou otázkou sa preto musí podrobne overiť daná oblasť a hĺbka znalostí.

3 Čím dôležitejšia je oblasť znalostí, tým by preskúšanie malo zahrňovať viac otázok, alebo by sa im v odpovedi malo prideliť viac bodov.

4 Väčšia časť otázok by mala byť typu mnohonásobnej voľby so štyrmi alternatívnymi odpoveďami.

5 Otázky by sa mali týkať podstatnosti z oblasti znalostí a nie vedľajších podrobností. Viaceré úlohy, ktoré sa líšia iba v použitých číslach a nie v spôsobe výpočtu, overujú tie isté znalosti; avšak rozmanitosť príkladov rovnakého výpočtu by mala byť v CQB k dispozícii preto, aby pomohla znížiť podvádzanie na najnižšiu možnú mieru.

6 Otázky čisto akademické, ktoré nemajú praktické využitie, by sa mali vylúčiť, ak sa netýkajú podstatných pojmov. Ako príklady prijateľných akademických otázok sú úloha vzopätia krídel a ich zakrivenie v aerodynamike a definícia rosného bodu v meteorológii.

7 Otázky, ktoré vyžadujú špecializované znalosti konkrétnych typov lietadiel, by sa nemali dávať pri skúškach k preukazom spôsobilosti.

8 Používajte skratky a akronymy iba v medzinárodne uznávaných tvaroch. V prípade pochybnosti používajte úplný tvar, napr. uhol nábehu = 12° miesto $\alpha = 12^\circ$. Zoznam odporúčaných skratiek na účely skúšky je uvádzaný v IEM FCL 1.475 (b).

9 Formulujte otázky a odpovede jednoducho tak, ako je to len možné: táto skúška nie je jazykovou skúškou. Vyhnite sa zložitým vetám, neobvyklej gramatike a dvojítm záporom.

10 Otázka by mala zahrňovať jednu určitú, úplnú tému. Medzi navrhovanými odpoveďami by sa malo objavovať nie viac ako 8 odlišných tvrdení, aby kandidát nemohol dedukovať správnu odpoveď eliminovaním nepravdepodobných kombinácií odpovedí.

11 Otázky by mali mať iba jednu správnu odpoveď.

12 Správna odpoveď by mala byť absolútne správna a úplná, alebo bezpochyby najvýhodnejšia. Vyhnite sa odpoveďami, ktoré sú si tak podstatne podobné, že sa voľba stáva skôr vecou domnienky ako skutočnosťou. Hlavnou výhodou otázok mnohonásobnej voľby (MCQs) je, že môžu byť rýchle splnené: toto nie je možné dosiahnuť pri pochybnostiach o správnej odpovedi.

13 Komukoľvek neznalému veci sa musia nesprávne alternatívy zdať ako pravdepodobné. Všetky z týchto alternatív by sa mali zreteľne vzťahovať k otázke a mali by mať rovnaký slovník, gramatickú stavbu a dĺžku. Nesprávne odpovede vo viacerých úlohách musia zodpovedať metodickým chybám, ako opravy aplikované v chybnom zmysle alebo nesprávne prevody jednotiek: nesmie ísť iba o náhodné čísla.

14 Otázky musia byť zamerané na osnovu preskúšania. (Mala by byť vyznačená úroveň, napr. ATPL, CPL).

15 Samotná skúška by mala obvyčajne trvať 2 až 3 hodiny. Prekročenie 3 hodín môže vyústiť do chybných odpovedí, pretože kandidát robí chyby v dôsledku únavy a nie preto, že nepozná odpoveď.

16 Autor musí pre odpoveď odhadnúť rozumný čas: asi 1 - 2 minúty, ale mohol by sa líšiť od 1 do 10 minút. V dôsledku toho by sa mohol líšiť počet otázok pre konkrétnu skúšku.

17 S otázkou sa musí kandidátovi poskytnúť akákoľvek dokumentácia potrebná na zodpovedanie tejto otázky (napr. tabuľky, grafy). Takáto dokumentácia musí mať rovnaké typografické normy a štandardy presnosti, aké majú normálne letecké publikácie. Tabuľky a grafy musia obsahovať typický príklad ich využitia. Ďalšia dokumentácia je zakázaná.

18 Tvorcovia otázok môžu predpokladať, že kandidáti budú mať k dispozícii jednoduchú vreckovú kalkulačku.

[ZT 1, 01.06.00]

IEM FCL 1.475 (b)**Bežné skratky na použitie pre európsku Centrálnu databanku otázok (CQB)****Pozri JAR-FCL 1.475**

ICAO = Doc 8400/4, SI = medzinárodná sústava jednotiek, JEP = Jeppesen, JAR = Jednotné letecké predpisy

Skratky	Význam
A	ampér
ABM	kolmo na, zo strany, z boku
ABN	maják letiska
AC	striedavý prúd
AC	altokumulus
ACFT	lietadlo
ACT	aktívny
AD	letisko
ADC	aerometrická ústredňa
ADDN	ďalší, dodatočný
ADF	automatický zameriavač
ADI	indikátor letovej polohy povelového prístroja
AEO	všetky pracujúce motory
AFIS	letisková letová informačná služba
AFM	letová príručka lietadla
AGL	nad úrovňou zeme
AIP	letecká informačná služba
ALT	nadmorská výška
ALTN	náhradné letisko
APCH	Priblíženie
APT	letisko
APU	pomocná energetická jednotka
ARR	prílet
AS	altostratus
ASDA	použiteľná dĺžka prerušeného vzletu
AMSL	nad strednou hladinou mora
ATA	skutočný čas priletu
ATC	riadenie letovej prevádzky
ATIS	automatická informačná služba
ATO	skutočný čas priletu
ATS	letová prevádzková služba
AUX	pomocný
AVG	priemer, priemerný
AWY	letová cesta
AZM	Azimut
BKN	Oblačno, nesúvislý, prerušený
BRG	zameranie, azimut smerník

Skratky	Význam
°C	stupeň Celsia
CAS	Opravená vzdušná rýchlosť
CAT	turbulencia v bezoblačnom priestore
CB	Kumulonimbus
CC	Cirrokumulus
CD	súčiniteľ odporu lietadla
CDI	Indikátor odchýlky kurzu
CDU	radiaca zobrazovacia jednotka (blok)
cg	Ťažisko
CI	Cirrus
C_L	súčiniteľ vztlaku lietadla
cm	Centimeter
CO	spojenie, komunikácia
CP	kritický bod
CRM	optimalizácia činnosti posádky
CS	Cirrostratus
CTR	riadený oksok
CU	Kumululus
CWY	Predpolie
DA	nadmorská výška rozhodnutia
DC	jednosmerný prúd
DEG	Stupne
DEP	Odlet
DES	Klesanie
DEST	Miesto určenia, cieľové letisko
DEV	Deviácia
D/F	Zamerovanie
DG	smerový zotrvačník
DH	výška rozhodnutia nad letiskom
DIST	Vzdialenosť
DME	zariadenie na meranie vzdialenosti
DP	rosný bod
DR	navigácia výpočtom
DVOR	Dopplerov VOR
E	Východ
EAS	ekvivalentná rýchlosť vzduchu
EAT	predpokladaný čas priblíženia
ECAM	Elektronické centralizované monitorovanie systémov lietadla
EFIS	Elektronický systém letových prístrojov
EGT	teplota výfukových plynov

Skratky	Význam
EICAS	systém indikácie parametrov motora a výstrahy pre posádku
EPR	pomer stlačenia motora
EST	Predpokladaný
ETA	predpokladaný čas priletu
ETO	predpokladaný čas preletu
°F	Fahrenheitove stupne
FAF	fix konečného priblíženia
FCST	Predpoveď
FD	letový povelový prístroj
FIS	systém letového indikátora
FL	letová hladina
FLT	Let
FMS	systém optimalizácie letu
FT	Stopa
FT/MIN	stopa za minútu
g	Gram
GAL	galon (1 US galon = 3,785 l)
GND	Zem
GP	Zostupový rádiomaják ILS
GPWS	Výstražný systém na blízkosť terénu
GS	traťová rýchlosť
HDG	Kurz
HF	vysokofrekvenčný, vysoký kmitočet
hPa	Hektopascal
HR	Hodiny
HSI	Indikátor horizontálnej situácie
HT	Výška
Hz	Hertz (cyklov za sekundu)
IAS	Indikovaná vzdušná rýchlosť
ILS	systém zariadení na presné priblíženie
IMC	meteorologické podmienky na let podľa prístrojov
IMP GAL	Imperiálne galóny, (1 imp(GB).galon = 4,546 l)
INS	Inerciálny systém navigácie
INT	priesečník, pretínanie
ISA	medzinárodná štandardná atmosféra
ISOL	oddelený, samostatný, izolovaný

Skratky	Význam
ITCZ	intertropická zóna konvergencie
IVSI	integrovaný indikátor vertikálnej rýchlosti
J	joule
kg	kilogram
KHz	kilohertz
km	kilometer
kt	uzol
kW	kilowat
LAT	zemepisná šírka
LB	libry
LDG	pristátie
LDP	bod rozhodnutia pre pristátie
LEN	dĺžka
LLZ	kurzový rádiomaják ILS
LMC	zmena v poslednej chvíli
LMT	miestny stredný čas
LONG	zemepisná dĺžka
LT	miestny čas
LTD	obmedzený, ohraničený
LVL	hladina, úroveň
LYR	vrstva
m	meter
M	Hmotnosť
M	Machovo číslo
MAC	stredná aerodynamická tetiva
MAP	plniaci tlak
MAPt	Bod začatia postupu nevydareného priblíženia
max	maximálny, maximum
MDH	minimálna výška pre klesanie
MDH/A	min. výška pre klesanie nad letiskom/morom
MEA	najnižšia traťová výška (na trati)
MET	meteorologický
MIN	minúty
MLS	mikrovlné pristávacie systémy
MM	stredné návestidlo
MNM	minimálny(-um)
MNPS	špecifikácia minimálnej navigačnej presnosti
MOCA	najmenšia bezpečná výška nad prekážkou
MORA	minimálna výška mimo trať (letu)

Skratky	Význam
MPH	anglické míle (1 st. m. = 1 609,3 m)
MPS m/sec	metre za sekundu
MSA	najmenšia sektorová výška nad morom
MSL	stredná hladina mora
MSU	jednotka voliča režimu
N	newton
NGT	noc
N	sever
NAT	severoatlantická trať
NAV	navigácia
NDB	nesmerový rádiomaják
NM	námorná míľa (1 nm = 1 853 m)
NOTAMS	správy letcom
NS	Nimbostratus
OAT	teplota vonkajšieho vzduchu
OBS	všesmerový volič
OCA(H)	bezpečná výška nad prekážkou nad úrovňou mora (letiska)
OCL	medzná hodnota bezpečnej výšky nad prekážkou
OEI	jeden nepracujúci motor
OM	prevádzková hmotnosť
OM	vonkajšie návestidlo
OPS	prevádzka, činnosti, pracovné postupy
O/R	na vyžiadanie
OVC	Zatiahnuto
P	tlak
PAX	cestujúci
PET	bod rovnakej doby
PIC	veliaci pilot
PLN	letový plán, plán letu
PNR	medzný bod návratu
POS	poloha, umiestnenie
PSI	libry na štvorcový palec
PTS	priamková skladba trate
PWR	výkon, energia
r	polomer
RAC	pravidlá lietania a letové prevádzkové služby

Skratky	Význam
RAS	rektifikovaná rýchlosť, usmernená rýchlosť letu
REP	hlásny bod, bod hlásenia
RMI	rádiomagnetický indikátor
RMK	poznámka
RNAV	navigačná oblasť, oblastná navigácia
ROC	rýchlosť stúpania
ROD	rýchlosť klesania
RPM	otáčky za minútu
RVR	dráhová dohľadnosť
RWY	vzletová a pristávacia dráha
S	juh
SAR	pátranie a záchrana
SC	stratokumulus
SCT	rozptýlený
SDBY	založený, pohotovostný
SEC	sekundy
SEV	drsny, obtiažny, krutý
SFC	povrch(-ový)
SID	štandardný prístrojový odlet
SIM	simulátor
SKC	jasno, bezoblačné počasie
SR	východ slnka
SS	západ slnka
SSR	sekundárny prehľadový radar
ST	stratus
STAR	štandardná príletová trať
STD	štandard, norma, štandardný
STN	stanovisko, pracovisko, pôsobisko, stanica
STNR	stacionárny, nehybný
STS	stav, postavenie
SWY	dojazdová dráha
T	teplota
TA	prevodná výška
TAS	pravá vzdušná rýchlosť
TAT	absolútna teplota vzduchu
TC	tropická cyklóna
TDP	bod rozhodnutia pre vzlet
THR	prah (vzletové a pristávacie dráhy)
TL	prevodná hladina
T/O	vzlet

Skratky	Význam
TOC	vrchol stúpania
TORA	použiteľná dĺžka rozjazdu
TS	búrka
TWY	rolovacia dráha
U/S	neschopný prevádzky, nepoužiteľný
US-GAL	US galon (3,7853 l)
UTC	svetový čas koordinovaný
V	volt
VAR	magnetická deklinácia
VDF	stanica zamerania VHF
VG	vertikálne gyro
VHF	veľmi vysoký kmitočet
VIS	dohľadnosť, viditeľnosť
VLF	veľmi nízky kmitočet
VMC	meteorologické podmienky pre let počas viditeľnosti
VOLMET	meteorologické informácie pre let lietadla
VOR	všesmerový maják VHF
vrb	premenlivý, kolísavý
VSI	indikátor vertikálnej rýchlosti
VV	vertikálna dohľadnosť
V	rýchlosti
V _A	navrhovaná rýchlosť obratu
V _B	navrhovaná rýchlosť pre max. intenzitu poryvu
V _C /M _C	navrhovaná cestovná rýchlosť/Machovo číslo
V _D	navrhovaná rýchlosť strmého letu
V _F	navrhovaná rýchlosť s vysunutými vztlakovými klapkami
V _{FE}	rýchlosť s vysunutými vztlakovými klapkami
V _{FO}	prevádzková rýchlosť (otáčky) so vztlakovými klapkami
V _{LE}	rýchlosť s vysunutým pristávacím zariadením
V _{LO}	maximálna prevádzková rýchlosť s vysunutým pristávacím zariadením
V _{LOF}	rýchlosť zvislého naddvihnutia
V _{Max Tyre}	max. rýchlosť pre pneumatiky
V _{MBE}	max. rýchlosť energie pretrhnutia
V _{mc}	minimálna rýchlosť riadenia
V _{MCA}	minimálna rýchlosť letu riadenia
V _{MCG}	traťová minimálna rýchlosť riadenia
V _{MO} /M _{MO}	max. prevádzková rýchlostná medza/Machovo číslo
V _{MU}	minimálna rýchlosť naddvihnutia (odlepenie)

Skratky	Význam
V _{NE}	maximálna prípustná rýchlosť
V _{NO}	normálna prevádzková rýchlosť
V _R	rýchlosť naddvihnutia
V _{REF}	pristávacia základná (zrovnávací) rýchlosť
V _S	pádová rýchlosť alebo minimálna rýchlosť ustáleného letu, pri ktorej je letún ovládateľný
V _{SO}	pádová rýchlosť alebo minimálna rýchlosť ustáleného letu v pristávacej konfigurácii
V _{S1}	pádová rýchlosť alebo minimálna rýchlosť ustáleného letu dosiahnutá v konkrétnej konfigurácii
V _X	rýchlosť letu pre optimálny uhol stúpania
V _Y	rýchlosť letu pre optimálnu rýchlosť stúpania
V ₁	rýchlosť pri poruche kritického motora
V ₂	bezpečná rýchlosť vzletu pre letúny s piestovým motorom, rýchlosť stúpania po vzlete alebo rýchlosť vo výške 35 ft (10,7m) pre prúdové lietadlá
W	watt
W	západ
WC	zložka vetra
WCA	uhol opravy vetra
W/V	smer a rýchlosť vetra
WPT	bod na trati
WS	strih vetra
WX	počasie
X	kríž, prenutie, pretínanie, bočný
XTK	bočná vzdialenosť od trate
XX	ťažký, silný, tlstý
YD	yard (91,4399 cm)

IEM FCL 1.480**Distribúcia testových otázok**

[Tento paragraf bol presunutý do Administrative and Guidance Material, Section 5, Part 2, Chapter 10]

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.08.02]

IEM FCL 1.490**Terminológia použitá v článku J na postupy na vedenie preskúšania z teoretických vedomostí**

Význam termínov použitých v článku J:

- (1) Úplné preskúšanie - skúšky so všetkých predmetov, ktoré sú vyžadované na úroveň preukazu spôsobilosti.
- (2) Preskúšanie - preukázanie vedomostí z 1 alebo viac skúšobných listov.
- (3) Skúšobný list - súbor otázok, na ktoré odpovedá účastník skúšky.
- (4) Pokus - pokúšenie sa o úspešné zloženie určitého skúšobného listu.
- (5) Sedenie - [časový interval určený leteckým úradom pre uchádzačov na vykonanie skúšok. Tento interval nesmie prekročiť 10 po sebe idúcich pracovných dní.]
- (6) Reparát alebo opätovné preskúšanie - druhý alebo následný pokus o úspešné zloženie neúspešného skúšobného listu.

[ZT 3, 01.07.03; ZT 4, 01.09.05]

ZÁMERNE NEPOUŽITE

[AMC/IEM K – MPL(A) – PREUKAZ SPÔSOBILOSTI PILOTA VIACČLENNEJ POSÁDKY

AMC FCL 1.520 & 1.525

MPL(A) – plán výcviku

(Pozri JAR-FCL 1.525)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525)

MPL Plán Výcviku								
Minimálne 240 hodín výcviku, vrátane „riadiaceho pilota“ (PF) a „neriadiaceho pilota“ (PNF)								
Fáza výcviku	Body výcviku	Výcvikové prostriedky letového a simulovaného letu – Minimálna požadovaná hladina	Pozemné výcvikové prostriedky					
 Integrované TEM princípy	Fáza 4 – Pokročilý výcvik Výcvik typovej kvalifikácie u leteckých prevádzkovateľov	<ul style="list-style-type: none"> – CRM – Výcvik pristátia – Za každého počasie – LOFT – Mimoriadne postupy – Obvyklé postupy 	<table border="1"> <tr> <td>Letún: Viacmotorový certifikovaný na viacčlennú posádku</td> <td>12 vzletov a pristátí ako PF</td> </tr> <tr> <td>FSTD: FS triedy D alebo C ATC simulácia</td> <td>PF / PNF</td> </tr> </table>	Letún: Viacmotorový certifikovaný na viacčlennú posádku	12 vzletov a pristátí ako PF	FSTD: FS triedy D alebo C ATC simulácia	PF / PNF	CBT E-výučba Čiastočne automatizovaný trenažér Učebňa
	Letún: Viacmotorový certifikovaný na viacčlennú posádku	12 vzletov a pristátí ako PF						
	FSTD: FS triedy D alebo C ATC simulácia	PF / PNF						
	Fáza 3 – Mierne pokročilý výcvik Zavedenie spolupráce viacčlennej posádky na viacmotorových turbínových letúnoch s vysokou výkonnosťou.	<ul style="list-style-type: none"> – CRM – LOFT – Mimoriadne postupy – Obvyklé postupy – Viacčlenná posádka – Prístrojový let 	<table border="1"> <tr> <td>FSTD: Zostupujúci viacmotorový turbínový letún povinne prevádzkovaný s druhým pilotom a prispôbený na rovnakú úroveň ako ma trieda B – ATC simulátora.</td> <td>PF/PNF</td> </tr> </table>	FSTD: Zostupujúci viacmotorový turbínový letún povinne prevádzkovaný s druhým pilotom a prispôbený na rovnakú úroveň ako ma trieda B – ATC simulátora.	PF/PNF			
FSTD: Zostupujúci viacmotorový turbínový letún povinne prevádzkovaný s druhým pilotom a prispôbený na rovnakú úroveň ako ma trieda B – ATC simulátora.	PF/PNF							
Fáza 2 – Základný výcvik Úvod do problematiky spolupráce viacčlennej posádky v prevádzka a letu podľa prístrojov.	<ul style="list-style-type: none"> – CRM – PF/PNF dopĺňanie – IFR prelet – Prístrojový let 	<table border="1"> <tr> <td>Letún: Jedno alebo viacmotorový</td> <td>PF/PNF</td> </tr> <tr> <td>FSTD: FNPT II + MCC</td> <td></td> </tr> </table>	Letún: Jedno alebo viacmotorový	PF/PNF	FSTD: FNPT II + MCC			
Letún: Jedno alebo viacmotorový	PF/PNF							
FSTD: FNPT II + MCC								
Fáza 1 – Základná letová spôsobilosť Špecifický základný jednopilotný výcvik.	<ul style="list-style-type: none"> – CRM – VFR prelet – SOP let – Základný prístrojový výcvik – Princípy letu – Postupy v pilotnom priestore – Porušenie rovnováhy vybratia – Nočný let 	<table border="1"> <tr> <td>Letún: Jedno alebo viacmotorový</td> <td>PF</td> </tr> <tr> <td>FSTD: FNPT I / BITD</td> <td></td> </tr> </table>	Letún: Jedno alebo viacmotorový	PF	FSTD: FNPT I / BITD			
Letún: Jedno alebo viacmotorový	PF							
FSTD: FNPT I / BITD								

[ZT 7, 01.12.06]

**[IEM FCL No. 1 k dodatku 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525
MPL(A) – Prvky spôsobilosti, zložky spôsobilosti a kritériá výkonnosti**
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525)

Nový výkladový a vysvetľujúci materiál (IEM)

IEM opisuje prvky spôsobilosti MPL(A) ako aj zložky spôsobilosti a kritériá výkonnosti MPL(A)

- 1 Aplikovať zásady ľudskej výkonnosti, vrátane zásad manažmentu hrozieb a chýb
 - 1.1 Spolupráca
 - 1.2 Iniciatívnosť a manažérske schopnosti
 - 1.3 Uvedomovanie si situácie
 - 1.4 Rozhodovanie

Horeuvedené kategórie správania slúžia na dosiahnutie bezpečnej a efektívnej prevádzky pri náležitom využití všetkých dostupných zdrojov.

Horeuvedené kategórie správania môžu byť prispôbené a rozšírené o problémy typické pre komunikáciu a použitie automatizácie, ak sa to považuje za relevantné pri príprave študijných plánov.

- 2 Vykonať úkony s letúnom na zemi a predletovú prípravu

Zoznam zložiek spôsobilosti a kritérií výkonnosti

- 2.0 Preukázať také postoje a správanie, ktoré zodpovedajú bezpečnému vykonaniu letu, vrátane rozpoznanie a zvládnutie potenciálnych hrozieb a chýb

	Funkcia	Pozorovanie a hodnotenie
2.1 Vykonať povinnosti týkajúce sa odbavenia		uspokojivé/neuspokojivé
2.1.1 overiť technický stav letúna, vrátane zodpovedajúceho zoznamu	PF/PNF	
2.1.2 skontrolovať technické vývesky a nápisy	PF/PNF	
2.1.3 stanoviť prevádzkové prostredie a súvislosti	PF/PNF	
2.1.4 stanoviť možný vplyv počasia na výkonnosť letúna	PF/PNF	
2.1.5 použiť letové plánovanie a postupy zaťažovania	PF/PNF	
2.1.6 stanoviť množstvo paliva	PF/PNF	
2.1.7 podať letový plán ATS (ak sa požaduje)	PF/PNF	
2.2 Poskytnúť briefing pre letovú posádku a palubných sprievodcov		uspokojivé/neuspokojivé
2.2.1 informovať letovú posádku o všetkých relevantných skutočnostiach	PF	
2.2.2 informovať palubných sprievodcov o všetkých relevantných skutočnostiach	PF	
2.3 Vykonať predletovú kontrolu a prípravu pilotnej kabíny		uspokojivé/neuspokojivé
2.3.1 zaistiť letovú spôsobilosť letúnu	PF	

[

	Funkcia	Pozorovanie a hodnotenie
2.3.2 vykonať prípravy pilotnej kabíny a predletovú prípravu	PF/PNF	
2.3.3 nastaviť FMS, vložiť údaje a	PF/PNF	
2.3.4 prispôbiť a kontrolovať vzletový výkon a výpočet údajov pre vzlet	PF/PNF	
2.4 Spustiť motory		uspokojivé/neuspokojivé
2.4.1 požadovať prijatie potvrdení a kontrolovať povolenie ATC	PNF	
2.4.2 vykonať postupy na spustenie motorov	PF/PNF	
2.4.3 použiť štandardné postupy komunikácie s pozemným personálom a ATC	PF/PNF	
2.5		uspokojivé/neuspokojivé
2.5.1 prijať, kontrolovať a dodržiavať povolenia na rolovanie	PNF	
2.5.2 rolovať s lietadlom, vrátane použitia vonkajšieho osvetlenia	PF	
2.5.3 konať podľa povolení na rolovanie	PF/PNF	
2.5.4 udržiavať zorné pole vzhľadom na konfliktnú prevádzku a prekážky	PF/PNF	
2.5.5 ovládať ťah, brzdy a riadenie	PF	
2.5.6 vykonávať príslušné brífingy	PF	
2.5.7 použiť štandardné postupy komunikácie medzi posádkou a ATC		
2.5.8 dokončiť štandardné prevádzkové postupy a kontrolné zoznamy úkonov	PF/PNF	
2.5.9 aktualizovať a potvrdiť údaje FMS	PF/PNF	
2.5.10 kontrolovať zmeny výkonu a odletovej trate	PF/PNF	
2.5.11 dokončiť odnámrazovacie/protinámrazové postupy	PF/PNF	
2.6 Riadiť/Zvládať mimoriadne a núdzové situácie		uspokojivé/neuspokojivé
2.6.1 rozpoznať mimoriadny stav	PF/PNF	
2.6.2 vyhodnotiť mimoriadny stav	PF/PNF	
2.6.3 vykonať postup pre mimoriadny stav	PF/PNF	
2.7 Komunikovať s palubnými sprievodcami, cestujúcimi a dispečingom		uspokojivé/neuspokojivé
2.7.1 vymieňať si príslušné informácie s palubnými sprievodcami	PF	
2.7.2 vymieňať si príslušné informácie s dispečingom	PF/PNF	

]

[Funkcia	Pozorovanie a hodnotenie
2.7.3 v prípade potreby hlásiť oznamy pasažierom	PF/PNF	
3 Vykonať vzlet		
Zoznam položiek spôsobilosti a kritérií výkonnosti		
3.0 Preukázať také postoje a správanie, ktoré zodpovedajú bezpečnému vykonaniu letu, vrátane rozpoznania a zvládnutia potenciálnych hrozieb a chýb		
3.1 Vykonať prípravu pred vzletom a predletovú prípravu		uspokojivé/neuspokojivé
3.1.1 kontrolovať a potvrdenie povolenia na vstup na vzletovú dráhu	PF/PNF	
3.1.2 skontrolovať správnosť výberu vzletovej dráhy	PF/PNF	
3.1.3 potvrdiť platnosť údajov o výkonnosti	PF/PNF	
3.1.4 skontrolovať sektor konečného priblíženia a voľnosť vzletovej dráhy	PF/PNF	
3.1.5 potvrdiť všetky kontrolné zoznamy úkonov a ukončiť prípravu na vzlet	PF/PNF	
3.1.6 presne narolovať s lietadlom na osovú čiaru	PF	
3.1.7 skontrolovať počasie v odletovom sektore	PF/PNF	
3.1.8 skontrolovať stav vzletovej dráhy a vetra	PF/PNF	
3.2 Vykonať rozjazd		uspokojivé/neuspokojivé
3.2.1 použiť vzletový ťah	PF	
3.2.2 skontrolovať parametre motora	PNF	
3.2.3 skontrolovať ukazovatele rýchlosti	PF/PNF	
3.2.4 zastaviť na osovej čiare vzletovej dráhy	PF	
3.3 Vykonať prechod na let podľa prístrojov		uspokojivé/neuspokojivé
3.3.1 použiť postupy na dosiahnutie V 1 (vzdušná rýchlosť letu)	PF/PNF	
3.3.2 prechod na rýchlosť VR (rýchlosť pri nadvihnutí) k dosiahnutiu počiatočného pozdĺžneho sklonu	PF	
3.3.3 počiatočné ustálenie krídiel vo vodorovnej letovej polohe	PF	
3.3.4 zasunúť podvozok	PNF	
3.3.5 udržiavať rýchlosť letu vo fáze stúpania	PF	
3.4 Vykonať počiatočné stúpanie do výšky na zasunutie klapiek		uspokojivé/neuspokojivé
3.4.1 nastaviť ťah na stúpanie	PF	
3.4.2 nastaviť letovú polohu na zrýchlenie	PF	

]

[

	Funkcia	Pozorovanie a hodnotenie
3.4.3 nastaviť vzletové klapky podľa letového plánu pre rýchlosť s vysunutými vztlačovými klapkami	PF/PNF	
3.4.4 dodržiavať rýchlostné obmedzenia	PF	
3.4.5 dokončiť príslušné kontrolné zoznamy úkonov	PF/PNF	
3.5		
Vykonať prerušený vzlet		uspokojivé/neuspokojivé
3.5.1 rozpoznať požiadavky na prerušenie vzletu	PF	
3.5.2 použiť postup pre prerušený vzlet	PF	
3.5.3 vyhodnotiť potrebu evakuovať lietadlo	PF/PNF	
3.6		uspokojivé/neuspokojivé
3.6.1 dodržiavať odletové povolenia	PF	
3.6.2 konať v súlade s publikovanými odletovými postupmi, napríklad rýchlosti	PF	
3.6.3 monitorovať navigačnú presnosť	PF/PNF	
3.6.4 komunikovať a spolupracovať s ATC	PNF	
3.7 Riadiť/zvládať mimoriadne a núdzové situácie		uspokojivé/neuspokojivé
3.7.1 rozpoznať mimoriadny stav	PF/PNF	
3.7.2 vyhodnotiť mimoriadny stav	PF/PNF	
3.7.3 vykonať postup pre mimoriadny stav	PF/PNF	
4 Letieť stúpavým letom		
Zložky spôsobilosti a kritériá výkonnosti		
4.0 Preukázať také postoje a správanie, ktoré zodpovedajú bezpečnému vykonaniu letu, vrátane rozpoznanie a zvládnutie potenciálnych hrozieb a chýb		
4.1 Vykonať štandardný prístrojový odlet/traťovú navigáciu	PF	uspokojivé/neuspokojivé
4.1.1 konať v súlade s odletovým povolením a odletovými postupmi	PF	
4.1.2 preukázať uvedomovanie si bezpečnej výšky nad terénom	PF/PNF	
4.1.3 monitorovať presnosť navigácie	PF/PNF	
4.1.4 prispôbiť let počasu a prevádzkovým podmienkam	PF	
4.1.5 komunikovať a spolupracovať s ATC	PNF	

]

	Funkcia	Pozorovanie a hodnotenie
4.1.6	dodržiavať minimálne výšky	PF/PNF
4.1.7	výber vhodnej úrovne automatizácie	PF
4.1.8	konať v súlade s postupmi na nastavenie výškomera	PF/PNF
4.2	Dokončiť postupy na stúpanie a kontrolné zoznamy úkonov	uspokojivé/neuspokojivé
4.2.1	realizovať povzletové položky	PF/PNF
4.2.2	potvrdiť a kontrolovať podľa kontrolných zoznamov úkonov	PF/PNF
4.3	Meniť rýchlosť letu pri stúpaní, stúpavosť a cestovnú nadmorskú výšku	uspokojivé/neuspokojivé
4.3.1	rozpoznať potrebu zmeny rýchlosti/stúpavosti/cestovnej nadmorskej výšky	PF
4.3.2	vybrať a udržiavať vhodnú rýchlosť letu pri stúpaní/stúpavosti	PF
4.3.3	zvoliť optimálnu cestovnú hladinu (letovú)	PF/PNF
4.4	Vykonať systémové činnosti a postupy	PF
4.4.1	monitorovať činnosť všetkých systémov	PF/PNF
4.4.2	použiť systémy podľa požiadaviek	PF/PNF
4.5	Riadiť/zvládať mimoriadne a núdzové situácie	
4.5.1	rozpoznať mimoriadny stav	PF/PNF
4.5.2	vyhodnotiť mimoriadny stav	PF/PNF
4.5.3	vykonať postup pre mimoriadny stav	PF/PNF
4.6	Komunikovať s palubným sprievodcami, cestujúcimi a dispečingom	uspokojivé/neuspokojivé
4.6.1	vymieňať si príslušné informácie s palubnými sprievodcami	PF
4.6.2	vymieňať si príslušné informácie s dispečingom	PF/PNF
4.6.3	v prípade potreby hlásiť oznamy pasažierom	PF
5	Letieť v cestovnom režime	
	Zložky spôsobilosti a kritériá výkonnosti	
5.0	Preukázať také postoje a správanie, ktoré zodpovedajú bezpečnému vykonaniu letu, vrátane rozpoznania a zvládnutia potenciálnych hrozieb a chýb	

[

	Funkcia	Pozorovanie a hodnotenie
5.1 Monitorovať presnosť navigácie		uspokojivé/neuspokojivé
5.1.1 preukázať uspokojivé vedomosti o priestore	PF/PNF	
5.1.2 preukázať uspokojivé vedomosti o trati	PF/PNF	
5.1.3 vykonať let podľa letového plánu a povolenia	PF	
5.1.4 prispôbiť let počasu a prevádzkovým podmienkam	PF	
5.1.5 komunikovať a spolupracovať s ATC	PNF	
5.1.6 dodržiavať minimálne výšky	PF/PNF	
5.1.7 použiť všetky prostriedky automatizácie	PF	
5.2 Monitorovať priebeh letu		uspokojivé/neuspokojivé
5.2.1 zvoliť optimálnu rýchlosť letu	PF	
5.2.2 zvoliť optimálnu cestovnú hladinu (letovú)	PF	
5.2.3 monitorovať a kontrolovať stav paliva	PF/PNF	
5.2.4 rozpoznať potrebu eventuálnej zmeny (zmena smeru, kurzu, cieľového letiska)		
5.2.5 vytvoriť plán pre nepredvídateľné situácie, ak sa to požaduje	PF/PNF	
5.3 Vykonať prípravy na rozstup (klesanie) a priblíženie		uspokojivé/neuspokojivé
5.3.1 skontrolovať počasie na cieľovom letisku a náhradnom letisku	PF/PNF	
5.3.2 overiť voľnosť pristávacej dráhy a postup na priblíženie	PF/PNF	
5.3.3 adekvátne nastaviť FMS	PNF	
5.3.4 skontrolovať pristávaciu hmotnosť a požadovanú dĺžku na pristátie	PNF	
5.3.5 skontrolovať MEA, MGA a MSA	PF/PNF	
5.3.6 určiť bod začiatku klesania	PF	
5.4 Vykonať systémové činnosti a postupy		uspokojivé/neuspokojivé
5.4.1 monitorovať činnosť všetkých systémov	PF/PNF	
5.4.2 použiť systémy podľa požiadaviek	PNF	
5.5 Riadiť/zvládať mimoriadne a núdzové situácie		uspokojivé/neuspokojivé
5.5.1 rozpoznať mimoriadny stav	PF/PNF	
5.5.2 vyhodnotiť mimoriadny stav	PF/PNF	
5.5.3 vykonať postup pre mimoriadny stav	PF/PNF	

]

[

	Funkcia	Pozorovanie a hodnotenie
5.6 Komunikovať s palubnými sprievodcami, cestujúcimi a dispečingom		uspokojivé/neuspokojivé
5.6.1 vymieňať si príslušné informácie s palubnými sprievodcami	PF	
5.6.2 vymieňať si príslušné informácie s dispečingom	PF/PNF	
5.6.3 v prípade potreby hlásiť oznamy pasažierom	PF	
6 Vykonať zostup (klesanie)		
Zoznam položiek spôsobilosti a kritérií výkonnosti		
6.0 Preukázať také postoje a správanie, ktoré zodpovedajú bezpečnému vykonaniu letu, vrátane rozpoznanie a zvládnutie potenciálnych hrozieb a chýb		
6.1 Zahájiť a riadiť zostup (klesanie)		uspokojivé/neuspokojivé
6.1.1 zahájiť klesanie v súlade s povolením ATC alebo v optimálnom bode pre začatie zostupu	PF	
6.1.2 vybrať optimálnu rýchlosť a rýchlosť klesania	PF	
6.1.3 prispôbiť rýchlosť súčasným podmienkam prostredia	PF	
6.1.4 rozpoznať potrebu upraviť zostupovú dráhu	PF	
6.1.5 upraviť letovú dráhu, ak sa to požaduje	PF	
6.1.6 využiť všetky zdroje zostupových informácií FMS	PF	
6.2 Monitorovať a vykonávať traťovú zostupovú navigáciu		uspokojivé/neuspokojivé
6.2.1 konať v súlade s príletovým povolením a príletovými postupmi	PF	
6.2.2 preukázať uvedenie si bezpečnej výšky nad terénom	PF/PNF	
6.2.3 monitorovať presnosť navigácie	PF/PNF	
6.2.4 prispôbiť let počasie a prevádzkovým podmienkam	PF	
6.2.5 komunikovať a spolupracovať s ATC	PNF	
6.2.6 dodržiavať minimálne výšky	PF/PNF	
6.2.7 vybrať vhodnú úroveň/spôsob automatizácie	PF	
6.2.8 konať v súlade s postupmi na nastavenie výškomera	PF/PNF	
6.3 Preplánovať a aktualizovať brífing na priblíženie	PNF	uspokojivé/neuspokojivé
6.3.1 prekontrolovať počasie na cieľovom letisku a dráhe		
6.3.2 informovať/opakovane informovať o prístrojovom priblížení a pristáť, ak sa požaduje		

]

[

	Funkcia	Pozorovanie a hodnotenie
6.3.3 preprogramovať FMS, ak sa požaduje	PNF	
6.3.4 prekontrolovať stav paliva	PF/PNF	
6.4 Vykonať vyčkávanie		uspokojivé/neuspokojivé
6.4.1 určiť požiadavky na vyčkávanie	PF/PNF	
6.4.2 naprogramovať FMS pre postup vyčkávania	PNF	
6.4.3 zahájiť a monitorovať postupy vyčkávania	PF	
6.4.4 vyhodnotiť požiadavky na palivo a určiť max. čas na vyčkávanie	PF/PNF	
6.4.5 zhodnotiť/posúdiť potrebu na divert	PF/PNF	
6.4.6 zahájiť divert	PF	
6.5 Vykonať systémové činnosti a postupy	PF	uspokojivé/neuspokojivé
6.5.1 monitorovať činnosť všetkých systémov	PF/PNF	
6.5.2 použiť systémy podľa požiadaviek	PF/PNF	
6.6 Riadiť/zvládať mimoriadne a núdzové situácie		uspokojivé/neuspokojivé
6.6.1 rozpoznať mimoriadny stav	PF/PNF	
6.6.2 vyhodnotiť mimoriadny stav	PF/PNF	
6.6.3 vykonať postup pre mimoriadny stav	PF/PNF	
6.7 Komunikovať s palubnými sprievodcami, cestujúcimi a dispečingom		uspokojivé/neuspokojivé
6.7.1 vymieňať si príslušné informácie s palubnými sprievodcami	PF	
6.7.2 vymieňať si príslušné informácie s dispečingom	PF/PNF	
6.7.3 v prípade potreby hlásiť oznamy pasažierom	PF	
7 Vykonať priblíženie		
Zoznam zložiek spôsobilosti a kritérií výkonnosti		
7.0 Preukázať také postoje a správanie, ktoré zodpovedajú bezpečnému vykonaniu letu, vrátane rozpoznania a zvládnutia potenciálnych hrozieb a chýb		
7.1 Vykonať priblíženie všeobecne		uspokojivé/neuspokojivé
7.1.1 vykonať priblíženie v súlade s postupmi a podľa situácie	PF	
7.1.2 vybrať vhodnú úroveň/spôsob automatizácie	PF	
7.1.3 vybrať optimálnu dráhu priblíženia	PF	
7.1.4 jemné/plynulé a koordinované riadenie	PF	

]

	Funkcia	Pozorovanie a hodnotenie
7.1.5 vykonať redukciu rýchlosti a vysunúť vztlakové klapky	PF/PNF	
7.1.6 vykonať príslušné kontrolné zoznamy úkonov	PF/PNF	
7.1.7 začať konečné klesanie	PF	
7.1.8 dosiahnuť ustálené podmienky priblíženia	PF	
7.1.9 zaistiť dodržanie miním	PF/PNF	
7.1.10 začať opakovanie okruhu, ak sa požaduje	PF	
7.1.11 zvládnuť prechod do vizuálneho úseku	PF	
7.2 Vykonať presné priblíženie		uspokojivé/neuspokojivé
7.2.1 vykonať priblíženie podľa ILS	PF	
7.2.2 vykonať priblíženie podľa MLS	PF	
7.3 Vykonať nie-presné priblíženie		uspokojivé/neuspokojivé
7.3.1 vykonať priblíženie podľa VOR	PF	
7.3.2 vykonať priblíženie podľa NDB	PF	
7.3.3 vykonať priblíženie podľa SRE	PF	
7.3.4 vykonať priblíženie podľa GPS/GNSS	PF	
7.3.5 vykonať priblíženie podľa ILS	PF	
7.3.6 vykonať priblíženie podľa zadného signálu ILS	PF	
7.4 Vykonať priblíženie podľa vizuálneho orientačného bodu na zemi		uspokojivé/neuspokojivé
7.4.1 vykonať štandardné vizuálne priblíženie	PF	
7.4.2 vykonať priblíženie okruhom	PF	
7.5 Monitorovať postup letu		uspokojivé/neuspokojivé
7.5.1 zaistiť presnosť navigácie	PF/PNF	
7.5.2 komunikovať s ATC a členmi letovej posádky	PNF	
7.5.3 monitorovať stav paliva	PF/PNF	
7.6 Vykonať systémové činnosti a postupy		uspokojivé/neuspokojivé
7.6.1 monitorovať činnosť všetkých systémov	PF	
7.6.2 použiť systémy podľa požiadaviek	PF	
7.7 Riadiť/zvládať mimoriadne a núdzové situácie		uspokojivé/neuspokojivé
7.7.1 rozpoznať mimoriadny stav	PF/PNF	
7.7.2 vyhodnotiť mimoriadny stav	PF/PNF	
7.7.3 vykonať postup pre mimoriadny stav	PF/PNF	

[

	Funkcia	Pozorovanie a hodnotenie
7.8	Vykonať opakovanie okruhu/nevydarené priblíženie	uspokojivé/neuspokojivé
7.8.1	začať postup pre opakovanie okruhu	PF
7.8.2	manévrovať podľa postupu pre nevydarené priblíženie	PF
7.8.3	dokončiť príslušné kontrolné zoznamy úkonov	PF/PNF
7.8.4	začať priblíženie alebo divert	PF
7.8.5	komunikovať s ATC a členmi letovej posádky	PNF
7.9	Komunikovať s palubnými sprievodcami, cestujúcimi a dispečingom	uspokojivé/neuspokojivé
7.9.1	vymieňať si príslušné informácie s palubnými sprievodcami	PF
7.9.2	vymieňať si príslušné informácie s dispečingom	PF/PNF
7.9.3	v prípade potreby hlásiť oznamy pasažierom	PF
8	Vykonať pristátie	
	Zložky spôsobilosti a kritériá výkonnosti	
8.0	Preukázať také postoje a správanie, ktoré zodpovedajú bezpečnému vykonaniu vrátane rozpoznania a zvládnutia potenciálnych hrozieb a chýb	
8.1	Pristáť s lietadlom	uspokojivé/neuspokojivé
8.1.1	udržiavať stabilizovanú dráhu priblíženia	PF
8.1.2	rozpoznať a konať podľa meniacich sa podmienok zmien smeru vetra/strihu vetra	PF
8.1.3	začať podrovnávanie/vyrovnávanie	PF
8.1.4	riadiť ťah	PF
8.1.5	dosadnúť na dotykovú zónu osovej čiary dráhy	PF
8.1.6	uvoľniť predné koleso	PF
8.1.7	udržiavať sa na osovej čiare dráhy	PF
8.1.8	vykonať postupy po dosadnutí	PF
8.1.9	využiť vhodný brzdiaci a spätný ťah	PF
8.1.10	uvoľniť vzletovú a pristávaciu dráhu rýchlosťou rolovania	PF
8.2	Vykonať systémové činnosti a postupy	uspokojivé/neuspokojivé
8.2.1	monitorovať činnosť všetkých systémov	PF
8.2.2	použiť systémy podľa požiadaviek	PF
8.3	Riadiť/zvládnuť mimoriadne a núdzové situácie	uspokojivé/neuspokojivé
8.3.1	rozpoznať mimoriadny stav	PF/PNF

]

		Funkcia	Pozorovanie a hodnotenie
8.3.2	vyhodnotiť mimoriadny stav	PF/PNF	
8.3.3	vykonať postup pre mimoriadny stav	PF/PNF	
9	Vykonať činnosť po pristáť a poletovú činnosť		
	Zložky spôsobilosti a kritériá výkonnosti		
9.0	Preukázať také postoje a správanie, ktoré zodpovedajú bezpečnému vykonaniu letu, vrátane rozpoznania a zvládnutia potenciálnych hrozieb a chýb		
9.1	Vykonať rolovania a parkovania		uspokojivé/neuspokojivé
9.1.1	prijatť, kontrolovať a dodržiavať povolenie na rolovanie	PNF	
9.1.2	rolovať s lietadlom, vrátane použitia vonkajšieho osvetlenia	PF	
9.1.3	ovládať rýchlosť rolovania	PF/PNF	
9.1.4	udržiavať sa na osovej čiare dráhy	PF	
9.1.5	udržiavať zorné pole vzhľadom na konfliktnú prevádzku a prekážky	PF	
9.1.6	určiť parkovaciu polohu	PF/PNF	
9.1.7	konať podľa pokynov riadiaceho na odbavovacej ploche/navádzanie na stojisko	PF/PNF	
9.1.8	použiť parkovacie postupy a postupy pre zastavenie motorov	PF	
9.1.9	dokončiť príslušné kontrolné zoznamy úkonov	PF/PNF	
9.2	Vykonať s lietadlom poletové činnosti	PF	uspokojivé/neuspokojivé
9.2.1	komunikovať s pozemným personálom a posádkou	PF	
9.2.2	vyplniť všetky požadované letové dokumenty	PF/PNF	
9.2.3	zabezpečiť lietadlo	PF	
9.2.4	vykonať poletový rozbor letu	PF	
9.3	Vykonať systémové činnosti a postupy		uspokojivé/neuspokojivé
9.3.1	monitorovať činnosť všetkých systémov	PF/PNF	
9.3.2	použiť systémy podľa požiadaviek	PF/PNF	
9.4	Riadiť/zvládať mimoriadne a núdzové situácie		uspokojivé/neuspokojivé
9.4.1	rozpoznať mimoriadny stav	PF/PNF	
9.4.2	vyhodnotiť mimoriadny stav	PF/PNF	
9.4.3	vykonať postup pre mimoriadny stav	PF/PNF	

[

	Funkcia	Pozorovanie a hodnotenie
9.5 Komunikovať s palubnými sprievodcami, cestujúcimi a dispečingom		uspokojivé/neuspokojivé
9.5.1 vymieňať si príslušné informácie s palubnými sprievodcami	PF	
9.5.2 vymieňať si príslušné informácie s dispečingom	PF/PNF	
9.5.3 v prípade potreby hlásiť oznamy pasažierom	PF	

]

[ZT 7, 01.12.06]

**[IEM FCL No. 2 k dodatku 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525
MPL(A) – Popis postupov manažmentu hrozieb a chýb
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 1.520 & 1.525)**

Jedným z modelov, ktorý vysvetľuje postupy manažmentu hrozieb a chýb je model TEM (Threat and Error Management).

1 Prvky modelu TEM

1.1 Z pohľadu letovej posádky existujú tri základné prvky modelu TEM: hrozby, chyby a nežiadúce stavy lietadla. Model navrhuje, aby chyby a omyly, ktoré sú súčasťou každodennej leteckej prevádzky, manažovala letová posádka, pretože hrozby aj chyby prinášajú potencionálnu možnosť vytvárania nežiadúcich stavov lietadiel. Letová posádka musí tiež manažovať nežiadúce stavy lietadiel, pretože prinášajú potencionálnu možnosť nebezpečných následkov. Manažment nežiadúcich stavov je podstatný prvok modelu, rovnako ako je dôležitý manažment hrozieb a chýb. Manažment nežiadúcich stavov lietadiel z veľkej časti predstavuje poslednú možnosť ako predísť nebezpečným následkom a tým udržať úroveň bezpečnosti v leteckej prevádzke.

2 Hrozby

2.1 Hrozby sú definované ako udalosti alebo chyby, ktoré vznikajú bez vplyvu letovej posádky, zvyšujú prevádzkovú komplexnosť, a ktoré musia byť manažované z dôvodu udržania úrovne bezpečnosti. Letová posádka musí počas bežnej leteckej prevádzky manažovať rozličné kontextové problémy. Tieto problémy môžu zahŕňať napr. rozboru nepriaznivých meteorologických podmienok, problémy na letiskách obklopených vysokými pohoriami, prepĺnený vzdušný priestor, poruchy lietadla, chyby spôsobené osobami mimo pilotnej kabíny, napr. riadiacimi letovej prevádzky, palubnými sprievodcami alebo pracovníkmi údržby, atď. Model TEM považuje tieto problémy za hrozby, pretože majú potenciál negatívne ovplyvňovať leteckú prevádzku znížením úrovne bezpečnosti.

2.2 Niektoré hrozby sa môžu predpokladať, pretože sa dajú očakávať alebo ich letová posádka rozpozná. Napríklad, letová posádka môže vopred z predletového rozboru predpokladať dôsledky búrky alebo sa pripraviť na prepĺnenosť vzdušného priestoru nad letiskom pri priblížení takým spôsobom, že pozorne monitorujú ostatné lietadlá.

2.3 Niektoré hrozby sa môžu vyskytnúť neočakávane, napr. náhla porucha lietadla počas letu alebo porucha počas letu bez akejkoľvek výstrahy.

2.4 Nakoniec, niektoré hrozby nie sú zrejmé alebo pozorovateľné okamžite, napríklad ak je letová posádka pohlúbená do prevádzkovej činnosti a preto je potrebné, aby sa tieto hrozby dali odhaliť pomocou bezpečnostných analýz.

2.5 Bez ohľadu na to, či sa hrozby dajú predpokladať, nedajú predpokladať alebo sa jedná o skryté hrozby, jedným z meradiel efektívnosti spôsobilosti letovej posádky manažovať hrozby je, či sú hrozby objavené s potrebným predstihom, ktorý umožní letovej posádke reagovať na tieto hrozby použitím náležitých protiopatrení.

2.6 Manažment hrozieb tvorí podklad pre manažment chýb a manažment nežiadúcich stavov lietadiel. Aj keď spojenie hrozby-chyby nie je nevyhnutne priame, pretože sa nedá vždy vytvoriť priamy vzťah alebo jednoduché zobrazenie medzi hrozbami, chybami a nežiadúcimi stavmi, archívne údaje dokazujú, že chybne manažované hrozby sú bežne spojené s chybami letovej posádky, ktoré sú častokrát spojené s nežiadúcimi stavmi lietadiel. Manažment hrozieb umožňuje najefektívnejšiu alternatívu ako udržať úroveň bezpečnosti v leteckej prevádzke pomocou odstránenia situácií ohrozujúcich bezpečnosť už pri ich vzniku. Manažéri hrozieb - letové posádky sú poslednou obrannou líniou na zadržanie hrozieb pôsobiacich na leteckú prevádzku.

2.7 Tabuľka č. 1 zobrazuje príklady hrozieb usporiadaných do dvoch základných kategórií odvodených z modelu TEM. K hrozbám prostredia dochádza kvôli prostrediu, v ktorom sa vykonáva letecká prevádzka. Niektoré hrozby prostredia sa môžu predpokladať a niektoré môžu vzniknúť spontánne, ale všetky sa musia manažovať letovou posádkou v reálnom čase. Na druhej strane, hrozby organizácie sa môžu usmerňovať (t.j. odstrániť alebo aspoň minimalizovať) už pri vzniku v leteckých organizáciách. Hrozby organizácie sú zvyčajne zoskupené podľa typov. Letové posádky zachovávajú poslednú obrannú líniu, ale v leteckých organizáciách existujú aj skoršie príležitosti na zmiernenie hrozieb.

Hrozby prostredia	Hrozby organizácie
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Počasie: búrky, turbulencia, námraza, strih vetra, bočný vietor/zadný vietor, veľmi nízke/vysoké teploty. ▪ ATC prevádzková preťaženosť, TCAS RA/TA, kontrola ATC, chyby ATC, jazykové/komunikačné problémy ATC, neštandardná frazeológia ATC, zmena dráhy ATC, komunikácia ATIS, meracie jednotky (QFE/metre). ▪ ovládať dostupné pomôcky a pomocné programy Letisko: znečistená/krátka vzletová a pristávacia dráha, znečistená rolovacia dráha, nedostatočné/klamlivé/vyblednuté značenie/znaky, vtáky, prostriedky U/S, postupy navigácie na ploche, stavby letísk ▪ Terén: vysoký terén, sklon, nedostatok informácií, „čierna diera“ ▪ Ostatné: podobnosť volacích značiek 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prevádzkové napätie: meškanie, oneskorené prílety, zmeny vybavenia. ▪ Lietadlo: porucha lietadla, udalosti mechanizácie/anomálie, MEL/CDL. ▪ Kabína: chyby palubných sprievodcov, udalosti pri odvrátení pozornosti/rozptýlenie, rušenie, bezpečnosť dverí pilotného priestoru. ▪ Údržba: udalosti/chyby údržby. ▪ Zem: udalosti pri pozemnej obsluhu, odnámrazovanie, omyly pozemného personálu. ▪ Odbavenie: udalosti/chyby administrácie. ▪ Dokumentácia: manuálne chyby, chyby v mapách. ▪ Ostatné: udalosti pri plánovaní posádok.

Tabuľka č. 1 – Príklady hrozieb (neúplný zoznam)

3 Chyby

3.1 Chyby sú definované ako činnosť alebo nečinnosť letovej posádky, ktorá vedie k odchýleniu od organizačných alebo letových zámerov a predpokladov. Opakované nezvládnutie a/alebo nesprávny spôsob manažovania chýb vedie k nežiadúcim stavom lietadiel. Chyby v prevádzkovom kontexte teda vedú k znižovaniu úrovne bezpečnosti v leteckej prevádzke a k zvyšovaniu pravdepodobnosti výskytu nepriaznivých udalostí.

3.2 Chyby môžu vzniknúť spontánne (t.j. bez priameho spojenia na špecifické, zrejme hrozby), môžu byť spojené s hrozbami alebo sú časťou niektorého reťazca chýb. Príklady chýb by mali počítat' s neschopnosťou udržiavať ustálené hodnoty pri priblížení, spracovávať chybný režim automatizácie, ďalej by mali počítat' s nesplnením požadovaného vyvolávania alebo nepochopením/chybným výkladom ATC povolení.

3.3 Bez ohľadu na druh chyby, dôsledok chyby vzhľadom na bezpečnosť závisí na tom, či letová posádka rozpozná a zareaguje na chybu predtým, ako dôjde k nežiaducemu stavu lietadla a k eventuálnemu nebezpečnému následku. Jedným z cieľov TEM je ovládať manažment chýb (t.j. rozpoznať a reagovať na chyby), skôr ako sa iba sústrediť na príčiny vzniku chýb (t.j. zapríčinenie a vyšetrovanie). Prevádzkové chyby, ktoré sa včas rozpoznajú a pohoťovo sa na ne reaguje (t.j. sú náležite zvládnuté), chyby nesúvisiace s nežiadúcimi stavmi lietadiel a ktoré neznižujú úroveň bezpečnosti leteckej prevádzky, sa považujú z pohľadu bezpečnosti za prevádzkovo bezvýznamné. Navyše význam bezpečnosti predstavuje význam pre výučbu a výcvik tým, že správny manažment chýb predstavuje príklad úspešnej ľudskej výkonnosti.

3.4 Zistenia ako sa chyby manažovali sú dôležitejšie, ako zistenia výskytu rôznych druhov chýb. Dôležité je zhromažďovanie údajov - kedy a kým sú chyby rozpoznané, reakcie na zistené chyby a následky chýb. Niektoré chyby sa rozpoznajú a odstránia rýchlo, teda sú prevádzkovo bezvýznamné, zatiaľ čo ostatné sa nezistia alebo sú nesprávne zmanažované. Nesprávne zmanažovaná chyba je definovaná ako chyba spojená alebo zapríčinená ďalšou chybou alebo nežiaducim stavom lietadla.

3.5 Tabuľka č. 2 zobrazuje príklady chýb usporiadaných do troch základných kategórií odvodených z modelu TEM. Podľa modelu TEM musia byť chyby „pozorovateľné“ a z toho dôvodu model TEM používa „primárnu interakciu“ ako základné hľadisko pre definovanie kategórií chýb.

3.6 Model TEM delí chyby na základe primárnej interakcie pilota alebo letovej posádky v momente, keď je chyba vykonaná. Teda, aby boli chyby zatriedené ako chyby pri odbavovaní lietadiel, pilot alebo letová posádka musí byť v interakcii s lietadlom (t.j. prostredníctvom riadenia, automatizácie alebo systémov). Aby boli chyby zatriedené ako chyby konania, pilot alebo letová posádka musí byť v interakcii s postupmi práce (kontrolné zoznamy úkonov, SOPs, atď.) Aby boli chyby zatriedené ako chyby komunikácie, pilot alebo letová posádka musí byť v interakcii s ľuďmi (ATC, pozemný personál, ostatný členovia posádky, atď.).

3.7 Chyby pri odbavovaní lietadiel, chyby konania a komunikácie môžu byť neúmyselné alebo sú spôsobené úmyselným neuposúchnutím. Podobne, nedostatky v spôsobilosti (t.j. nedostatky v schopnostiach alebo vedomostné nedostatky, nedostatky výcvikového systému), môžu predstavovať základ pre všetky tri kategórie chýb. Za účelom dodržiavania základného postojú a vyvarovania sa chýb, model TEM nepovažuje úmyselné neuposúchnutie a znalosť takto rozdelených kategórií chýb, ale ako podskupiny troch hlavných kategórií chýb.

Chyby pri odbavovaní lietadiel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ručná obsluha/systémy riadenia: vertikálne/priečne a/alebo odchýlky rýchlosti, nesprávna poloha klapiek/aerodynamických brzd, spätný ťah alebo nastavenie výkonu. ▪ Automatizácia: nesprávne nastavenie výšky, rýchlosti, kurzu, ťahu, nesprávny režim alebo nesprávne vstupy. ▪ Systémy/rádiotelefónia/prístroje: nesprávny náklad, nesprávne odmrazovanie, nesprávne nastavenie výškomeru, nesprávne nastavenie prepínačov palivových nádrží, nesprávne nastavenie ukazovateľa rýchlosti, nesprávna voľba rádiových frekvencií. ▪ Navigácia na zemi: pokus zatočiť na zlú vzletovú a pristávaciu dráhu/rolovaciu dráhu, príliš rýchle rolovanie, nesplnenie vyčkávania, minutie rolovacej dráhy/vzletovej a pristávacej dráhy.
Chyby konania	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SOP: nesplnenie preverovania vstupov automatizácie. ▪ Kontrolné zoznamy úkonov: chybné výzvy a odpovede; chybné vstupy, neskoro vykonaný kontrolný zoznam úkonov alebo vykonaný v nevhodnom čase. ▪ Vyvolávanie: vynechané/chybné vyvolávania. ▪ Brífing: vynechaný brífing; chybné vstupy. ▪ Dokumentácia: chybná hmotnosť a nesprávne vyváženie, informácie o palive, ATIS alebo zaznamenané informácie v povolení, nesprávna interpretácia vstupov pri administrácii; nesprávne záznamy v palubnom denníku, nesprávne použitie postupov MEL.
Chyby komunikácie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Posádka s ostatným personálom: chybné hlásenia, nesprávne pochopenie inštrukcií, chybná spätná väzba, chybné povolenia, komunikácia o rolovacej dráhe, východoch alebo vzletovej a pristávacej dráhe. ▪ Pilot s pilotom: nesprávna komunikácia alebo nesprávne pochopenie posádky medzi sebou.

Tabuľka č. 2 – Príklady chýb (neúplný zoznam)

4 Nežiadúce stavy lietadiel

4.1 Nežiadúce stavy lietadiel sú definované ako zmeny polohy lietadla alebo zmeny rýchlosti vykonané letovou posádkou, nesprávne použitie riadenia lietadla alebo nesprávne nastavenie činnosti systémov, čo má za následok zníženie úrovne bezpečnosti v leteckej prevádzke. Nežiadúce stavy lietadiel vyplývajú z neefektívneho zvládnutia chýb a/alebo hrozieb a môžu viesť k ohrozujúcim situáciám a znižovať úroveň bezpečnosti v leteckej prevádzke. Často sa považujú za začiatok vzniku nehody alebo incidentu, preto sa musia nežiadúce stavy lietadiel manažovať letovou posádkou.

4.2 Príklady nežiadúcich stavov lietadiel by mohli zahŕňať nalietnutie na os nesprávnej vzletovej a pristávacej dráhy počas priblíženia na pristátie, prekročenie rýchlosti obmedzenej ATC počas priblíženia alebo dlhé pristátie na krátku pristávaciu dráhu vyžadujúce si maximálne brzdenie. Udalosti, ako poruchy vybavenia alebo omyly riadiacich letovej prevádzky, môžu tiež znižovať úroveň bezpečnosti letovej prevádzky, ale mali by patriť medzi hrozby.

4.3 Nežiadúce stavy sa môžu efektívne zmanažovať, a to obnovením úrovne bezpečnosti alebo na druhej strane, reakcia/reakcie letovej posádky môžu zapríčiniť ďalšiu chybu, incident alebo nehodu.

4.4 Tabuľka č. 3 zobrazuje príklady nežiadúcich stavov lietadiel usporiadaných do troch základných kategórií odvodených z modelu TEM.

Ovládanie lietadla

- Riadenie lietadla (letová poloha).
- Vertikálne, priečne vychýlenia alebo odchýlky rýchlosti.
- Zbytočné prelety oblačnosťou.
- Neoprávnené vniknutie/prelet vzdušného priestoru.
- Riadenie prekrývajúce obmedzenia lietadla.
- Nevydarené priblíženie.
- Pokračovanie pristávania po nevydarenom priblížení.
- Dlhé, kolísavé/plávajúce, tvrdé pristátie alebo pristátie mimo stredovú os.

Navigácia na zemi

- Pokračovanie na nesprávnu vzletovú a pristávaciu dráhu/rolovaciu dráhu.
- Nesprávna rolovacia dráha, odbavovacia plocha, východ alebo vyčkávacia plocha.

- | | |
|---------------------------------|--|
| Nesprávne konfigurácie lietadla | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nesprávne nastavenie činnosti systémov. ▪ Nesprávne konfigurácie riadenia. ▪ Nesprávne nastavenie činnosti automatizácie. ▪ Nesprávne nastavenie motora. ▪ Nesprávne rozloženie hmotnosti a vyváženia. |
|---------------------------------|--|

Tabuľka č. 3 – Príklady nežiadúcich stavov lietadiel (neúplný zoznam)

4.5 Jeden z dôležitých cieľov výučby a výcviku letovej posádky je schopnosť včas zmeniť manažment chýb na manažment nežiadúcich stavov lietadiel. Príklad by mohol vyzerat' nasledovne: letová posádka zvolí nesprávne priblíženie na FMC. Následne letová posádka zistí chybu počas krížovej kontroly pred dosiahnutím FAF. Avšak namiesto toho, aby použili základný postup (napr. kurz) alebo ručne nalietli na požadovanú trať, obaja členovia letovej posádky sa začnú pokúšať o naprogramovanie na správne priblíženie pred dosiahnutím FAF. Následkom toho je, že lietadlo „stitches“ cez smerový maják, klesá s oneskorením a začne nestabilné priblíženie. Toto je príklad letovej posádky, ktorá zostáva „zamknutá“ v manažmente chýb, namiesto toho, aby prešla na manažment nežiadúcich stavov lietadiel. Použitie modelu TEM prispieva k výučbe letových posádok takým spôsobom, že ak sa lietadlo nachádza v nežiadúcom stave, základnou úlohou letovej posádky je použitie manažmentu nežiadúcich stavov lietadiel namiesto manažmentu chýb. Tiež objasňuje aké je jednoduché zostať „zamknutý“ vo fáze manažmentu chýb.

4.6 Z pohľadu výučby a výcviku je veľmi dôležité stanoviť jasné rozdiely medzi nežiadúcimi stavmi lietadiel a následkami. Nežiadúce stavy lietadiel sú prechodné stavy medzi normálnym prevádzkovým stavom (napr. stabilizované priblíženie) a následkom. Na druhej strane, následky sú konečné stavy – najnápadnejšie a tieto udalosti podliehajú hláseniam (napr. incidenty a nehody). Príklad by mohol vyzerat' nasledovne: stabilizované priblíženie (normálny prevádzkový stav) sa zmení na nestabilné priblíženie (nežiadúci stav lietadla), čo má za následok vybočenie lietadla zo vzletovej a pristávacej dráhy (následok).

4.7 Výcvikové a opravné aspekty stanovenia týchto rozdielov sú veľmi významné. Vo fáze nežiadúceho stavu lietadla má letová posádka možnosť prostredníctvom príslušného TEM znovu dosiahnuť pôvodný stav, teda vrátiť okolnosti do normálneho prevádzkového stavu a tým obnoviť úroveň bezpečnosti. Akonáhle by prešiel nežiadúci stav lietadla do následku, dosiahnutie pôvodného stavu, navrátenie do normálneho prevádzkového stavu a obnovenie úrovne bezpečnosti, nie je možné.

5 Protiopatrenia

5.1 Letová posádka musí využívať protiopatrenia ako súčasť bežných prevádzkových povinností, aby použitím protiopatrení zabránili hrozbám, chybám a nežiadúcim stavom lietadiel, ktoré spôsobujú znížovanie úrovne bezpečnosti v letovej prevádzke. Vzory protiopatrení môžu zahŕňať kontrolné zoznamy úkonov, brífingy, postupy vyvolávania a SOP ako aj individuálne stratégie a postupy. Letové posádky venujú podstatnú časť času a energie na použitie takých protiopatrení, ktoré zaisťujú úroveň bezpečnosti v letovej prevádzke. Schopnosti založené na skúsenostiach v priebehu výcviku a preskúšavania poukazujú na to, že až 70 % činnosti letovej posádky súvisí s činnosťou, ktorá je spojená s využitím protiopatrení.

5.2 Všetky protiopatrenia sú potrebné pre činnosť letovej posádky. Avšak, niektoré protiopatrenia, ktoré letová posádka použije vzhľadom na hrozby, chyby a nežiadúce stavy lietadiel, sa zakladajú na „usilovne získaných“ zdrojoch získaných z leteckých systémov. Tieto zdroje sa už nachádzajú v systéme predtým, ako letová posádka nahlási úkon a teda sú považované za základné systémové protiopatrenia. Nasledujú príklady „usilovne získaných“ zdrojov, ktoré letová posádka môže vykonať ako základné systémové protiopatrenia:

- Palubný protizrážkový systém (ACAS),
- Systém varovania pred nebezpečným zblížením sa so zemou (GPWS),
- Štandardné prevádzkové postupy (SOPs),
- kontrolné zoznamy úkonov;
- brífingy,
- výcvik,
- atď.

5.3 Ostatné protiopatrenia sa výraznejšie týkajú ľudského prínosu na bezpečnosť leteckej prevádzky. Ide o individuálne stratégie a postupy, osobitné alebo tímové protiopatrenia, ktoré väčšinou zahŕňajú skúsenosti, vedomosti a postoje zdokonalené vo výcviku ľudskej výkonnosti, najmä však vo výcviku optimalizácie činnosti posádky (CRM). Tri základné kategórie osobitých a tímových opatrení:

- Plánované protiopatrenia: potrebné na manažovanie predpokladaných a neočakávaných hrozieb.
- Vykonávací protiopatrenia: potrebné na odhalenie chýb a reagovanie na chyby.
- Kontrolné protiopatrenia: potrebné na manažovanie meniacich sa podmienok letu.

5.4 Rozšírený TEM je produkt, ktorý kombinuje použitie základných systémových, osobitých a individuálnych protiopatrení. Tabuľka č. 4 zobrazuje podrobné príklady osobitých a tímových protiopatrení. Ďalšie vysvetlivky k protiopatreniam sú uvedené v Príručke o vzoroch hodnotenia týkajúcich sa konečných výcvikových cieľov (PANS-TRG, Hlava 3, Doložka B), a tiež v dokumente ICAO Doc 9803 - Line Operations Safety Audit (LOSA).

Plánované protiopatrenia		
Brífing SOP	Požadovaný brífing bol vykonaný dôkladne	- stručný, neunáhlený, a boli splnené požiadavky SOP - konečné trate boli stanovené
Stanovené plány	Prevádzkové plány a rozhodnutia boli oznámené a potvrdené	- Spoločné porozumenie plánom – "každý rovnako"
Pridelenie pracovnej náplne	Funkcie a zodpovednosti boli stanovené pre normálne a nezvyčajné situácie	- Pridelenia pracovných náplní boli oznámené a potvrdené
Manažment nepredvídateľných situácií	Členovia posádky zdokonaľujú efektívne bezpečnostné stratégie na manažovanie hrozieb	- Hrozby a ich dôsledky sa predpokladali - Použitie všetkých možných zdrojov na manažovanie hrozieb
Vykonávacie protiopatrenia		
MONITOROVANIE/KRÍŽOVÁ KONTROLA	Členovia posádky aktívne monitorujú a kontrolujú systémy a ostatných členov posádky	- Poloha lietadla, nastavenia a činnosť posádky boli overené
MANAŽMENT PRACOVNÉHO ZATAŽENIA	Prevádzkovým úlohám boli stanovené priority a boli náležite manažované vzhľadom na riadenie najdôležitejších letových úloh	- Zabránenie stálym úlohám - Netolerovanie pracovného preťaženia
MANAŽMENT AUTOMATIZÁCIE	Automatizácia bola náležite manažovaná vzhľadom na situačné vyváženiu a/alebo požiadavky pracovného zaťaženia	- Nastavenie automatizácie bolo inštruované ostatným členom - Efektívne vyrovnanie odchýlok u techniky
Kontrolné protiopatrenia		
HODNOTENIE/PRISPÔSOBENIE plánov	Platné plány boli zhodnotené a podľa potreby prispôsobené	- Rozhodnutia a činnosť posádky boli zanalyzované, aby sa preverilo, že platný plán bol ten najlepší variant plánu
prieskum	Členovia posádky dostávajú otázky kvôli prevereniu a/alebo objasneniu aktuálnych plánov činnosti	- Členovia posádky sa neobávajú vyjadriť nedostatok vedomostí – „Nič sa nepovažuje za samozrejmé“
sebavedomie/ asertivita	Členovia posádky poznávajú kritické informácie a/alebo riešenia s náležitou naliehavosťou	- Členovia posádky smelo hovoria bez otáľania

Tabuľka č. 4 – Príklady osobitných a tímových protiopatrení]

[ZT 7, 01.12.06]

**SECTION 2 - ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE (AMC)/
[INTERPRETATIVE AND EXPLANATORY MATERIAL (IEM)]**

1 GENERAL

1.1 This Section contains Acceptable Means of Compliance and Interpretative/Explanatory Material that has been agreed for inclusion in JAR-FCL 1.

1.2 Where a particular JAR paragraph does not have an Acceptable Means of Compliance or any Interpretative/Explanatory Material, it is considered that no supplementary material is required.

2 PRESENTATION

2.1 The Acceptable Means of Compliance and Interpretative/Explanatory Material are presented in full page width on loose pages, each page being identified by the date of issue or the Change number under which it is amended or reissued.

2.2 A numbering system has been used in which the Acceptable Means of Compliance or Interpretative/Explanatory Material uses the same number as the JAR paragraph to which it refers.

The number is introduced by the letters AMC or IEM to distinguish the material from the JAR itself.

2.3 The acronyms AMC and IEM also indicate the nature of the material and for this purpose the two types of material are defined as follows:

Acceptable Means of Compliance (AMC) illustrate a means, or several alternative means, but not necessarily the only possible means by which a requirement can be met. It should however be noted that where a new AMC is developed, any such AMC (which may be additional to an existing AMC) will be amended into the document following consultation under the NPA procedure.

Interpretative/Explanatory Material (IEM) helps to illustrate the meaning of a requirement.

2.4 New AMC or IEM material may, in the first place, be made available rapidly by being published as a Temporary Guidance Leaflet (TGL). Licensing TGLs can be found in the Joint Aviation Authorities Administrative & Guidance Material, Section 5 - Personnel Licensing, Part Three:

Temporary Guidance. The procedures associated with Temporary Guidance Leaflets are included in the Licensing Joint Implementation Procedures, Section 5 - Personnel Licensing, Part 2 Chapter 7.

NOTE: Any person who considers that there may be alternative AMCs or IEMs to those published should submit details to the Licensing Director, with a copy to the Regulation Director, for alternatives to be properly considered by the JAA. Possible alternative AMCs or IEMs may not be used until published by the JAA as AMCs, IEMs or TGLs.

2.5 Explanatory Notes not forming part of the AMC or IEM text appear in a smaller typeface.

2.6 New, amended or corrected text is enclosed within heavy brackets.

INTENTIONALLY LEFT BLANK

AMC/IEM A - GENERAL REQUIREMENTS**IEM FCL 1.001****Abbreviations (Interpretative Material)**

A	Aeroplane
A/C	Aircraft
AMC	Acceptable Means of Compliance
AMC	Aeromedical Centre
AME	Authorised Medical Examiner
AMS	Aeromedical Section
ATC	Air Traffic Control
ATP	Airline Transport Pilot
ATPL	Airline Transport Pilot Licence
CFI	Chief Flying Instructor
CGI	Chief Ground Instructor
CP	Co-pilot
CPL	Commercial Pilot Licence
CRE	Class Rating Examiner
CRI	Class Rating Instructor
CQB	Central Question Bank
FCL	Flight Crew Licensing
FE	Flight Examiner
F/E	Flight Engineer
FI	Flight Instructor
FIE	Flight Instructor Examiner
FNPT	Flight and Navigation Procedures Trainer
FS	Flight Simulator
FTD	Flight Training Device
FTO	Flight Training Organisation
H	Helicopter
HPA	High Performance Aeroplane
HT	Head of Training
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IEM	Interpretative and Explanatory Material
IFR	Instrument Flight Rules
IMC	Instrument Meteorological Conditions
IR	Instrument Rating
IRE	Instrument Rating Examiner
IRI	Instrument Rating Instructor
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirements

LOFT	Line Orientated Flight Training
MCC	Multi Crew Co-operation
ME	Multi-engine
MEP	Multi-engine Piston
MET	Multi-engine Turbo-prop
MPA	Multi-pilot Aeroplane
MPH	Multi-pilot Helicopter
NM	Nautical Miles
OML	Operational Multicrew Limitation
OSL	Operational Safety Pilot Limitation
OTD	Other Training Devices
PF	Pilot Flying
PIC	Pilot-In-Command
PICUS	Pilot-in-Command Under Supervision
PNF	Pilot Not Flying
PPL	Private Pilot Licence
R/T	Radiotelephony
SE	Single-engine
SEP	Single Engine Piston
SET	Single-engine Turbo-prop
SFE	Synthetic Flight Examiner
SFI	Synthetic Flight Instructor
SPA	Single-pilot Aeroplane
SPH	Single-pilot Helicopter
SPIC	Student Pilot-In-Command
STD	Synthetic Training Devices
TMG	Touring Motor Glider
TR	Type Rating
TRE	Type Rating Examiner
TRI	Type Rating Instructor
TRTO	Type Rating Training Organisation
VFR	Visual Flight Rules
VMC	Visual Meteorological Conditions
ZFTT	Zero Flight Time Training

[Amdt. 1, 01.06.00]

AMC FCL 1.005 & 1.015

Knowledge requirements for the issue of a JAR-FCL licence on the basis of a national licence issued by a JAA Member State or for the validation of pilot licences of non-JAA States (Acceptable Means of Compliance)

JAR-FCL Part 1 (AEROPLANE)**JAR-FCL SUBPART A - GENERAL REQUIREMENTS**

- 1.010 - Basic authority to act as a flight crew member
- 1.015 - Acceptance of licences, ratings, authorisations, approvals or certificates
- 1.016 - Credit given to a holder of a licence issued by a non-JAA State
- 1.017 - Authorisation/Ratings for special purposes
- 1.020 - Credit for military service
- 1.025 - Validity of licences and ratings
- 1.026 - Recent experience for pilots not operating in accordance with JAR-OPS 1
- 1.035 - Medical fitness
- 1.040 - Decrease in medical fitness
- 1.050 - Crediting of flight time
- 1.060 - Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more.
- 1.080 - Recording of flight time
- Appendix 1 to JAR-FCL 1.005 - Minimum requirements for the issue of a JAA licence/authorisation on the basis of a national licence/authorisation issued by a JAA Member State
- Appendix 1 to JAR-FCL 1.015 - Minimum requirements for the validation of pilot licences of non-JAA State

JAR-FCL SUBPART C - PRIVATE PILOT LICENCE

- 1.100 - Minimum Age
- 1.105 - Medical fitness
- 1.110 - Privileges and conditions
- 1.120 - Experience and Crediting

JAR-FCL SUBPART D - COMMERCIAL PILOT LICENCE

- 1.140 - Minimum Age
- 1.145 - Medical fitness
- 1.150 - Privileges and conditions
- 1.155 - Experience and Crediting

JAR-FCL SUBPART E - INSTRUMENT RATING

- [1.174 - Medical fitness]
- 1.175 - Circumstances in which an instrument rating is required
- 1.180 - Privileges and conditions
- 1.185 - Validity, revalidation and renewal

JAR-FCL Subpart F - TYPE AND CLASS RATINGS

- 1.215 - Division of Class Ratings
- 1.220 - Division of Type Ratings
- [1.221 - High performance single pilot aeroplanes]

- 1.225 - Circumstances in which type or class ratings are required
- 1.235 - Privileges, number, variants
- 1.240 - Requirements
- 1.245 - Validity, revalidation and renewal
- 1.250 - Type rating: multi-pilot - Conditions
- [1.251 - Type and class rating for single-pilot high performance aeroplanes - Conditions]
- 1.255 - Type rating: single-pilot aeroplane - Conditions
- 1.260 - Class rating - Conditions
- 1.261 - Type and class ratings - Knowledge and flight instruction
- 1.262 - Type and class ratings - Skill
- Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 - Skill test and Proficiency check for Type/Class Ratings and ATPL
- Appendix 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 - Contents of the ATPL(A)/type rating/training/skill test and proficiency check on multi-pilot aeroplanes
- Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 - Content of Class/Type rating training & test/proficiency checks on single and multi-engine single-pilot aeroplanes
- [Appendix 1 to JAR-FCL 1.251 - Course of additional theoretical knowledge for a class or type rating for high performance single-pilot aeroplane]

JAR-FCL SUBPART G - AIRLINE TRANSPORT PILOT LICENCE

- 1.265 - Minimum Age
- 1.270 - Medical fitness
- 1.275 - Privileges and conditions
- 1.280 - Experience

JAR-FCL SUBPART H - INSTRUCTOR RATINGS (AEROPLANE)

- 1.300 - Instruction - General
- 1.305 - Instructor ratings and authorisation - Purposes
- 1.310 - Instructor ratings - General
- 1.315 - Instructor ratings and authorisations - Period of validity
- 1.320 - Flight Instructor rating (aeroplane) (FI(A)) - Minimum age
- 1.325 - FI(A) - Restricted privileges
- 1.330 - FI(A) - Privileges and requirements
- 1.335 - FI(A) - Pre-requisite requirements
- 1.340 - FI(A) - Course
- 1.345 - FI(A) - Skill
- 1.350 - FI(A) - Rating issue
- 1.355 - FI(A) - Revalidation and renewal
- 1.360 - Type rating instructor rating (multi-pilot aeroplane) (TRI(MPA)) - Privileges
- 1.365 - TRI(MPA) - Requirements
- 1.370 - TRI(MPA) - Revalidation and renewal
- 1.375 - Class rating instructor rating (single-pilot aeroplane) (CRI(SPA)) - Privileges
- 1.380 - CRI(SPA) - Requirements
- 1.385 - CRI(SPA) - Revalidation and renewal

- 1.390 - Instrument rating instructor rating (aeroplane) (IRI(A)) - Privileges
- 1.395 - IRI(A) - Requirements
- 1.400 - IRI(A) - Revalidation and renewal
- 1.405 - Synthetic flight instructor authorisation (aeroplane) (SFI(A)) - Privileges
- 1.410 - SFI(A) - Requirements
- 1.415 - SFI(A) - Revalidation and renewal
- [1.416 - Multi Crew Co-operation Course Instructor authorisation (aeroplane) MCCI (A) - Aeroplane]
- [1.417 - MCCI (A) - Requirements]
- [1.418 - MCCI (A) - Revalidation and renewal]
- Appendix 1 to JAR-FCL 1.300 - Requirements for a specific authorisation for instructors not holding a JAR-FCL licence to instruct in a FTO or TRTO outside JAA Member States
- Appendix 1 to JAR-FCL 1.330 & 1.345 - Arrangements for the flight instructor rating (FI(A)) skill test, proficiency check and oral theoretical knowledge examination
- Appendix 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345 - Contents of the flight instructor rating (FI(A)) skill test, oral theoretical knowledge examination and proficiency check
- Appendix 1 to JAR-FCL 1.340 - Flight instructor rating (aeroplane) (FI(A)) course
- Appendix 1 to JAR-FCL 1.365 - Course for the type rating instructor rating for multi-pilot aeroplane (TRI) (MPA)
- Appendix 1 to JAR-FCL 1.380 - Course for the single-pilot multi-engine class rating instructor rating (Aeroplane) (CRI(SPA))
- Appendix 2 to JAR FCL 1.380 - Course for the single-pilot single engine class rating instructor rating (aeroplane) (CRI(SPA))
- Appendix 1 to JAR FCL 1.395 - Course for the instrument rating instructor rating (Aeroplane) (IRI(A))

JAR-FCL 3 (MEDICAL)

JAR-FCL SUBPART A - GENERAL REQUIREMENTS

- 3.095 - Aeromedical examinations (3.095 (a) and (b))
- 3.105 - Period of validity of medical certificates
- 3.110 - Requirements for medical assessments
- 3.115 - Use of medication or drugs
- 3.120 - Responsibilities of the applicant

JAR-OPS SECTION 1 - REQUIREMENTS

JAR-OPS SUBPART A - APPLICABILITY

- 1.001 - Applicability

JAR-OPS SUBPART B - GENERAL

- 1.005 - General
- 1.010 - Exemptions
- 1.015 - Operational Directives
- 1.025 - Common Language
- 1.030 - Minimum Equipment Lists - Operators' Responsibilities
- 1.040 - Additional Crew Members
- 1.060 - Ditching
- 1.065 - Carriage of weapons of war and munitions of war

- 1.070 - Carriage of sporting weapons and ammunition
- 1.075 - Method of carriage of persons
- 1.085 - Crew responsibilities
- 1.090 - Authority of the commander
- 1.100 - Admission to flight deck
- 1.105 - Unauthorised carriage
- 1.110 - Portable electronic devices
- 1.115 - Alcohol and drugs
- 1.120 - Endangering safety
- 1.130 - Manuals to be carried
- 1.135 - Additional information and forms to be carried
- 1.140 - Information retained on the ground
- 1.145 - Power to inspect
- 1.150 - Production of documentation and records
- 1.160 - Preservation, production and use of flight recorder recordings

JAR-OPS SUBPART D - OPERATIONAL PROCEDURES

- 1.200 - Operations manual
- 1.210 - Establishment of procedures
- 1.225 - Aerodrome Operating Minima
- 1.260 - Carriage of Persons with Reduced Mobility
- 1.265 - Carriage of inadmissible passengers, deportees or persons in custody
- 1.270 - Stowage of baggage and cargo
- 1.280 - Passenger seating
- 1.285 - Passenger briefing
- 1.290 - Flight preparation
- 1.295 - Selection of aerodromes
- 1.300 - Submission of ATS Flight Plan
- 1.305 - Refuelling/defuelling with passengers embarking, on board or disembarking
- 1.310 - Crew Members at stations
- 1.315 - Assisting means for emergency evacuation
- 1.320 - Seats, safety belts and harnesses
- 1.325 - Securing of passenger cabin and galley(s)
- 1.330 - Accessibility of emergency equipment
- 1.335 - Smoking on board
- 1.340 - Meteorological conditions
- 1.345 - Ice and other contaminants
- 1.350 - Fuel and oil supply
- 1.355 - Take-off conditions
- 1.360 - Application of take-off minima
- 1.365 - Minimum flight altitudes
- 1.370 - Simulated abnormal situations in flight

- 1.375 - In-flight fuel management
- 1.385 - Use of supplemental oxygen
- 1.390 - Cosmic radiation
- 1.395 - Ground proximity detection
- 1.400 - Approach and landing conditions
- 1.405 - Commencement and continuation of approach
- 1.410 - Operating procedures - Threshold crossing height
- 1.415 - Journey log
- 1.420 - Occurrence reporting
- 1.425 - Accident reporting
- Appendix 1 to JAR-OPS 1.305 - Refuelling/defuelling with passengers embarking, on board or disembarking
- Appendix 1 to JAR-OPS 1.375 - In-flight fuel management

JAR-OPS SUBPART E - ALL WEATHER OPERATIONS

- 1.435 - Terminology
- 1.440 - Low visibility operations - General operating rules
- 1.445 - Low visibility operations - Aerodrome considerations
- 1.450 - Low visibility operations - Training and Qualifications
- 1.455 - Low visibility operations - Operating Procedures
- 1.460 - Low visibility operations - Minimum equipment
- 1.465 - VFR Operating Minima
- Appendix 1 to JAR-OPS 1.430 - Aerodrome Operating Minima
- Appendix 2 to JAR-OPS 1.430 (c) - Aeroplane categories - All Weather Operations

JAR-OPS SUBPART J - MASS AND BALANCE

- 1.625 - Mass and balance documentation
- Appendix 1 to JAR-OPS 1.625 - Mass and balance - Documentation

JAR-OPS SUBPART K - INSTRUMENTS AND EQUIPMENT

- 1.630 - General introduction
- 1.640 - Aeroplane operating lights
- 1.650 - Day VFR operations - Flight and navigational instruments and associated equipment
- 1.652 - IFR or night operations - Flight and navigational instruments and associated equipment
- 1.660 - Altitude alerting system
- 1.665 - Ground proximity warning systems
- 1.670 - Airborne weather radar equipment
- 1.675 - Equipment for operation in icing conditions
- 1.680 - Cosmic radiation detection equipment
- 1.690 - Crew member interphone system
- 1.695 - Public address system
- 1.700 - Cockpit voice recorders - 1
- 1.705 - Cockpit voice recorders - 2
- 1.710 - Cockpit voice recorders - 3

- 1.715 - Flight data records - 1
- 1.720 - Flight data records - 2
- 1.725 - Flight data records - 3
- 1.770 - Supplement oxygen - pressurised aeroplanes
- 1.775 - Supplement oxygen - non-pressurised aeroplanes
- 1.780 - Crew Protective Breathing Equipment
- 1.820 - Automatic Emergency Locator Transmitter

JAR-OPS SUBPART N - FLIGHT CREW

- 1.940 - Composition of Flight Crew
- 1.945 - Conversion Training and checking
- 1.950 - Differences Training and Familiarisation training
- 1.955 - Nomination as Commander
- 1.960 - Commanders holding a Commercial Pilot Licence
- 1.965 - Recurrent training and checking
- 1.968 - Pilot qualification to operate in either pilot's seat
- 1.970 - Recent experience
- 1.975 - Route and Aerodrome Competence Qualification
- 1.978 - Advanced Qualification Programme
- 1.980 - Operation on more than one type or variant
- 1.985 - Training Records
- Appendix 1 to JAR-OPS 1.940 - In flight relief of flight crew members
- Appendix 2 to JAR-OPS 1.940 - Single-pilot operations under IFR or at night
- Appendix 1 to JAR-OPS 1.965 - Recurrent training and checking - Pilots
- Appendix 1 to JAR-OPS 1.968 - Pilot qualification to operate in either pilot's seat

JAR-OPS SUBPART O - CABIN CREW

- 1.990 - Number and Composition of Cabin Crew

JAR-OPS SUBPART P - MANUALS, LOGS AND RECORDS

- 1.1040 - General rules for Operations Manuals
- 1.1045 - Operations Manual - structure and contents
- 1.1050 - Aeroplane Flight Manual
- 1.1055 - Journey log
- 1.1060 - Operational flight plan
- Appendix 1 to JAR-OPS 1.1045 - Operations Manual Contents

JAR-OPS SUBPART Q - FLIGHT AND DUTY TIME LIMITATIONS AND REST REQUIREMENTS

RESERVED

JAR-OPS SUBPART R - TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR

- 1.1215 - Provision of Information

JAR-OPS SUBPART S - SECURITY

- 1.1235 - Security requirements
- 1.1240 - Training programmes
- 1.1245 - Reporting acts of unlawful interference
- 1.1250 - Aeroplane search procedure checklist
- 1.1255 - Flight crew compartment security

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03]

[IEM FCL 1.010**Language Proficiency assessment guide**

(See AMC No. 2 to JAR-FCL 1.010)

1 The language proficiency assessment should be designed to reflect a range of tasks undertaken by pilots but with the specific focus on language rather than operational procedures.

2 The assessment should determine the applicant's ability to:

- communicate effectively using standard radiotelephony phraseology; and
- deliver and understand messages in plain language in both usual and unusual situations that necessitate departure from standard radiotelephony phraseology.

Refer to the „Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements“ (ICAO Doc 9835), Appendix A, Part III and Appendix B for further guidance.

3 The assessment may be subdivided into three elements, as follows:

- i Listening – assessment of comprehension
- ii Speaking – assessment of pronunciation, fluency, structure and vocabulary
- iii Interaction

4 The three elements mentioned above may be combined any they can be covered by using a wide variety of means/technologies.

5 Where appropriate, some or all of these elements may be achieved through the use of the radiotelephony testing arrangements.

6 When the elements of the testing are assessed separately, the final assessment should be consolidated in the language proficiency endorsement issued by the Authority.

7 The assessment may be conducted during one of the several existing checking or training activities, such as licence issue or rating issue and revalidation, line training, operator line checks or proficiency checks.】

[Amdt. 7, 01.12.06]

**[AMC No. 1 to JAR-FCL 1.010
Language Proficiency Rating Scale
(See JAR-FCL 1.010 (a) (4))**

LEVEL	PRONUNCIATION	STRUCTURE	VOCABULARY	FLUENCY	COMPREHENSION	INTERACTIONS
Expert (Level 6)	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation, though possibly influenced by the first language or regional variation, almost never interfere with ease of understanding.	Both basic and complex grammatical structures and sentence patterns are consistently well controlled.	Vocabulary range and accuracy are sufficient to communicate effectively on a wide variety of familiar and unfamiliar topics. Vocabulary is idiomatic, nuanced and sensitive to register.	Able to speak at length with a natural, effortless flow. Varies speech flow for stylistic effect, e.g. to emphasize a point. Uses appropriate discourse markers and connectors spontaneously.	Comprehension is consistently accurate in nearly all contexts and includes comprehension of linguistic and cultural subtleties.	Interacts with ease in nearly all situations. Is sensitive to verbal and nonverbal cues, and responds to them appropriately.
Expert (Level 5)	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation, though influenced by the first language or regional variation, rarely interfere with ease of understanding.	Basic grammatical structures and sentence patterns are consistently well controlled. Complex structures are attempted but with errors which sometimes interfere with meaning.	Vocabulary range and accuracy are sufficient to communicate effectively on common, concrete, and work related topics. Paraphrases consistently and successfully. Vocabulary is sometimes idiomatic.	Able to speak at length with relative ease on familiar topics, but may not vary speech flow as a stylistic device. Can make use of appropriate discourse markers or connectors.	Comprehension is accurate on common, concrete, and work related topics and mostly accurate when the speaker is confronted with a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events. Is able to comprehend a range of speech varieties (dialect and/or accent) or registers.	Responses are immediate, appropriate, and informative. Manages the speaker/listener relationship effectively.

I

LEVEL	PRONUNCIATION Assumes a dialect and/or accent intelligible to the aeronautical community	STRUCTURE Relevant grammatical structures and sentence patterns are determined by language functions appropriate to the task	VOCABULARY	FLUENCY	COMPREHENSION	INTERACTIONS
Operational (Level 4)	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are influenced by the first language or regional variation but only sometimes interfere with ease of understanding.	Basic grammatical structures and sentence patterns are creatively and are usually well controlled. Errors may occur, particularly in unusual or unexpected circumstances, but rarely interfere with meaning.	Vocabulary range and accuracy are usually sufficient to communicate effectively on common, concrete, and work related topics. Can often paraphrase successfully when lacking vocabulary particularly in unusual or unexpected circumstances.	Produces stretches of language at an appropriate tempo. There may be occasional loss of fluency on transition from rehearsed or formulaic speech to spontaneous interaction, but this does not prevent effective communication. Can make limited use of discourse markers and connectors. Fillers are not distracting.	Comprehension is mostly accurate on common, concrete, and work related topics when the accent or variety used is sufficiently intelligible for an international community of users. When the speaker is confronted with a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events, comprehension may be slower or require clarification strategies.	Responses are usually immediate, appropriate, and informative. Initiates and maintains exchanges even when dealing with an unexpected turn of events. Deals adequately with apparent misunderstandings by checking, confirming, or clarifying.
Pre-operational (Level 3)	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are influenced by the first language or regional variation and frequently interfere with ease of understanding.	Basic grammatical structures and sentence patterns associated with predictable situations are not always well controlled. Errors frequently interfere with meaning.	Vocabulary range and accuracy are often sufficient to communicate effectively on common, concrete, and work related topics but range is limited and the word choice often inappropriate. Is often unable to paraphrase successfully when lacking vocabulary.	Produces stretches of language, but phrasing and pausing are often inappropriate. Hesitations or slowness in language processing may prevent effective communication. Fillers are sometimes distracting.	Comprehension is often accurate on common, concrete, and work related topics when the accent or variety used is sufficiently intelligible for an international community of users. May fall to understand a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events.	Responses are sometimes immediate, appropriate, and informative. Can initiate and maintain exchanges with reasonable ease on familiar topics and in predictable situations. Generally inadequate when dealing with an unexpected turn of events.
Elementary (Level 2)	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are heavily influenced by the first language or regional variation and usually interfere with ease of understanding.	Shows only limited control of few simple memorized grammatical structures and sentence patterns.	Limited vocabulary range consisting only of isolated words and memorized phrases.	Can produce very short, isolated, memorized utterances with frequent pausing and a distracting use of fillers to search for expressions and articulate less familiar words.	Comprehension is limited to isolated, memorized phrases when they are carefully and slowly articulated.	Response time is slow, and often inappropriate. Interaction is limited to simple routine exchanges.

I

LEVEL	PRONUNCIATION Assumes a dialect and/or accent intelligible to the aeronautical community	STRUCTURE Relevant grammatical structures and sentence patterns are determined by language functions appropriate to the task	VOCABULARY	FLUENCY	COMPREHENSION	INTERACTIONS
Pre-elementary (Level 1)	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.

NOTE: *The Operational Level (Level 4) is the minimum required proficiency level for radiotelephony communication.*

Levels 1 through 3 describe Pre-elementary, Elementary and Pre-operational levels of language proficiency respectively, all of which describe a level below the language proficiency requirement.

Levels 5 and 6 describe Extended and Expert levels at levels of proficiency more advanced than the minimum required standard.]

[Amdt. 7, 01.12.06]

**[AMC No. 2 to JAR-FCL 1.010
Language Proficiency Assessment
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.010)
(See AMC No. 1 to JAR-FCL 1.010)
(See IEM FCL 1.010)**

GENERAL

- 1 The Authority may use its own resources in developing or conducting the language proficiency assessment, or may delegate this task to language assessment bodies.
- 2 The assessment should meet the basic requirements stated in paragraphs 7 to 10, and the persons nominated as language proficiency assessors should meet the criteria at paragraphs 11 to 13 of this AMC.
- 3 The Authority should establish an appeal procedure for applicant.
- 4 Based on existing assessment methods the Authority may decide that active holders of a ATPL issued in accordance with JAR-FCL requirements should graded level 4 as of the 5 March 2008.

LANGUAGE PROFICIENCY RE-EVALUATION

- 5 The recommended Language Proficiency re-evaluation intervals referred to in Appendix 1 to JAR-FCL 1.010 paragraph 3 should not exceed:
 - a) 3 years if the Language Proficiency level demonstrated is Operational Level (level 4) of the ICAO Language Proficiency Rating; or
 - b) 6 years if the Language Proficiency level demonstrated is Extended Level (level 5) of the ICAO Language Proficiency Rating.

It is recommended that the holder of the licence receives a statement containing the level and validity of the language endorsements.

- 6 Formal re-evaluation is not required for applicants who demonstrate expert (level 6) language proficiency, e.g. native and very proficient non-native speakers with a dialect or accent intelligible to the international aeronautical community.

BASIC ASSESSMENT REQUIREMENTS

7 The aim of the assessment is to determine the ability of an applicant for a pilot licence or a licence holder to speak and understand the language used for radiotelephony communications.

8

- a) The assessment should determine the ability of the applicant to use both:
 - standard radiotelephony phraseology; and
 - plain language, in situations when standardised phraseology cannot serve an intended transmission.
- b) The assessment should include:
 - voice-only and/or face-to-face situations
 - common, concrete and work-related topics for pilots.
- c) The applicants should demonstrate their linguistic ability in dealing with an unexpected turn of events, and in solving apparent misunderstandings.
- d) The assessment should determine the applicant's speaking and listening abilities. Indirect assessments, of grammatical knowledge, reading and writing, are not appropriate.

For further guidance see IEM FCL 1.010.

9 The assessment should determine the language skills of the applicant in the following areas:

- a) Pronunciation:
 - the extent to which the pronunciation, stress, rhythm and intonation are influenced by the applicant's first language or national variations; and
 - how much they interfere with ease of understanding.
- b) Structure:
 - the ability of the applicant to use both basic and complex grammatical structures; and
 - the extent to which the applicant's errors interfere with the meaning.
- c) Vocabulary:
 - the range and accuracy of the vocabulary used; and
 - the ability of the applicant to paraphrase successfully when lacking vocabulary.
- d) Fluency:
 - tempo
 - hesitancy
 - rehearsed versus spontaneous speech
 - use of discourse markers and connectors
- e) Comprehension:
 - on common, concrete and work-related topics; and
 - when confronted with a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events.

NOTE: The accent or variety of accents used in the test material should be sufficiently intelligible for an international community of users.

- f) Interactions:
 - quality of response (immediate, appropriate, and informative)
 - the ability to initiate and maintain exchanges:
 - on common, concrete and work-related topics; and
 - when dealing with an unexpected turn of events,
 - the ability to deal with apparent misunderstandings by checking, confirming or clarifying.

NOTE: The assessment of the language skills in the areas mentioned above is conducted using the Rating Scale in the AMC No. 1 to JAR-FCL 1.010.

10 When the assessment is not conducted in a face-to-face situation, it should use appropriate Technologies for the assessment of the applicant's abilities in listening and speaking, and for enabling interactions (for example: simulated pilot/controller communication).

ASSESSORS

11 It is essential that the persons responsible for language proficiency assessment ('assessors') are suitable trained and qualified. They should be either aviation specialists (i.e. current or former flight crew members or air traffic controllers), or language specialists with additional aviation-related training. An alternative approach would be to form an assessment team consisting of an operational expert and a language expert (see ICAO Doc 9835 paragraph 6.5.5).

12 The assessors should be trained on the specific requirements of the assessment.

13 Assessors should not test applicants to whom they have given language training.

CRITERIA FOR THE ACCEPTABILITY OF LANGUAGE ASSESSMENT BODIES

14 A language assessment body offering services on behalf of the Authority (see Appendix 1 to JAR-FCL 1.010, paragraph 5) should meet the specifications at paragraphs 14 to 18.

15 In order to ensure an impartial assessment process, the language assessment should be independent of the language training.

16 In order to be accepted, the language assessment bodies should demonstrate:

- a) appropriate management and staffing; and
- b) Quality System established and maintained to ensure compliance with, and adequacy of, assessment requirements, standards and procedures.

17 The Quality system established by a language assessment body should address the following:

- a) Management
- b) Policy and strategy
- c) Processes
- d) The relevant provisions of ICAO/JAR-FCL, standards and assessment procedures
- e) Organisational structure
- f) Responsibility for the development, establishment and management of the Quality System
- g) Documentation
- h) Quality Assurance Programme
- i) Human Resources and training (initial, recurrent)
- j) Assessment requirements
- k) Customer satisfaction

18 The assessment documentation and records should be kept for a period of time determined by the Authority and made available to the Authority, on request.

19 The assessment documentation should include at least the following:

- a) assessment objectives
- b) assessment layout, time scale, Technologies used, assessment samples, voice samples
- c) assessment criteria and standards (at least for the levels 4, 5 and 6 of the Rating Scale in the AMC No. 1 to JAR-FCL 1.010)
- d) documentation demonstrating the assessment validity, relevance and reliability
- e) assessment procedures and responsibilities:
 - i) preparation of individual assessment
 - ii) administration: location(s), identity check and invigilation, assessment discipline, confidentiality/security

- iii reporting and documentation provided to the Authority and/or to the applicant, including sample certificate
- iv retention of documents and records

NOTE: Refer to the 'Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements' (ICAO Doc 9835) for further guidance.]

[Amdt. 7, 01.12.06]

IEM FCL 1.025

Validity of medical certificates

[This chapter is deleted]

[]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

IEM FCL 1.035

Carriage of safety pilots

(See JAR-FCL 1.035)

INTRODUCTION

1 A safety pilot is a pilot who is qualified to act as PIC on the class/type of aeroplane and carried on board the aeroplane for the purpose of taking over control should the person acting as a PIC holding a specific medical certificate restriction become incapacitated.

2 The following information should be provided to assist persons acting as safety pilots:

- a) the background for establishing the role of a safety pilot;
- b) the logging of flight time whilst acting as a safety pilot;
- c) the types of medical condition which restrict a particular pilot from flying solo;
- d) the safety pilot's role and responsibilities; and
- e) guidance material to assist the safety pilot in the conduct of this role.

3 Whenever a pilot licence holder with a safety pilot restriction renews or is issued with the related medical certificate, the holder should receive from the Authority an information sheet. This sheet will give advice to pilots utilised by the licence holder in the capacity of safety pilot. An example of this information sheet is shown below.

INFORMATION SHEET

General considerations

4 The following are a few notes to help you in your role as a safety pilot. Your pilot has been assessed by the Medical Section of the Authority as unfit for solo private flying, but fit to fly with a safety pilot. Although this may sound medically rather alarming, the standards for such pilots are still high, and he/she would undoubtedly be passed fit to lead a 'normal life' on the ground. The chances of any problem occurring during the flight are therefore remote. Nevertheless, as with any aspect of flight safety, remote possibilities should be assessed and, as far as possible, eliminated. This is the purpose of the safety pilot limitation.

5 Unless you have to take over the controls you are supernumerary and cannot log any flying time. You should be checked out and current on the aircraft. It must have dual controls and you must be licensed to fly in the proposed airspace and conditions.

6 You should have some idea of your pilot's medical condition and the problems that might occur during the flight. These could be due to a sudden or subtle incapacitation in a pilot who is otherwise functioning perfectly normally. Alternatively, there may be some fixed problem that is always present (such as poor vision in one eye or an amputated leg) which might cause difficulties in special circumstances.

7 When flying with a pilot who might suffer some form of incapacitation, you should particularly monitor the critical stages of the flight (such as take-off and approach). It may be useful to use some form of question and answer routine as is done during commercial flights. If your pilot does become incapacitated, the two priorities are to fly the aeroplane and try to prevent him/her from compromising the controls. The greatest help in the latter situation is the continuous wearing of a fixed seat belt and shoulder harness (not an inertia reel). With a fixed disability it should be possible to anticipate when help may be needed (maximum braking for example) and to take appropriate action. Further points of consideration are as follows:

- a) You should check the medical certificate of your intended PIC to see if the medical restriction is tied to an aeroplane with specially adapted controls, or to a specific type of aeroplane. If so, ensure your PIC is in compliance in this respect.
- b) Before the flight, discuss with your PIC the circumstances under which you should intercede and take control of the aeroplane. During this discussion, also establish whether the PIC wishes you to conduct any flight crew ancillary tasks. If so, these should be clearly specified to avoid confusion between the PIC and you during the flight. This is particularly important when events are moving quickly and the aeroplane is near the surface, for example, during take-off or final approach to landing.
- c) Bear in mind that you are not just a passenger but may, at any time during the flight, be called upon to take over control. Therefore, you will need to remain alert to this possible situation at all times.
- d) You should also keep in mind that accidents have occurred with two qualified pilots on board when both pilots thought the other was in control. A means of communication must be established between you and the PIC in order that both of you know who is in control of the aeroplane at any given time. The spoken words 'I have control' from one pilot and the response words 'you have control' from the other pilot is simple and appropriate for this purpose.
- e) In order to avoid distraction or confusion to the PIC during the flight, you should keep your hands and feet away from the controls unless safety circumstances arise which require you to take over control of the aeroplane.

[Amdt. 1, 01.06.00]

AMC FCL 1.055

Quality system for FTOs/TRTOs

(See Appendix 1 a and 2 to JAR-FCL 1.055)

(See IEM No. 1 to JAR-FCL 1.055)

1 In accordance with Appendix 1a and 2 to JAR-FCL 1.055, a FTO and a TRTO shall, as a condition for approval, establish and maintain a quality system. This AMC establishes the objectives of such a system, and offers a means of compliance as to which elements should be included and how the system can be integrated in the organisations.

2 The rationale for the requirements of quality systems is the need to establish a distinct assignment of roles between Authority and training organisations by creating an evident division between the regulatory and surveillance responsibility on the one hand, and responsibility of the training activities in itself on the other. Therefore the training organisations must establish a system whereby they can monitor their activities, be able to detect deviations from set rules and standards, take the necessary corrective actions and thus ensure compliance with Authority regulations and own requirements. A well established and functioning quality system will make it possible for the supervising Authority to perform inspections and surveillance efficiently and with a reasonable amount of resources.

3 It is obvious and well recognised that the scope and complexity of a quality system should reflect the size and complexity of the training organisation and its training activities. The objectives and the same principles apply, however, to any training organisation, irrespective of size and complexity. Thus, in small and relatively small training organisations, the quality system may be quite simple and integrated in the basic organisation, whereas larger organisations with more complex training activities will need to establish separate and independent quality organisations within the overall organisational set-up.

4 In determining size and complexity in this context the following guidelines apply:

training organisations with 5 or less instructors employed are considered very small;

training organisations employing between 6 and 20 instructors are considered small.

In determining complexity, factors such as number of aircraft types used for training, range of training courses offered, geographical spread of training activities (e.g. the use of satellites), range of training arrangements with other training organisations, etc. will be considered.

5 In a quality system of any FTO or TRTO the following five elements should be clearly identifiable:

- a) determination of the organisation's training policy and training and flight safety standards;
- b) determination and establishment of assignment of responsibility, resources, organisation and operational processes, which will make allowance for policy and training and flight safety standards;
- c) follow up system to ensure that policy, training and flight safety standards are complied with;
- d) registration and documentation of deviations from policy, training and flight safety standards together

with necessary analysis, evaluations and correction of such deviations;

- e) evaluation of experiences and trends concerning policy, training and flight safety standards.

6 IEM No. 1 to JAR-FCL 1.055 describes in more detail objectives, the different elements of a quality system and offers guidance as to the set-up of quality systems in larger and/or more complex training organisations. For very small and small organisations paragraph 23 of IEM No. 1 to JAR-FCL 1.055 applies.

7 The Quality System required in JAR-FCL and in other JARs may be integrated.

[Amdt. 1, 01.06.00]

AMC FCL 1.055 (a)

Approval of Modular Theoretical Knowledge Distance Learning Courses

(See JAR-FCL 1.055 (a))

(See Appendix 3 to JAR-FCL 1.055)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.130 & 1.135)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165 (a) (4))

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.205)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.251)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.285)

GENERAL

1 Modular theoretical knowledge training may be conducted to meet licensing requirements for the issue of a PPL, CPL, IR and ATPL, or first single pilot high performance aeroplane class/type rating. Approved distance learning courses may be offered as part of modular theoretical knowledge training at the discretion of the Authority.

TRAINING ORGANISATION

2 A variety of methods are open to FTOs to present course material. It is, however, necessary for FTOs to maintain comprehensive records in order to ensure that students make satisfactory academic progress and meet the time constraints laid down in JAR-FCL for the completion of modular courses.

3 The following are given as planning guidelines for FTOs developing the distance learning element of modular courses:

- a) An assumption that a student will study for at least 15 hours per week.
- b) An indication throughout the course material of what constitutes a week's study.
- c) A recommended course structure and order of teaching acceptable to the Authority.
- d) One progress test for each subject for every 15 hours of study, which should be submitted to the FTO for assessment. Additional self-assessed progress tests should be completed at intervals of 5 to 10 study hours.
- e) Appropriate contact times throughout the course when a student can have access to an instructor by telephone, fax, e-mail or Internet.
- f) Measurement criteria to determine whether a student has satisfactorily completed the appropriate elements of the course to a standard that, in the judgement of the Head of Training, or CGI, will enable them to be entered for the JAR-FCL theoretical examinations with a good prospect of success.
- g) If the FTO provides the distance learning by help of I.T. solutions, for example the Internet, instructors should monitor student's progress by appropriate means.

[Amdt. 3, 01.07.03]

IEM No. 1 to JAR-FCL 1.055

Quality system for FTOs/TRTOs

(See AMC FCL 1.055)

INTRODUCTION

A basis for quality should be established by every FTO/TRTO and problem-solving techniques to run processes should be applied. Knowledge in how to measure, establish and ultimately achieve quality training and education is considered to be essential.

The purpose of this IEM is to provide information and guidance to the training organisations on how establish a Quality System that enables compliance with Appendix 1a to JAR-FCL 1.055, item 3 and Appendix 2 to JAR-FCL 1.055, item 3 (Quality Systems).

In order to show compliance with Appendix 1a to JAR-FCL 1.055, item 3 and Appendix 2 to JAR-FCL 1.055, item 3, an FTO/TRTO should establish its Quality System in accordance with the instructions and information contained in the succeeding paragraphs.

THE QUALITY SYSTEM OF THE FTO/TRTO

1 Terminology

Accountable Manager

A person acceptable to the Authority who has authority for ensuring that all training activities can be financed and carried out to the standards required by the Authority, and additional requirements defined by the FTO/TRTO.

Quality

The totality of features and characteristics of a product or service that bear on its ability to satisfy stated or implied needs.

Quality Assurance

All those planned and systematic actions necessary to provide adequate confidence that all training activities satisfy given requirements, including the ones specified by the FTO/TRTO in relevant manuals.

Quality Manager

The manager, acceptable to the Authority, responsible for the management of the Quality System, monitoring function and requesting corrective actions.

Quality Manual

The document containing the relevant information pertaining to the operator's quality system and quality assurance programme.

Quality Audit

A systematic and independent examination to determine whether quality activities and related results comply with planned arrangements and whether these arrangements are implemented effectively and are suitable to achieve objectives.

2 Quality Policy and Strategy

It is of vital importance that the FTO/TRTO describes how the organisation formulates, deploys, reviews its policy and strategy and turns it into plans and actions. A formal written Quality Policy Statement should be established that is a commitment by the Head of Training as to what the Quality System is intended to achieve. The Quality Policy should reflect the achievement and continued compliance with relevant parts of JAR-FCL together with any additional standards specified by the FTO/TRTO.

The Accountable Manager will have overall responsibility for the Quality System including the frequency, format and structure of the internal management evaluation activities.

3 Purpose of a Quality System

The implementation and employment of a Quality System will enable the FTO/TRTO to monitor compliance with relevant parts of JAR-FCL, the Operations Manual, the Training Manual, and any other standards as established by that FTO/TRTO, or the Authority, to ensure safe and efficient training.

4 Quality Manager

4.1 The primary role of the Quality Manager is to verify, by monitoring activities in the field of training, that the standards required by the Authority, and any additional requirements as established by the FTO/TRTO, are being carried out properly under the supervision of the Head of Training, the Chief Flying Instructor and the Chief Ground Instructor.

4.2 The Quality Manager should be responsible for ensuring that the Quality Assurance Programme properly implemented, maintained and continuously reviewed and improved. The Quality Manager should:

- have direct access to the Head of Training;
- have access to all parts of the FTO/TRTO's organisation.

4.3 In the case of small or very small FTO/TRTOs, the posts of the Head of Training and the Quality Manager may be combined. However, in this event, quality audits should be conducted independent personnel. In the case of a training organisation offering integrated training the Quality Manager should not hold the position of Head of Training, Chief Flying Instructor and Chief Ground Instructor.

5 Quality System

5.1 The Quality System of the FTO/TRTO should ensure compliance with and adequacy of training activities requirements, standards and procedures.

5.2 The FTO/TRTO should specify the basic structure of the Quality System applicable to all training activities conducted.

5.3 The Quality System should be structured according to the size of the FTO/TRTO and the complexity of the training to be monitored.

6 **Scope**

A Quality System should address the following:

- 6.1 Leadership
- 6.2 Policy and Strategy
- 6.3 Processes
- 6.4 The provisions of JAR-FCL
- 6.5 Additional standards and training procedures as stated by the FTO/TRTO
- 6.6 The organisational structure of the FTO/TRTO
- 6.7 Responsibility for the development, establishment and management of the Quality System
- 6.8 Documentation, including manuals, reports and records
- 6.9 Quality Assurance Programme
- 6.10 The required financial, material, and human resources
- 6.11 Training requirements
- 6.12 Customer satisfaction

7 **Feedback System**

The quality system should include a feedback system to ensure that corrective actions are both identified and promptly addressed. The feedback system should also specify who is required to rectify discrepancies and non-compliance in each particular case, and the procedure to be followed if corrective action is not completed within an appropriate timescale.

8 **Documentation**

Relevant documentation includes the relevant part(s) of the Training and Operations Manual, which may be included in a separate Quality Manual.

8.1 In addition relevant documentation should also include the following:

Quality Policy;
Terminology;
Specified training standards;
A description of the organisation;
The allocation of duties and responsibilities;
Training procedures to ensure regulatory compliance.

8.2 The Quality Assurance Programme, reflecting:

Schedule of the monitoring process;
Audit procedures;
Reporting procedures;
Follow-up and corrective action procedures;
Recording system;
The training syllabus; and
Document control.

9 **Quality Assurance Programme**

The Quality Assurance Programme should include all planned and systematic actions necessary to provide confidence that all training are conducted in accordance with all applicable requirements, standards and procedures.

10 **Quality Inspection**

The primary purpose of a quality inspection is to observe a particular event/action/document etc., in order to verify whether established training procedures and requirements are followed during the accomplishment of that event and whether the required standard is achieved.

Typical subject areas for quality inspections are:

Actual flight and ground training;

Maintenance;

Technical Standards; and

Training Standards.

11 **Audit**

An audit is a systematic, and independent comparison of the way in which a training is being conducted against the way in which the published training procedures say it should be conducted.

Audits should include at least the following quality procedures and processes:

An explanation of the scope of the audit;

Planning and preparation;

Gathering and recording evidence; and

Analysis of the evidence.

The various techniques that make up an effective audit are:

Interviews or discussions with personnel;

A review of published documents;

The examination of an adequate sample of records;

The witnessing of the activities which make up the training; and

The preservation of documents and the recording of observations.

12 **Auditors**

The FTO/TRTO should decide, depending on the complexity of the training, whether to make use of a dedicated audit team or a single auditor. In any event, the auditor or audit team should have relevant training and/or operational experience.

The responsibilities of the auditors should be clearly defined in the relevant documentation.

13 **Auditor's Independence**

Auditors should not have any day-to-day involvement in the area of the operation or maintenance activity which is to be audited. An FTO/TRTO may, in addition to using the services of full-time dedicated personnel belonging to a separate quality department, undertake the monitoring of specific areas or activities by the use of part-time auditors.

An FTO/TRTO whose structure and size does not justify the establishment of full-time auditors, may undertake the audit function by the use of part-time personnel from within his own organisation or from an external source under the terms of an agreement acceptable to the Authority.

In all cases the FTO/TRTO should develop suitable procedures to ensure that persons directly responsible for the activities to be audited are not selected as part of the auditing team. Where external auditors are used, it is essential that any external specialist is familiar with the type of training conducted by the FTO/TRTO.

The Quality Assurance Programme of the FTO/TRTO should identify the persons within the company who have the experience, responsibility and authority to:

- Perform quality inspections and audits as part of ongoing Quality Assurance;
- Identify and record any concerns or findings, and the evidence necessary to substantiate such concerns or findings;
- Initiate or recommend solutions to concerns or findings through designated reporting channels;
- Verify the implementation of solutions within specific timescales;
- Report directly to the Quality Manager.

14 **Audit Scope**

FTO/TRTOs are required to monitor compliance with the training and Operations Manuals they have designed to ensure safe and efficient training. In doing so they should as a minimum, and where appropriate, monitor:

- a) Organisation;
- b) Plans and objectives;
- c) Training Procedures;
- d) Flight Safety;
- e) Manuals, Logs, and Records;
- f) Flight and Duty Time Limitations,
- g) Rest Requirements, and Scheduling;
- h) Aircraft Maintenance/Operations interface;
- i) Maintenance Programmes and Continued Airworthiness;
- j) Airworthiness Directives management;
- k) Maintenance Accomplishment.

15 **Audit Scheduling**

A Quality Assurance Programme should include a defined audit schedule and a periodic review cycle. The schedule should be flexible, and allow unscheduled audits when trends are identified. Follow-up audits should be scheduled when necessary to verify that corrective action was carried out and that it was effective.

An FTO/TRTO should establish a schedule of audits to be completed during a specific calendar period. All aspects of the training should be reviewed within a period of 12 months in accordance with the programme unless an extension to the audit period is accepted as explained below.

An FTO/TRTO may increase the frequency of their audits at their discretion but should not decrease the frequency without the acceptance of the Authority. It is considered unlikely that a period of greater than 24 months would be acceptable for any audit topic.

When an FTO/TRTO defines the audit schedule, significant changes to the management, organisation, training, or technologies should be considered, as well as changes to the regulatory requirements.

16 **Monitoring and Corrective Action**

The aim of monitoring within the Quality System is primarily to investigate and judge its effectiveness and thereby to ensure that defined policy, training standards are continuously complied with. Monitoring activity is based upon quality inspections, audits, corrective action and follow-up. The FTO/TRTO should establish and publish a quality procedure to monitor regulatory compliance on a continuing basis. This monitoring activity should be aimed at eliminating the causes of unsatisfactory performance.

Any non-compliance identified should be communicated to the manager responsible for taking corrective action or, if appropriate, the Accountable Manager. Such non-compliance should be recorded, for the purpose of further investigation, in order to determine the cause and to enable the recommendation of appropriate corrective action.

The Quality Assurance Programme should include procedures to ensure that corrective actions are developed in response to findings. These quality procedures should monitor such actions to verify their effectiveness and that they have been completed. Organisational responsibility and accountability for the implementation of corrective action resides with the department cited in the report identifying the finding. The Accountable Manager will have the ultimate responsibility for ensuring, through the Quality Manager(s), that corrective action has re-established compliance with the standard required by the Authority and any additional

requirements established by the FTO/TRTO.

17 **Corrective action**

Subsequent to the quality inspection/audit, the FTO/TRTO should establish:

- a) The seriousness of any findings and any need for immediate corrective action;
- b) The origin of the finding;
- c) What corrective actions are required to ensure that the non-compliance does not recur;
- d) A schedule for corrective action;
- e) The identification of individuals or departments responsible for implementing corrective action;
- f) Allocation of resources by the Accountable Manager where appropriate.

17.1 The Quality Manager should:

17.1.1 Verify that corrective action is taken by the manager responsible in response to any finding of non-compliance.

17.1.2 Verify that corrective action includes the elements outlined in paragraph 16 above.

17.1.3 Monitor the implementation and completion of corrective action.

17.1.4 Provide management with an independent assessment of corrective action, implementation and completion.

17.1.5 Evaluate the effectiveness of corrective action through the follow-up process.

18 **Management Evaluation**

A management evaluation is a comprehensive, systematic documented review by the management of the quality system, training policies, and procedures, and should consider:

The results of quality inspections, audits and any other indicators; as well as the overall effectiveness of the management organisation in achieving stated objectives. A management evaluation should identify and correct trends, and prevent, where possible, future non-conformities. Conclusions and recommendations made as a result of an evaluation should be submitted in writing to the responsible manager for action. The responsible manager should be an individual who has the authority to resolve issues and take action. The Accountable Manager should decide upon the frequency, format, and structure of internal management evaluation activities.

19 **Recording**

Accurate, complete, and readily accessible records documenting the results of the Quality Assurance Programme should be maintained by the FTO/TRTO. Records are essential data to enable an FTO/TRTO to analyse and determine the root causes of non-conformity, so that areas of non-compliance can be identified and subsequently addressed.

The following records should be retained for a period of 5 years:

Audit Schedules;

Quality inspection and Audit reports;

Responses to findings;

Corrective action reports;

Follow-up and closure reports;

Management Evaluation reports.

20 **Quality Assurance Responsibility for Sub-Contractors**

An FTO/TRTO may decide to sub-contract out certain activities to external organisations subject to the approval of the Authority.

The ultimate responsibility for the training provided by the subcontractor always remains with the FTO/TRTO. A written agreement should exist between the FTO/TRTO and the sub-contractor clearly defining the safety related services and quality to be provided. The sub-contractor's safety related activities relevant to the agreement should be included in the FTO/TRTO's Quality Assurance Programme.

The FTO/TRTO should ensure that the sub-contractor has the necessary authorisation/approval when required, and commands the resources and competence to undertake the task. If the FTO/TRTO requires the

sub-contractor to conduct activity which exceeds the sub-contractor's authorisation/approval, the FTO/TRTO is responsible for ensuring that the sub-contractor's quality assurance takes account of such additional requirements.

21 **Quality System Training**

Correct and thorough training is essential to optimise quality in every organisation. In order to achieve significant outcomes of such training the FTO/TRTO should ensure that all staff understand the objectives as laid down in the Quality Manual.

Those responsible for managing the Quality System should receive training covering:

An introduction to the concept of Quality System;

Quality management;

Concept of Quality Assurance;

Quality manuals;

Audit techniques;

Reporting and recording; and

The way in which the Quality System will function in the FTO/TRTO.

Time should be provided to train every individual involved in quality management and for briefing the remainder of the employees. The allocation of time and resources should be governed by the size and complexity of the operation concerned.

22 **Sources of Training**

Quality management courses are available from the various National or International Standards Institutions, and an FTO/TRTO should consider whether to offer such courses to those likely to be involved in the management of Quality Systems. Organisations with sufficient appropriately qualified staff should consider whether to carry out in-house training.

23 **Quality Systems for small/very small Organisations**

The requirement to establish and document a Quality System, and to employ a Quality Manager applies to all FTO/TRTOs.

Complex quality systems could be inappropriate for small or very small FTO/TRTOs and the clerical effort required to draw up manuals and quality procedures for a complex system may stretch their resources. It is therefore accepted that such FTO/TRTOs should tailor their quality systems to suit the size and complexity of their training and allocate resources accordingly.

For small and very small FTO/TRTOs it may be appropriate to develop a Quality Assurance Programme that employs a checklist. The checklist should have a supporting schedule that requires completion of all checklist items within a specified timescale, together with a statement acknowledging completion of a periodic review by top management. An occasional independent overview of the checklist content and achievement of the Quality Assurance should be undertaken.

The small FTO/TRTO may decide to use internal or external auditors or a combination of the two. In these circumstances it would be acceptable for external specialists and or qualified organisations to perform the quality audits on behalf of the Quality Manager.

If the independent quality audit function is being conducted by external auditors, the audit schedule should be shown in the relevant documentation.

Whatever arrangements are made, the FTO/TRTO retains the ultimate responsibility for the quality system and especially the completion and follow-up of corrective actions.

[Amdt. 1, 01.06.00]

IEM No. 2 to JAR-FCL 1.055**Financial Evaluation of Flying Training Organisations (FTOs)/Type Rating Training Organisations (TRTOs)**

(See Appendix 1a and 2 to JAR-FCL 1.055)

OBJECTIVE

1 The objective of this IEM is to set out the means of compliance for the Authority to be satisfied that FTOs/TRTOs have sufficient funding available to conduct training to the approved standards of JAR-FCL. Paragraph 9 of Appendix 1a to JAR-FCL 1.055 and paragraph 8 of Appendix 2 to JAR-FCL 1.055 address the maintenance of acceptable flying training standards throughout the duration of a course. It is not intended to be a consumer protection provision. The grant and revalidation of an approval cannot therefore be construed as a guarantee of the underlying financial soundness of the organisation. It is an indication, on the basis of financial information provided, that the approved organisation can provide sufficient facilities and qualified staff such that flying training can be, or can continue to be, provided in accordance with relevant JAR-FCL training requirements and standards.

APPLICATION FOR APPROVAL OR REVALIDATION

2 Any application for initial approval or revalidation is to be supported by a plan, covering the period of approval requested, which includes at least the following information:

a) Training facilities and number of students

Details, as appropriate, of:

- the number and types of training aircraft that will be used;
- the number of flight and ground instructors that will be employed;
- the number of classrooms and other types of training facilities (synthetic training devices, etc.) intended for use;
- the supporting infrastructure (staff offices, operations room, briefing rooms, rest rooms, hangars, etc.)
- planned number of students (by month and course)

b) Financial Details

- capital expenditure necessary to provide the planned facilities;
- costs associated with running each of the courses for which approval is sought;
- income forecasts for the period of approval;
- a forecast financial operating statement for the business for which approval is sought;
- details of any other financial trading arrangement on which the viability of the approved organisation may be dependent.

3 The plan submitted in support of an application for initial approval or revalidation is to be accompanied by a Financial Statement from the applicant's bankers or auditors which certifies that the applicant has, or has recourse to, sufficient financial resources to meet the applicant's proposals as described in the plan to conduct JAR-FCL approved courses. An appropriately revised Financial Statement will be required whenever the applicants wish to expand their activities in addition to those described in the plan, in order to satisfy the requirements of JAR-FCL.

ONGOING FINANCIAL MONITORING

4 After approval has been granted, if the Authority has reason to believe that the necessary standards of compliance with JAR-FCL are not being met or may not be met due to a lack or apparent lack of financial resources, the Authority may require the organisation to demonstrate in a written submission that sufficient funds can and will be made available to continue to meet the terms of approval, or such modifications to it as may have been agreed with the Authority. Any such submission is to be accompanied by a further Financial Statement signed by the approved organisation's bankers or auditors.

5 The Authority may also require a Financial Statement if it appears to the Authority that operation of the approved course(s) is significantly at variance with the proposals contained in the business plan.

[Amdt. 1, 01.06.00]

IEM No. 3 to JAR-FCL 1.055**Training and Operations Manual for FTOs and TRTOs (if applicable)**

(See Appendix 1a and 2 to JAR-FCL 1.055)

TRAINING MANUAL

Training Manuals for use at an FTO [or TRTO] conducting approved integrated or modular flying training courses should include the following:

Part 1 - The Training Plan

The aim of the course (ATP(A), CPL/IR(A), CPL(A) as applicable)	A statement of what the student is expected to do as a result of the training, the level of performance, and the training constraints to be observed.
Pre-entry requirements	Minimum age, educational requirements (including language), medical requirements.
Credits for previous experience	Any individual State requirements. To be obtained from the Authority before training begins.
Training Syllabi	The flying syllabus (single-engine), the flying syllabus (multi-engine), the synthetic flight training syllabus and the theoretical knowledge training syllabus.
The time scale and scale, in weeks, for each syllabus	Arrangements of the course and the integration of syllabi time.
Training programme	The general arrangements of daily and weekly programmes for flying, ground and synthetic flight training. Bad weather constraints. Programme constraints in terms of maximum student training times, (flying, theoretical knowledge, synthetic) e.g. per day/week/month. Restrictions in respect of duty periods for students. Duration of dual and solo flights at various stages. Maximum flying hours in any day/night; maximum number of training flights in any day/night.
Training records	Minimum rest period between duty periods. Rules for security of records and documents. Attendance records. The form of training records to be kept. Persons responsible for checking records and students' log books. The nature and frequency of record checks. Standardisation of entries in training records.
Safety training	Rules concerning log book entries. Individual responsibilities. Essential exercises. Emergency drills (frequency). Dual checks (frequency at various stages). Requirement before first solo day/night/navigation etc.
Tests and examinations	Flying (a) Progress checks (b) Skill tests Theoretical Knowledge (a) Progress tests (b) Theoretical knowledge examinations Authorisation for test. Rules concerning refresher training before retest. Test reports and records. Procedures for examination paper preparation, type of question and assessment, standard required for 'Pass'. Procedure for question analysis and review and for raising replacement papers. Examination resit procedures.

Training effectiveness	<p>Individual responsibilities.</p> <p>General assessment.</p> <p>Liaison between departments.</p> <p>Identification of unsatisfactory progress (individual students).</p> <p>Actions to correct unsatisfactory progress.</p> <p>Procedure for changing instructors.</p> <p>Maximum number of instructor changes per student.</p> <p>Internal feedback system for detecting training deficiencies.</p> <p>Procedure for suspending a student from training.</p> <p>Discipline.</p> <p>Reporting and documentation.</p>
Standards and Level of performance at various stages	<p>Individual responsibilities.</p> <p>Standardisation.</p> <p>Standardisation requirements and procedures.</p> <p>Application of test criteria.</p>

Part 2 - Briefing and Air Exercises

Air Exercise	A detailed statement of the content specification of all the air exercises to be taught, arranged in the sequence to be flown with main and sub-titles. This should normally be the same as the air exercise specification for the flight instructor rating course.
Air exercise reference list	An abbreviated list of the above exercises giving only main and subtitles for quick reference, and preferably in flip-card form to facilitate daily use by flight instructors.
Course structure - Phase of training	A statement of how the course will be divided into phases, indication of how the above air exercises will be divided between the phases and how they will be arranged to ensure that they are completed in the most suitable learning sequence and that essential (emergency) exercises are repeated at the correct frequency. Also, the syllabus hours for each phase and for groups of exercises within each phase shall be stated and when progress tests are to be conducted, etc.
Course structure integration of syllabi	The manner in which theoretical knowledge, synthetic flight training and flying training will be integrated so that as the flying training exercises are carried out students will be able to apply the knowledge gained from the associated theoretical knowledge instruction and synthetic flight training.
Student progress	The requirement for student progress and include a brief but specific statement of what a student is expected to be able to do and the standard of proficiency he must achieve before progressing from one phase of air exercise training to the next. Include minimum experience requirements in terms of hours, satisfactory exercise completion, etc. as necessary before significant exercises, e.g. night flying.
Student progress	The FTO requirements, particularly in respect of pre- and post-flying briefing, adherence to syllabi and training specifications, authorisation of solo flights, etc.
Instructional methods	The instructions given to examining staff in respect of the conduct and documentation of all progress tests.
Progress tests	Definition of significant terms as necessary.
Glossary of terms Appendices	<p>Progress test report forms.</p> <p>Skill test report forms.</p> <p>FTO certificates of experience, competence, etc. as required.</p>

Part 3 - Synthetic Flight Training

Structure generally as for Part 2.

Part 4 - Theoretical knowledge instruction

Structure of the theoretical knowledge course	A Statement of the structure of the course, including the general sequence of the topics to be taught in each subject, the time allocated to each topic, the breakdown per subject and an example of a course schedule. Distance Learning courses should include instructions of the material to be studied for individual elements of the course.
Lesson Plans	A description of each lesson or group of lessons including teaching materials, training aids, progress test organisation and inter-connection of topics with other subjects.
Teaching materials	Specification of the training aids to be used (e.g. study materials, course manual references, exercises, self-study materials, demonstration equipment).
Student progress	The requirement for student progress, including a brief but specific statement of the standard that must be achieved and the mechanism for achieving this, before application for theoretical knowledge examinations.
Progress testing	The organisation of progress testing in each subject, including topics covered evaluation methods and documentation.
Review procedure	The procedure to be followed if the standard required at any stage of the course is not achieved, including an agreed action plan with remedial training if required.

OPERATIONS MANUAL

Operations Manual for use at an FTO or TRTO conducting approved integrated or modular flying training courses include the following:

- a) General
- A list and description of all volumes in the Operations Manual
 - Administration (function and management)
 - Responsibilities (all management and administrative staff)
 - Student discipline and disciplinary action
 - Approval/authorisation of flights
 - Preparation of flying programme (restriction of numbers of aeroplanes in poor weather)
 - Command of aeroplane
 - Responsibilities of pilot-in-command
 - Carriage of passengers
 - Aeroplane documentation
 - Retention of documents
 - Flight crew qualification records (licences and ratings)
 - Revalidation (medical certificates and ratings)
 - Flying duty period and flight time limitations (flying instructors)
 - Flying duty period and flight time limitations (students)
 - Rest periods (flying instructors)
 - Rest periods (students)
 - Pilots' log books
 - Flight planning (general)
 - Safety (general) - equipment, radio listening watch, hazards, accidents and incidents (including reports), safety pilots etc.
- b) Technical
- Aeroplane descriptive notes
 - Aeroplane handling (including checklists, limitations, aeroplane maintenance and technical logs, in accordance with relevant JARs, etc.)
 - Emergency procedures
 - Radio and radio navigation aids

- Allowable deficiencies (based on MMEL, if available)
- c) Route
- Performance (legislation, take-off, route, landing etc.)
 - Flight planning (fuel, oil, minimum safe altitude, navigation equipment etc.)
 - Loading (loadsheets, mass, balance, limitations)
 - Weather minima (flying instructors)
 - Weather minima (students - at various stages of training)
 - Training routes/areas
- d) Staff Training
- Appointments of persons responsible for standards/competence of flying staff
 - Initial training
 - Refresher training
 - Standardisation training
 - Proficiency checks
 - Upgrading training
 - FTO staff standards evaluation

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

IEM FCL 1.080

Recording of flight time

JAA
Joint Aviation Authorities

PILOT LOGBOOK

HOLDER'S NAME:

HOLDER'S LICENCE NUMBER:

<p>HOLDER'S ADDRESS:</p>		<p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>[space for address change]</p>	<p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>[space for address change]</p>	<p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>[space for address change]</p>
		<p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>[space for address change]</p>	<p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>[space for address change]</p>	<p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>[space for address change]</p>

9		10				11			12
OPERATIONAL CONDITION TIME		PILOT FUNCTION TIME				SYNTHETIC TRAINING DEVICES SESSION			REMARKS AND ENDORSEMENTS
NIGHT	IFR	PILOT-IN-COMMAND	CO-PILOT	DUAL	INSTRUCTOR	DATE (dd/mm/yy)	TYPE	TOTAL TIME OF SESSION	
									I certify that the entries in this log are true. PILOT'S SIGNATURE
TOTAL THIS PAGE									
TOTAL FROM PREVIOUS PAGES									
TOTAL TIME									

INSTRUCTIONS FOR USE

1. JAR-FCL 1.080 and JAR-FCL 2.080 require holders of a flight crew licence to record details of all flights flown in a format acceptable to the National Aviation Authority responsible for licence or rating issue. This logbook enables pilot licence holders to record flying experience in a manner which will facilitate this process while providing a permanent record of the licence holders flying. Pilots who fly regularly aeroplanes and helicopters or other aircraft types are recommended to maintain separate logbooks for each type of flying.
2. Flight crew logbook entries should be made as soon as practicable after any flight undertaken. All entries in the logbook shall be made in ink or indelible pencil.
3. The particulars of every flight in the course of which the holder of a flight crew licence acts as a member of the operating crew of an aircraft are to be recorded in the appropriate columns using one line for each flight, provided that if an aircraft carries out a number of flights upon the same day returning on each occasion to the same place of departure and the interval between successive flights does not exceed thirty minutes, such series of flights may be recorded as a single entry.
4. Flight time is recorded from the time the aircraft first moves under its own power for the purpose of taking off until the time the aircraft finally comes to rest after landing (see JAR-FCL 1.001).
5. When an aircraft carries two or more pilots as members of the operating crew, one of them shall, before the flight commences, be designated by the operator as the aircraft 'commander', in accordance with JAR-OPS, who may delegate the conduct of the flight to another suitable qualified pilot. All flying carried out as 'commander' shall be entered in the log book as 'pilot-in-command'. A pilot flying as 'pilot-in-command under supervision' or 'student pilot-in-command' shall enter flying times as 'pilot-in-command' but all such entries shall be certified by the commander or flight instructor in the 'Remarks' column of the logbook.
6. Notes on recording of flight time:
 - Column 1: enter date (dd/mm/yy) on which the flight commences.
 - Column 2/3: enter place of departure and destination either in full or the internationally recognised three or four letter designator. All times should be UTC.
 - Column 5: Indicate whether the operation was single or multi-pilot, and for single-pilot operation whether single or multi-engine.

1 DATE (dd/m/yy)	2 DEPARTURE		3 ARRIVAL		4 AIRCRAFT		5 SINGLE PILOT TIME		6 TOTAL TIME OF FLIGHT	7 NAME PIC	8 LANDINGS	
	PLACE	TIME	PLACE	TIME	MAKE, MODEL, VARIANT	REGISTRATION	SE	ME			DAY	NIGHT
14/11/98	LFAC	1025	EGBJ	1240	PA34-250	G-SENE		✓	2	15	SELF	1
15/11/98	EGBJ	1810	EGBJ	1930	C152	G-NONE	✓		1	20	SELF	2
22/11/98	LGW	1645	LAX	0225	B747-400	G-ABCD			9	40	SPEAKIN	1

- Column 6: total time of flight may be entered in hours and minutes or decimal notation as desired.
- Column 7: enter name of pilot-in-command or SELF as appropriate.
- Column 8: indicate number of landings as pilot flying by day and/or night.
- Column 9: enter flight time undertaken at night or under instrument flight rules if applicable.
- Column 10: Pilot function time:
 - enter flight time as pilot-in-command (PIC), student pilot-in-command (SPIC) and pilot-in-command under supervision (PICUS) as PIC.
 - all time recorded as SPIC or PICUS must be countersigned by the aircraft commander/flight instructor in the Remarks (column 12).
 - instructor time should be recorded as appropriate and also entered as PIC.
- Column 11: Flight Simulator (FS) or Flight Navigation Procedures Trainer (FNPT):
 - for FS enter type of aircraft and qualification number of the device. For other flight training devices enter either FNPT I or FNPT II as appropriate.

Total time of session includes all exercises carried out in the device, including pre- and after-flight checks.

Enter type of exercise performed in the Remarks (column 12), e.g. operator proficiency check, revalidation.

- Column 12: the Remarks column may be used to record details of the flight at the holder's discretion. The following entries, however, must be made:
 - instrument flight time undertaken as part of training for a licence or rating
 - details of all skill tests and proficiency checks
 - signature of PIC if the pilot is recording flight time as SPIC or PICUS
 - signature of instructor if flight is part of a single-engine piston or touring motor glider class rating revalidation

7 When each page is completed, accumulated flight times should be entered in the appropriate columns and certified by the pilot in the Remarks column.

9				10								11				12
OPERATIONAL CONDITION TIME				PILOT FUNCTION TIME								SYNTHETIC TRAINING DEVICES SESSION				REMARKS AND ENDORSEMENTS
NIGHT		IFR		PILOT-IN-COMMAND		CO-PILOT		DUAL		INSTRUCTOR		DATE (dd/mm/yy)	TYPE	TOTAL TIME OF SESSION		
		2	15	2	15											
1	20			1	20					1	20					Night rating training (A L Pilot)
												20/11/98	B747-400 (Q1234)	4	10	Revalidation Prof Check
8	10	9	40	9	40											PIC(US) C Speakin

INTENTIONALLY LEFT BLANK

AMC/IEM C - PRIVATE PILOT LICENCE**AMC FCL 1.125****Syllabus of theoretical knowledge and flight instruction for the private pilot licence (aeroplane) - PPL(A)**

[(See JAR-FCL 1.125)]

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.125)

SYLLABUS OF THEORETICAL KNOWLEDGE FOR THE PRIVATE PILOT LICENCE (AEROPLANE)**AIR LAW****Legislation**

- 1 The Convention on International Civil Aviation
 - 2 The International Civil Aviation Organisation
 - 3 Articles of the Convention
 - 1 Sovereignty
 - 2 Territory
 - 5 Flight over territory of Contracting States
 - 10 Landing at customs airports
 - 11 Applicability of air regulations
 - 12 Rules of the air
 - 13 Entry and clearance regulations of Contracting States
 - 16 Search of aircraft
 - 22 Facilitation of formalities
 - 23 Customs and immigration procedures
 - 24 Customs duty
 - 29 Documents to be carried in aircraft
 - 30 Use of aircraft radio equipment
 - 31 Certificate of airworthiness
 - 32 Licences of personnel
 - 33 Recognition of certificates and licences
 - 34 Journey log books
 - 35 Cargo restrictions
 - 36 Restrictions on use of photographic equipment
 - 37 Adoption of international standards and procedures
 - 39 Endorsement of certificates and licences
 - 40 Validity of endorsed certificates and licences
 - 4 Annexes to the Convention ('ICAO Annexes')
- Annex 7 Aircraft nationality and registration marks
- definitions
 - aircraft registration marks
 - certificate of registration
 - identification plate

Annex 8 Airworthiness of aircraft

- definitions
- certificate of airworthiness
- continuing airworthiness
- validity of certificate of airworthiness
- instruments and equipment
- aircraft limitations and information

Rules of the air**Annex 2 Rules of the air**

- definitions
- applicability
- general rules
- visual flight rules
- signals (Appendix 1)
- interception of civil aircraft (Appendix 2)

Air traffic regulations and air traffic services**Annex 11 Air traffic regulations and air traffic services**

- definitions
- objectives of air traffic services
- classification of airspace
- flight information regions, control areas and control zones
- air traffic control services
- flight information services
- alerting service
- visual meteorological conditions
- instrument meteorological conditions
- in-flight contingencies

[Annex 14 Aerodrome data

- definitions
- conditions of the movement area and related facilities

- Visual aids for navigation
 - indicators and signalling devices
 - markings
 - lights
 - signs
 - markers
 - signal area

- Visual aids for denoting obstacles
 - marking of objects
 - lighting of objects

- Visual aids for denoting restricted use of areas
- Emergency and other services
 - fire and rescue service
 - apron management service
- Aerodrome ground lights and surface marking colours
 - colours for aeronautical ground lights
 - colours for surface markings]

5 ICAO Document 4444 - Rules of the air and air traffic services

General provisions

- definitions
- ATS operating practices
- flight plan clearance and information
- control of air traffic flow
- altimeter setting procedures
- wake turbulence information
- meteorological information
- air reports (AIREP)

Area control service

- separation of controlled traffic in the various classes of airspace
- pilots, responsibility to maintain separation in VMC
- emergency and communications failure procedures by the pilot
- interception of civil aircraft

Approach control service

- departing and arriving aircraft procedures in VMC

Aerodrome control service

- function of aerodrome control towers
- VFR operations
- traffic and circuit procedures
- information to aircraft
- control of aerodrome traffic

Flight information and alerting service

- air traffic advisory service
- objectives and basic principles

JAA regulations

6 Joint Aviation Authorities (JAA) Regulations (JAR)

JAR-FCL Subpart A - General requirements

- 1.025 - Validity of licences and ratings
- 1.035 - Medical fitness

- 1.040 - Decrease in medical fitness
- 1.050 - Crediting of flight time
- 1.065 - State of Licence issue

JAR-FCL Subpart B - Student pilot

- 1.085 - Requirements
- 1.090 - Minimum Age
- 1.095 - Medical fitness

JAR-FCL Subpart C - Private pilot licence

- 1.100 - Minimum Age
- 1.105 - Medical fitness
- 1.110 - Privileges and conditions
- 1.115 - Ratings for special purposes
- 1.120 - Experience and Crediting
- 1.125 - Training course
- 1.130 - Theoretical knowledge examination
- 1.135 - Skill test

JAR-FCL Subpart E - Instrument rating

- 1.175 - Circumstances in which an instrument rating is required

JAR-FCL Subpart F - Type and Class Ratings

- 1.215 - Division of Class Ratings
- 1.225 - Circumstances in which type or class ratings are required
- 1.245 - Validity, revalidation and renewal

JAR-FCL Subpart H - Instructor ratings

- 1.300 - Instruction - general

AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE

Airframe

7 Airframe structure

- components
- fuselage, wings, tailplane, fin
- primary flying controls
- trim and flap/slat systems
- landing gear
 - nose wheel, including steering
 - tyres, condition
 - braking systems and precautions in use
 - retraction systems

8 Airframe loads

- static strength
 - safety factor
 - control locks and use
 - ground/flight precautions

Powerplant**9 Engines - general**

- principles of the four stroke internal combustion engine
- basic construction
- causes of pre-ignition and detonation
- power output as a function of RPM

10 Engine cooling

- air cooling
- cowling design and cylinder baffles
- design and use of cowl flaps
- cylinder head temperature gauge

11 Engine lubrication

- function and methods of lubrication
- lubrication systems
- methods of oil circulation
- oil pump and filter requirements
- qualities and grades of oil
- oil temperature and pressure control
- oil cooling methods
- recognition of oil system malfunctions

12 Ignition systems

- principles of magneto ignition
- construction and function
- purpose and principle of impulse coupling
- serviceability checks, recognition of malfunctions
- operational procedures to avoid spark plug fouling

13 Carburation

- principles of float type carburettor
- construction and function
- methods to maintain correct mixture ratio
- operation of metering jets and accelerator pump
- effect of altitude
- manual mixture control
 - maintenance of correct mixture ratio

- limitation on use at high power
 - avoidance of detonation
 - idle cut-off valve
 - operation and use of primary controls
 - air induction system
 - alternate induction systems
 - carburettor icing, use of hot air
 - injection systems, principles and operation
- 14 Aero engine fuel
- classification of fuels
 - grades and identification by colour
 - quality requirements
 - inspection for contamination
 - use of fuel strainers and drains
- 15 Fuel systems
- fuel tanks and supply lines
 - venting system
 - mechanical and electrical pumps
 - gravity feed
 - tank selection
 - system management
- 16 Propellers
- propeller nomenclature
 - conversion of engine power to thrust
 - design and construction of fixed pitch propeller
 - forces acting on propeller blade
 - variation of RPM with change of airspeed
 - thrust efficiency with change of speed
 - design and construction of variable pitch propeller
 - constant speed unit operation
 - effect of blade pitch changes
 - windmilling effect
- 17 Engine handling
- starting procedures and precautions
 - recognition of malfunctions
 - warming up, power and system checks
 - oil temperature and pressure limitations
 - cylinder head temperature limitations
 - ignition and other system checks

- power limitations
- avoidance of rapid power changes
- use of mixture control

Systems

18 Electrical system

- installation and operation of alternators/generators
- direct current supply
- batteries, capacity and charging
- voltmeters and ammeters
- circuit breakers and fuses
- electrically operated services and instruments
- recognition of malfunctions
- procedure in the event of malfunctions

19 Vacuum system

- components
- pumps
- regulator and gauge
- filter system
- recognition of malfunction
- procedures in the event of malfunctions

Instruments

20 Pitot/static system

- pitot tube, function
- pitot tube, principles and construction
- static source
- alternate static source
- position error
- system drains
- heating element
- errors caused by blockage or leakage

21 Airspeed indicator

- principles of operation and construction
- relationship between pitot and static pressure
- definitions of indicated, calibrated and true airspeed
- instrument errors
- airspeed indications, colour coding
- pilot's serviceability checks

22 Altimeter

- principles of operation and construction
- function of the sub-scale

- effects of atmospheric density
 - pressure altitude
 - true altitude
 - international standard atmosphere
 - flight level
 - presentation (three needle)
 - instrument errors
 - pilot's service ability checks
- 23 Vertical speed indicator
- principles of operation and construction
 - function
 - inherent lag
 - instantaneous VSI
 - presentation
 - pilot's serviceability checks
- 24 Gyroscopes
- principles
 - rigidity
 - precession
- 25 Turn indicator
- rate gyro
 - purpose and function
 - effect of speed
 - presentation
 - turn co-ordinator
 - limited rate of turn indications
 - power source
 - balance indicator
 - principle
 - presentation
 - pilot's serviceability checks
- 26 Attitude indicator
- earth gyro
 - purpose and function
 - presentations
 - interpretation
 - operating limitations
 - power source
 - pilot's serviceability checks

27 Heading indicator

- directional gyro
- purpose and function
- presentation
- use with magnetic compass
- setting mechanism
- apparent drift
- operating limitations
- power source
- pilot's serviceability checks

28 Magnetic compass

- construction and function
- earth's magnetic field
- variation and deviation
- turning, acceleration errors
- precautions when carrying magnetic items
- pilot's service ability checks

29 Engine instruments

- principles, presentation and operational use of:
 - oil temperature gauge
 - oil pressure gauge
 - cylinder head temperature gauge
 - exhaust gas meter
 - manifold pressure gauge
 - fuel pressure gauge
 - fuel flow gauge
 - fuel quantity gauge(s)
 - tachometer

30 Other instruments

- principles, presentation and operational use of:
 - vacuum gauge
 - voltmeter and ammeter
 - warning indicators
 - others relevant to aeroplane type

Airworthiness

31 Airworthiness

- certificate to be in force
- compliance with requirements
 - periodic maintenance inspections
 - compliance with flight manual (or equivalent), instructions, limitations, placards

- flight manual supplements
- provision and maintenance of documents
 - aeroplane, engine and propeller log books
 - recording of defects
- permitted maintenance by pilots

FLIGHT PERFORMANCE AND PLANNING

Mass and balance

32 Mass and balance

- limitations on maximum mass
- forward and aft limitations of centre of gravity, normal and utility operation
- mass and centre of gravity calculations - aeroplane manual and balance sheet

Performance

33 Take-off

- take-off run and distance available
- take-off and initial climb
- effects of mass, wind and density altitude
- effects of ground surface and gradient
- use of flaps

34 Landing

- effects of mass, wind, density altitude and approach speed
- use of flaps
- ground surface and gradient

35 In flight

- relationship between power required and power available
- performance diagram
- maximum rate and maximum angle of climb
- range and endurance
- effects of configuration, mass, temperature and altitude
- reduction of performance during climbing turns
- gliding
- adverse effects
 - icing, rain
 - condition of the airframe
 - effect of flap

HUMAN PERFORMANCE AND LIMITATIONS**Basic physiology**

36 Concepts

- composition of the atmosphere
- the gas laws
- respiration and blood circulation

37 Effects of partial pressure

- effect of increasing altitude
- gas transfer
- hypoxia
 - symptoms
 - prevention
- cabin pressurisation
- effects of rapid decompression
 - time of useful consciousness
 - the use of oxygen masks and rapid descent
- hyperventilation
 - symptoms
 - avoidance
- effects of accelerations

38 Vision

- physiology of vision
- limitations of the visual system
 - vision defects
 - optical illusions
 - spatial disorientation
 - avoidance of disorientation

39 Hearing

- physiology of hearing
- inner ear sensations
- effects of altitude change
- noise and hearing loss
 - protection of hearing
- spatial disorientation
 - conflicts between ears and eyes
 - prevention of disorientation

- 40 Motion sickness
 - causes
 - symptoms
 - prevention

- 41 Flying and health
 - medical requirements
 - effect of common ailments and cures
 - colds
 - stomach upsets
 - drugs, medicines, and side effects
 - alcohol
 - fatigue
 - personal fitness
 - passenger care
 - scuba diving - precautions before flying

- 42 Toxic hazards
 - dangerous goods
 - carbon monoxide from heaters

Basic psychology

- 43 The information process
 - concepts of sensation
 - cognitive perception
 - expectancy
 - anticipation
 - habits

- 44 The central decision channel
 - mental workload, limitations
 - information sources
 - stimuli and attention
 - verbal communication
 - memory and its limitations
 - causes of misinterpretation

- 45 Stress
 - causes and effects
 - concepts of arousal
 - effects on performance
 - identifying and reducing stress

- 46 Judgement and decision making
- concepts of pilots' judgement
 - psychological attitudes
 - behavioural aspects
 - risk assessment
 - development of situational awareness

METEOROLOGY

- 47 The atmosphere
- composition and structure
 - vertical divisions
- 48 Pressure, density and temperature
- barometric pressure, isobars
 - changes of pressure, density and temperature with altitude
 - altimetry terminology
 - solar and terrestrial energy radiation, temperature
 - diurnal variation of temperature
 - adiabatic process
 - temperature lapse rate
 - stability and instability
 - effects of radiation, advection subsidence and convergence
- 49 Humidity and precipitation
- water vapour in the atmosphere
 - vapour pressure
 - dew point and relative humidity
 - condensation and vaporisation
 - precipitation
- 50 Pressure and wind
- high and low pressure areas
 - motion of the atmosphere, pressure gradient
 - vertical and horizontal motion, convergence, divergence
 - surface and geostrophic wind
 - effect of wind gradient and windshear on take-off and landing
 - relationship between isobars and wind, Buys Ballot's law
 - turbulence and gustiness
 - local winds, föhn, land and sea breezes
- 51 Cloud formation
- cooling by advection, radiation and adiabatic expansion
 - cloud types
 - convection clouds

- orographic clouds
 - stratiform and cumulus clouds
 - flying conditions in each cloud type
- 52 Fog, mist and haze
- radiation, advection, frontal, freezing fog
 - formation and dispersal
 - reduction of visibility due to mist, snow, smoke, dust and sand
 - assessment of probability of reduced visibility
 - hazards in flight due to low visibility, horizontal and vertical
- 53 Airmasses
- description of and factors affecting the properties of airmasses
 - classification of airmasses, region of origin
 - modification of airmasses during their movement
 - development of low and high pressure systems
 - weather associated with pressure systems
- 54 Frontology
- formation of cold and warm fronts
 - boundaries between airmasses
 - development of a warm front
 - associated clouds and weather
 - weather in the warm sector
 - development of a cold front
 - associated clouds and weather
 - occlusions
 - associated clouds and weather
 - stationary fronts
 - associated clouds and weather
- 55 Ice accretion
- conditions conducive to ice formation
 - effects of hoar frost, rime ice, clear ice
 - effects of icing on aeroplane performance
 - precautions and avoidance of icing conditions
 - powerplant icing
 - precautions, prevention and clearance of induction and carburettor icing
- 56 Thunderstorms
- formation - airmass, frontal, orographic
 - conditions required
 - development process
 - recognition of favourable conditions for formation

- hazards for aeroplanes
 - effects of lightning and severe turbulence
 - avoidance of flight in the vicinity of thunderstorms
- 57 Flight over mountainous areas
- hazards
 - influence of terrain on atmospheric processes
 - mountain waves, windshear, turbulence, vertical movement, rotor effects, valley winds
- 58 Climatology
- general seasonal circulation in the troposphere over Europe
 - local seasonal weather and winds
- 59 Altimetry
- operational aspects of pressure settings
 - pressure altitude, density altitude
 - height, altitude, flight level
 - ICAO standard atmosphere
 - QNH, QFE, standard setting
 - transition altitude, layer and level
- 60 The meteorological organisation
- aerodrome meteorological offices
 - aeronautical meteorological stations
 - forecasting service
 - meteorological services at aerodromes
 - availability of periodic weather forecasts
- 61 Weather analysis and forecasting
- weather charts, symbols, signs
 - significant weather charts
 - prognostic charts for general aviation
- 62 Weather information for flight planning
- reports and forecasts for departure, en-route, destination and alternate(s)
 - interpretation of coded information METAR, TAF, GAFOR
 - availability of ground reports for surface wind, windshear, visibility
- 63 Meteorological broadcasts for aviation
- VOLMET, ATIS, SIGMET

NAVIGATION

- 64 Form of the earth
- axis, poles
 - meridians of longitude
 - parallels of latitude

- great circles, small circles, rhumb lines
 - hemispheres, north/south, east/west
- 65 Mapping
- aeronautical maps and charts (topographical)
 - projections and their properties
 - conformality
 - equivalence
 - scale
 - great circles and rhumb lines
- 66 Conformal orthomorphic projection (ICAO 1 : 500 000 chart)
- main properties
 - construction
 - convergence of meridians
 - presentation of meridians, parallels, great circles and rhumb lines
 - scale, standard parallels
 - depiction of height
- 67 Direction
- true north
 - earth's magnetic field, variation - annual change
 - magnetic north
 - vertical and horizontal components
 - isogonals, agonic lines
- 68 Aeroplane magnetism
- magnetic influences within the aeroplane
 - compass deviation
 - turning, acceleration errors
 - avoiding magnetic interference with the compass
- 69 Distances
- units
 - measurement of distance in relation to map projection
- 70 Charts in practical navigation
- plotting positions
 - latitude and longitude
 - bearing and distance
 - use of navigation protractor
 - measurement of tracks and distances
- [71 Chart reference material/map reading
- map analysis]
 - topography

- relief
 - cultural features
 - [- permanent features (e.g. line features, spot features, unique or special features)
 - features subject to change (e.g. water)
 - preparation
 - folding the map for use
 - methods of map reading
 - map orientation
 - checkpoint features
 - anticipation of checkpoints
 - with continuous visual contact
 - without continuous visual contact
 - when uncertain of position]
 - aeronautical symbols
 - aeronautical information
 - conversion of units
- 72 Principles of navigation
- [- IAS, CAS and TAS]
 - track, true and magnetic
 - wind velocity, heading and groundspeed
 - triangle of velocities
 - calculation of heading and groundspeed
 - drift, wind correction angle
 - ETA
 - dead reckoning, position, fix
- 73 The navigation computer
- use of the circular slide rule to determine
 - TAS, time and distance
 - conversion of units
 - fuel required
 - pressure, density and true altitude
 - time en-route and ETA
 - use of the computer to solve triangle of velocities
 - application of TAS and wind velocity to track
 - determination of heading and ground speed
 - drift and wind correction angle
- 74 Time
- relationship between universal co-ordinated (standard) (UTC) time and local mean time (LMT)
 - definition of sunrise and sunset times

75 Flight planning

- selection of charts
- route and aerodrome weather forecasts and reports
- assessing the weather situation
- plotting the route
- considerations of controlled/regulated airspace, airspace restrictions, danger areas, etc.
- use of AIP and NOTAMS
- ATC liaison procedures in controlled/regulated airspace
- fuel considerations
- en-route safety altitude(s)
- alternate aerodromes
- communications and radio/navaid frequencies
- compilation of flight log
- compilation of ATC flight plan
- selection of check points, time and distance marks
- mass and balance calculations
- mass and performance calculations

76 Practical navigation

- compass headings, use of deviation card
- organisation of in-flight workload
- departure procedure, log entries, altimeter setting and establishing IAS
- maintenance of heading and altitude
- use of visual observations
- establishing position, checkpoints
- revisions to heading and ETA
- arrival procedures, ATC liaison
- completion of flight log and aeroplane log entries

Radio navigation**77 Ground D/F**

- application
- principles
- presentation and interpretation
- coverage
- errors and accuracy
- factors affecting range and accuracy

78 ADF, including associated beacons (NDBs) and use of the RMI

- application
- principles
- presentation and interpretation
- coverage

- errors and accuracy
 - factors affecting range and accuracy
- 79 VOR/DME
- application
 - principles
 - presentation and interpretation
 - coverage
 - errors and accuracy
 - factors affecting range and accuracy
- 80 GPS
- application
 - principles
 - presentation and interpretation
 - coverage
 - errors and accuracy
 - factors affecting reliability and accuracy
- 81 Ground radar
- application
 - principles
 - presentation and interpretation
 - coverage
 - errors and accuracy
 - factors affecting reliability and accuracy
- 82 Secondary surveillance radar
- principles (transponders)
 - application
 - presentation and interpretation
 - modes and codes

OPERATIONAL PROCEDURES

- 83 ICAO Annex 6, Part II - Operation of aircraft
- foreword
 - definitions
 - general statement
 - flight preparation and in-flight procedures
 - performance and operating limitations
 - instruments and equipment
 - communications and navigation equipment
 - maintenance
 - flight crew
 - lights to be displayed

- 84 ICAO Annex 12 - Search and rescue
- definitions
 - alerting phases
 - procedures for pilot-in-command (para. 5.8 and 5.9)
 - search and rescue signals (para. 5.9 and Appendix A)
- 85 ICAO Annex 13 - Aircraft accident investigation
- definitions
 - national procedures
- 86 Noise abatement
- general procedures
 - application to take-off and landing
- 87 Contravention of aviation regulations
- offences
 - penalties

PRINCIPLES OF FLIGHT

- 88 The atmosphere
- composition and structure
 - ICAO standard atmosphere
 - atmospheric pressure
- 89 Airflow around a body, sub-sonic
- air resistance and air density
 - boundary layer
 - friction forces
 - laminar and turbulent flow
 - Bernoulli's principle - venturi effect
- 90 Airflow about a two dimensional aerofoil
- airflow around a flat plate
 - airflow around a curved plate (aerofoil)
 - description of aerofoil cross section
 - lift and drag
 - C_l and C_d and their relationship to angle of attack
- 91 Three dimensional flow about an aerofoil
- aerofoil shapes and wing planforms
 - induced drag
 - downwash angle, vortex drag, ground effect
 - aspect ratio
 - parasite (profile) drag
 - form, skin friction and interference drag
 - lift/drag ratio

- 92 Distribution of the four forces
 - balance and couples
 - lift and mass
 - thrust and drag
 - methods of achieving balance
- 93 Flying controls
 - the three planes
 - pitching about the lateral axis
 - rolling about the longitudinal axis
 - yawing about the normal axis
 - effects of the elevators (stabilators), ailerons and rudder
 - control in pitch, roll and yaw
 - cross coupling, roll and yaw
 - mass and aerodynamic balance of control surfaces
- 94 Trimming controls
 - basic trim tab, balance tab and anti-balance tab
 - purpose and function
 - method of operation
- 95 Flaps and slats
 - simple, split, slotted and Fowler flaps
 - purpose and function
 - operational use
 - slats, leading edge
 - purpose and function
 - normal/automatic operation
- 96 The stall
 - stalling angle of attack
 - disruption of smooth airflow
 - reduction of lift, increase of drag
 - movement of centre of pressure
 - symptoms of development
 - aeroplane characteristics at the stall
 - factors affecting stall speed and aeroplane behaviour at the stall
 - stalling from level, climbing, descending and turning flight
 - inherent and artificial stall warnings
 - recovery from the stall
- 97 Avoidance of spins
 - wing tip stall
 - the development of roll

- recognition at the incipient stage
- immediate and positive stall recovery

98 Stability

- definitions of static and dynamic stability
- longitudinal stability
- centre of gravity effect on control in pitch
- lateral and directional stability
- interrelationship, lateral and directional stability

99 Load factor and manoeuvres

- structural considerations
- manoeuvring and gust envelope
- limiting load factors, with and without flaps
- changes in load factor in turns and pull-ups
- manoeuvring speed limitations
- in-flight precautions

100 Stress loads on the ground

- side loads on the landing gear
- landing
- Taxiing, precautions during turns

COMMUNICATIONS

101 Radio telephony and communications

- use of AIP and frequency selection
- microphone technique
- phonetic alphabet
- station/aeroplane callsigns/abbreviations
- transmission technique
- use of standard words and phrases
- listening out
- required 'readback' instructions

102 Departure procedures

- radio checks
- [- taxi instructions]
- holding on ground
- departure clearance

103 En-route procedures

- frequency changing
- position, altitude/flight level reporting
- flight information service

- weather information
 - weather reporting
 - procedures to obtain bearings, headings, position
 - procedural phraseology
 - height/range coverage
- 104 Arrival and traffic pattern procedures
- arrival clearance
 - calls and ATC instructions during the:
 - circuit
 - approach and landing
 - vacating runway
- 105 Communications failure
- Action to be taken
 - alternate frequency
 - serviceability check, including microphone and headphones
 - in-flight procedures according to type of airspace
- 106 Distress and urgency procedures
- distress (Mayday), definition and when to use
 - frequencies to use
 - contents of Mayday message
 - urgency (Pan), definition and when to use
 - frequencies to use
 - relay of messages
 - maintenance of silence when distress/urgency calls heard
 - cancellation of distress/urgency

General flight safety

- 107 Aeroplane
- seat adjustment and security
 - harnesses and seat belts
 - emergency equipment and its use
 - fire extinguisher
 - engine/cabin fires
 - de-icing systems
 - survival equipment, life jackets, life rafts
 - carbon monoxide poisoning
 - refuelling precautions
 - flammable goods/pressurised containers

108 Operational

- wake turbulence
- aquaplaning
- windshear, take-off, approach and landing
- [clearance to cross or enter runway (avoidance of runway incursions)]
- passenger briefings
- emergency exits
- evacuation from the aeroplane
 - forced landings
 - gear-up landing
 - ditching

SYLLABUS OF FLIGHT INSTRUCTION FOR THE PRIVATE PILOT LICENCE (AEROPLANE)

Exercise 1 Familiarisation with the aeroplane

- characteristics of the aeroplane
- cockpit layout
- systems
- check lists, drills, controls

Exercise 1E Emergency drills

- action in the event of fire on the ground and in the air
- engine cabin and electrical system fire
- systems failure
- escape drills, location and use of emergency equipment and exits

Exercise 2 Preparation for and action after flight

- flight authorisation and aeroplane acceptance
- serviceability documents
- equipment required, maps, etc.
- external checks
- internal checks
- harness, seat or rudder panel adjustments
- starting and warm up checks
- power checks
- running down system checks and switching off the engine
- parking, security and picketing (e.g. tie down)
- completion of authorisation sheet and serviceability documents

Exercise 3 Air experience

- flight exercise

Exercise 4 Effects of controls

- primary effects when laterally level and when banked
- further effects of aileron and rudder
- effects of:

- airspeed
- slipstream
- power
- trimming controls
- flaps
- other controls, as applicable

- operation of:
 - mixture control
 - carburettor heat
 - cabin heating/ventilation

- airmanship

Exercise 5 Taxiing

- pre-taxi checks
- starting, control of speed and stopping
- engine handling
- control of direction and turning
- turning in confined spaces
- parking area procedure and precautions
- effects of wind and use of flying controls
- effects of ground surface
- freedom of rudder movement
- marshalling signals
- instrument checks
- air traffic control procedures
- airmanship

Exercise 5E Emergencies

- brake and steering failure

Exercise 6 Straight and level

- at normal cruising power, attaining and maintaining straight and level flight
- flight at critically high airspeeds
- demonstration of inherent stability
- control in pitch, including use of trim
- lateral level, direction and balance, trim
- at selected airspeeds (use of power)
- during speed and configuration changes
- use of instruments for precision
- airmanship

Exercise 7 Climbing

- entry, maintaining the normal and max rate climb, levelling off
- levelling off at selected altitudes

- en-route climb (cruise climb)
- climbing with flap down
- recovery to normal climb
- maximum angle of climb
- use of instruments for precision
- airmanship

Exercise 8 Descending

- entry, maintaining and levelling off
- levelling off at selected altitudes
- glide, powered and cruise descent (including effect of power and airspeed)
- side slipping (or suitable types)
- use of instruments for precision flight
- airmanship

Exercise 9 Turning

- entry and maintaining medium level turns
- resuming straight flight
- faults in the turn - (in correct pitch, bank, balance)
- climbing turns
- descending turns
- slipping turns (or suitable types)
- turns onto selected headings, use of gyro heading indicator and compass
- use of instruments for precision
- airmanship

Exercise 10A Slow flight

NOTE: The objective is to improve the student's ability to recognise inadvertent flight at critically low speeds and provide practice in maintaining 100 the aeroplane in balance while returning to normal airspeed.

- safety checks
- introduction to slow flight
- controlled flight down to critically slow airspeed
- application of full power with correct attitude and balance to achieve normal climb speed
- airmanship

Exercise 10B Stalling

- airmanship
- safety checks
- symptoms
- recognition
- clean stall and recovery without power and with power
- recovery when a wing drops
- approach to stall in the approach and in the landing configurations, with and without power, recovery at the incipient stage

Exercise 11 Spin avoidance

- airmanship
- safety checks
- stalling and recovery at the incipient spin stage (stall with excessive wing drop, about 45°)
- instructor induced distractions during the stall

NOTE 1: At least two hours of stall awareness and spin avoidance flight training shall be completed during the course.

NOTE 2: Consideration of manoeuvre limitations and the need to refer to the aeroplane manual and mass and balance calculations.

Exercise 12 Take-off and climb to downwind position

- pre-take-off checks
- into wind take-off
- safeguarding the nosewheel
- crosswind take-off
- drills during and after take-off
- short take-off and soft field procedure/techniques including performance calculations
- noise abatement procedures
- airmanship

Exercise 13 Circuit, approach and landing

- circuit procedures, downwind, base leg
- powered approach and landing
- safeguarding the nosewheel
- effect of wind on approach and touchdown speeds, use of flaps
- crosswind approach and landing
- glide approach and landing
- short landing and soft field procedures/techniques
- flapless approach and landing
- wheel landing (tail wheel aeroplanes)
- missed approach/go around
- noise abatement procedures
- airmanship

Exercise 12/13E Emergencies

- abandoned take-off
- engine failure after take-off
- mislanding/go-around
- missed approach

In the interests of safety it will be necessary for pilots trained on nosewheel aeroplanes to undergo dual conversion training before flying tail wheel aeroplanes, and vice-versa.

Exercise 14 First solo

- instructor's briefing, observation of flight and de-briefing

NOTE: During flights immediately following the solo circuit consolidation the following should be revised:

- *procedures for leaving and rejoining the circuit,*
- *the local area, restrictions, map reading,*
- *use of radio aids for homing,*
- *turns using magnetic compass, compass errors,*
- *airmanship.*

Exercise 15 Advanced turning

- steep turns (45°), level and descending
- stalling in the turn and recovery
- recoveries from unusual attitudes, including spiral dives
- airmanship

Exercise 16 Forced landing without power

- forced landing procedure
- choice of landing area, provision for change of plan
- gliding distance
- descent plan
- key positions
- engine cooling
- engine failure checks
- use of radio
- base leg
- final approach
- landing
- actions after landing
- airmanship

Exercise 17 Precautionary landing

- full procedure away from aerodrome to break-off height
- occasions necessitating
- in-flight conditions
- landing area selection
 - normal aerodrome
 - disused aerodrome
 - ordinary field
- circuit and approach
- actions after landing
- airman ship

Exercise 18A Navigation

Flight planning

- weather forecast and actuals
- map selection and preparation

- choice of route
- controlled airspace
- danger, prohibited and restricted areas
- safety altitudes

- calculations
 - magnetic heading(s) and time(s) en-route
 - fuel consumption
 - mass and balance
 - mass and performance

- flight information
 - NOTAMS etc.
 - radio frequencies
 - selection of alternate aerodromes

- aeroplane documentation
- notification of the flight
 - pre-flight administrative procedures
 - flight plan form

Departure

- organisation of cockpit workload
- departure procedures
 - altimeter settings
 - ATC liaison in controlled/regulated airspace
 - setting heading procedure
 - noting of ETAS

- maintenance of altitude and heading
- revisions of ETA and heading
- log keeping
- use of radio
- use of nav aids
- minimum weather conditions for continuation of flight
- in-flight decisions
- transiting controlled/regulated airspace
- diversion procedures
- uncertainty of position procedure
- lost procedure

Arrival, aerodrome joining procedure

- ATC liaison in controlled/regulated airspace
- altimeter setting
- entering the traffic pattern

- circuit procedures
- parking
- security of aeroplane
- refuelling
- closing of flight plan, if appropriate
- post-flight administrative procedures

Exercise 18B Navigation problems at lower levels and in reduced visibility

- actions prior to descending
- hazards (e.g. obstacles, and terrain)
- difficulties of map reading
- effects of wind and turbulence
- [vertical situational awareness (avoidance of controlled flight into terrain)]
- avoidance of noise sensitive areas
- joining the circuit
- bad weather circuit and landing

Exercise 18C Radio navigation

Use of VHF Omni Range

- availability, AIP, frequencies
- selection and identification
- omni bearing selector (OBS)
- to/from indications, orientation
- course deviation indicator (CDI)
- determination of radial
- intercepting and maintaining a radial
- VOR passage
- obtaining a fix from two VORs

Use of automatic direction finding equipment (ADF) - non-directional beacons (NDBs)

- availability, AIP, frequencies
- selection and identification
- orientation relative to the beacon
- homing

Use of VHF direction finding (VHF/DF)

- availability, AIP, frequencies
- R/T procedures and ATC liaison
- obtaining a QDM and homing

Use of en-route/terminal radar

- availability, AIP
- procedures and ATC liaison
- pilot's responsibilities
- secondary surveillance radar

- transponders
- code selection
- interrogation and reply

Use of distance measuring equipment (DME)

- station selection and identification
- modes of operation
 - distance, groundspeed, time to run

Exercise 19 Basic instrument flight

- physiological sensations
- instrument appreciation
 - attitude instrument flight
- instrument limitations
- airmanship
- basic manoeuvres
 - straight and level at various airspeeds and configurations
 - climbing and descending
 - standard rate turns, climbing and descending, onto selected headings
 - recoveries from climbing and descending turns

ENTRY TO TRAINING

Before being accepted for training an applicant should be informed that the appropriate medical certificate must be obtained before solo flying is permitted.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

IEM FCL 1.135
PPL(A) skill test form
 See JAR-FCL 1.135

APPLICATION AND REPORT FORM FOR THE PPL(A) SKILL TEST
--

Applicant's last name:		First name:	
------------------------	--	-------------	--

1	Details of the flight		
Type of aeroplane:		Departure aerodrome:	
Registration:		Destination aerodrome:	
Block time off:		Block time on:	
Total block time:		Take-off time:	
Landing time:			

2	Result of the test * delete as necessary		
Passed *	Failed *	Partial pass *	

3	Remarks		

Location and date:		Type and number of FE's licence:	
Signature of FE:		Name of FE, in capitals:	

[Amdt. 1, 01.06.00]

AMC/IEM D - COMMERCIAL PILOT LICENCE**AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (1)****ATP(A) integrated course****See JAR-FCL 1.160 & 165****See Appendix 1 to JAR-FCL 1.470****See IEM FCL 1.170**

The flying instruction is divided into five phases:

Phase 1

1 Exercises up to the first solo flight comprise a total of at least 10 hours dual flight instruction on a single-engine aeroplane including:

- a. pre-flight operations, mass and balance determination, aeroplane inspection and servicing;
- b. aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance and precautions;
- c. control of the aeroplane by external visual references;
- d. normal take-offs and landings;
- e. flight at critically slow airspeeds, recognition of and recovery from incipient and full stalls, spin avoidance; and
- f. unusual attitudes and simulated engine failure.

Phase 2

2 Exercises up to the first solo cross-country flight comprise a total of at least 10 hours of dual flight instruction and at least 10 hours solo flight including:

- a. maximum performance (short field and obstacle clearance) take-offs, short-field landings;
- b. flight by reference solely to instruments, including the completion of a 180° turn;
- c. dual cross-country flying using external visual references, dead-reckoning and radio navigation aids, diversion procedures;
- d. aerodrome and traffic pattern operations at different aerodromes;
- e. crosswind take-offs and landings;
- f. abnormal and emergency procedures and manoeuvres, including simulated aeroplane equipment malfunctions;
- g. operations to, from and transiting controlled aerodromes, compliance with air traffic services procedures, radio telephony procedures and phraseology; and
- h. knowledge of meteorological briefing arrangements, evaluation of weather conditions for flight and use of Aeronautical Information Services (AIS).

Phase 3

3 Exercises up to the VFR navigation progress test comprise a total of at least 5 hours of dual instruction and at least 40 hours as pilot-in-command.

4 The dual instruction and testing up to the VFR navigation progress test shall comprise:

- a. repetition of exercises of Phases 1 and 2;
- b. VFR flight at relatively critical high airspeeds, recognition of and recovery from spiral dives;
- c. VFR navigation progress test conducted by a flight instructor not connected with the applicant's training.

Phase 4

- 5 Exercises up to the instrument rating skill test comprise:
- a. at least 55 hours instrument flight, which may contain up to 25 hours of instrument ground time in a FNPT I or up to 40 hours in an FNPT II or flight simulator which shall be conducted by a flight instructor and/or an authorised synthetic flight instructor; and
 - b. 50 hours instrument time flown as SPIC;
 - c. night flight including take-offs and landings as pilot-in-command;
 - d. pre-flight procedures for IFR flights, including the use of the flight manual and appropriate air traffic services documents in the preparation of an IFR flight plan;
 - e. procedures and manoeuvres for IFR operation under normal, abnormal and emergency conditions covering at least;
 - transition from visual to instrument flight on take-off
 - standard instrument departures and arrivals
 - en route IFR procedures
 - holding procedures
 - instrument approaches to specified minima
 - missed approach procedures
 - landings from instrument approaches, including circling;
 - f. in-flight manoeuvres and specific flight characteristics; and
 - g. operation of a multi-engine aeroplane in the exercises of 5 (e), including operation of the aeroplane solely by reference to instruments with one engine simulated inoperative, and engine shut-down and restart. (The latter training shall be at a safe altitude unless carried out in a synthetic training device).

Phase 5

6 Instruction and testing in multi-crew co-operation (MCC) comprise the relevant training requirements set out in Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (d) and AMC FCL 1.261 (d).

7 If a type rating for multi-pilot aeroplanes is not required on completion of this part, the applicant will be provided with a certificate of course completion for MCC training as set out in Appendix 1 to AMC FCL 1.261 (d).

[Amdt. 1, 01.06.00]

AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (2)
CPL(A)/IR integrated course
See JAR-FCL 1.160 & 1.165
See Appendix 1 to JAR-FCL 1.470
See IEM FCL 1.170

The flying instruction is divided into four phases:

Phase 1

1 Exercises up to the first solo flight comprise a total of at least 10 hours dual flight instruction on a single-engine aeroplane including:

- a. pre-flight operations, mass and balance determination, aeroplane inspection and servicing;
- b. aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance and precautions;
- c. control of the aeroplane by external visual references;
- d. normal take-offs and landings;
- e. flight at critically slow airspeeds, recognition of and recovery from incipient and full stalls, spin avoidance; and
- f. unusual attitudes and simulated engine failure.

Phase 2

2 Exercises up to the first solo cross-country flight comprise a total of at least 10 hours of dual flight instruction and at least 10 hours solo flight including:

- a. maximum performance (short field and obstacle clearance) take-offs, short-field landings;
- b. flight by reference solely to instruments, including the completion of a 180° turn;
- c. dual cross-country flying using external visual references, dead-reckoning and radio navigation aids, diversion procedures;
- d. aerodrome and traffic pattern operations at different aerodromes;
- e. crosswind take-offs and landings;
- f. abnormal and emergency operations and manoeuvres, including simulated aeroplane equipment malfunctions;
- g. operations to, from and transiting controlled aerodromes, compliance with air traffic services procedures, radio telephony procedures and phraseology; and
- h. knowledge of meteorological briefing arrangements, evaluation of weather conditions for flight and use of Aeronautical Information Services (AIS).

Phase 3

3 Exercises up to the VFR navigation progress test comprise a total of at least 5 hours of instruction and at least 40 hours as pilot-in-command.

4 The dual instruction and testing up to the VFR navigation progress test and the skill test shall contain the following:

- a. repetition of exercises of Phases 1 and 2;
- b. VFR flight at relatively critical high airspeeds, recognition of and recovery from spiral dives;
- c. VFR navigation progress test conducted by a flight instructor not connected with the applicant's training.

Phase 4

- 5 Exercises up to the instrument rating skill test comprise:
- a. at least 55 hours instrument time, which may contain up to 25 hours of instrument ground time in FNPT I or up to 40 hours in an FNPT II or flight simulator which shall be conducted by a flight instructor and/or an authorised synthetic flight instructor, and;
 - b. 50 hours instrument time flown as SPIC;
 - c. night flight including take-offs and landings as pilot-in-command;
 - d. pre-flight procedures for IFR flights, including the use of the flight manual and appropriate air traffic services documents in the preparation of an IFR flight plan;
 - e. procedures and manoeuvres for IFR operation under normal, abnormal and emergency conditions covering at least:
 - transition from visual to instrument flight on take-off
 - standard instrument departures and arrivals
 - en route IFR procedures
 - holding procedures
 - instrument approaches to specified minima
 - missed approach procedures
 - landings from instrument approaches, including circling;
 - f. in flight manoeuvres and particular flight characteristics; and
 - g. operation of [either a single-engine or] a multi-engine aeroplane in the exercises of 5 (e), including [in the case of a multi-engine aeroplane,] operation of the aeroplane solely by reference to instruments one engine simulated inoperative and engine shut down and restart; (the latter exercise at a safe altitude unless carried out in a synthetic training device).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (3)**CPL(A) integrated course****See JAR-FCL 1.160 & 1.165****See AMC-FCL 1.470 (b)****See IEM-FCL 1.170**

The flying instruction is divided into four phases:

Phase 1

1 Exercises up to the first solo flight comprise a total of at least 10 hours dual flight instruction on a single-engine aeroplane including:

- a. pre-flight operations, mass and balance determination, aeroplane inspection and servicing;
- b. aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance and precautions;
- c. control of the aeroplane by external visual references;
- d. normal take-offs and landings;
- e. flight at relatively slow airspeeds, recognition of and recovery from incipient and full stalls, spin avoidance; and
- f. unusual attitudes and simulated engine failure.

Phase 2

2 Exercises up to the first solo cross-country flight comprise a total of at least 10 hours of dual flight instruction and at least 10 hours solo flight including:

- a. maximum performance (short field and obstacle clearance) take-offs, short-field landings;
- b. flight by reference solely to instruments, including the completion of a 180° turn;
- c. dual cross-country flying using external visual references, dead-reckoning and radio navigation aids, diversion procedures;
- d. aerodrome and traffic pattern operations at different aerodromes;
- e. crosswind take-offs and landings;
- f. abnormal and emergency procedures and manoeuvres, including simulated aeroplane equipment malfunctions;
- g. operations to, from and transiting controlled aerodromes, compliance with air traffic services procedures, radio telephony procedures and phraseology; and
- h. knowledge of meteorological briefing arrangements, evaluation of weather conditions for flight and use of Aeronautical Information Services (AIS).

Phase 3

3 Exercises up to the VFR navigation progress test comprise a total of at least 30 hours instruction and at least 58 hours as pilot-in-command, including:

- a. at least 10 hours instrument time, which may contain 5 hours of instrument ground time in a FNPT or a flight simulator and shall be conducted by a flight instructor and/or an authorised synthetic flight instructor;
- b. repetition of exercises of Phases 1 and 2, which shall include at least five hours in an aeroplane certificated for the carriage of at least four persons and have a variable pitch propeller and retractable landing gear;
- c. VFR flight at relatively critical high airspeeds, recognition of and recovery from spiral dives; and
- d. night flight time including take-offs and landings as pilot-in-command.

Phase 4

- 4 The dual instruction and testing up to the CPL(A) skill test contain the following:
- a. up to 30 hours instruction which may be allocated to specialised aerial work training;
 - b. repetition of exercises in Phase 3, as required;
 - c. in flight manoeuvres and particular flight characteristics; and
 - d. multi-engine training.

If required, operation of a multi-engine aeroplane including operation of the aeroplane with one engine simulated inoperative, and engine shut down and restart (the latter exercise at a safe altitude unless carried out in a synthetic training device).

[Amdt. 1, 01.06.00]

AMC FCL 1.160 & 1.165 (a) (4)**CPL(A) modular course**

[(See JAR-FCL 1.160 & 1.165)]

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.470)

(See IEM-FCL 1.170)]

Flight training:

Visual flight training		Suggested Flight time
1	Pre-flight operations; mass and balance determination, aeroplane inspection and servicing.	
2	Take-off, traffic pattern, approach and landing. Use of checklist; collision avoidance; checking procedures.	0:45
3	Traffic patterns: simulated engine failure during and after take-off.	0:45
4	Maximum performance (short field and obstacle clearance) take-offs; short-field landings.	1:00
5	Crosswind take-offs and landings; go-arounds.	1:00
6	Flight at relatively critical high airspeeds; recognition of and recovery from spiral dives.	0:45
7	Flight at critically slow airspeeds, spin avoidance, recognition of, and recovery from, incipient and full stalls.	0:45
8	Cross-country flying - using dead reckoning and radio navigation aids. Flight planning by the applicant; filing of ATC flight plan; evaluation of weather briefing documentation, NOTAM etc; radio telephony procedures and phraseology; positioning by radio navigation aids; operation to, from and transiting controlled aerodromes, compliance with air traffic services procedures for VFR flights, simulated radio communication failure, weather deterioration, diversion procedures; simulated engine failure during cruise flight; selection of an emergency landing strip.	10:00

Instrument flight training

[This module is identical to the 10 hours Basic Instrument Flight Module as set out in AMC FCL 1.205. This module is focused on the basics of flying by sole reference to instruments, including limited panel and unusual attitudes.]

All exercises may be performed in a FNPT I or II or a flight simulator. If instrument flight training is in VMC, a suitable means of simulating IMC for the student should be used.

A BITD may be used for the following exercises 9, 10, 11, 12, 14 and 16.

The use of the BITD is subject to the following:

- the training shall be complemented by exercises on an aeroplane;
- the record of the parameters of the flight must be available; and
- A FI(A) or [IRI](A) shall conduct the instruction.

9	Basic instrument flying without external visual cues. Horizontal flight; power changes for acceleration or deceleration, maintaining straight and level flight; turns in level flight with 15° and 25° bank, left and right; roll-out onto predetermined headings.	0:30
10	Repetition of exercise 9; additionally climbing and descending, maintaining heading and speed, transition to horizontal flight; climbing and descending turns.	0:45
11	Instrument pattern: <ul style="list-style-type: none"> a. Start exercise, decelerate to approach speed, flaps into approach configuration; b. Initiate standard turn (left or right); c. Roll out on opposite heading, maintain new heading for 1 minute; d. Standard turn, gear down, descend 500 ft/min; e. Roll out on initial heading, maintain descent (500 ft/min) and new heading for 1 minute; f. Transition to horizontal flight, 1 000 ft below initial flight level; g. Initiate go-around; and h. Climb at best rate of climb speed. 	0:45
12	Repetition of exercise 9 and steep turns with 45° bank; recovery from unusual attitudes.	0:45
13	Repetition of exercise 12	0:45
14	Radio navigation using VOR, NDB or, if available, VDF; interception of predetermined QDM, QDR.	0:45
15	Repetition of exercise 9 and recovery from unusual attitudes	0:45
16	Repetition of exercise 9, turns and level change [and recovery from unusual attitudes] with simulated failure of the artificial horizon and/or directional gyro.	0:45
17	Recognition of, and recovery from, incipient and full stalls.	0:45
18	Repetition of exercises 14, 16 and 17	3:30

Multi-engine training

If required, operation of a multi-engine aeroplane in the exercises 1 through 18, including operation of the aeroplane with one engine simulated inoperative, and engine shut down and restart. Before commencing training, the applicant shall have complied with JAR-FCL 1.235 and 1.240 as appropriate to the aeroplane used for the test.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 5, 01.03.06; Amdt. 7, 01.12.06]

IEM FCL 1.170
CPL(A) skill test form
See JAR-FCL 1.170

APPLICATION AND REPORT FROM FOR THE CPL(A) SKILL TEST

Applicant's last name:		First name:	
Licence held:		Number:	

1	Details of the flight		
Class/Type of aeroplane:		Departure aerodrome:	
Registration:		Destination aerodrome:	
Block time off		Block time on:	
Total block time:		Take-off time:	
Landing time:			

2	Result of the test * delete as necessary		
Passed *	Failed *	Partial pass *	

3	Remarks		

Location and date:		Type and number of FE's licence:	
Signature of FE:		Name of FE, in capitals:	

[Amdt. 1, 01.06.00]

INTENTIONALLY LEFT BLANK

AMC/IEM E - INSTRUMENT RATING**[AMC FCL 1.205****IR(A) – Modular flying training course**

(See JAR-FCL 1.205)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.205)

Basic Instrument Flight Module Training Course

This 10-hours module is focused on the basics of flying by sole reference to instruments, including limited panel and unusual attitudes.

All exercises may be performed in a FNPT I or II or a flight simulator, for a maximum of 5 hours. If instrument flight training is in VMC, a suitable means of simulating IMC for the student should be used.

A BITD may be used for the following exercises 1, 2, 3, 4, 6 and 8.

The use of the BITD is subject to the following:

- the training shall be complemented by exercises on an aeroplane,
- the record of the parameters of the flight must be available; and
- A FI(A) or IR(A) shall conduct the instruction.

1	Basic instrument flying without external visual cues. Horizontal flight; power changes for acceleration or deceleration, maintaining straight and level flight; turns in level flight with 15° and 25° bank, left and right; roll-out onto predetermined headings.	0 : 30
2	Repetition of exercise 1; additionally climbing and descending, maintaining heading and speed, transition to horizontal flight; climbing and descending turns.	0 : 45
3	Instrument pattern: <ul style="list-style-type: none"> a) Start exercise, decelerate to approach speed, flaps into approach configuration; b) Initiate standard turn (left or right); c) Roll out on opposite heading, maintain new heading for 1 minute; d) Standard turn, gear down, descend 500 ft/min; e) Roll out on initial heading, maintain descent (500 ft/min) and new heading for 1 minute; f) Transition to horizontal flight, 1 000 ft below initial flight level; g) Initiate go-around; and h) Climb at best rate of climb speed. 	0 : 45
4	Repetition of exercise 1 and steep turns with 45° bank; recovery from unusual attitudes.	0 : 45
5	Repetition of exercise 4.	0 : 45
6	Radio navigation using VOR, NDB or, if available, VDF; interception of predetermined QDM, QDR.	0 : 45
7	Repetition of exercise 1 and recovery from unusual attitudes	0 : 45
8	Repetition of exercise 1, turns, level change and recovery from unusual attitudes with simulated failure of the artificial horizon and/or directional gyro.	0 : 45

- 9 Recognition of, and recovery from, incipient and full stalls. 0 : 45
- 10 Repetition of exercises 6, 8 and 9. 3 : 30]

[Amdt. 7, 01.12.06]

**[Appendix 1 to AMC FCL 1.205
Certificate of Completion of Basic Instrument Flight Module
(See JAR-FCL 1.205)**

CERTIFICATE OF COMPLETION OF BASIC INSTRUMENT FLIGHT MODULE

Pilot's last name:		First names:	
Type of licence:		Number:	State:
Flight training hours performed on single-engine aeroplane:		or	Flight training hours performed on multi-engine aeroplane:
Flight training hours performed in a FSTD (maximum 5 hours):			
	Signature of applicant:		

The satisfactory completion of Basic Instrument Flight Module according to requirements is certified:

TRAINING			
Basic Instrument Flight Module training received during period:			
from:	to:	at:	FTO
Location and date:		Signature of Head of Training:	
Type and number of licence and State of issue:		Name in capital letters of authorised instructor:	

]

[Amdt. 7, 01.12.06]

IEM FCL 1.210
IR(A) skill test and proficiency check form
 (See JAR-FCL 1.185 & 1.210)

APPLICATION AND REPORT FROM FOR THE CPL(A) SKILL TEST

Applicant's last name:		First name:	
Licence held:		Number:	

1	Details of the flight		
Class/Type of aeroplane:		Departure aerodrome:	
Registration:		Destination aerodrome:	
Block time off		Block time on:	
Total block time:		Take-off time:	
Landing time:			

2	Result of the test * delete as necessary		
Passed *	Failed *	Partial pass *	

3	Remarks		

Location and date:		Type and number of FE's licence:	
Signature of FE:		Name of FE, in capitals:	

[Amdt. 1, 01.06.00]

AMC/IEM F - CLASS AND TYPE RATING**AMC FCL 1.215****List of Class of aeroplane**

Moved to Appendix 1 to JAR-FCL 1.215.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

AMC FCL 1.220**List of Type of aeroplane**

Moved to Appendix 1 to JAR-FCL 1.220.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

IEM FCL 1.240 (b) (1)**ATPL/type rating/training/skill test and proficiency check form on multi-engine multi-pilot aeroplanes**

(See JAR-FCL 1.240)

APPLICATION AND REPORT FORM

Applicant's last name:		First names:	
Type of licence:		Number:	
State:	Type rating as pilot-in-command/co-pilot*	Signature of applicant:	
Multi-engine aeroplane:		Proficiency check:	
Training record:		Type rating:	
Skill test:		ATPL(A):	

Satisfactory completion of Type rating - training according to requirements is certified below:

1	Theoretical training for the issue of a type rating performed during period		
from:	to:	at:	
mark obtained:	% (Pass mark 75 %)	Type and number of licence:	
Signature of instructor:		Name in capital letters:	

2	Simulator (aeroplane type)	Three or more axes:	YES	NO	Ready for service and used
Simulator manufacturer:		motion/system:			
Simulator operator:		Visual aid:	YES*	NO*	
Total training time at the controls:					
Instrument approaches at aerodromes:					
to a decision altitude/height of:					
Location/date/time:		Signature of type rating instructor/examiner*:			
Type and No of licence:		Name in capital letters:			

3	Flight training:		
Type of aeroplane:	Registration:	Flight time at the controls:	
Take-offs:	Landings:	Training aerodromes/sites (take-offs, approaches and landings):	
Location and date:		Signature of type rating instructor/examiner*:	
Type and No of licence:		Name in capital letters:	

4	Skill test/Proficiency Check Remark: if the applicant failed the examiner shall indicate the reasons why	Passed	Failed	SIM/Aircraft Reg:
Location and date				Type and number of licence
Signature of authorised examiner*				Name in capital letters

* delete as necessary

IEM FCL 1.240 (b) (2)**Class/type rating/training/skill test and proficiency check form on single-engine and multi-engine single-pilot aeroplanes**

(See JAR-FCL 1.240)

APPLICATION AND REPORT FORM

Applicant's last name:		First name:	
Type of licence:		Number:	State:
Type of aeroplane:	Registration:	Signature of applicant:	

I hereby certify proper completion of the theoretical and practical instruction in accordance with the requirements:

1	Single-engine/multi-engine/single-pilot Aeroplanes		
Type rating:	+	Skill test:	+
Class rating:	+	Proficiency check:	+
Training record:	+		

2	Flight training:		
Flight time:	Take-offs:	Landings:	
Training aerodromes (take-offs, approaches and landings):			
Location and date:		Signature of TRI/CRI*:	
Type and No of licence:		Name in capital letters:	

3	Skill test		
Aerodrome:	Take-off time:	Landing time:	
Skill test/Proficiency Check Remark: if the applicant failed the examiner shall indicate the reasons why	<i>Passed</i>	<i>Failed</i>	SIM/Aircraft Reg:
Location and date:		Type and number of licence:	
Signature of authorised examiner*:		Name in capital letters:	

* delete as necessary

[]

[Amdt. 4, 01.09.05]

AMC FCL 1.251**Additional theoretical knowledge for a class or type rating for high performance single-pilot aeroplanes**

[(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.251)]

1 A number of aeroplanes certificated for single pilot operation have similar performances, systems and navigation capabilities to those more usually associated with multi-pilot types of aeroplanes, and regularly operate within the same airspace. The level of knowledge required to operate safely in this environment is not part of, or not included to the necessary depth of knowledge in the training syllabi for the PPI, CPL or IR(A) but these licence holders may fly as pilot-in-command of such aeroplanes. The additional theoretical knowledge required to operate such aeroplanes safely is obtained by completion of an FTO or TRTO course covering the syllabus shown in Appendix 1 to JAR-FCL 1.251. An applicant for the class or type rating who is the holder of an ICAO ATPL(A) or has demonstrated theoretical knowledge by passing all the required examinations at ATPL(A) level for a JAR-FCL or national licence issue is credited with the requirement of Appendix 1 to JAR-FCL 1.251.

2 The course will utilise the learning objectives for theoretical knowledge instruction contained in the JAA Administration and Guidance Material Part 5.

3 Demonstration of acquisition of this knowledge will be undertaken by passing an examination(s) set by the training provider and acceptable to the Authority. Successfully passing this examination will result in the issue of a certificate indicating that the course and examination have been completed.

4 The certificate will represent a 'once only' qualification and will satisfy the requirement for the addition of all future high performance aeroplanes to the holder's licence. The certificate will be valid indefinitely and must be submitted with the application of the first HPA type or class rating.

[Amdt. 3, 01.07.03]

AMC FCL 1.261 (a)**Syllabus of theoretical knowledge instruction for class/type ratings for single-engine and multiengine aeroplanes****See JAR-FCL 1.261 (a)****See Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (a)**

DETAILED LISTING

1 Aeroplane structure and equipment, normal operation of systems and malfunctions

1.1 Dimensions

minimum required runway width for 180° turn

1.2 Engine including auxiliary power unit

1.2.1 type of engine/engines

1.2.2 in general, function of the following systems or components:

- engine
- auxiliary power unit
- oil system
- fuel system
- ignition system
- starting system
- fire warning and extinguishing system
- generators and generator drives
- power indication
- reverse thrust
- water injection

- on piston or turbine-propeller engines additionally:
 - propeller system
 - feathering system
- 1.2.3 engine controls (including starter), engine instruments and indications in the cockpit, their function, interrelation and interpretation
- 1.2.4 engine operation, including APU, during engine start, start and engine malfunctions, procedures for normal operation in the correct sequence
- 1.3 Fuel system
 - 1.3.1 location of the fuel tanks, fuel pumps, fuel lines to the engines, tank capacities, valves and measuring
 - 1.3.2 location of the following systems:
 - filtering
 - heating
 - fuelling and defuelling
 - dumping
 - venting
 - 1.3.3 in the cockpit
 - the monitors and indicators of the fuel system,
 - quantity and flow indication, interpretation
 - 1.3.4 procedures
 - fuel procedures distribution into the various tanks
 - fuel supply, temperature control and fuel dumping
- 1.4 Pressurisation and air conditioning
 - 1.4.1 components of the system and protection devices
 - 1.4.2 cockpit monitors and indicators
 - interpretation with regard to the operational condition
 - 1.4.3 normal operation of the system during start, cruise, approach and landing, air conditioning airflow and temperature control
- 1.5 Ice and rain protection, windshield wipers and rain repellent
 - 1.5.1 ice protected components of the aeroplane including engines, heat sources, controls and indications
 - 1.5.2 operation of the anti-icing/de-icing system during take-off, climb, cruise and descent, conditions requiring the use of the protection systems
 - 1.5.3 controls and indications of the windshield wipers and rain repellent systems operation
- 1.6 Hydraulic system
 - 1.6.1 components of the hydraulic system(s), quantities and system pressure, hydraulically actuated components associated to the respective hydraulic system
 - 1.6.2 controls, monitors and indicators in the cockpit, function and interrelation and interpretation of indications
- 1.7 Landing gear
 - 1.7.1 main components of the
 - main landing gear
 - nose gear

- gear steering
 - wheel brake system, including anti-skid
- 1.7.2 gear retraction and extension (including changes in trim and drag caused by gear operation)
- 1.7.3 required tyre pressure, or location of the relevant placard
- 1.7.4 controls and indicators including warning indicators in the cockpit in relation to the retraction/extension condition of the landing gear and brakes
- 1.7.5 components of the emergency extension system
- 1.8 Flight controls and high lift devices
- 1.8.1 - aileron system
- elevator system
 - rudder system
 - trim system
 - spoiler system
 - lift devices
 - stall warning system
 - take-off configuration warning system
- 1.8.2 flight control system from the cockpit controls to the flight control/surfaces
- 1.8.3 controls, monitors and indicators including warning indicators of the systems mentioned under 1.8.1, interrelation and dependencies
- 1.9 Electrical power supply
- 1.9.1 number, power, voltage, frequency and location of the main power system (AC or DC), auxiliary power system location and external power system
- 1.9.2 location of the controls, monitors and indicators in the cockpit
- 1.9.3 flight instruments, communication and navigation systems, main and back-up power sources
- 1.9.4 location of vital circuit breakers
- 1.9.5 generator operation and monitoring procedures of the electrical power supply
- 1.10 Flight instruments, communication, radar and navigation equipment, autoflight and flight recorder
- 1.10.1 visible antennae
- 1.10.2 controls and instruments of the following equipment in the cockpit during normal operation:
- flight instruments
 - flight management systems
 - radar equipment, including radio altimeter
 - communication and navigation systems
 - autopilot
 - flight recorder, voice recorder
 - ground proximity warning system
 - collision avoidance system
 - warning systems
- 1.11 Cockpit, cabin and cargo compartment
- 1.11.1 operation of the exterior, cockpit, cabin and cargo compartment lighting and the emergency lighting

1.11.2 operation of the cabin and cargo doors, stairs, windows and emergency exits

1.11.3 main components of the oxygen system and their location, oxygen masks and operation of the oxygen systems for the crew and passengers, required amount of oxygen by means of a table or diagram

1.12 Emergency equipment operation and correct application of the following emergency equipment in the aeroplane:

- portable fire extinguisher
- first aid kits
- portable oxygen equipment
- emergency ropes
- life vest
- life rafts
- emergency transmitters
- crash axes
- megaphones
- emergency signals

1.13 Pneumatic system

1.13.1 components of the pneumatic system, pressure source, actuated components

1.13.2 controls, monitors and indicators in the cockpit, function of the system

1.13.3 vacuum system

2 LIMITATIONS

2.1 General Limitations

2.1.1 certification of the aeroplane, category of operation, noise certification and maximum and minimum performance data for all flight profiles, conditions and a/c systems,

- maximum tail and crosswind-components at take-off and landing,
- maximum speeds for flap extension V_{fo}
- at various flap settings V_{fe}
- for landing gear operation V_{lo} , M_{lo}
- for extended landing gear V_{le} , M_{le}
- for maximum rudder deflection V_a , M_a
- for tyres
- one propeller feathered

2.1.2 - minimum control speed air V_{mca}

- minimum control speed ground V_{mcg}
- stall speed under various conditions V_{so} , V_{s1}
- maximum speed V_{ne} , M_{ne}
- maximum speed for normal operation V_{mo} , M_{mo}
- altitude and temperature limitations
- stick shaker activation

2.1.3 - maximum airport pressure altitude, runway slope

- maximum taxi mass

- maximum take-off mass
- maximum lift off mass
- maximum landing mass
- zero fuel mass
- maximum dumping speed V_{dco} , M_{dco} , V_{dce} , M_{dce}
- maximum load factor during operation
- certificated range of centre of gravity

2.2 Engine Limitations

2.2.1 Operating data of the engines

- time limits and maximum temperatures
- minimum RPMs and temperatures
- torque
- maximum power for take-off and go-around with respect to pressure altitude/flight altitude and temperature
- piston engines: certified range of mixture
- minimum and maximum oil temperature and pressure
- maximum starter time and required cooling
- time between two start attempts for engines and auxiliary power unit
- for propeller: maximum RPM of propeller triggering of automatic feathering device.

2.2.2 Certified oil grades

2.3 Systems limitations

2.3.1 Operating data of the following systems:

- pressurisation, air conditioning maximum pressures
- electrical power supply, maximum load of main power system (AC or DC)
- maximum time of power supply by battery in case of emergency

- mach trim system and yaw damper speed limits
- auto pilot limitations of various modes
- ice protection
- speed and temperature limits of window heat
- temperature limits of engine and wing anti-ice

2.3.2 Fuel system

Certified fuel specifications, minimum and maximum pressures and temperature of the fuel

2.4 Minimum equipment list

3 PERFORMANCE, FLIGHT PLANNING

3.1 Performance

Performance calculation concerning speeds, gradients, masses in all conditions for take off, en route, approach and landing according to the documentation available, e.g. for take-off V_1 , V_{mbe} , V_r , V_{lof} , V_2 , take-off distance, maximum take-off mass and the required stop distance with respect to the following factors:

- accelerate/stop distance

- take-off run and distance available (TORA, TODA)
- ground temperature, pressure altitude, slope, wind
- maximum load and maximum mass (e.g. ZFM)
- minimum climb gradient after engine failure
- influence of snow, slush, moisture and standing water on the runway
- possible single and/or dual engine failure during cruise flight
- use of anti-icing systems
- failure of water injection system and/or antiskid system
- speeds at reduced thrust, V_1 , V_{1red} , V_{mbe} , V_{mu} , V_r , V_{lof} , V_2
- safe approach speed V_{ref} , with respect to V_{mca} and turbulent conditions
- effects of excessive approach speed and abnormal glideslope with respect to the landing distance
- minimum climb gradient during approach and landing
- limiting values for a go around with minimum fuel
- maximum allowable landing mass and the landing distance for the destination and alternate aerodrome with respect to the following factors:
 - available landing distance
 - ground temperature, pressure altitude, runway slope and wind
 - fuel consumption to destination or alternate aerodrome
 - influence of moisture on the runway, snow, slush and standing water
 - failure of the water injection system and/or the anti skid system
 - influence of thrust reverser and spoilers

3.2 Flight planning

Flight planning for normal and abnormal conditions

- optimum/maximum flight level
- minimum required flight altitude
- drift down procedure after an engine failure during cruise flight
- power setting of the engines during climb, cruise and holding under various circumstances, as well as the most economic cruising flight level
- calculation of a short range/long range flight plan
- optimum and maximum flight level and power setting of the engines after engine failure

4 LOAD AND BALANCE AND SERVICING

4.1 Load and Balance

- load and trim sheet with respect to the maximum masses for take-off and landing
- centre of gravity limits

4.1.1 influence of fuel consumption on the centre of gravity

4.1.2 lashing points, load clamping, maximum ground load

4.2 Servicing

Servicing connections for:

- fuel
- oil

- water
- hydraulic
- oxygen
- nitrogen
- conditioned air
- electric power
- start air
- toilet and safety regulations

5 EMERGENCY PROCEDURES

5.1 Recognition of the situation as well as immediate memory actions in correct sequence and for those conditions recognised as emergencies by the manufacturer and certification authority:

- engine failure during take off before and after V_1 , as well as in-flight
- malfunctions of the propeller system
- engine overheat, engine fire on ground and in-flight
- wheel well fire
- electrical smoke and/or fire
- rapid decompression and emergency descent
- air-conditioning overheat, anti ice system overheat
- fuel pump failure
- fuel freezing/overheat
- electric power failure
- equipment cooling failure
- flight instrument failure
- partial or total hydraulic failure
- failures at the lift devices and flight controls including boosters
- cargo compartment smoke and/or fire

5.2 Actions according to the approved abnormal and emergency checklist

- engine restart in-flight
- landing gear emergency extension
- application of the emergency brake system
- emergency extension of lift devices
- fuel dumping
- emergency descent

6 SPECIAL REQUIREMENTS FOR EXTENSION OF A TYPE RATING FOR INSTRUMENT APPROACHES DOWN TO DECISION HEIGHTS OF LESS THAN 200 FT (60 M)

6.1 Airborne and ground equipment

- technical requirements
- operational requirements
- operational reliability
- fail operational

- fail-passive
 - equipment reliability
 - operating procedures
 - preparatory measures
 - operational downgrading
 - communications
- 6.2 Procedures and Limitations
- operational procedures
 - crew co-ordination
- 7 SPECIAL REQUIREMENTS FOR 'GLASS COCKPIT' AEROPLANES WITH ELECTRONIC FLIGHT INSTRUMENT SYSTEMS (EFIS)
- 7.1 Additional learning objectives
- 7.1.1 general rules of aeroplanes computer hardware and software design
- 7.1.2 logic of all crew information and alerting systems and their limitations
- 7.1.3 interaction of the different aeroplane computer systems, their limitations, the possibilities of computer fault recognition and the actions to be performed on computer failures
- 7.1.4 normal procedures including all crew co-ordination duties
- 7.1.5 aeroplane operation with different computer degradations (basic flying)
- 8 FLIGHT MANAGEMENT SYSTEMS
- [Amdt. 2, 01.08.02]

AMC FCL 1.261 (c) (2)**Guidelines for Approval of an Aeroplane Type Rating Course**

(See JAR-FCL 1.261 (c) (2))

(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 1.055)

(See Appendix 2 to JAR-FCL 1.240)

[TRAINING PROGRAMME**1 Type ratings**

1.1 To obtain approval a type rating course should, as far as possible, provide for a continuous process of ground, STD and flight training to enable the student to assimilate the knowledge and skills required to operate a specific aircraft type safely and efficiently. The student's ability to do this will be determined by the demonstration of a satisfactory level of theoretical knowledge of the aircraft determined by progressive checking of knowledge and examination, progressive assessment by the FTO or TRTO during flying training and the successful completion of a practical skill test with an authorised examiner. There should be no difference in the level of knowledge or competency required of the student, irrespective of the intended role of student as pilot-in-command, co-pilot or flight engineer member of the flight crew.

1.2 A type rating course should normally be conducted as a single, full-time course of study and training. However, in the situation where the course is intended to enable a pilot to fly a further aircraft type while continuing to fly a current type, such as to enable mixed fleet flying with the same operator acceptable to the approving Authority but combining flight training for a new type with continuing operation of another type will not normally be acceptable.

2 Variants

2.1 Familiarisation training: Where an aeroplane type rating also includes variants of the same aircraft type requiring Familiarisation training, the additional Familiarisation training may be included in the theoretical knowledge training of the initial type rating course. Flight training should be conducted on a single variant within the type.

2.2 Differences training: Where an aeroplane type rating also includes variants of the same aircraft type for which difference training is required, the initial training course should be directed towards a single variant. Additional training to operate other variants within the same type rating should be completed after successful completion of the initial type rating course, although elements of this differences training may be undertaken at appropriate stages of the initial course, with the agreement of the approving Authority. Differences training to operate variants within the same type rating will be subject to approval, either as a separate course or as part of the basic type rating training course.

3 Programme of Theoretical Knowledge and Flight Training

3.1 The training programme should specify the time allocated to theoretical knowledge training, STD training and if not approved for Zero Flight Time Training in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (c)(2), the aeroplane. The training programme will be assessed and, for approval to be given, deemed to be adequate by the approving Authority. The initial type rating course should be programmed on the basis that the student has the minimum licensing and experience requirements for entry to the course, as required by JAR-FCL 1.250 and 1.255. For a first type rating on a multi-pilot aeroplane, the course should also provide for consolidation and type-specific training in those elements of basic MCC training relevant to the type or variant.

3.2 If a TRTO wishes to provide a training course that includes credit for previous experience on similar types of aircraft, such as those with common systems or operating procedures with the new type, the entry requirements to such courses should be specified by the TRTO and must define the minimum level of experience and qualification required of the flight crew member. The approving Authority will need to agree the proposed entry level and reduced training requirements of these courses.

3.3 A TRTO is permitted to sub-contract elements of training to a third party training provider. In such cases the sub-contracted organisation should normally be approved to conduct such training by the Authority of a JAA Member State. When the sub-contracted organisation is not approved by a JAA Member State the approving Authority of the TRTO should include the sub-contracted organisation in the approval process and be satisfied that the standard of training intended to be given meets the equivalent requirements of a JAA approved organisation. The other obligations of the TRTO, such as student progress monitoring and an adequate form of quality system management can be exercised by the TRTO seeking approval, and which retains responsibility for the whole course.

GROUND TRAINING**4 Syllabus**

4.1 The ground training syllabus should provide for the student to gain a thorough understanding of the operation, the function and, if appropriate, the abnormal and emergency operation of all aircraft systems. This training should also include those systems essential to the operation of the aircraft, such as „fly by wire“ flight control systems, even if the flight crew have little or no control of their normal or abnormal operation.

5 Theoretical Knowledge Instruction

5.1 The theoretical knowledge instruction training should meet the general objectives of (but is not limited to):

- a. giving the student a thorough knowledge of the aircraft structure, power plant and systems, and their associated limitations, including mass and balance, aircraft performance and flight planning considerations;
- b. giving the student a knowledge of the positioning and operation of the flight deck controls and indicators for the aircraft and its system;
- c. giving the student an understanding of system malfunctions, their effect on aircraft operations and interaction with other systems;
- d. giving the student the understanding of normal, abnormal and emergency procedures

6 Facilities and Training Aids

6.1 The TRTO should provide adequate facilities for classroom instruction and have available appropriately qualified and experienced instructors. Training aids should enable students to gain practical experience of the operation of systems covered by the theoretical knowledge syllabus and, in the case of multi-pilot aeroplanes, enable such practical application of the knowledge to be carried out in a multi-crew environment. Facilities should be made available for student self study outside the formal training programme.

7 Computer Based Training (CBT)

7.1 CBT provides a valuable source of theoretical instruction, enabling the student to progress at his own pace within specified time limits. Many such systems ensure that syllabus subjects are fully covered and progress can be denied until a satisfactory assimilation of knowledge has been demonstrated. Such systems may allow self study or distance learning, if they incorporate adequate knowledge testing procedures. When CBT is used as part of the theoretical knowledge instruction phase, the student should also have access to a suitably qualified instructor able to assist with areas of difficulty for the student.

8 Self Study and Distance Learning

8.1 Elements of the theoretical knowledge syllabus may be adequately addressed by distance learning, if approved [see paragraph 1.2], or self study, particularly when utilising CBT. Progress testing, either by self-assessed or instructor-evaluated means must be included in any self study programme. If self-study or distance learning is included in the theoretical knowledge training, the course should also provide for an adequate period of supervised consolidation and knowledge testing prior to the commencement of flight training.

9 Progress Tests and Final Theoretical Knowledge Examination

9.1 The theoretical knowledge training programme should provide for progressive testing of the assimilation of the required knowledge. This testing process should also provide for retesting of syllabus items so that a thorough understanding of the required knowledge is assured. This should be achieved by intervention by a qualified instructor or, if using CBT with a self testing facility, and by further testing during the supervised consolidation phase of the ground course.

9.2 The final theoretical knowledge examination should cover all areas of the theoretical knowledge syllabus. The final examination should be conducted as a supervised written knowledge test without reference to course material. The pass mark of 75% assumes the achievement of satisfactory levels of knowledge during the progressive phase tests of the course. The student should be advised of any areas of lack of knowledge displayed during the examination and, if necessary, given remedial instruction.

9.3 A successful pass of the theoretical knowledge course and final examination should be a prerequisite for progression to the flight training phase of the type rating course.

FLIGHT TRAINING

10 Synthetic Training Devices (STD)

10.1 STDs provide the most effective flight training, enabling realistic practice of all abnormal and emergency procedures in a safe and easily-controlled environment for both the student and instructor. For multi-pilot aeroplanes they also enable CRM and MCC concepts to be incorporated at all stages of training. Only in exceptional circumstances should an Authority approve a type rating course for a multi-pilot aeroplane which does not include STD training.

10.2 The amount of training required when using STDs will depend on the complexity of the aeroplane concerned, and to some extent on the previous experience of the pilot. Except for those courses giving credit for previous experience (para. 3.2) a minimum of 32 hours STD training should be programmed for a crew of a multi-pilot

aeroplane, of which at least 16 hours should be in a Flight Simulator operating as a crew. Flight simulator time may be reduced at the discretion of the approving Authority if other qualified STDs used during the flight training programme accurately replicate the flight deck environment, operation and aeroplane response. Such STDs may typically include FMC training devices using hardware and computer programmes identical to those of the aeroplane, or type specific FNPT IIs.

11 Aeroplane Training with Flight Simulator

11.1 With the exception of courses approved for Zero Flight Time Training, certain training exercises normally involving take-off and landing in various configurations will need to be completed in the aeroplane rather than an approved Flight Simulator. For multi-pilot aeroplanes where the student pilot has more than 500 hours MPA experience in aeroplanes of similar size and performance, these should include at least 4 landings of which at least one should be a full stop landing. In all other cases the student should complete at least 6 landings. With the agreement of the approving Authority, this aeroplane training, provided it does not exceed 2 hours of the flight training course, may be completed after the student pilot has completed the STD training and has successfully undertaken the type rating skill test.

11.2 For courses approved for Zero Flight Time Training,

- a. During the specific simulator session before Line Flying Under Supervision (LIFUS), consideration should be given to varying conditions, for example:

- runway surface conditions;
- runway length;
- flap setting;
- power setting;
- crosswind and turbulence conditions;
- MTOW and MLW.

The landings should be conducted as full-stop landings. The session should be flown in normal operation.

Special attention should be given to the taxiing technique.

- b. A training methodology should be agreed with the Authority that ensures the trainee is fully competent with the exterior inspection of the aeroplane before conducting such an inspection unsupervised.
- c. The LIFUS should be performed as soon as possible after the specific simulator session.
- d. The licence endorsement should be entered on the licence after the skill test, but before the first 4 take-offs and landings in the aeroplane. At the discretion of the Authority, provisional or temporary endorsement and any restriction should be entered on the licence.
- e. Where a specific arrangement exists between the Training Organisation and the JAR-OPS 1 operator, the Operator Proficiency Check (OPC) and the ZFTT specific details should be conducted using the operator's standard operational procedures (SOPs).

12 Aeroplane without Flight Simulator

12.1 Flight training conducted solely in an aeroplane without the use of STDs cannot cover the CRM and MCC aspects of MPA flight training, and for safety reasons cannot cover all emergency and abnormal aircraft operation required for the training and skill test. In such cases, the FTO or TRTO will need to satisfy the approving Authority that adequate training in these aspects can be achieved by other means. For training conducted solely on a multi-pilot aeroplane where two pilots are trained together without the use of a flight simulator, a minimum of 8 hours flight training as PF for each pilot should normally be required. For training on a single pilot aeroplane, 10 hours flight training should normally be required. It is accepted that for some relatively simple single or multi-engine aircraft without systems such as pressurisation, FMS or electronic flight deck displays, this minimum may be reduced at the discretion of the approving Authority. In the case of multi-engine aeroplane the minimum training required by JAR-FCL 1.261(b) (2) shall be included.

12.2 It is widely accepted that aeroplane training normally involves inherent delay in achieving an acceptable flight situation and configuration for training to be carried out in accordance with the agreed syllabus. These could include ATC or other traffic delay on the ground prior to take off, the necessity to climb to height or transit to suitable training areas and the unavoidable need to physically reposition the aircraft for subsequent or repeat manoeuvres or instrument approaches. In such cases the approving Authority will need to ensure that the training syllabus provides adequate flexibility to enable the minimum amount or required flight training to be carried out.

SKILL TEST

13 Upon completion of the flight training the pilot will be required to undergo a skill test with an authorised examiner to demonstrate adequate competency of aircraft operation for issue of the type rating. The skill test is separate from the flight training syllabus, and provision for it cannot be included in the minimum requirements or training hours of the agreed flight training programme. The skill test may be conducted in a flight simulator, the aeroplane or, in exceptional circumstances, a combination of both.

COURSE COMPLETION CERTIFICATE

14. The Head of Training, or a nominated representative, is required to certify that all training has been carried out before an applicant undertakes a skill test for the type rating to be included in the pilot's licence. It is not uncommon for an approved TRTO to be unable to provide, or have direct supervision over any training that is required to be carried out on an aeroplane conducted by a third party such as the operator. In such cases, and with the agreement of the approving Authority, a TRTO Course Completion Certificate may be issued confirming completion of ground and STD flight training. Confirmation of the completion of aeroplane training should then be provided by the organisation undertaking this training, as a requirement for issue of the type rating. The period of time between any two phases of training should not exceed 60 days otherwise refresher training at the discretion of the Authority will be required.]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05; Amdt. 5, 01.03.06]

AMC FCL 1.261 (d)**Multi-crew co-operation course (aeroplane)****See JAR-FCL 1.261 (d)****See Appendix 1 to JAR-FCL 1.261 (d)**

MULTI-CREW CO-OPERATION TRAINING

1 The objectives of MCC training are optimum decision making, communication, division of tasks, use of checklists, mutual supervision, teamwork, and support throughout all phases of flight under normal, abnormal and emergency conditions. The training emphasises the development of non-technical skills applicable to working in a multi-crew environment.

2 The training should focus on teaching students the basics on the functioning of crew members as teams in a multi-crew environment, not simply as a collection of technically competent individuals. Furthermore, the course should provide students with opportunities to practice the skills that are necessary to be effective team leaders and members. This requires training exercises which include students as crew members in the PF and PNF roles.

3 Students should be made familiar with inter-personal interfaces and how to make best use of crew co-operation techniques and their personal and leadership styles in a way that fosters crew effectiveness. Students should be made aware that their behaviour during normal circumstances can have a powerful impact on crew functioning during high workload and stressful situations.

4 Research studies strongly suggest that behavioural changes in any environment cannot be accomplished in a short period even if the training is very well designed. Trainees need time, awareness, practice and feedback, and continual reinforcement to learn lessons that will endure. In order to be effective, multi-crew co-operation training should be accomplished in several phases spread over a period.

BASIC MULTI-CREW CO-OPERATION COURSE

5 The contents of the basic MCC course should cover theoretical knowledge training, practice and feedback in:

- a. interfaces
 - examples of software, hardware, environment and liveware mismatches in practice
- b. leadership/'followership' and authority
 - managerial and supervisory skills
 - assertiveness
 - barriers
 - cultural influence
 - PF and PNF roles
 - professionalism
 - team responsibility
- c. personality, attitude and motivation
 - listening
 - conflict resolution
 - mediating
 - critique (pre-flight analyses and planning, ongoing-review, postflight)
 - team building
- d. effective and clear communication during flight
 - listening
 - feedback
 - standard phraseologies

- assertiveness
 - participation
- e. crew co-ordination procedures
- flight techniques and cockpit procedures
 - standard phraseologies
 - discipline
- 6 The use of checklists is of special importance for an orderly and safe conduct of the flights. Different philosophies have been developed for the use of checklists. Whichever philosophy is used depends on the complexity of the aircraft concerned, the situation presented, the flight crew composition and their operating experience and the operator's procedures as laid down in the Flight Operations Manual.
- 7 Mutual supervision, information and support.
- a. Any action in handling the aircraft should be performed by mutual supervision. The pilot responsible for the specific action or task (PF or PNF) should be advised when substantial deviations (flight path, aircraft configuration etc.) are observed.
 - b. Call-out procedures are essential, especially during take-off and approach, to indicate progress of the flight, systems status etc.
 - c. Operation of aircraft systems, setting of radios and navigation equipment etc. should not be performed without demand by the PF or without information to the PF and his confirmation.
- 8 The contents of paragraphs 3 and 4 can best be practised by performing the exercises in IEM FCL 1.261 (d) in simulated commercial air transport operations.
- 9 Practice and feedback of MCC with regard to the L-L (liveware-liveware) interface should also make provision for students for self and peer critique in order to improve communication, decision making and leadership skills. This phase is best accomplished through the use of flight simulators and video equipment. Video feedback is particularly effective because it allows participants to view themselves from a third-person perspective; this promotes acceptance of one's weak areas which encourages attitude and behavioural changes.

EXERCISES

- 10 The exercises should be accomplished as far as possible in a simulated commercial air transport environment. The instruction should cover the following areas:
- a. pre-flight preparation including documentation, and computation of take-off performance data;
 - b. pre-flight checks including radio and navigation equipment checks and setting;
 - c. before take-off checks including powerplant checks, and take-off briefing by PF;
 - d. normal take-offs with different flap settings, tasks of PF and PNF, call-outs;
 - e. rejected take-offs; crosswind take-offs; take-offs at maximum take-off mass; engine failure after V_1 ;
 - f. normal and abnormal operation of aircraft systems, use of checklists;
 - g. selected emergency procedures to include engine failure and fire, smoke control and removal, windshear during take-off and landing, emergency descent, incapacitation of a flight crew member;
 - h. early recognition of and reaction on approaching stall in differing aircraft configurations;
 - i. instrument flight procedures including holding procedures; precision approaches using raw navigation data, flight director and automatic pilot, one engine simulated inoperative approaches, non-precision and circling approaches, approach briefing by PF, setting of navigation equipment, call-out procedures during approaches; computation of approach and landing data;
 - j. go-arounds; normal and with one engine simulated inoperative, transition from instrument to visual flight on reaching decision height or minimum descent height/altitude.

- k. landings, normal, crosswind and with one engine simulated inoperative, transition from instrument to visual flight on reaching decision height or minimum descent height/altitude.

Where MCC training is combined with training for an initial type rating on a multi-pilot aeroplane, the exercises (a), (b), (c), (f), (g) and (j) may be conducted in a FTD as part of an approved course.

REINFORCEMENT

11 No matter how effective the classroom curriculum, interpersonal drills, LOFT exercises, and feedback techniques are, a single exposure during the multi-crew co-operation course for the initial issue of a multi-pilot aeroplane type rating will be insufficient. The attitudes and influences which contribute to ineffective crew co-ordination are ubiquitous and may develop over a pilot's lifetime. Thus it will be necessary that the training of non-technical skills will be an integral part of all recurrent training for revalidation of a multi-pilot aeroplane type rating as well as of the training for the issue of further multi-pilot type ratings.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

Appendix 1 to AMC FCL 1.261 (d)
Multi-crew co-operation course (aeroplane) - Certificate of completion of MCC training
 See JAR-FCL 1.261 (d)

CERTIFICATE OF COMPLETION OF MCC-TRAINING

Applicant's last name:		First names:	
Type of licence:		Number:	State:
Multi-engine instrument rating:		OR	Multi-engine Instrument rating skill test:
issued on:		passed on:	
		Signature of applicant:	

The satisfactory completion of MCC - Training according to requirements is certified below:

TRAINING			
Multi-crew co-operation training received during period:			
from:	to:	at:	FTO/TRTO/operator*
Location and date:		Signature of Head of TRTO/FTO or authorised instructor*:	
Type and number of licence and State of issue:		Name in capital letters of authorised instructor:	

* Delete as appropriate

INTENTIONALLY LEFT BLANK

AMC/IEM H - INSTRUCTOR RATINGS**[AMC FCL 1.310 (d)]****Structure of the MPL(A) Instructor Training course**

(See JAR-FCL 1.310 (d))

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.310 (d))

AMPLIFICATION OF THE REQUIREMENTS FOR THE MPL(A) INSTRUCTORS TRAINING COURSE

1 Training should be both theoretical and practical. Practical elements should include the development of specific instructor skills, particularly in the area of teaching and assessing threat and error management and CRM in the multi-crew environment.

2 The course is intended to adapt instructors qualified as FI(A); STI(A); MCCI(A); SFI(A); TRI(A) to conduct competency-based MPL(A) training. It should cover the items specified below:

THEORETICAL KNOWLEDGE

3 Integration of operators and organisations providing MPL(A) training

- Reasons for development of the MPL(A)
- MPL(A) training course objective
- Adoption of harmonised training and procedures
- Feedback process

4 The philosophy of a competency-based training

- Principles of competency-based training

5 Regulatory framework, instructor qualifications and competencies

- Source Documentation
- Instructor Qualifications
- Syllabus Structure

6 Introduction to the Systems Design methodologies (See ICAO PANS-TRG Doc)

- Analysis
- Design and Production
- Evaluation and Revision

7 Introduction to the MPL Training Scheme

- Training phases and content
- Training media
- Competency Units, elements and performance criteria

8 Introduction to human performance limitations, including the principles of threat and error management and appropriate countermeasures developed in CRM

- Definitions
- Appropriate behaviours categories
- Assessment system

9 Application of the principles of threat and error management and CRM principles to training

- Application and practical uses
- Assessment methods
- Individual corrective actions
- Debriefing techniques

10 The purpose and conduct of assessments and evaluations

- Basis for continuous assessment against a defined competency standard
- Individual assessment
- Collection and analysis of data
- Training System evaluation

PRACTICAL TRAINING

11 Practical training may be conducted by interactive group classroom modules, and/or by the use of training devices. The objective is to enable instructors to:

- Identify behaviours based on observable actions in the following areas:
 - Communications
 - Teamworking
 - Situation Awareness
 - Workload Management
 - Problem Solving and Decision Making
- Analyse the root causes of undesirable behaviours
- Debrief students using appropriate techniques, in particular
 - Use of facilitative techniques
 - Encouragement of student self-analysis
- Agree corrective actions with the student/s
- Determine achievement of the required competency

ASSESSMENT

12 The final assessment of instructor competence in delivering MPL(A) training should be made against the following:

Competence	Performance	Knowledge
Prepare resources	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ensure adequate facilities ▪ Prepares briefing material ▪ Manage available tools 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Understand objectives ▪ Available tools ▪ Competency based training methods
Create a climate conducive to learning	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Establishes credentials, role models appropriate behaviour ▪ Clarifies roles ▪ States objectives ▪ Ascertains and supports trainees needs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Barriers to learning ▪ Learning styles
Present knowledge	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Communicates clearly ▪ Creates and sustains realism ▪ Looks for training opportunities 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teaching methods
Relate Human Factors knowledge to address to technical training issues	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uses human factors technical training 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Human performance limitations, including the principles of threat and error management and CRM
Manage Time to achieve training objectives	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Allocate time appropriate to achieving competency objective 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Syllabus time allocation
Facilitate learning	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Encourage trainee participation ▪ Motivating, patient, confident, assertive manner ▪ Conducts one-to-one coaching ▪ Encourages mutual support 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Facilitation ▪ How to give constructive feedback ▪ How to encourage trainees to ask questions and seek advice
Assesses trainee performance	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Assess and encourage trainee self assessment of performance against competency standards ▪ Makes assessment decision and provide clear feedback ▪ Observes CRM behaviour 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Observation techniques ▪ Methods for recording observations

Competence	Performance	Knowledge
Monitor and review progress	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Compare individual outcomes to defined objectives ▪ Identify individual differences in learning rates ▪ Apply appropriate corrective action 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Learning styles ▪ Strategies for training adaptation to meet individual needs
Evaluate training sessions	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elicits feedback from trainees ▪ Tracks training session processes against competence criteria ▪ Keeps appropriate records 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Competency unit and associated elements ▪ Performance criteria
Report outcome	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Report accurately using only observed actions and events 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Phase training objectives ▪ Individual versus systemic weaknesses

[Amdt. 7, 01.12.06]

]

[IEM FCL 1.310 (d)**Summary of Instructors Qualifications for each phase of the MPL(A) integrated training course**

The following table summarises the instructor qualifications for each phase of MPL(A) integrated training course:

Phase of training	Qualification
Line Flying Under Supervision in accordance with JAR-OPS1	Line Training Captain or TRI(A)
Phase 4 –Advanced Base Training	TRI(A)
Phase 4 – Advanced Skill Test	TRE(A)
Phase 4 – Advanced	SFI(A) or TRI(A)
Phase 3 – Intermediate	SFI(A) or TRI(A)
Phase 2 – Basic	<ul style="list-style-type: none"> ▪ FI(A) + IR/ME/MCC + 1500hrs multi crew environment + IR(A) instructional privileged, or ▪ FI(A) + MCCI(A), or ▪ FI(A) + SFI(A), or ▪ FI(A) + TRI(A)
Phase 1 – Core Flying Skills	<ul style="list-style-type: none"> ▪ FI(A) + 500hrs, including 200hrs instruction ▪ Instructor qualifications and privileged should be in accordance with the training items within the phase. STI for appropriate exercises conducted in a FNPT or BITD.

]]

[Amdt. 7, 01.12.06]

IEM FCL 1.330**Flight instructor rating (FI(A)) skill test and proficiency check form**

(See JAR-FCL 1.330 and 1.345)

APPLICATION AND REPORT FORM FOR THE FI(A) SKILL TEST

1	Applicants personal particulars:		
Applicant's last name:		First names:	
Date of Birth:		Tel (Home):	Tel (Work):
Address:		Country:	

2	Licence Details		
Licence type:		Number:	
Class ratings included in the licence:		Exp. Date:	
Type ratings included in the licence:	1.		
	2.		
	3.		
	4.		
	5.		
Other ratings included in the licence:	1.		
	2.		
	3.		
	4.		
	5.		

3	Pre-course flying experience (See JAR-FCL 1.335)			
TOTAL FLYING HOURS	PIC hours	SINGLE-ENGINE (PISTON) preceding 6 months	INSTRUMENT FLIGHT INSTRUCTION	CROSS-COUNTRY hours

CPL THEORETICAL EXAMINATION PASSED (date) (For PPL holders only)

(Copy of pass shall be submitted with this form)

4	Pre-entry flight test (See JAR-FCL 1.335 (f))
<i>I recommend for the Flight Instructor Course.</i>	
Name of FTO:	Date of flight test:
Name of FI conducting the test (Block capitals):	
Licence number:	
Signature:	

5	Declaration by the applicant	
<i>I have received a course of training in accordance with the syllabus approved by the Authority for the: (Tick as applicable)</i>		
Flight Instructor Rating (FI(A))	Instrument Rating Instructor Rating (IRI(A))	Class Rating Instructor Rating for multi-engine SPA - (CRI(A) ME SPA)
Applicant's name: (Block Letters)		Signature:

6	Declaration by the chief flight instructor	
<i>I certify that has satisfactorily completed an approved course of training for the</i>		
Flight Instructor Rating (FI(A))	Instrument Rating Instructor Rating (IRI(A))	Class Rating Instructor Rating for multi-engine SPA - (CRI(A) ME SPA)
<i>in accordance with the relevant syllabus approved by the Authority.</i>		
Flying hours during the course:		
Aeroplane/s, simulator/s or flight and navigation procedure trainers used:		
Name of CFI:		
Signature:		
Name of FTO:		

7	Flight instructor examiner's certificate		
<i>I have tested the applicant according to the examination report</i>			
A - FLIGHT INSTRUCTOR EXAMINER'S ASSESSMENT in case of partial pass:			
Theoretical oral examination:	Skill test:		
Passed	Failed	Passed	Failed
I recommend further flight/ground training with a FI instructor before re-test		I do not consider further light/theoretical instruction necessary before re-test	
		<i>Tick as applicable</i>	
B - FLIGHT INSTRUCTOR EXAMINER'S ASSESSMENT:			
Flight Instructor rating			
Instrument Instructor rating			
Class Rating instructor Rating for multi-engine SPA			
<i>Tick as applicable</i>			
FIE's name (block letters):			
Signature:			
Licence number:			Date:

[Amdt. 1, 01.06.00]

AMC FCL 1.340**Flight instructor rating (aeroplane) (FI(A)) course**

(See JAR-FCL 1.340)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.340)

COURSE OBJECTIVE

The aim of this course is to give adequate training to the applicant in theoretical knowledge instruction and flight instruction in order to instruct for a PPL(A), a CPL(A), a single-engine class or type rating and, if applicable, a night qualification.

PART 1**TEACHING AND LEARNING**

Item No.

- 1 THE LEARNING PROCESS
 - Motivation
 - Perception and understanding
 - Memory and its application
 - Habits and transfer
 - Obstacles to learning
 - Incentives to learning
 - Learning methods
 - Rates of learning
- 2 THE TEACHING PROCESS
 - Elements of effective teaching
 - Planning of instructional activity
 - Teaching methods
 - Teaching from the 'known' to the 'unknown'
 - Use of 'lesson plans'
- 3 TRAINING PHILOSOPHIES
 - Value of a structured (approved) course of training
 - Importance of a planned syllabus
 - Integration of theoretical knowledge and flight instruction
- 4 TECHNIQUES OF APPLIED INSTRUCTION
 - a) Theoretical knowledge - Classroom instruction techniques
 - Use of training aids
 - Group lectures
 - Individual briefings
 - Student participation/discussion
 - b) FLIGHT - Airborne instruction techniques
 - The flight/cockpit environment
 - Techniques of applied instruction
 - Post-flight and in-flight judgement and decision making
- 5 STUDENT EVALUATION AND TESTING
 - a) Assessment of student performance
 - The function of progress tests
 - Recall of knowledge
 - Translation of knowledge into understanding
 - Development of understanding into actions
 - The need to evaluate rate of progress

- b) Analysis of student errors
 - Establish the reason for errors
 - Tackle major faults first, minor faults second
 - Avoidance of over criticism
 - The need for clear concise communication

- 6 TRAINING PROGRAMME DEVELOPMENT
 - Lesson planning
 - Preparation
 - Explanation and demonstration
 - Student participation and practice
 - Evaluation

- 7 HUMAN PERFORMANCE AND LIMITATIONS RELEVANT TO FLIGHT INSTRUCTION
 - Physiological factors
 - Psychological factors
 - Human information processing
 - Behavioural attitudes
 - Development of judgement and decision making

- 8 HAZARDS INVOLVED IN SIMULATING SYSTEMS FAILURES AND MALFUNCTIONS IN THE AEROPLANE DURING FLIGHT
 - Selection of a safe altitude
 - Importance of 'touch drills'
 - Situational awareness
 - Adherence to correct procedures

- 9 NIGHT FLYING INSTRUCTION
 - Objectives
 - Legislation requirements
 - Aeroplane equipment
 - Aeroplane lights
 - Flight crew licences
 - Aerodrome licences (if applicable)

 - Night familiarisation
 - Preparation for flight
 - Equipment required for flight
 - Night vision accommodation
 - Personal safety precautions in the parking areas
 - External/internal checks - night considerations
 - Aeroplane lights - operation

- 10 TRAINING ADMINISTRATION
 - Flight/theoretical knowledge instruction records
 - Pilot's personal flying log book
 - The flight/ground curriculum
 - Study material
 - Official forms
 - Aircraft Flight/Owner's Manuals/Pilot's Operating Handbooks
 - Flight authorisation papers
 - Aircraft documents
 - The private pilot's licence regulations

SUGGESTED APPROXIMATE BREAKDOWN OF HOURS FOR THE THEORETICAL KNOWLEDGE INSTRUCTION SECTION OF THE FLIGHT INSTRUCTOR (AEROPLANE) COURSE.

(The item numbers shown below relate to the item numbers of 'Teaching and learning' above.)

Item No	Tuition hours	Practice hrs in class	Comment	Progress tests
1	2.00		Allow for questions and short discussion periods.	0.30
2	4.00		The tuition time should allow for questions and short discussion periods.	1.00
3	2.00		The PPL training syllabus should be used as reference material.	0.30
4 a)	5.00	32	The time spent in practice under this item will involve the applicants refreshing their technical knowledge, and developing their classroom instruction techniques. It will also include discussion between applicants and advice on teaching from the supervising instructor.	
4 b)	4.00	32	The time spent in practice will be mainly directed to the giving of pre-flight briefings. It will allow the applicants to develop their ability to give a practical and short briefing (10 - 15 minutes) to a student pilot. The briefing will outline in a logical sequence the flight lesson to be undertaken.	
5 a)	2.00		Emphasis should be placed on the validity of questions used in progress tests.	1.00
5 b)	2.00		Emphasis should be placed on the need to give encouragement to the student.	1.00
6	5.00	14	The time spent in practice will be directed towards the planning of classroom lesson periods and the development of the applicants' ability to construct lesson plans.	
7	5.00		Scenarios relevant to good judgement and decision making should be set and analysed.	1.00
8	2.00		Examples of hazards should cover a broad range of light aircraft and types of operation and not to be confined to the aircraft used on the course.	1.00
9	5.00		Long briefings to teach an applicant to give instruction in night flying.	
10	2.00		General revision of relevant documents.	1.00
TOTAL:	40.00		78.00	7.00

COURSE TOTAL:

125 HOURS (including progress tests)

PART 2**AIR EXERCISES**

1 The air exercises are similar to those used for the training of PPL(A) but with additional items designed to cover the needs of a flight instructor.

2 The numbering of exercises should be used primarily as an exercise reference list and as a broad instructional sequencing guide: therefore the demonstrations and practices need not necessarily be given in the order listed. The actual order and content will depend upon the following interrelated factors:

- The applicant's progress and ability
- The weather conditions affecting the flight
- The flight time available
- Instructional technique considerations
- The local operating environment

3 It follows that student instructors will eventually be faced with similar interrelated factors. They should be shown and taught how to construct flight lesson plans, taking these factors into account, so as to make the best use of each flight lesson, combining parts of the set exercises as necessary.

GENERAL

4 The briefing normally includes a statement of the aim and a brief allusion to principles of flight only if relevant. An explanation is to be given of exactly what air exercises are to be taught by the instructor and practised by the student during the flight. It should include how the flight will be conducted with regard to who is to fly the aeroplane and what airmanship, weather and flight safety aspects currently apply. The nature of the lesson will govern the order in which the constituent parts are to be taught.

5 The four basic components of the briefing will be:

- 1 The aim
- 2 Principles of Flight (briefest reference only)
- 3 The Air Exercise(s) (what, and how and by whom)
- 4 Airmanship (weather, flight safety etc.)

PLANNING OF FLIGHT LESSONS

6 The preparation of lesson plans is an essential pre-requisite of good instruction and the student instructor is to be given supervised practice in the planning and practical application of flight lesson plans.

GENERAL CONSIDERATIONS

7 The student instructor should complete flight training to practise the principles of basic instruction at the PPL(A) level.

8 During this training, except when acting as a student pilot for mutual flights, the student instructor shall occupy the seat normally occupied by the FI(A).

9 It is to be noted that airmanship is a vital ingredient of all flight operations. Therefore, in the following air exercises the relevant aspects of airmanship are to be stressed at the appropriate times during each flight.

10 If the privileges of the FI(A) rating are to include instruction for night flying, exercises 12 and 13 of the flight instruction syllabus should be undertaken at night in addition to by day either as part of the course or subsequent to rating issue.

FLIGHT INSTRUCTION SYLLABUS CONTENTS**LONG BRIEFINGS AND AIR EXERCISES**

- 1 Familiarisation with the aeroplanes
- 2 Preparation before and action after flight
- 3 Air experience
- 4 Effects of controls
- 5 Taxiing
- 6 Straight and level flight
- 7 Climbing
- 8 Descending
- 9 Turning
- 10A Slow flight
- 10B Stalling
- 11A Spin recovery at the incipient stage
- 11B Developed spins - entry & recovery
- 12 Take-off and climb to downwind position
- 13 The circuit, approach and landing
- 14 First solo
- 15 Advanced turning
- 16 Forced landing without power
- 17 Precautionary landing
- 18A Pilot navigation
- 18B Navigation at lower levels/reduced visibility
- 18C Radio navigation
- 19 Introduction to Instrument Flying
- 20 Basic night flight

NOTE: Although exercise 11B is not required for the PPL course it is a requirement for the FI course.

LONG BRIEFING EXERCISE 1**AEROPLANE FAMILIARISATION**

Objectives
Introduction to the aeroplane
Explanation of the cockpit layout
Aeroplane and engine systems
Check lists, drills, controls
Differences when occupying the instructor's seat

EMERGENCY DRILLS

Action in the event of fire in the air and on the ground - engine cabin and electrical
Systems failures as applicable to type
Escape drills - location and use of emergency equipment and exits

AIR EXERCISE 1**FAMILIARISATION WITH THE AEROPLANE**

Introduction to the Aeroplane
Explanation of the Cockpit Layout
Aeroplane Systems
Check Lists, Drills, Controls

EMERGENCY DRILLS

Action in the Event of Fire in the Air and on the Ground - Engine/Cabin/Electrical
System Failure as Applicable to Type
Escape Drills - Location and use of Emergency Equipment and Exits

LONG BRIEFING EXERCISE 2**PREPARATION FOR AND ACTION AFTER FLIGHT**

Objectives:
Flight authorisation and aeroplane acceptance including technical log (if applicable) and certificate of maintenance
Equipment required for Flight (Maps, etc.)
External checks
Internal checks
Student comfort, harness, seat or rudder pedal adjustment
Starting and Warming up Checks
Power Checks
Running Down, System Checks and Switching Off the Engine
Leaving the Aeroplane, Parking, Security and Picketing
Completion of Authorisation Sheet and Aeroplane Serviceability Documents

AIR EXERCISE 2**PREPARATION FOR AND ACTION AFTER FLIGHT**

Flight Authorisation and Aeroplane Acceptance
Aircraft Serviceability Documents
Equipment Required for Flight (Maps etc.)
External Checks
Internal Checks
Student Comfort, Harness, Seat or Rudder Pedal Adjustment
Starting and Warming up Checks
Power Checks
Running Down, System Checks and Switching Off the Engine
Leaving the Aircraft, Parking, Security and Picketing
Completion of Authorisation Sheet and Aeroplane Serviceability Documents

LONG BRIEFING EXERCISE 3

(Air Exercise only)

AIR EXERCISE 3

Air Experience

LONG BRIEFING EXERCISE 4**EFFECTS OF CONTROLS**

Objectives:
Function of Primary Controls - when Laterally Level and Banked
Further Effect of Ailerons and Rudder
Effect of Inertia
Effect of Slipstream
Effect of Airspeed
Effect of Power
Effect of Trimming Controls

Effect of Flaps
Operation of Mixture Control
Operation of Carburettor Heat Control
Operation of Cabin Heat/Ventilation Systems
Effect of other Controls (as applicable)
Airmanship

AIR EXERCISE 4

EFFECTS OF CONTROLS

Primary Effects of Flying Controls - when Laterally Level and Banked
Further effects of Ailerons and Rudder
Effect of Airspeed
Effect of Slipstream
Effect of Power
Effect of Trimming Controls
Effect of Flaps
Operation of Mixture Control
Operation of Carburettor Heat Control
Operation of Cabin Heat/Ventilation Systems
Effect of other Controls as applicable
Airmanship

LONG BRIEFING EXERCISE 5

TAXIING

Objectives:
Pre-Taxiing Checks
Starting, Control of Speed and Stopping
Engine Handling
Control of Direction and Turning (including manoeuvring in confined spaces)
Parking Area Procedures and Precautions
Effects of Wind and Use of Flying Controls
Effects of Ground Surface
Freedom of Rudder Movement
Marshalling Signals
Instrument Checks
Airmanship and Air Traffic Control Procedures
Common Errors

EMERGENCIES

Steering Failure/Brake Failure

AIR EXERCISE 5

TAXIING

Pre Taxiing Checks
Starting, Control of Speed and Stopping
Engine Handling
Control of Direction and Turning
Turning in Confined Spaces
Parking Area Procedures and Precautions
Effects of Wind and Use of Flying Control
Effects of Ground Surface
Freedom of Rudder Movement
Marshalling Signals
Instrument Checks
Airmanship and Air Traffic Control Procedures

EMERGENCIES

Steering Failure/Brake Failure

LONG BRIEFING EXERCISE 6

STRAIGHT AND LEVEL FLIGHT

Objectives:

The Forces

Longitudinal Stability and Control in Pitch

Relationship of C of G to Control in Pitch

Lateral and Directional Stability (Control of Lateral Level and Balance)

Attitude and Balance Control

Trimming

Power Settings and Airspeeds

Drag and Power Curves

Range and Endurance

Airmanship

Common Errors

AIR EXERCISE 6

STRAIGHT AND LEVEL

At normal Cruising Power:

Attaining and Maintaining Straight and Level Flight

Demonstration of Inherent Stability

Control in Pitch, including use of Elevator Trim control

Lateral Level, Direction and Balance, use of Rudder Trim controls as applicable

At Selected Airspeeds (Use of Power):

Effect of Drag and use of Power (Two Airspeeds for one Power Setting)

Straight and Level in Different Aeroplane Configurations (Flaps, Landing Gear)

Use of Instruments to achieve Precision Flight

Airmanship

LONG BRIEFING EXERCISE 7

CLIMBING

Objectives:

The Forces

Relationship between Power/Airspeed and Rate of Climb (Power Curves Maximum Rate of Climb (V_y))

Effect of Mass

Effect of Flaps

Engine Considerations

Effect of density Altitude

The Cruise Climb

Maximum Angle of Climb (V_x)

Airmanship

Common Errors

AIR EXERCISE 7

CLIMBING

Entry and maintaining the normal Maximum Rate Climb

Levelling Off

Levelling Off at Selected Altitudes

Climbing with Flaps down

Recovery to normal Climb

En Route Climb (Cruise Climb)

Maximum Angle of Climb

Use of Instruments to achieve Precision Flight

Airmanship

LONG BRIEFING EXERCISE 8

DESCENDING

Objectives:

The Forces

Glide Descent Angle - Airspeed - Rate of Descent

Effect of Flaps

Effect of Wind

Effect of Mass

Engine Considerations

Power Assisted Descent - Power/Airspeed - Rate of Descent

The Cruise Descent

The Sideslip

Airmanship

Common Errors

AIR EXERCISE 8

DESCENDING

Entry and maintaining the Glide

Levelling Off

Levelling Off at Selected Altitudes

Descending with Flaps down

Powered Descent - Cruise Descent (inc. effect of Power/Airspeed)

Sideslipping (on suitable types)

Use of Instrument to achieve Precision Flight

Airmanship

LONG BRIEFING EXERCISE 9

TURNING

Objectives:

The Forces

Use of Controls

Use of Power

Maintenance of Attitude and Balance

Medium Level Turns

Climbing and Descending Turns

Slipping Turns

Turning onto Selected Headings - Use of Gyro Heading Indicator and Magnetic Compass

Airmanship

Common Errors

AIR EXERCISE 9

TURNING

Entry and maintaining Medium Level Turns

Resuming straight flight

Faults in the Turn (incorrect Pitch, Bank, Balance)

Climbing Turns

Descending Turns

Slipping Turns (on suitable types)

Turns to Selected Headings, use of Gyro Heading Indicator and Compass

Use of Instruments to achieve Precision flight

Airmanship

STALL/SPIN AWARENESS & AVOIDANCE

TRAINING CONSISTS OF EXERCISES:

10A, 10B and 11A

LONG BRIEFING EXERCISE 10 A

SLOW FLIGHT

Objectives:

Aeroplane Handling Characteristics during Slow Flight at

 V_{s1} & $V_{s0} + 10$ knots V_{s1} & $V_{s0} + 5$ knots

Slow Flight During Instructor Induced Distractions

Effect of overshooting in configurations where application of engine power causes a strong 'nose-up' trim change

Airmanship

Common Errors

AIR EXERCISE 10 A

SLOW FLIGHT

Airmanship

Safety Checks

Introduction to Slow Flight

Controlled Slow Flight in the Clean Configuration at:

 $V_{s1} + 10$ knots & with Flaps Down $V_{s0} + 10$ knots:

Straight & Level Flight

Level Turns

Climbing & Descending

Climbing & Descending Turns

Controlled Slow Flight in the Clean Configuration at:

 $V_{s1} + 5$ knots & with Flaps Down $V_{s0} + 5$ knots:

Straight & Level Flight

Level Turns

Climbing & Descending

Climbing & Descending Turns

Descending 'Unbalanced' Turns at Low Airspeed -
the need to maintain Balanced Flight

'Instructor Induced Distractions' during Flight at Low Airspeed - the need to Maintain Balanced Flight and a safe Airspeed

Effect of going around in configurations where application of engine power causes a strong 'nose up' trim change

LONG BRIEFING EXERCISE 10 B

STALLING

Objectives:

Characteristics of the Stall

Angle of Attack

The Effectiveness of the Controls at the Stall

Factors Affecting the Stalling Speed:

Effect of Flaps/Slats/Slots

Effect of Power/Mass/C of G/Load Factor

The Effects of Unbalance at the Stall

The Symptoms of the Stall

Stall Recognition & Recovery

Stalling & Recovery:

Without Power

With Power On

With Flaps Down

Maximum Power Climb (straight & turning flight to the point of Stall with uncompensated Yaw)

* Stalling & Recovery during manoeuvres involving more than 1 G (accelerated stalls, including secondary stalls & recoveries)

Recovering from Incipient Stalls in the landing and other Configurations and conditions

Recovering at the Incipient Stage during Change of Configuration

Stalling and Recovery at the Incipient Stage with 'Instructor Induced' Distractions

Airmanship

Common Errors

* Consideration is to be given to manoeuvre limitations and references to The Owners/Flight manual or Pilot's Operating Handbook must also be made in relation to Mass and Balance limitations. These factors must also be covered in the next exercise Spinning.

AIR EXERCISE 10 B

STALLING

Airmanship - Safety checks

The symptoms of the Stall

Stall Recognition & Recovery

Recovery Without Power

Recovery With Power

Recovery when a Wing Drops at the Stall

Stalling with Power 'ON' & Recovery

Stalling with Flap 'Down' & Recovery

Maximum Power Climb (straight & turning flight) to the point of Stall with uncompensated YAW - Effect of unbalance at the stall when climbing power is being used.

* Stalling & Recovery during Manoeuvres involving more than 1 G (accelerated stalls, including secondary stalls & recoveries)

Recoveries from Incipient Stalls in the landing and other configurations & conditions

Recoveries at the Incipient Stage during change of Configuration

Instructor Induced Distractions during Stalling

* Consideration of manoeuvre limitations and the need to refer to the Aeroplane Manual and Weight (mass) & Balance calculations. These factors are to be covered in the next exercise - Spinning.

LONG BRIEFING EXERCISE 11A

SPIN RECOVERY at the INCIPIENT STAGE

Objectives:

Causes, Stages, Autorotation and Characteristics of the Spin

Recognition and Recovery at the Incipient Stage - entered from various flight attitudes

Aeroplane Limitations

Airmanship

Common Errors

AIR EXERCISE 11 A

SPIN RECOVERY at the INCIPIENT STAGE

Aeroplane Limitations

Airmanship

Safety Checks

Recognition at the Incipient Stage of a Spin

Recoveries from Incipient Spins entered from various attitudes with the Aeroplane in the Clean

Configuration including instructor induced distractions.

LONG BRIEFING EXERCISE 11B

SPIN RECOVERY at the DEVELOPED STAGE

Objectives:

The Spin Entry

Recognition & Identification of Spin Direction

The Spin Recovery

Use of Controls

Effects of Power/Flaps (flap restriction applicable to type)
Effect of the C of G upon Spinning characteristics
Spinning from Various Flight Attitudes
Aeroplane Limitations
Airmanship - Safety Checks
Common Errors during Recovery

AIR EXERCISE 11 B

SPIN RECOVERY AT THE DEVELOPED STAGE

Aeroplane Limitations
Airmanship
Safety Checks
The Spin Entry
Recognition & Identification of the Spin Direction
The Spin Recovery (reference to Flight Manual)
Use of Controls
Effects of Power/Flaps (restrictions applicable to aeroplane type)
Spinning & Recovery from various Flight Attitudes

LONG BRIEFING EXERCISE 12

TAKE-OFF AND CLIMB TO DOWNWIND POSITION

Objectives:

Handling - Factors affecting the length of Take-off Run and Initial Climb
The Correct Lift Off Speed, use of Elevators (Safeguarding the Nose Wheel), Rudder and Power
Effect of Wind (including Crosswind Component)
Effect of Flaps (including the Decision to Use and the Amount Permitted)
Effect of Ground Surface and Gradient upon the Take-off Run
Effect of Mass, Altitude and Temperature on Take-off and climb Performance
Pre Take-off Checks
Air Traffic Control Procedure (before Take-off)
Drills, during and after Take-off
Noise abatement procedures
Tail Wheel Considerations (as applicable)
Short/Soft Field Take-off Considerations/Procedures

EMERGENCIES:

Aborted Take-off
Engine Failure after Take-off
Airmanship and Air Traffic Control Procedures
Common Errors

AIR EXERCISE 12

TAKE-OFF AND CLIMB TO DOWNWIND POSITION

Pre Take-off Checks
Into Wind Take-off
Safeguarding the Nose Wheel
Crosswind Take-off
Drills During and After Take-off
Short Take-off and Soft Field Procedure/Techniques (including Performance Calculations)
Noise abatement procedures
Airmanship

LONG BRIEFING EXERCISE 13

THE CIRCUIT APPROACH AND LANDING

Objectives:

The Downwind Leg, Base Leg, Approach - Position and Drills
Factors Affecting the Final Approach and the Landing Run

Effect of Mass
 Effects of Altitude and Temperature
 Effect of Wind
 Effect of Flap
 The Landing
 Effect of Ground Surface and Gradient upon the Landing Run
 Types of Approach and Landing:
 Powered
 Crosswind
 Flapless (at an appropriate stage of the course)
 Glide
 Short Field
 Soft Field
 Tail Wheel Aeroplane Considerations (as applicable)
 Missed Approach
 Engine Handling
 Wake Turbulence Awareness
 Windshear Awareness
 Airmanship and Air Traffic Control Procedures
 Mislanding/Go around
 Special emphasis on lookout
 Common Errors

AIR EXERCISE 13

THE CIRCUIT APPROACH AND LANDING

Circuit Procedures - Downwind, Base Leg
 Powered Approach and Landing
 Safeguarding the Nosewheel
 Effect of Wind on Approach and Touchdown Speeds and use of Flaps
 Crosswind Approach and Landing
 Glide Approach and Landing
 Flapless Approach and Landing (short and soft field)
 Short field and soft field procedures
 Wheel Landing (Tail Wheel Aircraft)
 Missed Approach/Go around
 Mislanding/Go around
 Noise abatement procedures
 Airmanship

LONG BRIEFING EXERCISE 14

FIRST SOLO AND CONSOLIDATION

A summary of points to be covered before sending the student on first solo.

NOTE: During the flights immediately following the solo circuit consolidation period the following should be covered:

Procedures for Leaving and Rejoining the Circuit
The Local Area (Restrictions, Controlled Airspace, etc.)
Compass Turns
QDM Meaning and Use
Airmanship
Common Errors

AIR EXERCISE 14

FIRST SOLO AND CONSOLIDATION

During the flights immediately following the solo circuit consolidation period the following should be covered:

Procedures for Leaving and Rejoining the Circuit
The Local Area (Restrictions, Controlled Airspace, etc.)
Compass Turns
Obtaining QDM's
Airmanship

LONG BRIEFING EXERCISE 15

ADVANCED TURNING

Objectives:

The Forces

Use of Power

Effect of Load Factor:

Structural Considerations

Increased Stalling Speed

Physiological Effects

Rate and Radius of Turn

Steep, Level, Descending and Climbing Turns

Stalling in the Turn

* Spinning from the Turn - Recovery at the Incipient Stage

* The Spiral Dive

Unusual Attitudes and Recoveries

Airmanship

Common Errors

* Considerations are to be given to manoeuvre limitations and reference to The Owner's/Flight Manual/Pilot's Operating Handbook must be made in relation to Mass and Balance, and any other restrictions for Practice Entries to the Spin.

AIR EXERCISE 15

ADVANCED TURNING

Level, Descending and Climbing Steep Turns

Stalling in the Turn

The Spiral Dive

Spinning from the Turn

Recovery from Unusual Attitudes

Maximum Rate Turns

Airmanship

LONG BRIEFING EXERCISE 16

FORCED LANDING WITHOUT POWER

Objectives:

Selection of forced landing areas

Provision for change of plan

Gliding distance - consideration

Planning the descent

Key positions

Engine failure checks

Use of radio - R/T 'Distress' Procedure

The base leg

The final approach

Go around

The landing considerations

Actions after landing - Aeroplane security

Causes of engine failure

Airmanship

Common errors

AIR EXERCISE 16

FORCED LANDING WITHOUT POWER

Forced Landing Procedures

Selection of Landing Area:

Provision for Change of Plan

Gliding Distance Considerations

Planning the descent:

Key Positions
Engine Failure Checks
Engine cooling precautions
Use of Radio
The Base Leg
The Final Approach
The Landing) When the Exercise is
Actions after Landing:) conducted at an
Aeroplane Security) Aerodrome
Airmanship

LONG BRIEFING EXERCISE 17

PRECAUTIONARY LANDING

Objectives:
Occasions when necessary (in Flight Conditions):
Landing area Selection and Communication (R/T Procedure)
Overhead Inspection
Simulated Approach
Climb Away
Landing at a Normal Aerodrome
Landing at a Disused Aerodrome
Landing on an Ordinary Field
Circuit and Approach

Actions After Landing:
Aeroplane Security
Airmanship
Common errors

AIR EXERCISE 17

PRECAUTIONARY LANDING

Occasions when necessary (In Flight Conditions):
Landing area selection
Overhead Inspection
Simulated Approach
Climb Away
Landing at a Normal Aerodrome
Landing at a Disused Aerodrome
Landing on an Ordinary Field
Circuit and Approach
Actions After Landing:
Aeroplane Security
Airmanship

LONG BRIEFING EXERCISE 18A

PILOT NAVIGATION

Flight Planning

Objectives:
Weather Forecast and Actual(s)
Map Selection and Preparation:
Choice of Route:
Regulated/Controlled Airspace
Danger, Prohibited and Restricted Areas
Safety Altitude

Calculations:
Magnetic Heading(s) and Time(s) en-route
Fuel Consumption
Mass and Balance
Mass and Performance

Flight Information:

NOTAMs etc.

Noting of Required Radio Frequencies

Selection of Alternate aerodrome(s)

Aircraft Documentation

Notification of the Flight:

Booking Out Procedure

Flight Plans

Aerodrome Departure

Organisation of Cockpit Workload

Departure Procedures:

Altimeter Settings

Setting Heading Procedures

Noting of ETA(s)

En-Route:

Map reading - identification of ground features

Maintenance of Altitudes and Headings

Revisions to ETA and Heading, wind effect, drift angle and groundspeed checks.

Log Keeping

Use of Radio (including VDF if applicable)

Minimum Weather Conditions for Continuance of Flight

'In Flight' Decisions, diversion procedures

Operations in Regulated/Controlled Airspace

Procedures for Entry, Transit and Departure

Navigation at Minimum Level

Uncertainty of Position Procedure) Including R/T

Lost Procedure) Procedure

Use of Radio Nav aids

Arrival Procedures

Aerodrome Circuit Joining Procedures:

Altimeter Setting, ATC Liaison, R/T Procedure, etc.

Entering the Traffic Pattern (controlled/uncontrolled aerodromes)

Circuit Procedures

Parking Procedures

Security of Aeroplane Refuelling and Booking In

AIR EXERCISE 18A

PILOT NAVIGATION

Flight Planning:

Objectives:

Weather Forecast and Actual(s)

Map Selection and Preparation:

Choice of Route:

Regulated/Controlled Airspace

Danger, Prohibited and Restricted Areas

Safety Altitude

Calculations:

Magnetic Heading(c) and Time(s) En-Route

Fuel Consumption

Mass and Balance

Mass and Performance

Flight Information:

NOTAMs etc.

Noting of Required Radio Frequencies

Selection of Alternate Aerodromes

Aeroplane Documentation

Notification of the Flight:

Flight clearance procedures (as applicable)

Flight Plans

AERODROME DEPARTURE

Organisation of Cockpit Workload

Departure Procedures:

Altimeter Settings

En-route:

Noting of ETA(s)

Wind effect, drift angle, ground speed checks

Maintenance of Altitudes and Headings

Revisions to ETA and Heading

Log Keeping

Use of Radio (including VDF if applicable)

Minimum Weather Conditions for Continuance of Flight

'In Flight' Decisions

Diversion Procedure

Operations in Regulated/Controlled Airspace

Procedures for Entry, Transit and Departure

Uncertainty of Position Procedure

Lost Procedure

Use of Radio Nav aids

Arrival Procedures:

Aerodrome Joining Procedures:

Altimeter Setting, ATC Liaison, etc.

Entering the Traffic Pattern

Circuit Procedures

Parking Procedures

Security of Aircraft

Refuelling

Booking In

LONG BRIEFING EXERCISE 18B**NAVIGATION AT LOWER LEVELS REDUCED VISIBILITY**

Objectives:

General Considerations:

Planning Requirements Prior to Flight in Entry/Exit Lanes

ATC Rules, Pilot Qualifications and Aircraft Equipment

Entry/Exit Lanes and Areas where Specific Local Rules Apply

Low Level Familiarisation:

Actions Prior to Descending

Visual Impressions and Height Keeping at Low Altitude

Effects of Speed and Inertia During Turns

Effects of Wind and Turbulence

Low Level Operation:

Weather Considerations

Low Cloud and Good Visibility

Low Cloud and Poor Visibility

Avoidance of Moderate to Heavy Rain Showers

Effects of Precipitation

Joining a Circuit

Bad Weather Circuit, Approach and Landing

Airmanship

AIR EXERCISE 18B**NAVIGATION AT LOWER LEVELS**

Low Level Familiarisation:

Entry/Exit Lanes and Areas Where Specific Local Rules Apply

Actions Prior to Descending

Visual Impressions and Height Keeping at Low Altitude

Effects of Speed and Inertia During Turns

Effects of Wind and Turbulence

Hazards of operating at low levels

Low Level Operation:

Weather Considerations

Low Cloud and Good Visibility

Low Cloud and Poor Visibility

Avoidance of Moderate to Heavy Rain Showers

Effects of Precipitation (forward visibility)

Joining a Circuit

Bad Weather Circuit, Approach and Landing

Airmanship

LONG BRIEFINGS 18C

USE OF RADIO NAVIGATION AIDS UNDER VFR

Objectives:

- a) Use of VHF omni range
 - availability of VOR stations, AIP
 - signal reception range
 - selection and identification
 - radials and method of numbering
 - use of omni bearing selector (OBS)
 - To-From indication and station passage
 - selection, interception and maintaining a radial
 - use of two stations to determine position
- b) Use of automatic direction finding equipment (ADF)
 - availability of NDB stations, AIP
 - signal reception range
 - selection and identification
 - orientation in relation to NDB
 - homing to an NDB
- c) Use of VHF direction finding (VHF/DF)
 - availability, AIP
 - R/T procedures
 - obtaining QDMs and QTEs
- d) Use of radar facilities
 - availability and provision of service, AIS
 - types of service
 - R/T procedures and use of transponder
 - mode selection
 - emergency codes
- e) Use of Distance Measuring Equipment (DME)
 - availability, AIP
 - operating modes
 - slant range
- f) Use of Aero Navigation systems, satellite navigation systems (RNAV - SATNAV)
 - availability
 - operating modes
 - limitations

AIR EXERCISE 18C

RADIO NAVIGATION

- a) Use of VHF Omni Range
 - availability, AIP, frequencies
 - selection and identification
 - omni bearing selector (OBS)

- to/from indications, - orientation
 - course deviation indicator (CDI)
 - determination of radial
 - intercepting and maintaining a radial
 - VOR passage
 - obtaining a fix from two VORs
- b) Use of automatic direction finding equipment (ADF)
non-directional beacons (NDBs)
- availability, AIP, frequencies
 - selection and identification
 - orientation relative to the beacon
 - homing
- c) Use of VHF direction finding (VHF/DF)
- availability, AIP, frequencies
 - R/T procedures and ATC liaison
 - obtaining a QDM and homing
- d) Use of en-route/terminal radar
- availability, AIP
 - procedures and ATC liaison
 - pilot's responsibilities
 - secondary surveillance radar
 - transponders
 - code selection
 - interrogation and reply
- e) Use of distance measuring equipment (DME)
- station selection and identification
 - modes of operation
- f) Use of Aero Navigation systems, satellite navigation systems (RNAV - SATNAV)
- setting up
 - operation
 - interpretation

LONG BRIEFING EXERCISE 19

INTRODUCTION TO INSTRUMENT FLYING

Objectives:

Flight Instruments
Physiological Considerations
Instrument Appreciation
Attitude Instrument Flight
Pitch Indications
Bank indications
Different Dial Presentations
Introduction to the Use of the Attitude Indicator
Pitch Attitude
Bank Attitude
Maintenance of Heading and Balanced flight
Instrument Limitations (inc. System Failures)

ATTITUDE, POWER & PERFORMANCE

Attitude Instrument Flight:
Control Instruments
Performance Instruments
Effect of Changing Power and configuration
Cross Checking the Instrument Indications
Instrument Interpretation
Direct and Indirect Indications (Performance instruments)
Instrument Lag
Selective Radial Scan

THE BASIC FLIGHT MANOEUVRES (FULL PANEL)

Straight and Level Flight at Various Airspeeds and Aeroplane Configurations

Climbing

Descending

Standard Rate Turns

Level)	
Climbing)	Onto Pre-Selected Headings
Descending)	

AIR EXERCISE 19**INTRODUCTION TO INSTRUMENT FLYING**

Physiological Sensations

Instrument Appreciation

Attitude Instrument Flight

Pitch Attitude

Bank Attitude

Maintenance of Heading and Balanced Flight

Attitude Instrument Flight

Effect of Changing Power and configuration

Cross Checking the Instruments

Selective Radial Scan

THE BASIC FLIGHT MANOEUVRES (FULL PANEL)

Straight and Level Flight at various Airspeeds and Aeroplane Configurations

Climbing

Descending

Standard Rate Turns

Level)	
Climbing)	Onto Pre-Selected Headings
Descending)	

LONG BRIEFING EXERCISE 20**BASIC NIGHT FLYING**

A summary of points to be covered before sending the student on a first solo at night.

Start up procedures

Local procedures - including ATC liaison

Taxiing

- Parking area and taxiway lighting
- Judgement of speed and distances
- Use of taxiway lights
- Avoidance of hazards - obstruction lighting
- Instrument checks

Holding point - lighting procedure

Initial familiarisation at night

Local area orientation

Significance of lights on other aircraft

Ground obstruction lights

Division of piloting effort - external/instrument reference

Rejoining procedure

Aerodrome lighting - Approach and runway lighting (including VASI and PAPI)

- Threshold lights
- Approach lighting
- Visual approach slope indicator systems

NIGHT CIRCUITS

Take-off and climb

- Line up

- Visual references during the take-off run

- Transfer to instruments

- Establishing the initial climb
- Use of flight instruments
- Instrument climb and initial turn

The circuit

- Aeroplane positioning - reference to runway lighting
- The traffic pattern and lookout
- Initial approach and runway lighting demonstration
- Aeroplane positioning
- Changing aspect of runway lights and VASI (or PAPI)
- Intercepting the correct approach path
- The climb away

Approach and landing

- Positioning, base leg and final approach
- Diurnal wind effect
- Use of landing lights
- The flare and touchdown
- The roll out
- Turning off the runway - control of speed

Missed approach

- Use of instruments
- Re-positioning in the circuit pattern

NIGHT NAVIGATION

- Particular emphasis on flight planning
- Selection of ground features visible at night
 - Air light beacons
 - Effect of cockpit lighting on map colours
 - Use of radio aids
 - Effect of moonlight upon visibility at night

- Emphasis on maintaining a 'minimum safe altitude'
- Alternate aerodromes - restricted availability
- Restricted recognition of weather deterioration
- Lost procedures

NIGHT EMERGENCIES

- Radio failure
- Failure of runway lighting
- Failure of aeroplane landing lights
- Failure of aeroplane internal lighting
- Failure of aeroplane navigation lights
- Total electrical failure
- Abandoned take-off
- Engine failure
- Obstructed runway procedure

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

AMC FCL 1.355 (a) (2)**Flight Instructor (FI)/Instrument Rating Instructor (IRI) refresher seminar**

(See JAR-FCL 1.355)

- 1 FI/IRI refresher seminars made available in JAA member States should have due regard to geographical location, numbers attending, and periodicity throughout the State concerned.
- 2 Such seminars should run for at least two days, and attendance from participants will be required for the whole duration of the seminar including breakout groups/workshops. Different aspects, such as inclusion of participants holding ratings in other categories of aircraft should be considered.
- 3 Some experienced FIs/IRIs currently involved with flying training and with a practical understanding of the revalidation requirements and current instructional techniques should be included as speakers at these seminars.
- 4 The attendance form (see IEM FCL 1.355) will be completed and signed by the organiser of the seminar as approved by the Authority, following attendance and satisfactory participation by the FI/IRI.
- 5 The content of the FI/IRI refresher seminar should be selected from the following:
 - a) new and/or current rules/regulations, with emphasis on knowledge of JAR-FCL and JAR-OPS requirements;
 - b) teaching and learning;
 - c) instructional techniques;
 - d) the role of the instructor;
 - e) national regulations (as applicable);
 - f) human factors;
 - g) flight safety, incident and accident prevention;
 - h) airmanship;
 - i) legal aspects and enforcement procedures;
 - j) navigational skills including new/current radio navigation aids;
 - k) teaching instrument flying; and
 - l) weather related topics including methods of distribution.
 - m) any additional topic selected by the Authority.

Formal sessions should allow for a presentation time of 45 minutes, with 15 minutes for questions. The use of visual aids is recommended, with interactive video and other teaching aids (where available) for breakout groups/workshops.

[Amdt. 1, 01.06.00]

IEM FCL 1.355**Flight instructor rating (FI(A)) - Revalidation and renewal form**

(See JAR-FCL 1.355)

INSTRUCTIONAL FLYING EXPERIENCE (See JAR-FCL 1.355 (a) (1))				
<i>Instructors applying for revalidation of the Flight Instructor Rating should enter the instructional hours flown during the preceding 36 months.</i>				
SINGLE-ENGINE		MULTI-ENGINE		INSTRUMENT
DAY	NIGHT	DAY	NIGHT	
Total instructional hours (preceding 36 months):				
Total instructional hours (preceding 12 months):				

FLIGHT INSTRUCTOR REFRESHER SEMINAR (See JAR FCL 1.355 (a) (2))	
---	--

1	This is to certify that the undersigned attended a Flight Instructor Seminar approved by the Authority
----------	---

2	Attendee's personal particulars
Name:	Address:
Licence number:	Exp. date of FI(A) rating:

3	Seminar particulars:
Date/s of seminar:	Place:

4	Declaration by the responsible organiser:
<i>I certify that the above data are correct and that the Flight Instructor Seminar was carried out as approved by the Authority</i>	
Date of approval:	Name of organiser: (block letters)
Date and place:	Signature:

5	Declaration by the attendee:
I confirm the data under 1 through 3	
Attendee's signature:	

PROFICIENCY CHECK (See JAR-FCL 1.355 (a) (3))	
<i>.....(Name of applicant) has given proof of flying instructional ability during a proficiency check flight. This was done to my satisfaction.</i>	
Flying time:	Aeroplane/Sim. used:
Main exercise:	
Name of FIE:	Licence number:
Date and place:	Signature:

AMC FCL 1.365**Course for the type rating instructor rating for multi-pilot (aeroplane) (TRI(MPA))**

(See JAR-FCL 1.365)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.365)

COURSE OBJECTIVE

1 The course should be designed to give adequate training to the applicant in theoretical knowledge instruction, flight instruction and synthetic flight instruction in order to instruct for any multi-pilot aeroplane type rating for which the applicant is qualified (see JAR-FCL 1.365).

PART 1**TEACHING AND LEARNING**

Item No.

- 1 THE LEARNING PROCESS
 - Motivation
 - Perception and understanding
 - Memory and its application
 - Habits and transfer
 - Obstacles to learning
 - Incentives to learning
 - Learning methods
 - Rates of learning
- 2 THE TEACHING PROCESS
 - Elements of effective teaching
 - Planning of instructional activity
 - Teaching methods
 - Teaching from the 'known' to the 'unknown'
 - Use of 'lesson plans'
- 3 TRAINING PHILOSOPHIES
 - Value of a structured (approved) course of training
 - Importance of a planned syllabus
 - Integration of theoretical knowledge and flight instruction
- 4 TECHNIQUES OF APPLIED INSTRUCTION
 - a) Theoretical knowledge - Classroom instruction techniques
 - Use of training aids
 - Group lectures
 - Individual briefings
 - Student participation/discussion
 - b) FLIGHT - Airborne instruction techniques
 - The flight/cockpit environment
 - Techniques of applied instruction
 - Post flight and in-flight judgement and decision making
- 5 STUDENT EVALUATION AND TESTING
 - a) Assessment of student performance
 - The function of progress tests
 - Recall of knowledge
 - Translation of knowledge into understanding
 - Development of understanding into actions
 - The need to evaluate rate of progress

- b) Analysis of student errors
 - Establish the reason for errors
 - Tackle major faults first, minor faults second
 - Avoidance of over criticism
 - The need for clear concise communication

- 6 TRAINING PROGRAMME DEVELOPMENT
 - Lesson planning
 - Preparation
 - Explanation and demonstration
 - Student participation and practice
 - Evaluation

- 7 HUMAN PERFORMANCE AND LIMITATIONS RELEVANT TO FLIGHT INSTRUCTION
 - Physiological factors
 - Psychological factors
 - Human information processing
 - Behavioural attitudes
 - Development of judgement and decision making

- 8 HAZARDS INVOLVED IN SIMULATING SYSTEMS FAILURES AND MALFUNCTIONS IN THE AEROPLANE DURING FLIGHT
 - Selection of a safe altitude
 - Importance of 'touch drills'
 - Situational awareness
 - Adherence to correct procedures

- 9 TRAINING ADMINISTRATION
 - Flight theoretical knowledge instruction records
 - Pilot's personal flying log book
 - The flight/ground curriculum
 - Study material
 - Official forms
 - Aircraft Flight/Owner's Manuals/Pilot's Operating Handbooks
 - Flight authorisation papers
 - Aircraft documents
 - The private pilot's licence regulations

PART 2

TECHNICAL TRAINING

- 1 The course should be related to the type of aeroplane on which the applicant wishes to instruct. A training programme should give details of all theoretical knowledge instruction.
- 2 Identification and application of human factors (as set in the ATPL syllabus 040) related to multi-crew co-operation aspects of the training.
- 3 The content of the instruction programme should cover training exercises as applicable to the aeroplane type.
- 4 The TRI rating applicant should be taught and made familiar with giving instruction from the seat normally occupied by the co-pilot.

Training Exercises

- 5 Flight Simulator

* Items with an * should be performed in an aeroplane in case a flight simulator is not available.

- a) use of checklist, setting of radios/navigation aids;
- b) starting engines;
- c)* take-off checks;

- d)* instrument take-off, transition to instruments after lift off;
- e) crosswind take-off;
- f) engine failure during take-off between V_1 and V_2 ;
- g) aborted take-off prior to reaching V_1 ;
- h) high mach buffeting, specific flight characteristics (if necessary);
- i)* steep turns;
- j) recovery from approach to stall/take-off, clean, landing configuration;
- k) instrument approach to required minimum decision height or minimum descent height/altitude, manual one engine simulated inoperative during approach and landing or go around;
- l) rejected landing and go around; and
- m) crosswind landing.

Category II and III operations, if applicable

- 6 a) precision approaches, automatic with auto-throttle and flight director go-around caused by aircraft or ground equipment deficiencies;
- b) go around caused by weather conditions;
- c) go around at DH caused by offset position from centreline; and
- d) one of the CAT II/CAT III approaches must lead to a landing.

Aeroplane (not applicable for applicants for SFI(A) authorisation or zero flight time training by a TRI(A))

- 7 a) familiarisation with controls during outside checks;
 - b) use of checklist, setting of radios and navigation aids, starting engines;
 - c) taxiing;
 - d) take-off;
 - e) engine failure during take-off shortly after V_2 , after reaching climb out attitude;
 - f) other emergency procedures (if necessary);
 - g) one engine simulated inoperative go around from required minimum DH; and
 - h) one engine (critical) simulated inoperative landing.
- 8 Flight simulator qualified and approved for ZFTT (for restricted TRI(A))
 - a) familiarisation with controls during outside checks;
 - b) use of checklist, setting of radios and navigation aids, starting engines;
 - c) taxiing;
 - d) take-off;
 - e) simulated engine failure during take-off shortly after V_2 , after reaching climb out attitude;
 - f) other emergency procedures (if necessary);
 - g) one engine inoperative go around from requirement minimum DH; and
 - h) one engine (critical) inoperative landing.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

AMC FCL 1.380**Course for the single-pilot multi-engine class rating instructor rating (aeroplane) (CRI(SPA))**

(See JAR-FCL 1.380)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.380)

COURSE OBJECTIVE:

1 The aim of this course is to give adequate training to the applicant in theoretical knowledge and flight instruction in order to instruct for a single-pilot multi-engine class rating.

GROUND TRAINING

2 This syllabus is concerned only with the training on multi-engine aeroplanes. Therefore, other knowledge areas, common to both single- and multi-engine aeroplanes, should be revised as necessary to cover the handling and operating of the aeroplane with all engines operative, using the applicable sections of the Ground Subjects Syllabus for the flight instructor course (AMC FCL 1.340). Additionally, the ground training should include 25 hours of classroom work to develop the applicant's ability to teach a student the knowledge and Understanding required for the air exercise section of the multi-engine training course. This part will include the long briefings for the air exercises.

PART 1**TEACHING AND LEARNING**

Item No.

1 THE LEARNING PROCESS

Motivation
 Perception and understanding
 Memory and its application
 Habits and transfer
 Obstacles to learning
 Incentives to learning
 Learning methods
 Rates of learning

2 THE TEACHING PROCESS

Elements of effective teaching
 Planning of instructional activity
 Teaching methods
 Teaching from the 'known' to the 'unknown'
 Use of 'lesson plans'

3 TWINING PHILOSOPHIES

Value of a structured (approved) course of training
 Importance of a planned syllabus
 Integration of theoretical knowledge and flight instruction

4 TECHNIQUES OF APPLIED INSTRUCTION

- a) Theoretical knowledge - Classroom instruction techniques
- Use of training aids
 - Group lectures
 - Individual briefings
 - Student participation/discussion
- b) FLIGHT - Airborne instruction techniques
- The flight/cockpit environment
 - Techniques of applied instruction
 - Post flight and in-flight judgement and decision making

-
- 5 STUDENT EVALUATION AND TESTING
- a) Assessment of student performance
 - The function of progress tests
 - Recall of knowledge
 - Translation of knowledge into understanding
 - Development of understanding into actions
 - The need to evaluate rate of progress
 - b) Analysis of student errors
 - Establish the reason for errors
 - Tackle major faults first, minor faults second
 - Avoidance of over criticism
 - The need for clear concise communication
- 6 TRAINING PROGRAMME DEVELOPMENT
- Lesson planning
 - Preparation
 - Explanation and demonstration
 - Student participation and practice
 - Evaluation
- 7 HUMAN PERFORMANCE AND LIMITATIONS RELEVANT TO FLIGHT INSTRUCTION
- Physiological factors
 - Psychological factors
 - Human information processing
 - Behavioural attitudes
 - Development of judgement and decision making
- 8 HAZARDS INVOLVED IN SIMULATING SYSTEMS FAILURES AND MALFUNCTIONS IN THE AEROPLANE DURING FLIGHT
- Selection of a safe altitude
 - Importance of 'touch drills'
 - Situational awareness
 - Adherence to correct procedures
- 9 TRAINING ADMINISTRATION
- Flight theoretical knowledge instruction records
 - Pilot's personal flying log book
 - The flight/ground curriculum
 - Study material
 - Official forms
 - Aircraft Flight/Owner's Manuals/Pilot's Operating Handbooks
 - Flight authorisation papers
 - Aircraft documents
 - The private pilot's licence regulations

PART 2
THEORETICAL KNOWLEDGE INSTRUCTION SYLLABUS

SUGGESTED BREAKDOWN OF COURSE CLASSROOM HOURS

Tuition hours	Practice in class	Topic	Internal progress test
1.00		Aviation legislation	1.00
2.00		Performance, all engines operating, including mass and balance	
2.00		Asymmetric flight Principles of flight	
2.00	2.00	Control in asymmetric flight Minimum control and safety speeds Feathering and unfeathering	
2.00		Performance in asymmetric flight	1.00
2.00		Specific type of aeroplane - operation of systems. Airframe and engine limitations	1.00
4.00	5.00	Briefings for air exercises progress	
<hr/>			
15.00	7.00		3.00
Course total	25.00 (including progress test)		

SYLLABUS OF THEORETICAL KNOWLEDGE SUBJECTS

AIR LEGISLATION

Aeroplane performance group definitions (JAA).
Methods of factoring gross performance.

ASYMMETRIC POWER FLIGHT

PRINCIPLES OF FLIGHT

THE PROBLEMS

asymmetry
control
performance

THE FORCES AND COUPLES

offset thrust line
asymmetric blade effect
offset drag line
failed engine propeller drag
total drag increase
asymmetry of lift
uneven propeller slipstream effect
effect of yaw in level and turning flight
thrust and rudder side force couples
effect on moment arms

CONTROL IN ASYMMETRIC POWER FLIGHT

use, misuse and limits of:

- rudder
- aileron
- elevators

- effect of bank/sideslip/balance
- decrease of aileron/rudder effectiveness
- fin stall possibility
- effect of ias/thrust relationship
- effect of residual unbalanced forces
- foot loads and trimming

MINIMUM CONTROL AND SAFETY SPEEDS

minimum control speed (V_{mc})

definition

origin

factors affecting (V_{mc})

- thrust
- mass and centre of gravity position
- altitude
- landing gear
- flaps
- cowl flaps/cooling gills
- turbulence/gusts
- pilot reaction/competence
- banking towards the operating engine
- drag
- feathering
- critical engine

take-off safety speed

definition/origin of V_2

other relevant V codes

AEROPLANE PERFORMANCE - ONE ENGINE INOPERATIVE

- effect on excess power available
- single-engine ceiling
- cruising, range and endurance
- acceleration/deceleration
- zero thrust, definition and purpose

PROPELLERS

- variable pitch - general principles
- feathering/unfeathering mechanism and limitations
(e.g. minimum rpm)

SPECIFIC AEROPLANE TYPE**AEROPLANE AND ENGINE SYSTEMS**

- operation normal
- operation abnormal
- emergency procedures

LIMITATIONS - AIRFRAME

- load factors
- landing gear/flap limiting speeds (V_{LO} and V_{fe})
- rough air speed (V_{ra})
- maximum speeds (V_{no} and V_{ne})

LIMITATIONS - ENGINE

rpm and manifold pressure
oil temperature and pressure
emergency procedures

MASS AND BALANCE

(To be covered in conjunction with the flight/owner's manual/pilot's operating handbook)
mass and balance documentation for aeroplane type
revision of basic principles
calculations for specific aeroplane type

MASS AND PERFORMANCE

(To be covered in conjunction with the flight/owner's manual/pilot's operating handbook)
calculations for specific aeroplane type (all engines operating)
take-off run
take-off distance
accelerate/stop distance
landing distance
landing run
take-off/climb out flight path
calculations for specific aeroplane type (one engine operating)
climb out flight path
landing distance
landing run

PART 3**FLIGHT INSTRUCTION SYLLABUS - NORMAL FLIGHT**

This part is similar to the Air Exercise Sections of the single-engine Flight Instructor course, including 'Introduction to Instrument Flying' except that the objectives, airmanship considerations and common errors are related to the operation of a multi-engine aeroplane.

The purpose of this part is to acquaint the applicant with the teaching aspects of the operational procedures and handling of a multi-engine aeroplane with all engines functioning.

The following items should be covered:

- 1 Aeroplane familiarisation
- 2 Pre-flight preparation and aeroplane inspection
- 3 Engine starting procedures
- 4 Taxiing
- 5 Pre-take-off procedures
- 6 The take-off and initial climb
 - into wind
 - crosswind
 - short field
- 7 Climbing
- 8 Straight and level flight
- 9 Descending (including emergency descent procedures)
- 10 Turning
- 11 Slow flight
- 12 Stalling and recoveries
- 13 Instrument flight - basic
- 14 Emergency drills (not including engine failure)

- 15 Circuit, approach and landing
into wind
crosswind
short field
- 16 Mislanding and going round again
- 17 Actions after flight

AIR EXERCISES

The following air exercises are developments of the Basic (single-engine) syllabus which are to be related to the handling of multi-engine types in order to ensure that the student learns the significance and use of controls and techniques which may be strange to the student in all normal, abnormal and emergency situations, except that engine failure and flight on asymmetric power are dealt with separately in the Air Exercises in Part 2.

LONG BRIEFING 1

AEROPLANE FAMILIARISATION

introduction to the aeroplane
explanation of the:
cockpit layout
systems and controls

aeroplane power plant
check lists and drills
differences when occupying the instructor's seat

EMERGENCY DRILLS

action in event of fire:
in the air
on the ground

Escape drills:
location of exits
emergency equipment, e.g. fire extinguishers, etc.

PRE-FLIGHT PREPARATION AND AEROPLANE INSPECTION

aeroplane documentation
external checks
internal checks
harness, seawruder pedal adjustment

ENGINE STARTING PROCEDURES

use of checklists
checks prior to starting
checks after starting

AIR EXERCISE 1

AEROPLANE FAMILIARISATION

external features
cockpit layout
aeroplane systems
check lists, drills
action in the event of fire in the air and on the ground
- engine
- cabin
- electrical

systems failure (as applicable to type)
escape drills
- location and use of emergency equipment and exits

PREPARATION FOR AND ACTION AFTER FLIGHT

flight authorisation and aeroplane acceptance
technical log/certificate of maintenance release
mass and balance and performance considerations
external checks
internal checks, adjustment of harness and/or rudder pedals
starting and warming up engines
checks after starting
radio nav/com checks
altimeter checks and setting procedures
power checks
running down and switching off engines
completion of authorisation sheet and aeroplane serviceability documents

LONG BRIEFING 2**TAXIING**

pre-Taxiing area precautions
 greater mass - greater inertia

effect of differential power
precautions on narrow taxiways
common errors

PRE TAKE-OFF PROCEDURES

use of checklist
engine power checks
pre take-off checks
instructor's briefing to cover the procedure to be followed should an emergency occur during take-off,
e.g. engine failure
common errors

THE TAKE-OFF AND INITIAL CLIMB

ATC considerations
factors affecting the length of the take-off run/distance
correct lift-off speed
importance of safety speed
crosswind take-off, considerations and procedures
short field take-off, considerations and procedures
engine handling after take-off, throttle/pitch/engine synchronisation
common errors

CLIMBING

airmanship considerations
 pre-climbing checks

engine considerations
 use of throttle/pitch controls

maximum rate of climb speed
maximum angle of climb speed
synchronising the engines
common errors

AIR EXERCISE 2**TAXIING**

checks before taxiing
starting and stopping
control of speed
control of direction and turning
turning in confined spaces

leaving the parking area
freedom of rudder movement (importance of pilot ability to use full rudder travel)
instrument checks

EMERGENCIES

brake/steering failure

PRE TAKE-OFF PROCEDURES

use of checklist
engine power and system checks
pre take-off checks
instructor's briefing in the event of:
- emergencies during take-off

THE TAKE-OFF AND INITIAL CLIMB

ATC considerations
directional control and use of power
lift-off speed
crosswind effects and procedure
short field take-off and procedure
procedures after take-off
- landing gear retraction
- flap retraction (as applicable)
- selection of manifold pressure and rpm
- engine synchronisation
- other procedures (as applicable)

at an appropriate stage of the course

CLIMBING

Pre-Climbing checks
Power Selection for Normal and Maximum Rate Climb
Engine and RPM Limitations
Effect of Altitude on Manifold Pressure, Full Throttle
Levelling Off - Power Selection
Climbing with Flaps Down
Recovery to Normal Climb
En Route Climb (Cruise Climb)
Maximum Angle of Climb
Altimeter Setting Procedures
Prolonged Climb and use of Cowl Flaps/Cooling Gills
Instrument Appreciation

LONG BRIEFING 3

STRAIGHT AND LEVEL FLIGHT

Airmanship considerations
Selection of power - throttle/pitch controls
Engine synchronisation
Fuel consumption aspects
Use of trimming controls
elevator, rudder (aileron as applicable)

Operation of flaps
effect on pitch attitude
effect on airspeed

Operation of landing gear
effect on pitch attitude
effect on airspeed

Use of mixture controls
Use of alternate air/carburettor heat controls

Operation of cowl flaps/cooling gills
 Use of cabin ventilation and heating systems
 Operation and use of the other systems (as applicable to type)
 Common errors

DESCENDING

Airmanship considerations
 pre-descent checks

Normal descent
 selection of throttle/pitch controls
 engine cooling considerations

Emergency descent procedure
 Common errors

TURNING

Airmanship considerations
 Medium turns
 Climbing/descending turns
 Steep turns (45 degrees of bank or more)
 Common errors

AIR EXERCISE 3

STRAIGHT AND LEVEL FLIGHT

At Normal Cruising Power
 - selection of cruise power
 - manifold pressure/RPM
 - engine synchronisation
 - use of trimming controls
 - performance considerations - range/endurance

Instrument Appreciation
 Operation of Flaps (in stages)
 - airspeed below V_{fe}
 - effect on pitch attitude
 - effect on airspeed

Operation of Landing Gear
 - airspeed below V_{LO}/V_{le}
 - effect on pitch attitude
 - effect on airspeed

Use of Mixture Controls
 Use of Alternate Air/Carburettor Control
 Operation of Cowl Flaps/Cooling Gills
 Operation of Cabin Ventilation/Heating Systems
 Operation and use of Other Systems (as applicable to type)

DESCENDING

Pre-Descent Checks
 Power Selection - Manifold Pressure/RPM
 Powered Descent (Cruise Descent)
 Engine Cooling Considerations
 - use of cowl flaps/cooling gills

Levelling Off
 Descending with Flaps Down
 Descending with Landing Gear Down
 Altimeter Setting Procedure
 Instrument Appreciation
 Emergency Descent
 - as applicable to type
 - limitations in turbulence V_{no}

TURNING

Medium Turns
Climbing and Descending Turns
Steep Turns - 45 degrees of Bank
Instrument Appreciation

LONG BRIEFING 4**SLOW FLIGHT**

Airmanship considerations
flight at V_{S1} and $V_{SO} + 5$ knots
aircraft handling characteristics

Simulated 'go around' from slow flight
at V_{SSE} with flaps down
note pitch trim change

Common errors

STALLING

Airmanship considerations
Power selection
Symptoms approaching the stall
Full stall characteristics
Recovery from the full stall
Recovery at the incipient stall
Stalling and recovery in the landing configuration
Recovery at the incipient stage in the landing configuration

INSTRUMENT FLIGHT (BASIC)

Straight and level
Climbing
Turning
Descending

EMERGENCY DRILLS (not including engine failure)

As applicable to type

CIRCUIT APPROACH AND LANDING

Airmanship and ATC consideration
Downwind leg
airspeed below V_{fe}
use of flaps (as applicable)
pre-landing checks
position to turn onto base leg

Base leg
selection of power (throttle/pitch), flaps and trimming controls
maintenance of correct airspeed

Final approach
power adjustments (early reaction to undershooting)
use of additional flaps (as required)
confirmation of landing gear down
selection 'touch down' point
airspeed reduction to V_{at}
maintenance of approach path

Landing
greater sink rate
longer landing distance and run
crosswind approach and landing
crosswind considerations

short field approach and landing
short field procedure - considerations

AIR EXERCISE 4

SLOW FLIGHT

Safety Checks

Setting up and Maintaining (Flaps Up)

$V_{S1} + 5$ knots

note aeroplane handling characteristics

Setting up and Maintaining (Flaps Down)

$V_{SO} + 5$ knots

note aeroplane handling characteristics

Simulated 'Go Around' from a Slow Flight with Flaps

Down and airspeed not below V_{SSE} , e.g. airspeed at V_{SSE} or $V_{mca} + 10$ knots

increase to full power and enter a climb

note pitch change

Resume Normal Flight

STALLING

- airmanship considerations
- selection of RPM
- stall symptoms
- full stall characteristics
- recovery from the full stall
 - care in application of power
- recovery at the incipient stage
- stalling and recovery in landing configuration
- stall recovery at the incipient stage in the landing configuration

INSTRUMENT FLIGHT (BASIC)

- straight and level
- climbing
- turning
- descending

EMERGENCY DRILLS (not including engine failure)

As applicable to type

CIRCUIT, APPROACH AND LANDING

Airmanship and ATC considerations

Downwind leg

- control of speed (below V_{fe})
- flaps as applicable
- pre-landing checks
- control of speed and height
- base leg turn

Base leg

- power selection
- use of flap and trimming controls
- maintenance of correct airspeed

Final approach

- use of additional flap (as required)
- confirmation of landing gear down
- selection of touchdown point
- airspeed reduction to V_{at}
- maintaining correct approach path
 - use of power

Landing

- control of sink rate during flare
- crosswind considerations
- longer landing roll
- short/soft field approach and landing
 - considerations and precautions

ASYMMETRIC POWER FLIGHT

During this part, special emphasis is to be placed on the:

- a) Circumstances in which actual feathering and unfeathering practice will be done, i.e. safe altitude; compliance with regulations concerning minimum altitude/height for feathering practice, weather conditions, distance from nearest available aerodrome.
- b) Procedure to use for instructor/student co-operation, e.g. the correct use of touch drills and the prevention of misunderstandings, especially during feathering and unfeathering practice and when zero thrust is being used for asymmetric circuits. This procedure is to include positive agreement as to which engine is being shut down/re-started or set at zero thrust and identifying each control and naming the engine it is going to affect.
- c) Consideration to be given to avoid over-working the operating engine, and the degraded performance when operating the aeroplane during asymmetric flight.
- d) Need to use the specific check list for the aeroplane type.

LONG BRIEFINGS

FLIGHT ON ASYMMETRIC POWER

Introduction to asymmetric flight

Feathering the propeller

- method of operation

Effects on aeroplane handling at cruising speed

Introduction to effects upon aeroplane performance

Note foot load to maintain a constant heading (No rudder trim)

Unfeathering the propeller

- regain normal flight

Finding the zero thrust setting

- comparison of foot load when feathered and with zero thrust set

Effects and Recognition of Engine Failure in Level Flight

The forces and the effects of yaw

Types of failure

- sudden or gradual
- complete or partial

Yaw, direction and further effects of yaw

Flight instrument indications

Identification of Failed Engine

The couples and residual out of balance forces

- resultant flight attitude

Use of rudder to counteract yaw

Use of aileron

- dangers of mis-use

Use of elevator to maintain level flight

Use of power to maintain a safe airspeed and altitude

Supplementary recovery to straight and level flight

- simultaneous increase of speed and reduction in power

Identification of failed engine

- idle leg = idle engine

Use of engine instruments for identification

- fuel pressure/flow
- RPM gauge response effect of CSU action at lower and higher airspeed
- engine temperature gauges

Confirmation of identification

- close the throttle of identified failed engine

Effects and recognition of engine failure in turns

Identification and control

Side forces and effects of yaw

DURING TURNING FLIGHT:

Effect of 'inside' engine failure

- effect sudden and pronounced

Effect of 'outside' engine failure

- effect less sudden and pronounced

The possibility of confusion in identification (particularly at low power)

- correct use of rudder
- possible need to return to lateral level flight to confirm correct identification

Visual and flight instrument indications

Effect of varying speed and power

Speed/thrust relationship

At normal cruising speed and cruising power

- engine failure clearly recognised

At low safe speed and climb power

- engine failure most positively recognised

High speed descent and low power

- possible failure to notice asymmetry (engine failure)

MINIMUM CONTROL SPEEDS

ASI colour coding - red radial line

NOTE: This exercise is concerned with the ultimate boundaries of controllability in various conditions that a student can reach in a steady asymmetric power state, approached by a gradual speed reduction. Sudden and complete failure should not be given at the Flight Manual V_{mca} . The purpose of the exercise is to continue the gradual introduction of a student to control an aeroplane in asymmetric power flight during extreme or critical situations. It is not a demonstration of V_{mca} .

Techniques for assessing critical speeds with wings level and recovery - dangers involved when minimum control speed and the stalling speed are very close

- use of V_{SSE}

Establish a minimum control speed for each asymmetrically disposed engine

- to establish critical engine (if applicable)

Effects on minimum control speeds of:

- bank
- zero thrust setting
- take-off configuration
 - landing gear down/take-off flap set
 - landing gear up/take-off flap set

It is important to appreciate that the use of 50 of bank towards the operating engine produces a lower V_{mca} and also a better performance than that obtained with the wings held level. It is now normal for manufacturers to use 50 of bank in this manner when determining the V_{mca} for the specific type. Thus the V_{mca} quoted in the aeroplane manual will have been obtained using the technique.

FEATHERING AND UNFEATHERING

Minimum heights for practising feathering/unfeathering drills

Engine handling - Precautions (overheating, icing conditions, priming, warm up, method of simulating engine failure - reference to Aircraft Engine Manual and Service Instructions and Bulletins).

ENGINE FAILURE PROCEDURE

Once the maintenance of control has been achieved, the order in which the procedures are carried out will be determined by the phase of operation and the aircraft type.

Flight Phase

In cruising flight

Critical phase such as immediately after take-off or during the approach to landing or during a 'go around'.

AIRCRAFT TYPE

Variations will inevitably occur in the order of certain drills and checks due to differences between aeroplane types and perhaps between models of the same type, and the Flight/Owner's Manuals, Pilot's Operating Handbooks are to be consulted to establish the exact order of these procedures.

For example, one Flight/Owner's Manual/Pilot's Operating Handbook may call for the raising of flaps and landing gear prior to feathering, whilst another may recommend feathering as a first step. The reason for this latter procedure could be due to the fact that some engines cannot be feathered if the RPM drops below a certain figure.

Again, in some aeroplanes, the raising of the landing gear may create more drag during retraction due to the transient position of the landing gear doors and as a result of this retraction would best be left until feathering has been accomplished and propeller drag reduced.

Therefore, the order in which the drills and checks are shown in this syllabus under IMMEDIATE and SUBSEQUENT actions are to be used as a general guide only and the exact order of precedence is determined by reference to the Flight/Owner's Manual, Pilot's Operating Handbook for the specific aeroplane type being used on the course.

IN FLIGHT ENGINE FAILURE

In cruise or other flight phase not including take-off or landing.

Immediate Actions:

Recognition of Asymmetric Condition

Identification and Confirmation of Failed Engine

- idle leg - idle engine
- closing of throttle for confirmation

Cause and Fire Check

- typical reasons for failure
- methods of rectification

Feathering Decision and Procedure

- reduction of other drag
- need for speed but not haste
- use of rudder trim

Subsequent Actions:

Live Engine

- temperature, pressures and power
- remaining services
- electrical load - assess and reduce as necessary
- effect on power source for air driven instruments
- landing gear
- flaps and other services

Re-plan Flight

- ATC and weather
- terrain clearance, single-engine cruise speed
- decision to divert or continue

Fuel Management

- best use of remaining fuel

Dangers of re-starting damaged engine

Action if unable to maintain altitude

- effect of altitude on power available

Effects on Performance

Effects on power available and power required

Effects on various airframe configuration and propeller settings

Use of Flight/Owner's Manual

- cruising
- climbing - ASI colour coding (blue line)

- descending
- turning

'Live' Engine Limitations and Handling
Take-off and Approach - Control and Performance

SIGNIFICANT FACTORS

Significance of Take-off safety speed

- effect of landing gear, flap, feathering, take-off, trim setting, systems for operating landing gear and flaps
- Effect on mass, altitude and temperature (performance)

Significance of Best Single-engine Climb Speed (V_{yse})

- acceleration to best engine climb speed and establishing a positive climb
- relationship of S/E climb speed to normal climb speed
- action if unable to climb

Significance of Asymmetric Committal Height and Speed

- action if baulked below asymmetric committal height

Engine Failure During Take-Off:

Below V_{mca} or unstick speed

- accelerate/stop distance considerations
- prior use of Flight Manual data if available

Above V_{mca} or unstick speed and below safety speed

Immediate re-landing or use of remaining power to achieve forced landing

Considerations:

- degree of engine failure
 - speed at the time
 - mass, altitude, temperature (performance)
 - configuration
 - length of runway remaining
 - position of any obstacles ahead

Engine Failure After Take-Off

Simulated at a safe height and at or above take-off safety speed

Considerations:

- need to maintain control
- use of bank towards operating engine
- use of available power achieving best single-engine climb speed
- mass, altitude, temperature (performance)
- effect of prevailing conditions and circumstances

IMMEDIATE ACTIONS:

Maintenance of control including airspeed and use of power.

Recognition of asymmetric condition

Identification and confirmation of failed engine

Feathering and removal of drag (procedure for type)

Establishing best single-engine climb speed

SUBSEQUENT ACTIONS:

Whilst carrying out an asymmetric power climb to the downwind position at single-engine best rate of climb speed:

- Cause and fire check
- Live engine, handling considerations
- Remaining services
- ATC liaison
- Fuel management

NOTE: *These procedures are applicable to aeroplane type and flight situation.*

ASYMMETRIC COMMITTAL HEIGHT

Asymmetric Committal Height is the minimum height needed to establish a positive climb whilst maintaining adequate speed for control and removal of drag during an approach to a landing

Because of the significantly reduced performance of many JAR-23 aeroplanes when operating on one engine, consideration is to be given to a minimum height from which it would be safely possible to attempt a 'go around' procedure, during an approach when the flight path will have to be changed from a descent to a climb with the aeroplane in a high drag configuration.

Due to the height loss which will occur during the time that the operating engine is brought up to full power, landing gear and flap retracted, and the aeroplane established in a climb at V_{yse} a minimum height (often referred to as 'Asymmetric Committal Height') is to be selected, below which the pilot should not attempt to take the aeroplane round again for another circuit. This height will be compatible with the aeroplane type, all up weight, altitude of the aerodrome being used, air temperature, wind, the height of obstructions along the climb out path, and pilot competence.

Circuit Approach and Landing on Asymmetric Power

- Definition and use of Asymmetric Committal Height
- Use of Standard Pattern and Normal Procedures
- Action if unable to maintain Circuit Height
- Speed and Power Settings Required
- Decision to land or go around at asymmetric committal height
 - factors to be considered

Undershooting

- importance of maintaining correct airspeed, (not below V_{yse})

SPEED AND HEADING CONTROL

Height/speed/power relationship

- need for minimum possible drag

Establishing positive climb at best single-engine rate of climb speed

- effect of availability of systems, power for flap and landing gear
- operation and rapid clean up

NOTE 1: The airspeed at which the decision is made to commit the aeroplane to a landing or to go around should normally be the best single-engine rate of climb speed and in any case not less than the safety speed.

NOTE 2: On no account should instrument approach 'Decision Height' and its associated procedures be confused with the selection of minimum Height for initiating a go around in asymmetric power flight.

ENGINE FAILURE DURING AN ALL ENGINES APPROACH OR MISSED APPROACH

Use of asymmetric committal height and speed considerations speed and heading control

- decision to attempt a landing, 'go around' or force land as circumstances dictate

NOTE: At least one demonstration and practice of engine failure in this situation should be performed during the course.

INSTRUMENT FLYING ON ASYMMETRIC POWER

Considerations relating to aircraft performance during:

- straight and level flight
- climbing and descending
- standard rate turns:
- level, climbing and descending turns including turns onto pre-selected headings

Vacuum operated instruments

- availability

Electrical power source

- availability

FLIGHT INSTRUCTION AIR EXERCISES**ASYMMETRIC POWER FLIGHT**

This section covers the operation of a single-pilot multi-engine aeroplane when one engine has failed and it is applicable to all such light piston aeroplanes. Check lists should be used as applicable.

AIR EXERCISES**FLIGHT ON ASYMMETRIC POWER**

Introduction to asymmetric flight

- close the throttle of one engine
- feather its propeller
- effects on aeroplane handling at cruising speed
- effects on aeroplane performance e.g. cruising speed and rate of climb
- note foot load to maintain a constant heading
- unfeather the propeller
- return to normal flight finding the zero thrust throttle setting
- comparison of foot load when feathered and with zero thrust set

Effects and Recognition of Engine Failure in Level Flight with the aeroplane straight and level at cruise speed

- slowly close the throttle of one engine
- note yaw, roll and spiral descent

Return to normal flight

- close throttle of other engine
- note same effects in opposite direction

Methods of Control and identification of Failed Engine close one throttle and maintain heading and level flight by use of

- rudder to control yaw
- aileron to hold wings level
- elevators to maintain level flight
- power (as required) to maintain airspeed and altitude

Alternative/supplementary Method of Control

- simultaneously:
 - lower aeroplane nose to increase airspeed
 - reduce power
 - loss of altitude - inevitable

Identification of failed engine

- idle foot = idle engine

Use of instruments for identification

- fuel pressure/fuel flow
- RPM gauge/CSU action may mask identification
- engine temperature gauges

Confirmation of identification

- close the throttle of the identified failed engine

Effects and recognition of Engine Failure in Turns/Effects of 'inside' engine failure

- more pronounced yaw
- more pronounced roll
- more pronounced pitch down

Effects of 'outside' engine failure

- less pronounced yaw
- less pronounced roll
- less pronounced pitch down

Possibility of confusion in identification

- use of correct rudder application
- return to lateral level flight if necessary

Flight instrument indications

Effect of Varying Speed and Power

Failure of one engine at cruise speed and power

- engine failure clearly recognised

Failure of one engine at low speed and high power (not below V_{sse})

- engine failure most positively recognised

Failure of one engine at higher speeds and low power

- possible failure to recognise engine failure

Minimum Control speeds

Establish the V_{yse}

- select maximum permitted manifold pressure and RPM
- close the throttle on one engine
- raise the aeroplane nose and reduce the airspeed
- note the airspeed when maximum rudder deflection is being applied and when directional control can no longer be maintained
- lower the aeroplane nose and reduce power until full directional control is regained
- the lowest airspeed achieved prior to the loss of directional control will be the V_{mc} for the flight condition
- repeat the procedure closing the throttle of the other engine
- the higher of these two airspeeds will identify the most critical engine to fail

Warning

In the above situations the recovery is to be initiated immediately before directional control is lost with full rudder applied, or when a safe margin above the stall remains, e.g. when the stall warning device operates, for the particular aeroplane configuration and flight conditions. On no account should the aeroplane be allowed to decelerate to a lower airspeed.

Establish the effect of using 50 of bank at V_{mc}

- close the throttle of one engine
- increase to full power on the operating engine
- using 50 of bank towards the operating engine reduce speed to the V_{mc}
- note lower V_{mc} when 50 of bank is used

'In flight' Engine Failure Procedure

in cruise and other flight circumstances not including take-off and landing.

IMMEDIATE ACTIONS:

Maintenance of control and use of power

- identification of failed engine
- confirmation of failed engine
- failure cause and fire check
- feathering decision and implementation
- reduction of any other drag, e.g. flaps, cowl flaps etc.
- retrim and maintain altitude

SUBSEQUENT ACTIONS:

Live Engine:

- oil temperature and pressure. Fuel flow and power
- remaining services
- electrical load - assess and reduce as necessary
- effect on power source for air driven instruments
- landing gear
- flaps and other services

Re-plan Flight

- ATC and weather
- terrain clearance
- single-engine cruise speed
- decision to divert or continue

Fuel Management

- best use of fuel

Dangers of Re-starting Damaged Engine

Action if unable to maintain altitude

- adopt V_{yse}
- effect of altitude on power available

Effects on performance
 Effects on Power Available and Power Required
 Effects on various airframe configurations and propeller settings

Use of Flight/Owner's Manual

- cruising
- climbing - ASI colour coding (blue line)
- descending
- turning

'Live' Engine Limitations and Handling

Take-off and Approach - Control and handling

NOTE: To be done at a safe height away from the circuit.

Take-off case with Landing Gear Down and Take-off Flap Set (if applicable)

Significance of Take-off at or above Safety Speed

- at safety speed. The ability to maintain control and to accelerate to SE climb speed with aeroplane clean and zero thrust set. Thereafter to achieve a positive climb.

Significance of flight below Safety Speed

- below safety speed and above V_{mca} . A greater difficulty to maintain control, a possible loss of height whilst maintaining speed, cleaning up, accelerating to SE climb speed and establishing a positive climb.

Significance of Best Single-engine Climb Speed

- the ability to achieve the best rate of climb on one engine with minimum delay.

Significance of Asymmetric Committal Height

- the ability to maintain or accelerate to the best single-engine rate of climb speed and to maintain heading whilst cleaning up with perhaps a slight height loss before climbing away
- below this height, the aeroplane is committed to continue the approach to a landing.

Engine Failure During Take-off

- during the take-off run and below safety speed briefing only

Engine Failure after take-off

NOTE: To be initiated at a safe height and at not less than take-off safety speed with due regard to the problems of a prolonged single-engine climb in the prevailing conditions.

IMMEDIATE ACTIONS:

- control of direction and use of bank
- control of airspeed and use of power
- recognition of asymmetric condition
- identification and confirmation of failed engine feathering and reduction of drag (procedure for type)
- re-trim

SUBSEQUENT ACTIONS

Whilst carrying out an asymmetric power climb to the downwind position at single-engine best rate of climb speed:

- cause and fire check
- live engine, handling considerations
- drills and procedures applicable to aeroplane type and flight situation
- ATC liaison
- fuel management

Asymmetric Circuit, Approach and Landing

Downwind and Base Legs

- use of standard pattern
- normal procedures
- landing gear and flap lowering considerations
- position for base leg
- live engine handling
- airspeed and power settings
- maintenance of height

Final Approach

- Asymmetric Committal Height drill
- control of airspeed and descent rate
- flap considerations

Going Round Again on Asymmetric Power (Missed Approach)

- not below Asymmetric Committal Height
- speed and heading control
- reduction of drag, landing gear retraction
- maintaining V_{yse}
- establish positive rate of climb

Engine failure during ALL engines approach or missed approach

NOTE: *To be started at not less than asymmetric committal height and speed and not more than part flap set.*

- speed and heading control
- reduction of drag flap
- decision, attempt landing or go around
- control of descent rate if approach is continued
- if go around is initiated, maintain V_{yse} , flaps and landing gear retracted and establish positive rate of climb

NOTE: *At least one demonstration and practice of engine failure in this situation should be performed during the course.*

Instrument flying on asymmetric power

Flight instrument checks and services available

- straight and level flight
- climbing and descending
- standard rate turns
- level, climbing and descending turns including turns onto pre-selected headings

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

AMC FCL 1.395**Course for the instrument rating instructor rating (aeroplane) (IRI(A))**

(See JAR-FCL 1.395)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.395)

COURSE OBJECTIVE

1 The IRI(A) course should give particular stress to the role of the individual in relation to the importance of human factors in the man-machine environment. Special attention should be paid to the applicant's levels of maturity and judgement including an understanding of adults, their behavioural attitudes and variable levels of education.

2 With the exception of the section on Teaching and Learning, all the subject detail contained in the theoretical and Flight Training Syllabus is complementary to the Instrument Rating Pilot Course Syllabus which should already be known by the applicant. Therefore the objective of the course is to:

- a) refresh and bring up to date the technical knowledge of the student instructor;
- b) train pilots in accordance with the requirements of the modular instrument flying training course (Appendix 1 to JAR-FCL 1.210);
- c) enable the applicant to develop the necessary instructional techniques required for teaching of instrument flying, radio navigation and instrument procedures to the level required for the issue of an instrument rating; and
- d) ensure that the student instrument rating instructor's flying is of a sufficiently high standard.

3 During the course, the applicants should be made aware of their own attitudes to the important aspect of flight safety. Improving safety awareness should be a fundamental objective throughout the course. It will be of major importance for the course of training to aim at giving applicants the knowledge, skills and attitudes relevant to an instructor's task and to achieve this, the course curriculum, in terms of objectives should comprise at least the following areas.

PART 1**TEACHING AND LEARNING**

Item No.

1 THE LEARNING PROCESS

Motivation
 Perception and understanding
 Memory and its application
 Habits and transfer
 Obstacles to learning
 Incentives to learning
 Learning methods
 Rates of learning

2 THE TEACHING PROCESS

Elements of effective teaching
 Planning of instructional activity
 Teaching methods
 Teaching from the 'known' to the 'unknown'
 Use of 'lesson plans'

3 TRAINING PHILOSOPHIES

Value of a structured (approved) course of training
 Importance of a planned syllabus
 Integration of theoretical knowledge and flight instruction

4 TECHNIQUES OF APPLIED INSTRUCTION

- a) Theoretical knowledge - Classroom instruction techniques
 - Use of training aids
 - Group lectures

- Individual briefings
 - Student participation/discussion
 - b) FLIGHT - Airborne instruction techniques
 - The flight/cockpit environment
 - Techniques of applied instruction
 - Post-flight and in-flight judgement and decision making
- 5 STUDENT EVALUATION AND TESTING
- a) Assessment of student performance
 - The function of progress tests
 - Recall of knowledge
 - Translation of knowledge into understanding
 - Development of understanding into actions
 - The need to evaluate rate of progress
 - b) Analysis of student errors
 - Establish the reason for errors
 - Tackle major faults first, minor faults second
 - Avoidance of over criticism
 - The need for clear concise communication
- 6 TRAINING PROGRAMME DEVELOPMENT
- Lesson planning
 - Preparation
 - Explanation and demonstration
 - Student participation and practice
 - Evaluation
- 7 HUMAN PERFORMANCE AND LIMITATIONS RELEVANT TO FLIGHT INSTRUCTION
- Physiological factors
 - Psychological factors
 - Human information processing
 - Behavioural attitudes
 - Development of judgement and decision making
- 8 HAZARDS INVOLVED IN SIMULATING SYSTEMS FAILURES AND MALFUNCTIONS IN THE AEROPLANE DURING FLIGHT
- Selection of a safe altitude
 - Importance of 'touch drills'
 - Situational awareness
 - Adherence to correct procedures
- 9 TRAINING ADMINISTRATION
- Flight theoretical knowledge instruction records
 - Pilot's personal flying log book
 - The flight/ground curriculum
 - Study material
 - Official forms
 - Aircraft Flight/Owner's Manuals/Pilot's Operating Handbooks
 - Flight authorisation papers
 - Aircraft documents
 - The private pilot's licence regulations

NOTE: A suggested breakdown of hours for this part is found in the Flight Instructor Course, AMC FCL 1.340.

PART 2**THEORETICAL KNOWLEDGE INSTRUCTION SYLLABUS**

The theoretical subjects covered below should be used to develop the instructor's teaching skills. The items selected should relate to the student's background and should be applied to training for an IR(A).

GENERAL SUBJECTS**PHYSIOLOGICAL/PSYCHOLOGICAL FACTORS**

The Senses
Spatial Disorientation
Sensory Illusions
Stress

FLIGHT INSTRUMENTS

Airspeed Indicator
Altimeter
Vertical Speed Indicator
Attitude Indicator
Heading Indicator
Turn and [Slip] Indicator []
Magnetic Compass

In relation to the above instruments the following items should be covered:

Principles of Operation
Errors and in-flight Serviceability Checks
System Failures

RADIO NAVIGATION AIDS

Basic Radio Principles
Use of VHF RTF Channels
The Morse Code
Basic Principles of Radio Aids
VHF Omni Range (VOR)
Ground and Aeroplane Equipment
Non Directional Beacons (NDB/ADF)
Ground and Aeroplane Equipment
VHF Direction Finding (VHF/DF)
Radio Detection and Ranging (RADAR)
Ground Equipment
Primary Radar
Secondary Surveillance Radar
Aeroplane Equipment
Transponders
Precision Approach System
Other Navigational Systems (as applicable) in current Operational use
Ground and Aeroplane Equipment
Distance Measuring Equipment (DME)
Ground and Aeroplane Equipment
Marker Beacons
Ground and Aeroplane Equipment
Pre-flight Serviceability Checks
Range, Accuracy and Limitations of Equipment

FLIGHT PLANNING CONSIDERATIONS**AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATIONS**

The course of training should cover the items listed below, but the applicant's aptitude and previous aviation experience should be taken into account when determining the amount of instructional time allotted.

Although a number of items contained under this heading are complementary to those contained in the PPL/CPL/IR syllabi, the instructor should ensure that they have been covered during the applicant's training and due allowance should be made for the time needed to revise these items as necessary.

The Aeronautical Information Publication
NOTAM Class 1 and 2
Aeronautical Information Circulars
Information of an Operational Nature

The Rules of the Air and Air Traffic Services (RAC)
Visual Flight Rules and Instrument Flight Rules
Flight Plans and ATS Messages
Use of Radar in Air Traffic Services
Radio Failure

Classification of Airspace
Airspace Restrictions and Hazards

Holding and Approach to Land Procedures
Precision Approaches/Non Precision Approaches
Radar Approach Procedures
Missed Approach Procedures
Visual Manoeuvring after an Instrument Approach
Conflict Hazards in Uncontrolled Airspace

Communications
Types of Services
Extraction of AIP Data Relating to Radio Aids

Charts Available
En-route
Departure and Arrival
Instrument Approach and Landing
Amendments, Corrections and Revision Service

FLIGHT PLANNING GENERAL

The Objectives of Flight Planning
Factors Affecting Aeroplane and Engine Performance
Selection of Alternate(s)
Obtaining Meteorological Information
Services Available
Met Briefing
[Telephone or Electronic Data Processing]
Actual Weather Reports (TAFs, METARs and SIGMET Messages)
The Route Forecast
The Operational Significance of the Meteorological Information Obtained (including Icing, Turbulence and Visibility)
Altimeter Considerations
Definitions of
Transition Altitude
Transition Level
Flight Level
QNH
Regional QNH
Standard Pressure Setting
QFE
Altimeter Setting Procedures
Pre-flight Altimeter Checks
Take off and Climb
En-Route
Approach and Landing
Missed Approach
Terrain Clearance
Selection of a Minimum Safe En-Route Altitude
Instrument Flight Rules
Preparation of Charts
Choice of Routes and Flight Levels
Compilation of Flight Plan/Log Sheet
Log Sheet Entries
Navigation Ground Aids to be used

Frequencies/Identification
 Radials and Bearings
 Tracks and Fixes
 Safety Altitude(s)
 Fuel Calculations
 ATC Frequencies (VHF)
 Tower, Approach, En-Route, Radar, FIS, ATIS, and Weather Reports
 Minimum Sector Altitudes at Destination and Alternate Aerodromes
 Determination of Minimum Safe Descent Heights/Altitudes (Decision Heights) at Destination and Alternate Aerodromes
THE PRIVILEGES OF THE INSTRUMENT RATING
 Outside Controlled Airspace
 Within Controlled Airspace
 Period of Validity and Renewal Procedures

PART 3

FLIGHT TRAINING SYLLABUS

LONG BRIEFINGS AND AIR EXERCISES

- 1 Instrument Flying (For revision as deemed necessary by the Course Instructor)
- 2 Instrument Flying (Advanced)
- 3 Radio Navigation (Applied Procedures) - use of VOR
- 4 Radio Navigation (Applied Procedures) - use of NDB
- 5 Radio Navigation (Applied Procedures) - use of VHF/DF
- 6 Radio Navigation (Applied Procedures) - use of DME
- 7 Radio Navigation (Applied Procedures) - use of Transponders
- 8 Radio Navigation (Applied Procedures) - use of En-Route Radar Services
- 9 Pre-flight and Aerodrome Departure and Arrival Procedures
- 10 Instrument Approach - ILS Approaches to Specified Minima - Missed Approach Procedures
- 11 Instrument Approach - NDB Approaches to Specified Minima - Missed Approach Procedures
- 12 Radio Navigation (applied procedures) use of GPS (to be developed)

LONG BRIEFING 1

INSTRUMENT FLYING (Basic)

Flight Instruments
 Physiological Considerations
 Instrument Appreciation

- Attitude Instrument Flight
- Pitch Indications
- Bank Indications
- Different Instrument Presentations
- Introduction to the Use of the Attitude Indicator
- Pitch Attitude
- Bank Attitude
- Maintenance of Heading and Balanced flight
- Instrument Limitations (inc. System Failures)

ATTITUDE, POWER & PERFORMANCE

Attitude Instrument Flight
 Control Instruments
 Performance Instruments
 Effect of Changing Power and configuration

Cross Checking the Instrument Indications
Instrument Interpretation
Direct and Indirect Indications (Performance Instruments)
Instrument Lag
Selective Radial Scan

THE BASIC FLIGHT MANOEUVRES (FULL PANEL)

Straight and Level Flight at Various Airspeeds and Aeroplane Configurations
Climbing
Descending
Standard Rate Turns

Level, Climbing and Descending On to Pre-Selected Headings

AIR EXERCISE 1

INSTRUMENT FLYING (Basic)

Physiological Sensations
Instrument Appreciation
Attitude Instrument Flight
Pitch Attitude
Bank Attitude
Maintenance of Heading and Balanced Flight
Attitude Instrument Flight
Effect of Changing Power and configuration
Cross Checking the Instruments
Selective Radial Scan

THE BASIC FLIGHT MANOEUVRES (FULL PANEL)

Straight and Level Flight at various Airspeeds and Aeroplane Configurations
Climbing
Descending
Standard Rate Turns

Level, Climbing and Descending on to Pre-Selected Headings

LONG BRIEFING 2

INSTRUMENT FLYING (Advanced)

Full Panel
30° Level Turns
Unusual Attitudes - Recoveries
Transference to Instruments after Take-off
Limited Panel
Basic Flight Manoeuvres
Unusual Attitudes - Recoveries

AIR EXERCISE 2

Full Panel
30° Level Turns
Unusual Attitudes - Recoveries
Limited Panel
Repeat of the Above Exercises

LONG BRIEFING 3

RADIO NAVIGATION (APPLIED PROCEDURES)

USE OF VOR (VHF OMNI RANGE)

Availability of VOR Stations En-Route
Station Frequencies and Identification
Signal Reception Range
Effect of Altitude

VOR Radials
Use of Omni Bearing Selector
To/From Indicator
Orientation
Selecting Radials
Intercepting a Pre-Selected Radial
Assessment of Distance to Interception
Effects of Wind
Maintaining a Radial
Tracking To/From a VOR Station
Procedure Turns
Station Passage
Use of Two Stations for Obtaining a Fix
Pre-Selecting Fixes Along a Track
Assessment of Ground Speed and Timing
Holding Procedures
Various Entries
Communication (R/T Procedures and ATC Liaison)

AIR EXERCISE 3

RADIO NAVIGATION (APPLIED PROCEDURES)

USE OF VOR (VHF OMNI RANGE)

Station Selection and Identification
Orientation
Intercepting a Pre-Selected Radial
R/T Procedures and ATC Liaison
Maintaining a Radial Inbound
Recognition of Station Passage
Maintaining a Radial Outbound
Procedure Turns
Use of Two Stations to Obtain a Fix Along the Track
Assessment of Ground Speed and Timing

Holding Procedures/Entries
Holding at a Pre-Selected Fix
Holding at a VOR Station

LONG BRIEFING 4

RADIO NAVIGATION (APPLIED PROCEDURES)

USE OF ADF (AUTOMATIC DIRECTION FINDING EQUIPMENT)

Availability of NDB (Non Directional Beacons) Facilities En-Route
Location, Frequencies, Tuning (as applicable) and Identification Codes
Signal Reception Range
Static Interference
Night Effect
Station Interference
Mountain Effect
Coastal Refraction
Orientation in Relation to a NDB
Homing
Intercepting a Pre-Selected Magnetic Bearing and Tracking Inbound
Station Passage
Tracking Outbound
Time/Distance Checks
Use of Two NDBs to Obtain a Fix or alternatively use of One NDB and One other Navaid
Holding Procedures/Various Approved Entries
Communication (R/T Procedures and ATC Liaison)

AIR EXERCISE 4**RADIO NAVIGATION (APPLIED PROCEDURES)****USE OF ADF (AUTOMATIC DIRECTION FINDING EQUIPMENT)**

Selecting, Tuning and Identifying a NDB

ADF Orientation

Communication (R/T Procedures and ATC Liaison)

Homing

Tracking Inbound

Station Passage

Tracking Outbound

Time/Distance Checks

Intercepting a Pre-Selected Magnetic Bearing

Determining the Aeroplane's position from Two NDBs or alternatively from One NDB and One other Navaid

ADF Holding Procedures/Various Approved Entries

LONG BRIEFING 5**RADIO NAVIGATION (APPLIED PROCEDURES)****USE OF VHF/DF (Very High Frequency/Direction Finding)**

Availability of VHF/DF Facilities En-Route

Location, Frequencies, Station Call Signs and Hours of Operation

Signal and Reception Range

Effect of Altitude

Communication (R/T Procedures and ATC Liaison)

Obtaining and Using Types of Bearings, e.g. QTE, QDM, QDR

Homing to a Station

Effect of Wind

Use of Two VHF/DF Stations to Obtain a Fix (or alternatively One VHF/DF Station and One other Navaid)

Assessment of Groundspeed and Timing

AIR EXERCISE 5**RADIO NAVIGATION (APPLIED PROCEDURES)****USE OF VHF/DF (Very High Frequency/Direction Finding)**

Establishing Contact with a VHF/DF Station

R/T Procedures and ATC Liaison

Obtaining and Using a QDR and QTE

Homing to a Station

Effect of Wind

Use of Two VHF/DF Stations to Obtain a Fix (or alternatively One VHF/DF Station and One other Navaid)

Assessment of Groundspeed and Timing

LONG BRIEFING 6**USE OF DME (Distance Measuring Equipment)**

Availability of DME Facilities

Location, Frequencies and Identification Codes

Signal Reception Range

Slant Range

Use of DME to obtain Distance, Groundspeed and Timing

Use of DME to obtain a Fix

AIR EXERCISE 6**USE OF DME (Distance Measuring Equipment)**

Station Selection and Identification

Use of Equipment Functions

Distance

Groundspeed

Timing

DME Arc Approach
DME Holding

LONG BRIEFING 7

USE OF TRANSPONDERS (SSR)

Operation of Transponders
Code Selection Procedure
Emergency Codes
Precautions when using Airborne Equipment

AIR EXERCISE 7

USE OF TRANSPONDERS (SSR)

Operation of Transponders
Types of Transponders
Code Selection Procedure
Emergency Codes
Precautions when Selecting the Required Code

LONG BRIEFING 8

USE OF EN-ROUTE RADAR

Availability of Radar Services
Location, Station Frequencies, Call Signs and Hours of Operation
AIP and NOTAMs
Provision of Service
Communication (R/T, Procedures and ATC Liaison)
Airspace Radar Advisory Service
Emergency Service
Aircraft Separation Standards

AIR EXERCISE 8

USE OF EN-ROUTE RADAR

Communication (R/T Procedures and ATC Liaison)
Establishing the Service Required and Position Reporting
Method of Reporting Conflicting Traffic
Terrain Clearance

LONG BRIEFING 9

PRE-FLIGHT AND AERODROME DEPARTURE

Determining the Serviceability of the Aeroplane Radio
Navigation Equipment
Obtaining the Departure Clearance
Setting up Radio Nav aids prior to Take-off e.g. VOR Frequencies, Required Radials, etc.
Aerodrome Departure Procedures, Frequency Changes
Altitude and Position Reporting as Required
Standard Instrument Departure Procedures (SIDs)
Obstacle Clearance Considerations

AIR EXERCISE 9

PRE-FLIGHT AND AERODROME DEPARTURE

Radio Equipment Serviceability Checks
Departure Clearance
Nav aid Selection
Frequencies, Radials, etc.
Aerodrome Departure Checks, Frequency Changes, Altitude and Position Reports
Standard Instrument Departure Procedures (SIDs)

LONG BRIEFING 10

INITIAL/INTERMEDIATE/FINAL APPROACH PROCEDURES

Precision Approach Charts
Approach to the Initial Approach Fix and Minimum Sector Altitude
Navaid Requirements, e.g. Radar, ADF, etc.
Communication (ATC Liaison and R/T Phraseology)

Review:

Holding Procedure
The Final Approach Track
Forming a Mental Picture of the Approach
Completion of Aerodrome Approach Checks
Initial Approach Procedure
Selection of the ILS Frequency and Identification
Obstacle Clearance Altitude/Height
Operating Minima
Achieving the Horizontal and Vertical Patterns
Assessment of Distance, Groundspeed Time, and Rate of Descent from the Final Approach Fix to the Aerodrome
Use of DME (as applicable)
Go Around and Missed Approach Procedure
Review of the Published Instructions
Transition from Instrument to Visual Flight (Sensory Illusions)

VISUAL MANOEUVRING AFTER AN INSTRUMENT APPROACH

Circling Approach
Visual Approach to Landing

AIR EXERCISE 10

PRECISION APPROACH PROCEDURE

Initial Approach to the ILS
Completion of Approach Planning
Holding Procedure
Frequency Selection and Identification of ILS
Review of the Published Procedure and Minimum Sector Altitude
Communication (ATC Liaison and R/T Phraseology)
Determination of Operating Minima and Altimeter Setting
Weather Consideration, e.g. Cloud Base and Visibility
Availability of Runway Lighting
ILS Entry Methods
Radar Vectors
Procedural Method
Assessment of Approach Time from the Final Approach Fix to the Aerodrome

Determination of:

The Descent Rate on Final Approach
The Wind Velocity at the Surface and the Length of the Landing Runway
The Obstruction Heights to be borne in mind during Visual manoeuvring after an Instrument Approach
Circling approach

The Approach:

At the Final Approach Fix
Use of DME (as applicable)
ATC liaison
Note Time and establish Airspeed and Descent Rate
Maintaining the Localiser and Glide Path
Anticipation in Change of Wind Velocity and its Effect on Drift
Decision Height
Runway Direction
Overshoot and Missed Approach Procedure
Transition from Instrument to Visual Flight
Circling Approach

Visual Approach to Landing

LONG BRIEFING 11

NON-PRECISION APPROACH PROCEDURE

Non-Precision Approach Charts
 Initial Approach to the Initial Approach Fix and Minimum Sector Altitude
 ATC Liaison
 Communication (ATC Procedures and R/T Phraseology)
 Approach Planning:
 Holding Procedure
 The Approach Track
 Forming a Mental Picture of the Approach
 Initial Approach Procedure
 Operating Minima
 Completion of Approach Planning
 Achieving the Horizontal and Vertical Patterns
 Assessment of Distance, Groundspeed Time, and Rate of Descent from the Final Approach Fix (FAF) to the Aerodrome
 Use of DME (as applicable)
 Go around and Missed Approach Procedure
 Review of the Published Instructions
 Transition from Instrument to Visual Flight (Sensory Illusions)
 Visual Manoeuvring after an Instrument Approach
 Circling Approach
 Visual Approach to Landing

AIR EXERCISE 11

NON-PRECISION APPROACH PROCEDURE

Completion of Approach Planning including
 Determination of:
 Descent Rate from the Final Approach Fix
 The Wind Velocity at the Surface and Length of the Landing Runway
 The Obstruction Heights to be Borne in Mind During Visual Manoeuvring after an Instrument Approach
 Circling Approach
 Go Around and Missed Approach Procedure
 Initial Approach
 Frequency Selection and Identification
 Review of the Published Procedure and Minimum Safe Sector Altitude
 ATC liaison and R/T Phraseology
 Determination of Decision Height and Altimeter Setting
 Weather Considerations, e.g. Cloud Base and Visibility
 Availability of Runway Lighting
 Determination of Inbound Track
 Assessment of Time from Final Approach Fix to the Missed Approach Point
 ATC Liaison
 The Outbound Procedure (incl. Completion of Pre-Landing Checks)
 The Inbound Procedure
 Re-Check of Identification Code
 Altimeter Setting Re-Checked
 The Final Approach
 Note Time and Establish Airspeed and Descent Rate
 Maintaining the Final Approach Track
 Anticipation of Change in Wind Velocity and its Effect on the Drift
 Minimum Descent Altitude/Height
 Runway Direction
 Go around and Missed Approach Procedure
 Transition from Instrument to Visual Flight (Sensory Illusions)
 Visual Approach

LONG BRIEFING 12

AIR EXERCISES

Use of GPS (to be developed)

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

AMC FCL 1.417**Course for the Multi Crew Co-operation Course Instructor (MCCI(A)) authorisation**

(See JAR-FCL 1.417)

(See AMC JAR-FCL 1.261 (d))

COURSE OBJECTIVE

1 The course should be designed to give adequate training to the applicant in theoretical knowledge instruction and synthetic flight instruction in order to instruct those aspects of multi-crew co-operation (MCC) required by an applicant for a type rating on a first multi-pilot aeroplane.

2 Confirmation of competency of the applicant to be authorised as an MCCI(A) will be determined by the applicant conducting at least 3 hours MCC instruction to a satisfactory standard on the relevant FNPT or flight simulator under the supervision of a TRI(A), SFI(A) or MCCI(A) notified by the Authority for this purpose.

PART 1**TEACHING AND LEARNING**

Item No.

1 THE LEARNING PROCESS

Motivation
Perception and understanding
Memory and its application
Habits and transfer
Obstacles to learning
Incentives to learning
Learning methods
Rates of learning

2 THE TEACHING PROCESS

Elements of effective teaching
Planning of instructional activity
Teaching methods
Teaching from the 'known' to the 'unknown'
Use of 'lesson plans'

3 TRAINING PHILOSOPHIES

Value of a structured (approved) course of training
Importance of a planned syllabus
Integration of theoretical knowledge and flight instruction

4 TECHNIQUES OF APPLIED INSTRUCTION

- a) Theoretical knowledge - Classroom instruction techniques
- Use of training aids
 - Group lectures
 - Individual briefings
 - Student participation/discussion
- b) FLIGHT - Airborne instruction techniques
- The flight/cockpit environment
 - Techniques of applied instruction
 - Post flight and inflight judgement and decision making

5 STUDENT EVALUATION AND TESTING

- a) Assessment of student performance
- The function of progress tests
 - Recall of knowledge
 - Translation of knowledge into understanding
 - Development of understanding into actions
 - The need to evaluate rate of progress

- b) Analysis of student errors
 - Establish the reason for errors
 - Tackle major faults first, minor faults second
 - Avoidance of over criticism
 - The need for clear concise communication
- 6 TRAINING PROGRAMME DEVELOPMENT
 - Lesson planning
 - Preparation
 - Explanation and demonstration
 - Student participation and practice
 - Evaluation
- 7 HUMAN PERFORMANCE AND LIMITATIONS RELEVANT TO FLIGHT INSTRUCTION
 - Physiological factors
 - Psychological factors
 - Human information processing
 - Behavioural attitudes
 - Development of judgement and decision making
- 8 HAZARDS INVOLVED IN SIMULATING SYSTEMS FAILURES AND MALFUNCTIONS IN THE AEROPLANE DURING FLIGHT
 - Selection of a safe altitude
 - Importance of 'touch drills'
 - Situational awareness
 - Adherence to correct procedures
- 9 TRAINING ADMINISTRATION
 - Flight theoretical knowledge instruction records
 - Pilot's personal flying log book
 - The flight/ground curriculum
 - Study material
 - Official forms
 - Aircraft Flight/Owner's Manuals/Pilot's Operating Handbooks
 - Flight authorisation papers
 - Aircraft documents

PART 2

TECHNICAL TRAINING

1 The course should be related to the type of STD on which the applicant wishes to instruct. A training programme should give details of all theoretical knowledge instruction.

2 Identification and application of human factors (as set in the ATPL syllabus 040) related to multicrew co-operation aspects of the training.

3 The content of the instruction programme should cover training exercises as applicable to the MCC requirements of an applicant for a multi-pilot type rating.

Training Exercises

The exercises should be accomplished as far as possible in a simulated commercial air transport environment. The instruction should cover the following areas:

- a) pre-flight preparation including documentation, and computation of take-off performance data;
- b) pre-flight checks including radio and navigation equipment checks and setting;
- c) before take-off checks including powerplant checks, and take-off briefing by PF;
- d) normal take-offs with different flap settings, tasks of PF and PNF, call-outs;
- e) rejected take-offs; crosswind take-offs; take-offs at maximum take-off mass; engine failure after V_1 ;

- f) normal and abnormal operation of aircraft systems, use of checklists;
- g) selected emergency procedures to include engine failure and fire, smoke control and removal, windshear during take-off and landing, emergency descent, incapacitation of a flight crew member;
- h) early recognition of and reaction on approaching stall in differing aircraft configurations;
- i) instrument flight procedures including holding procedures; precision approaches using raw navigation data, flight director and automatic pilot, one engine simulated inoperative approaches, non-precision and circling approaches, approach briefing by PF, setting of navigation equipment, call-out procedures during approaches; computation of approach and landing data;
- j) go-arounds; normal and with one engine simulated inoperative, transition from instrument to visual flight on reaching decision height or minimum descent height/altitude.
- k) landings, normal, crosswind and with one engine simulated inoperative, transition from instrument to visual flight on reaching decision height or minimum descent height/altitude.]

[Amdt. 3, 01.07.03]

INTENTIONALLY LEFT BLANK

AMC/IEM I - EXAMINERS**AMC FCL 1.425****Standardisation arrangements for examiners****See JAR-FCL 1.425 & 1.430****[See Appendix 1 to JAR-FCL 1.425]****GENERAL**

1 The standards of competence of pilots depends to a great extent on the competence of examiners. Examiners will be briefed by the authority on the JAR-FCL requirements, the conduct of skill tests and proficiency checks, and their documentation and reporting. Examiners should also be briefed on the protection requirements for personal data, liability, accident insurance and fees, as applicable in the JAA Member State concerned.

[]**EXAMINER AUTHORISATION**

[2] Any dispensation from the qualification requirements of JAR-FCL 1.425 (a) through (c) should be limited to circumstances in which a fully qualified examiner cannot be made available. Such circumstances may, for example, include skill tests on a new or rare type or class, for which the examiner should at least hold an instructor rating on an aeroplane having the same kind and number of engines and of the same order of mass.

[3] Inspectors of the Authority supervising examiners will ideally meet the same requirements as the examiners being supervised. However, it is unlikely that they could be so qualified on the large variety of types and tasks for which they have a responsibility and, since they normally only observe training and testing, it is acceptable if they are qualified for the role of an inspector.

[4] The standardisation arrangements should include, as appropriate to the role of the examiner, at least the following instruction:

- i. those national requirements relevant to their examination duties;
- ii. fundamentals of human performance and limitations relevant to flight examination;
- iii. fundamentals of evaluation relevant to examinee's performance;
- iv. JAR-FCL, related JARs and Joint Implementation Procedures (JIP);
- v. Quality System as related to JAR-FCL; and
- vi. Multi-crew co-operation (MCC), Human Performance and Limitations, if applicable.

The Authority will employ, or have available, a sufficient number of inspectors or senior examiners to conduct, supervise and/or inspect the standardisation arrangements according to JAR-FCL 1.425 (c).

LIMITATIONS

[5] An examiner should plan per working day not more than three test checks relating to PPL, CPL, IR or class rating, or more than two tests/checks related to FI, CPL/IR and ATPL or more than four tests/checks relating to type/rating.

[6] An examiner should plan at least three hours for a PPL, CPL, IR or class rating test/checks, and at least four hours for FI, CPL/IR, ATPL or type rating tests/checks, including pre-flight briefing and preparation, conduct of the test/check, de-briefing and evaluation of the applicant and documentation.

[7] An examiner should allow an applicant adequate time to prepare for a test/check, normally not more than one hour.

[8] An examiner should plan a test/check flight so that the flight time in an aeroplane or ground time in an approved synthetic training device is not less than:

- a. 90 minutes for PPL and CPL, including navigation section;
- b. 60 minutes for IR, FI and single pilot type/class rating; and
- c. 120 minutes for CPL/IR and ATPL.

PURPOSE OF A TEST/CHECK

[9] Determine through practical demonstration during a test/check that an applicant has acquired or maintained the required level of knowledge and skill/proficiency.

[10] Improve training and flight instruction in registered facilities, FTOs and TRTOs by feedback of information from examiners concerning items/sections of tests/checks that are most frequently failed.

[11] Assist in maintaining and, where possible, improving air safety standards by having examiners display good airmanship and flight discipline during tests/checks.

[]

CONDUCT OF TEST/CHECK

[12] An examiner will ensure that an applicant completes a test/check in accordance with JAR-FCL requirements and is assessed against the required test/check standards.

[13] Each item within a test/check section should be completed and assessed separately. A failed item is a failed section. The test/check schedule, as briefed, should not, normally, be altered by an examiner.

[14] Marginal or questionable performance of a test/check item should not influence an examiner's assessment of any subsequent items.

[15] An examiner should verify the requirements and limitations of a test/check with an applicant during the pre-flight briefing.

[16] When a test/check is completed or discontinued, an examiner should de-brief the applicant and give reasons for items/sections failed. In the event of a failed or discontinued skill test or proficiency check, the examiner should provide appropriate advice to assist the applicant in re-tests/re-checks.

[17] Any comment on, or disagreement with, an examiner's test/check evaluation/assessment made during a debrief will be recorded by the examiner on the test/check report, and will be signed by the examiner and countersigned by the applicant.

EXAMINER PREPARATION

[18] An examiner should supervise all aspects of the test/check flight preparation, including, where necessary, obtaining or assuring an ATC 'slot' time.

[19] An examiner will plan a test/check in accordance with JAR-FCL requirements. Only the manoeuvres and procedures set out in the appropriate test/check form will be undertaken. The same examiner should not re-examine a failed applicant without the agreement of the applicant.

EXAMINER APPROACH

[20] An examiner should encourage a friendly and relaxed atmosphere to develop both before and during a test/check flight. A negative or hostile approach should not be used. During the test/check flight, the examiner should avoid negative comments or criticisms and all assessments should be reserved for the de-briefing.

ASSESSMENT SYSTEM

[21] Although test/checks may specify flight test tolerances, an applicant should not be expected to achieve these at the expense of smoothness or stable flight. An examiner should make due allowance for unavoidable deviations due to turbulence, ATC instructions, etc.. An examiner should terminate a test/check only for the purpose of assessing the applicant, or for safety reasons. An examiner will use one of the following terms for assessment:

- a. A 'pass', provided the applicant demonstrates the required level of knowledge, skill/proficiency and, where applicable, remains within the flight test tolerances for the licence or rating; or
- b. A 'fail' provided that any of the following apply:
 - i. the flight test tolerances have been exceeded after the examiner has made due allowance for turbulence or ATC instructions;
 - ii. the aim of the test/check is not completed;
 - iii. the aim of exercise is completed but at the expense of unsafe flight, violation of a rule or regulation, poor airmanship or rough handling;
 - iv. an acceptable level of knowledge is not demonstrated;
 - v. an acceptable level of flight management is not demonstrated; or
 - vi. the intervention of the examiner or safety pilot is required in the interest of safety.
- c. A 'partial pass' in accordance with the criteria shown in the relevant skill test appendix of JAR-FCL.

METHOD AND CONTENTS OF THE TEST/CHECK

[22] Before undertaking a test/check an examiner will verify that the aeroplane or synthetic training device intended to be used, is suitable and appropriately equipped for the test/check. Only aircraft or synthetic training devices approved by the Authority for skill testing/proficiency checking may be used.

[23] A test/check flight will be conducted in accordance with the aircraft flight manual (AFM) and, if applicable, the aircraft operators manual (AOM).

[24] A test/check flight will be conducted within the limitations contained in the operations manual of a FTO/TRTO and, where applicable, the operations manual of a registered facility.

[25] Contents

- a. A test/check is comprised of:
 - oral examination on the ground (where applicable);
 - pre-flight briefing;
 - in-flight exercises; and
 - post-flight de-briefing.
- b. Oral examination on the ground should include:
 - aircraft general knowledge and performance;
 - planning and operational procedures; and
 - other relevant items/sections of the test/check.
- c. Pre-flight briefing should include:
 - test/check sequence;
 - power setting and speeds; and
 - safety considerations.
- d. In-flight exercises will include:
 - each relevant item/section of the test/check.
- e. Post-flight de-briefing should include:
 - assessment/evaluation of the applicant;
 - documentation of the test/check with the applicants FI present, if possible.

[26] A test/check is intended to simulate a practical flight. Accordingly, an examiner may set practical scenarios for an applicant while ensuring that the applicant is not confused and air safety is not compromised.

[27] An examiner should maintain a flight log and assessment record during the test/check for reference during the post/flight de-brief.

[28] An examiner should be flexible to the possibility of changes arising to pre-flight briefs due to ATC instructions, or other circumstances affecting the test/check.

[29] Where changes arise to a planned test/check an examiner should be satisfied that the applicant understands and accepts the changes. Otherwise, the test/check flight should be terminated.

[30] Should an applicant choose not to continue a test/check for reasons considered inadequate by an examiner, the applicant will be assessed as having failed those items/sections not attempted. If the test/check is terminated for reasons considered adequate by the examiner, only these items/sections not completed will be tested during a subsequent test/check.

[31] At the discretion of the examiner, any manoeuvre or procedure of the test/check may be repeated once by the applicant. An examiner may terminate a test/check at any stage, if it is considered that the applicant's competency requires a complete re-test/re-check.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

IEM FCL 1.425**Notes for guidance and training of type rating examiners (TREs)****See JAR-FCL 1.425 (c)**

1 The following guidance material is intended for applicants seeking authorisation to act as a TRE. The related 'Skill test and training record' should also be referred to and consideration given to single-pilot/ multi-pilot flight.

2 An inspector of the Authority, or a senior examiner, will observe all TRE applicants conducting a test on a 'candidate' in an aeroplane for which TRE authorisation is sought. Items from the 'Syllabi for training and skill tests/proficiency checks for class/type rating' at Appendix 2 to JAR-FCL 1.240 will be selected by the inspector for examination of the 'candidate' by the TRE applicant. Having agreed with the inspector the content of the test, the TRE applicant will be expected to manage the entire test. This will include briefing, the conduct of the flight, assessment and debriefing of the 'candidate'. The inspector will discuss the assessment with the TRE applicant before the 'candidate' is debriefed and informed of the result.

3 It is intended that all applicants for a TRE authorisation should have received some formal training for this purpose before undertaking a test flight with an inspector. The training should be acceptable to the inspector observing the applicant.

BRIEFING THE 'CANDIDATE'

4 The 'candidate' should be given time and facilities to prepare for the test flight. The briefing should cover the following:

- a. the objective of the flight;
- b. licensing checks, as necessary;
- c. freedom for the 'candidate' to ask questions;
- d. operating procedures to be followed (e.g. operators manual);
- e. weather assessment;
- f. operating capacity of 'candidate' and examiner;
- g. aims to be identified by 'candidate';
- h. simulated weather assumptions (e.g. icing, cloud base);
- i. contents of exercise to be performed;
- j. agreed speed and handling parameters (e.g. V-speeds, bank angle);
- k. use of R/T;
- l. respective roles of 'candidate' and examiner (e.g. during emergency);
- m. administrative procedures (e.g. submission of flight plan) in flight.

5 The TRE applicant should maintain the necessary level of communication with the 'candidate'. The following check details should be followed by the TRE applicant:

- a. involvement of examiner in a multi-pilot operating environment;
- b. the need to give the 'candidate' precise instructions;
- c. responsibility for safe conduct of the flight;
- d. intervention by examiner, when necessary;
- e. use of screens;
- f. liaison with ATC and the need for concise, easily understood intentions;
- g. prompting the 'candidate' regarding required sequence of events (e.g. following a go-around);
- h. keeping brief, factual and unobtrusive notes.

ASSESSMENT

6 The TRE applicant should refer to the flight test tolerances given in Appendix 1 to JAR-FCL 1.210, 'Instrument rating (aeroplane) - Skill test'. Attention should be paid to the following points:

- a. questions from the 'candidate';
- b. give results of the test and any sections failed;
- c. give reasons for failure.

DEBRIEFING

7 The TRE applicant should demonstrate to the inspector the ability to conduct a fair, unbiased, debriefing of the 'candidate' based on identifiable factual items. A balance between friendliness and firmness should be evident. The following points should be discussed with the 'candidate', at the applicant's discretion:

- a. advise the candidate how to avoid or correct mistakes;
- b. mention any other points of criticism noted;
- c. give any advice considered helpful.

INTENTIONALLY LEFT BLANK

AMC/IEM J - THEORETICAL KNOWLEDGE REQUIREMENTS**AMC FCL 1.470 (a), (b) and (c)****AMC FCL 2.470 (a), (b) and (c)****Theoretical knowledge examination subjects/sections and length of examinations - ATPL, CPL and IR**

[Moved to Appendix 1 to JAR-FCL 1.470.]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

IEM FCL 1.475 (a)**Construction of computer compatible questions****See JAR-FCL 1.475**

1 The following principles should be observed when developing questions for the central question bank (CQB).

GENERAL

2 The examination should measure clearly formulated goals. Therefore the field and depth of knowledge to be measured by each question must be fully identified.

3 The more important the field of knowledge, the more questions should be included in the examination, or the more points the answer should be given.

4 Most of the questions should be of the multiple choice type with four alternative answers.

5 Questions should relate to the essentials of the fields of knowledge and not to minor related detail. Numerical questions which differ only in the numbers used and not the method of calculation test the same knowledge; nevertheless, a variety of examples of the same calculation should be available in the CQB to help to minimise cheating.

6 Purely academic questions which have no practical use should be avoided, unless they relate to fundamental concepts. Examples of academic questions which are acceptable are the role of dihedral and camber in aerodynamics, and the definition of dew point in meteorology.

7 Questions which require specialised knowledge of specific aircraft types, should not be asked in a licence examination.

8 Use abbreviations and acronyms only in forms internationally recognised. In case of doubt use the full form, e.g. angle of attack = 12 degrees instead of $\alpha = 12^\circ$. A list of recommended abbreviations for examination purposes is in IEM FCL 1.475 (b).

9 Formulate the questions and answers as simply as possible: the examination is not a test of language. Avoid complex sentences, unusual grammar and double negatives.

10 A question should comprise one positive complete proposition. No more than 8 different statements should appear among the suggested responses otherwise the candidate may be able to deduce the correct answer by eliminating the unlikely combinations of statements.

11 Questions should have only one true answer.

12 The correct answer should be absolutely correct and complete or, without doubt, the most preferable. Avoid responses that are so essentially similar that the choice is a matter of opinion rather than a matter of fact. The main interest in MCQs is that they can be quickly performed: this is not achieved if doubt exists about the correct answer.

13 The incorrect alternatives must seem plausible to anyone ignorant of the subject. All of the alternatives should be clearly related to the question and of similar vocabulary, grammatical construction and length. In numerical questions, the incorrect answers should correspond to procedural errors such as corrections applied in the wrong sense or incorrect unit conversions: they must not be mere random numbers.

14 Questions must be referred to the examination syllabus/learning objectives. The level, e.g. ATPL, CPL, should be indicated.

15 An examination sitting should normally last for between 2 and 3 hours. Exceeding 3 hours may result in wrong answers because the candidate makes errors through fatigue and not because the answer is not known.

16 The author must estimate a reasonable time for answering: about 1 - 2 minutes, but could vary from 1 to 10 minutes. Consequently, the number of questions for a specific examination may vary.

17 Any documentation required to answer the question (e.g tables, graphs) must be provided with the question. Such documentation must be of the same typographical and accuracy standards as normal aeronautical publications. Tables and graphs must include a typical example of their usage. All other documentation is forbidden.

18 Question producers may assume that a simple pocket calculator is available to the candidate.

[Amdt. 1, 01.06.00]

IEM FCL 1.475 (b)**Common abbreviations to be used for the European CQB****See JAR-FCL 1.475**

ICAO = Doc 8400/4, SI = international standard, JEP = Jeppesen, JAR = Join Aviation Requirements

Abbreviations	Meaning
A	ampère
ABM	abeam
ABN	aerodrome beacon
AC	alternating current
AC	alto cumulus
ACFT	aircraft
ACT	active
AD	aerodrome
ADC	air data computer
ADDN	additional
ADF	automatic direction finding
ADI	attitude director indicator
AEO	all engines operating
AFIS	aerodrome flight information service
AFM	aircraft flight manual
AGL	above ground level
AIP	Aeronautical Information Publication
ALT	altitude
ALTN	alternate
APCH	approach
APT	airport
APU	auxiliary power unit
ARR	arrival
AS	alto stratus
ASDA	accelerate stop distance available
AMSL	above mean sea level
ATA	actual time of arrival
ATC	air traffic control
ATIS	automatic terminal information service
ATO	actual time overhead
ATS	air traffic services
AUX	auxiliary
AVG	average
AWY	airway
AZM	azimuth
BKN	broken
BRG	Bearing

Abbreviations	Meaning
°C	degrees celsius
CAS	calibrated air speed
CAT	clear air turbulence
CB	cumulonimbus
CC	cirrocumulus
CD	drag coefficient
CDI	course duration indicator
CDU	control display unit
Cg	centre of gravity
CI	cirrus
C _L	lift coefficient
Cm	centimetre
CO	communications
CP	critical point
CRM	crew resource management
CS	cirrostratus
CTR	control zone
CU	cumulus
CWY	Clearway
DA	decision altitude
DC	direct current
DEG	degrees
DEP	departure
DES	descent
DEST	destination
DEV	deviation
D/F	direction finding
DG	directional gyroscope
DH	decision height
DIST	distance
DME	distance measuring equipment
DP	dewpoint
DR	dead reckoning
DVOR	doppler VOR
E	east
EAS	equivalent airspeed
EAT	expected approach time
ECAM	engine condition aircraft monitoring
EFIS	electronical flight instrument system
EGT	exhaust gas temperature

Abbreviations	Meaning
EICAS	engine indicator and crew alerting system
EPR	engine pressure ratio
EST	estimated
ETA	estimated time of arrival
ETO	estimated time overhead
°F	degrees fahrenheit
FAF	final approach fix
FCST	forecast
FD	flight director
FIS	flight indicator system
FL	flight level
FLT	flight
FMS	flight management system
FT	feet
FT/MIN	feet per minute
g	gramme
GAL	gallons
GND	ground
GP	glide path
GPWS	ground proximity warning system
GS	ground speed
HDG	heading
HF	high frequency
hPa	hectopascal
HR	hours
HSI	horizontal situation indicator
HT	height
Hz	hertz (cycles per second)
IAS	indicated airspeed
ILS	instrument landing system
IMC	instrument meteorological conditions
IMP GAL	imperial gallons
INS	inertial navigation system
INT	intersection
ISA	international standard atmosphere
ISOL	isolated

Abbreviations	Meaning
ITCZ	inter tropical convergence zone
IVSI	integrated vertical speed indicator
J	joule
Kg	kilogramme
KHz	kilohertz
Km	kilometer
Kt	knot
kW	kilowatt
LAT	latitude
LB	pounds
LDG	landing
LDP	landing decision point
LEN	length
LLZ	localizer
LMC	last minute change
LMT	local mean time
LONG	longitude
LT	local time
LTD	limited
LVL	level
LYR	Layer
M	metre
M	mass
M	machnumber
MAC	mean aerodynamic chord
MAP	manifold pressure
MAPt	missed approach point
Max	maximum
MDH	minimum descent height
MDH/A	minimum descent height/altitude
MEA	minimum enroute altitude
MET	meteorological
MIN	minutes
MLS	microwave landing systems
MM	middle marker
MNM	minimum
MNPS	minimum navigation performance specifications
MOCA	minimum obstruction clearance altitude
MORA	minimum off route altitude

Abbreviations	Meaning
MPH	statute miles per hour
MPm, m/sec	metres per second
MSA	minimum sector altitude
MSL	mean sea level
MSU	mode selector unit
N	newton
NGT	night
N	north
NAT	north atlantic track
NAV	navigation
NDB	non directional beacon
NM	nautical miles
NOTAMS	notices to airmen
NS	nimbo stratus
OAT	outside air temperature
OBS	omni bearing selector
OCA(H)	obstacle clearance altitude (height)
OCL	obstacle clearance limit
OEI	one engine inoperative
OM	operating mass
OM	outer marker
OPS	operations
O/R	on request
OVC	Overcast
P	pressure
PAX	passenger
PET	point of equal time
PIC	pilot in command
PLN	flight plan
PNR	point of no return
POS	position
PSI	pounds per square inch
PTS	polar track structure
PWR	power
R	radius
RAC	rules of the air and air traffic services

Abbreviations	Meaning
RAS	rectified airspeed
REP	reporting point
RMI	radio magnetic indicator
RMK	remark
RNAV	area navigation
ROC	rate of climb
ROD	rate of descent
RPM	revolution per minute
RVR	runway visual range
RWY	runway
S	south
SAR	search and rescue
SC	stratocumulus
SCT	scattered
SDBY	stand by
SEC	seconds
SEV	severe
SFC	surface
SID	standard instrument departure
SIM	simulator
SKC	sky clear
SR	sunrise
SS	sunset
SSR	secondary surveillance radar
ST	stratus
STAR	standard arrival route
STD	standard
STN	station
STNR	stationary
STS	status
SWY	stopway
T	temperature
TA	transition altitude
TAS	true airspeed
TAT	total air temperature
TC	tropical cyclone
TDP	take off decision point
THR	threshold
TL	transition level
T/O	take-off

Abbreviations	Meaning
TOC	top of climb
TORA	take off run available
TS	thunderstorm
TWY	taxiway
U/S	unserviceable
US-GAL	US gallons
UTC	universal time coordinated
V	volt
VAR	magnetic variation
VDF	VHF direction finding station
VG	vertical gyro
VHF	very high frequency
VIS	visibility
VLF	very low frequency
VMC	visual meteorological conditions
VOLMET	meteorological information for aircraft flight
VOR	VHF omnidirectional range
vrb	variable
VSI	vertical speed indicator
VV	vertical visibility
V	speeds
V _A	design manoeuvring speed
V _B	design speed for max gust intensity
V _C /M _C	design cruise speed/machnumber
V _D	design dive speed
V _F	design flap speed
V _{FE}	flap extended speed
V _{FO}	flap operating speed
V _{LE}	landing gear extended speed
V _{LO}	maximum landing gear operating speed
V _{LOF}	lift off speed
V _{Max Tyre}	max tyre speed
V _{MBE}	max break energy speed
V _{mc}	minimum control speed
V _{MCA}	air minimum control speed
V _{MCG}	ground minimum control speed
V _{MO} /M _{MO}	max operating limit speed/machnumber
V _{MU}	minimum unstick speed

Abbreviations	Meaning
V _{NE}	never exceed speed
V _{NO}	normal operating speed
V _R	rotating speed
V _{REF}	landing reference speed
V _S	stalling speed or minimum steady flight speed at which the aeroplane is controllable
V _{SO}	stalling speed or minimum steady flight speed in landing configuration
V _{S1}	stalling speed or minimum steady flight speed obtained in a specific configuration
V _X	speed for best angle of climb
V _Y	speed for best rate of climb
V ₁	critical engine failure speed
V ₂	take-off safety speed for piston engine aircraft, take-off climb speed or speed at 35 ft for jet aircraft
W	watt
W	west
WC	windcomponent
WCA	wind correction angle
W/V	wind direction and speed
WPT	waypoint
WS	windshear
WX	weather
X	cross
XTK	cross track distance
XX	heavy
YD	yard

IEM FCL 1.480**Distribution of examination questions**

[Moved to Administrative & Guidance Material, Section 5, Part 2, Chapter 10]

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

IEM FCL 1.490**Terminology used in Subpart J for procedures for the conduct of theoretical knowledge examinations.**

The meaning of terms used in Subpart J is given below.

1. Complete Examination: An examination in all subjects required by the licence level.
2. Examination: The demonstration of knowledge in 1 or more examination papers.
3. Examination Paper: A set of questions to be answered by a candidate for examination.
4. Attempt: A try to pass a specific paper.
5. Sitting: [A period of time determined by the Authority for a candidate to undertake an examination. This period should not exceed 10 consecutive working days.]
6. Re-sit or Re-examination: A second or subsequent attempt to pass a failed paper.

[Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

INTENTIONALLY LEFT BLANK

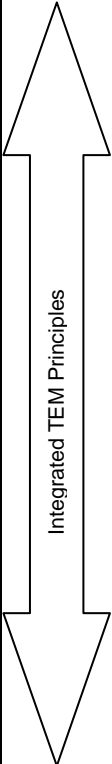
[AMC/IEM K – MPL(A) – MULTI-CREW PILOT LICENCE (AEROPLANE) – MPL(A)]

AMC FCL 1.520 & 1.525

MPL(A) – Training Scheme

(See JAR-FCL 1.525)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525)

MPL Training Scheme							
Minimum 240 hours of training, including „Pilot Flying“ (PF) and „Pilot Non Flying“ (PNF)							
Phase of training	Training items	Flight and simulated flight training media – Minimum level requirement		Ground training media			
 <p>Integrated TEM Principles</p>	<p>Phase 4 – Advanced Type rating training with an airline oriented environment</p>	<ul style="list-style-type: none"> – CRM – Landing training – All weather – LOFT – Abnormal procedures – Normal procedures 	<table border="1"> <tr> <td>Aeroplane: Multi-engine Multi-crew certified</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">12 take-off and Landings as PF</td> </tr> <tr> <td>FSTD: FS Level D or C ATC simulation</td> </tr> </table>	Aeroplane: Multi-engine Multi-crew certified	12 take-off and Landings as PF	FSTD: FS Level D or C ATC simulation	<p>CBT E-learning Part task Trainer Classroom</p>
	Aeroplane: Multi-engine Multi-crew certified	12 take-off and Landings as PF					
	FSTD: FS Level D or C ATC simulation						
	<p>Phase 3 – Intermediate Application of multi-crew operations to a high performance multi-engine turbine aeroplane.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – CRM – LOFT – Abnormal procedures – Normal procedures – Multi-crew – Instrument Flight 	<table border="1"> <tr> <td>FSTD: Representing a ME turbine powered aeroplane to be operated with a co-pilot and qualified to an equivalent standard to level B – ATC simulation.</td> <td style="text-align: center;">PF/PNF</td> </tr> </table>	FSTD: Representing a ME turbine powered aeroplane to be operated with a co-pilot and qualified to an equivalent standard to level B – ATC simulation.	PF/PNF		
FSTD: Representing a ME turbine powered aeroplane to be operated with a co-pilot and qualified to an equivalent standard to level B – ATC simulation.	PF/PNF						
<p>Phase 2 – Basic Introduction of multi-crew operations and Instrument flight.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – CRM – PF/PNF complement – IFR Cross-country – Instrument flight 	<table border="1"> <tr> <td>Aeroplane: Single or multi-engine</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">PF/PNF</td> </tr> <tr> <td>FSTD: FNPT II + MCC</td> </tr> </table>	Aeroplane: Single or multi-engine	PF/PNF	FSTD: FNPT II + MCC		
Aeroplane: Single or multi-engine	PF/PNF						
FSTD: FNPT II + MCC							
<p>Phase 1 – Core Rating Skills Specific basic single pilot Training.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – CRM – VFR Cross-country – SOP flight – Basic Instrument flight – Principles of flight – Cockpit procedures – Upset recovery – Night flight 	<table border="1"> <tr> <td>Aeroplane: Single or multi-engine</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">PF</td> </tr> <tr> <td>FSTD: FNPT I / BITD</td> </tr> </table>	Aeroplane: Single or multi-engine	PF	FSTD: FNPT I / BITD		
Aeroplane: Single or multi-engine	PF						
FSTD: FNPT I / BITD							

[Amdt. 7, 01.12.06]

**[IEM FCL No. 1 to Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525
MPL(A) – Competency Units, Competency Elements and Performance Criteria
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525)**

New IEM

This IEM contains a description of the MPL(A) Competency Units as Competency Elements and Performance Criteria

- 1 Apply human performance principles, including principles of threat and error management
 - 1.1 Cooperation
 - 1.2 Leadership and managerial skills
 - 1.3 Situation awareness
 - 1.4 Decision making

These behaviour categories are intended to help in the effective utilisation of all available resources to achieve safe and efficient operations.

These behaviour categories may be adapted and extended to incorporate issues like communication and use of automation if it is considered to be relevant to the development of the curriculum.

2 Perform Aircraft Ground and Pre-Flight Operations

List of competency elements and performance criteria

- 2.0 Demonstrate attitudes and behaviours appropriate
To the safe conduct of flight, including recognizing
And managing potential threats and errors

	Duty	Observation and assessment
2.1 Perform dispatch duties		satisfactor/unsatisfactor
2.1.1 verifies technical condition of the a/c, including adequate use of MEL	PF/PNF	
2.1.2 checks technical bulletins and notices	PF/PNF	
2.1.3 determines operational environment and pertinent	PF/PNF	
2.1.4 determines impact of weather on aircraft performance	PF/PNF	
2.1.5 applies flight planning and load procedures	PF/PNF	
2.1.6 determines fuel requirement	PF/PNF	
2.1.7 files an ATS flight plan (if required)	PF/PNF	
2.2 Provide flight crew and cabin crew briefings		satisfactor/unsatisfactor
2.2.1 briefed flight crew in all relevant matters	PF	
2.2.2 briefed cabin crew in all relevant matters	PF	
2.3 Perform pre-flight checks and cockpit preparation		satisfactor/unsatisfactor
2.3.1 ensures the airworthiness of the aircraft	PF	

1

[

		Duty	Observation and assessment
2.3.2	performs the cockpit preparation and briefings	PF/PNF	
2.3.3	performs FMS initialisation, data insertion and	PF/PNF	
2.3.4	optimises and checks take-off performance and take-off data calculation	PF/PNF	
2.4	Perform engine start		satisfactor/unsatisfactor
2.4.1	asks for receives acknowledges and checks ATC	PNF	
2.4.2	performs engine start procedure	PF/PNF	
2.4.3	uses standard communication procedures with ground crew and ATC	PF/PNF	
2.5			satisfactor/unsatisfactor
2.5.1	receives, checks and adheres to taxi clearance	PNF	
2.5.2	taxis aircraft including use of exterior lighting	PF	
2.5.3	complies to taxi clearance	PF/PNF	
2.5.4	maintains lookout for conflicting traffic and obstacles	PF/PNF	
2.5.5	operates thrust, brakes and steering	PF	
2.5.6	conducts relevant briefings	PF	
2.5.7	uses standard communication procedures with crew and ATC		
2.5.8	completes standard operating procedures and checklists	PF/PNF	
2.5.9	updates and confirms FMS data	PF/PNF	
2.5.10	manages changes in performance and departure route	PF/PNF	
2.5.11	completes de/anti ice procedures	PF/PNF	
2.6	Manage abnormal and emergency situations		satisfactor/unsatisfactor
2.6.1	identifies the abnormal condition	PF/PNF	
2.6.2	interprets the abnormal condition	PF/PNF	
2.6.3	performs the procedure for the abnormal condition	PF/PNF	
2.7	Communicate with cabin crew, passengers and company		satisfactor/unsatisfactor
2.7.1	communicates relevant information with cabin crew	PF	
2.7.2	communicates relevant information with company	PF/PNF	

]

	Duty	Observation and assessment
2.7.3 makes passenger announcements when appropriate	PF/PNF	
3 Perform Take-off		
List of competency elements and performance criteria		
3.0 Demonstrate attitudes and behaviours appropriate to the safe conduct of flight, including recognizing and managing potential threats and errors		
3.1 Perform pre-take-off and pre-departure preparation		satisfactor/unsatisfactor
3.1.1 checks and acknowledges line up clearance	PF/PNF	
3.1.2 checks correct runway selection	PF/PNF	
3.1.3 confirms validity of performance data	PF/PNF	
3.1.4 checks approach sector and runway are clear	PF/PNF	
3.1.5 confirm all checklists and take-off preparations completed	PF/PNF	
3.1.6 lines up the aircraft on centerline without loosing distance	PF	
3.1.7 checks weather on departure sector	PF/PNF	
3.1.8 checks runway status and wind	PF/PNF	
3.2 Perform take-off roll		satisfactor/unsatisfactor
3.2.1 applies take-off thrust	PF	
3.2.2 checks engine parameters	PNF	
3.2.3 checks airspeed indicators	PF/PNF	
3.2.4 stays on runway centerline	PF	
3.3 Perform transition to instrument flight rules		satisfactor/unsatisfactor
3.3.1 applies V 1 procedures	PF/PNF	
3.3.2 rotates at VR to initial pitch attitude	PF	
3.3.3 establishes initial wings level attitude	PF	
3.3.4 retracts landing gear	PNF	
3.3.5 maintains climb out speed	PF	
3.4 Perform initial climb to flap retraction altitude		satisfactor/unsatisfactor
3.4.1 sets climb power	PF	
3.4.2 adjusts attitude for acceleration	PF	

]]

[

	Duty	Observation and assessment
3.4.3 selects flaps according flap speed schedule	PF/PNF	
3.4.4 observes speed restrictions	PF	
3.4.5 completes relevant checklists	PF/PNF	
3.5		
Perform rejected take-off		satisfactor/unsatisfactor
3.5.1 recognizes the requirement to about the take-off	PF	
3.5.2 applies the rejected take-off procedure	PF	
3.5.3 assesses the need to evacuate the aircraft	PF/PNF	
3.6		satisfactor/unsatisfactor
3.6.1 complies departure clearance	PF	
3.6.2 complies with published departure procedures, e.g. speeds	PF	
3.6.3 monitors navigation accuracy	PF/PNF	
3.6.4 communicates and coordinates with ATC	PNF	
3.7 Manage abnormal and emergency situations		satisfactor/unsatisfactor
3.7.1 identifies the abnormal condition	PF/PNF	
3.7.2 interprets the abnormal condition	PF/PNF	
3.7.3 performs the procedure for the abnormal condition	PF/PNF	
4 Perform Climb		
List of competency elements and performance		
4.0 Demonstrate attitudes and behaviours appropriate to the safe conduct of flight, including recognizing and managing potential threats and errors		
4.1 Perform standard instrument departure/enroute navigation	PF	satisfactor/unsatisfactor
4.1.1 complies with departure clearance and procedures	PF	
4.1.2 demonstrates terrain awareness	PF/PNF	
4.1.3 monitors navigation accuracy	PF/PNF	
4.1.4 adjusts flight to weather and traffic conditions	PF	
4.1.5 communicates and coordinates with ATC	PNF	

]

[Duty	Observation and assessment
4.1.6	observes minimum altitudes	PF/PNF	
4.1.7	select appropriate level of automation	PF	
4.1.8	complies with altimeter setting procedures	PF/PNF	
4.2	Complete climb procedures and checklists		satisfactor/unsatisfactor
4.2.1	performs the after take-off items	PF/PNF	
4.2.2	confirms and checks according checklists	PF/PNF	
4.3	Modify climb speeds, rate of climb and cruise altitude		satisfactor/unsatisfactor
4.3.1	recognises the need to change speed/rate of climb/cruise altitude	PF	
4.3.2	selects and maintains the appropriate climb speed/rate of climb	PF	
4.3.3	selects optimum cruise flight level	PF/PNF	
4.4	Perform systems operations and procedures	PF	satisfactor/unsatisfactor
4.4.1	monitors operation of all systems	PF/PNF	
4.4.2	operates systems as required	PF/PNF	
4.5	Manage abnormal and emergency situations		
4.5.1	identifies the abnormal condition	PF/PNF	satisfactor/unsatisfactor
4.5.2	interprets the abnormal condition	PF/PNF	
4.5.3	performs the procedure for the abnormal condition	PF/PNF	
4.6	Communicate with cabin crew, passengers and company		satisfactor/unsatisfactor
4.6.1	communicates relevant information with cabin crew	PF	
4.6.2	communicates relevant information with company	PF/PNF	
4.6.3	makes passenger announcements when appropriate	PF	
5	Perform Cruise		
	Competency elements and performance criteria		
5.0	Demonstrate attitudes and behaviours appropriate to the safe conduct of flight, including recognizing and managing potential threats and errors		

]

[

	Duty	Observation and assessment
5.1 Monitor navigation accuracy		satisfactor/unsatisfactor
5.1.1 demonstrates adequate area knowledge	PF/PNF	
5.1.2 demonstrates adequate route knowledge	PF/PNF	
5.1.3 navigates according to flight plan and clearance	PF	
5.1.4 adjusts flight weather and traffic conditions	PF	
5.1.5 communicates and coordinates with ATC	PNF	
5.1.6 observes minimum altitudes	PF/PNF	
5.1.7 uses all means of automation	PF	
5.2 Monitor flight progress		satisfactor/unsatisfactor
5.2.1 selects optimum speed	PF	
5.2.2 selects optimum flight level	PF	
5.2.3 monitors and controls fuel status	PF/PNF	
5.2.4 recognises the need for a possible diversion		
5.2.5 creates a diversion contingency plan if required	PF/PNF	
5.3 Perform descent and approach planning		satisfactor/unsatisfactor
5.3.1 checks weather of destination and alternate airport	PF/PNF	
5.3.2 checks runway in use and approach procedure	PF/PNF	
5.3.3 sets the FMS accordingly	PNF	
5.3.4 checks landing weight and landing distance required	PNF	
5.3.5 checks MEA, MGA and MSA	PF/PNF	
5.3.6 identifies top of descent point	PF	
5.4 Perform systems operations and procedures		satisfactor/unsatisfactor
5.4.1 monitors operation of all systems	PF/PNF	
5.4.2 operates systems as required	PNF	
5.5 Manage abnormal and emergency situations		satisfactor/unsatisfactor
5.5.1 identifies the abnormal condition	PF/PNF	
5.5.2 interprets the abnormal condition	PF/PNF	
5.5.3 performs the procedure for the abnormal condition	PF/PNF	

]

	Duty	Observation and assessment
5.6	Communicate with cabin crew, passengers and company	satisfactor/unsatisfactor
5.6.1	communicates relevant information with cabin crew	PF
5.6.2	communicates relevant information with company	PF/PNF
5.6.3	v makes passenger announcements when appropriate	PF
6	Perform Descent	
	List of competency elements and performance criteria	
6.0	Demonstrate attitudes and behaviours appropriate to the safe conduct of flight, including recognizing and managing potential threats and errors	
6.1	Initiate and manage descent	satisfactor/unsatisfactor
6.1.1	start descent according to ATC clearance or optimum descent point	PF
6.1.2	selects optimum speed and descent rate	PF
6.1.3	adjusts speed to existing environmental conditions	PF
6.1.4	recognises the need to adjust the descent path	PF
6.1.5	adjusts the flight pat has required	PF
6.1.6	utilises all means of FMS descent information	PF
6.2	Monitor and perform en route and descent navigation	satisfactor/unsatisfactor
6.2.1	complies with arrival clearance and procedures	PF
6.2.2	demonstrates terrain awareness	PF/PNF
6.2.3	monitors navigation accuracy	PF/PNF
6.2.4	adjusts flight to weather and traffic conditions	PF
6.2.5	communicates and coordinates with ATC	PNF
6.2.6	observes minimum altitudes	PF/PNF
6.2.7	selects appropriate level/mode of automation	PF
6.2.8	complies with altimeter setting procedures	PF/PNF
6.3	Replanning and update of approach briefing	PNF satisfactor/unsatisfactor
6.3.1	rechecks destination weather and runway in use	
6.3.2	briefs/rebriefs about instrument approach and landing as required	

]

[

	Duty	Observation and assessment
6.3.3 reprograms the FMS as required	PNF	
6.3.4 rechecks fuel status	PF/PNF	
6.4 Perform holding		satisfactor/unsatisfactor
6.4.1 identifies holding requirement	PF/PNF	
6.4.2 programs FMS for holding pattern	PNF	
6.4.3 enters and monitors holding pattern	PF	
6.4.4 assesses fuel requirements and determines max holding time	PF/PNF	
6.4.5 reviews the need for a diversion	PF/PNF	
6.4.6 initiates diversion	PF	
6.5 Perform systems operations and procedures	PF	satisfactor/unsatisfactor
6.5.1 monitors operation of all systems	PF/PNF	
6.5.2 operates systems as required	PF/PNF	
6.6 Manage abnormal and emergency situations		satisfactor/unsatisfactor
6.6.1 identifies the abnormal condition	PF/PNF	
6.6.2 interprets the abnormal condition	PF/PNF	
6.6.3 performs the procedure for the abnormal condition	PF/PNF	
6.7 Communicate with cabin crew, passengers and company		satisfactor/unsatisfactor
6.7.1 communicates relevant information with cabin crew	PF	
6.7.2 communicates relevant information with company	PF/PNF	
6.7.3 v makes passenger announcements when appropriate	PF	
7 Perform Approach		
List of competency elements and performance criteria		
7.0 Demonstrate attitudes and behaviours appropriate to the safe conduct of flight, including recognizing and managing potential threats and errors		
7.1 Perform approach in general		satisfactor/unsatisfactor
7.1.1 executes approach according to procedures and situation	PF	
7.1.2 selects appropriate level/mode of automation	PF	
7.1.3 selects optimum approach path	PF	
7.1.4 operates controls smooth and coordinated	PF	

]

[Duty	Observation and assessment
7.1.5 performs speed reduction and flap extension	PF/PNF	
7.1.6 performs relevant checklists	PF/PNF	
7.1.7 initiates final descent	PF	
7.1.8 achieves stabilized approach criteria	PF	
7.1.9 ensures adherence to minima	PF/PNF	
7.1.10 initiates go-around if required	PF	
7.1.11 masters transition to visual segment	PF	
7.2 Perform precision approach		satisfactor/unsatisfactor
7.2.1 performs ILS approach	PF	
7.2.2 performs MLS approach	PF	
7.3 Perform non precision approach		satisfactor/unsatisfactor
7.3.1 performs VOR approach	PF	
7.3.2 performs NDB approach	PF	
7.3.3 performs SRE approach	PF	
7.3.4 performs GPS/GNSS approach	PF	
7.3.5 performs ILS loc approach	PF	
7.3.6 performs ILS back beam approach	PF	
7.4 Perform approach with visual reference to ground		satisfactor/unsatisfactor
7.4.1 performs standard visual approach	PF	
7.4.2 performs circling approach	PF	
7.5 Monitor the flight progress		satisfactor/unsatisfactor
7.5.1 insures navigation accuracy	PF/PNF	
7.5.2 communicates with ATC, Crew members	PNF	
7.5.3 monitors fuel status	PF/PNF	
7.6 Performs systems operations and procedures		satisfactor/unsatisfactor
7.6.1 monitors operation of all systems	PF	
7.6.2 operates systems as required	PF	
7.7 Manage abnormal and emergency situations		satisfactor/unsatisfactor
7.7.1 identifies the abnormal condition	PF/PNF	
7.7.2 interprets the abnormal condition	PF/PNF	
7.7.3 performs the procedure for the abnormal condition	PF/PNF	

]

[

	Duty	Observation and assessment
7.8 Perform go-around/missed approach		satisfactor/unsatisfactor
7.8.1 initiates go-round procedure	PF	
7.8.2 navigates according to missed approach procedure	PF	
7.8.3 completes the relevant checklists	PF/PNF	
7.8.4 initiates approach or diversion after the go-around	PF	
7.8.5 communicates with ATC and crew members	PNF	
7.9 Communicate with cabin crew, passengers and company		satisfactor/unsatisfactor
7.9.1 communicates relevant information with cabin crew	PF	
7.9.2 communicates relevant information with company	PF/PNF	
7.9.3 v makes passenger announcements when appropriate	PF	
8 Perform Landing		
Competency elements and performance criteria		
8.0 Demonstrate attitudes and behaviours appropriate to the safe conduct of flight, including recognizing and managing potential threats and errors		
8.1 Land the aircraft		satisfactor/unsatisfactor
8.1.1 maintains a stabilized approach path during visual	PF	
8.1.2 recognizes and acts on changing conditions for windshift/windshear segment	PF	
8.1.3 initiates flare	PF	
8.1.4 controls thrust	PF	
8.1.5 achieves touchdown in touchdown zone on centerline	PF	
8.1.6 lowers nose wheel	PF	
8.1.7 maintains centerline	PF	
8.1.8 performs after-touchdown procedures	PF	
8.1.9 makes use of appropriate braking and reverse thrust	PF	
8.1.10 vacates runway with taxi speed	PF	
8.2 Perform systems operations and procedures		satisfactor/unsatisfactor
8.2.1 monitors operation of all systems	PF	
8.2.2 operates systems as required	PF	
8.3 Manage abnormal and emergency situations		satisfactor/unsatisfactor
8.3.1 identifies the abnormal condition	PF/PNF	

]

[

	Duty	Observation and assessment
8.3.2 interprets the abnormal condition	PF/PNF	
8.3.3 performs the procedure for the abnormal condition	PF/PNF	
9 Perform After Landing and Post Flight Operations		
Competency elements and performance criteria		
9.0 Demonstrate attitudes and behaviours appropriate to the safe conduct of flight, including recognizing and managing potential threats and errors		
9.1 Perform taxi in and parking		satisfactor/unsatisfactor
9.1.1 receives, checks and adheres to taxi clearance	PNF	
9.1.2 taxis the aircraft including use of exterior lighting	PF	
9.1.3 controls taxi speed	PF/PNF	
9.1.4 maintains center-line	PF	
9.1.5 maintains lookout for conflicting traffic and obstacles	PF	
9.1.6 identifies parking position	PF/PNF	
9.1.7 complies with marshaller/stand guidance	PF/PNF	
9.1.8 applies parking and engine shut down procedures	PF	
9.1.9 completes with relevant checklists	PF/PNF	
9.2 Perform aircraft post-flight operations	PF	satisfactor/unsatisfactor
9.2.1 communicates to ground personal and crew	PF	
9.2.2 completes all required flight documentation	PF/PNF	
9.2.3 ensures securing of the aircraft	PF	
9.2.4 conducts the debriefings	PF	
9.3 Performs systems operations and procedures		satisfactor/unsatisfactor
9.3.1 monitors operation of all systems	PF/PNF	
9.3.2 operates systems as required	PF/PNF	
9.4 Manage abnormal and emergency situations		satisfactor/unsatisfactor
9.4.1 identifies the abnormal condition	PF/PNF	
9.4.2 interprets the abnormal condition	PF/PNF	
9.4.3 performs the procedure for the abnormal condition	PF/PNF	
9.5 Communicate with cabin crew, passengers and company		satisfactor/unsatisfactor
9.5.1 communicates relevant information with cabin crew	PF	

]

[

	Duty	Observation and assessment
9.5.2 communicates relevant information with company	PF/PNF	
9.5.3 makes passenger announcements when appropriate	PF	

]

[Amdt. 7, 01.12.06]

**[IEM FCL No. 2 to Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525
MPL(A) – Description of the principles of threat and error management
(See Appendix 1 to JAR-FCL 1.520 & 1.525)**

One model that explains the principles of threat and error management is the TEM model (Threat and Error Management).

1 The components of the TEM Model

1.1 There are three basic components in the TEM Model, from the perspective of flight crews: threats, errors and undesired aircraft states. The model proposes that threats and errors are part of everyday aviation operations that must be managed by flight crews, since both threats and errors carry the potential to generate undesired aircraft states. Flight crews must also manage undesired aircraft states, since they carry the potential for unsafe outcomes. Undesired state management is an essential component of the TEM Model, as important as threat and error management. Undesired aircraft state management largely represents the last opportunity to avoid an unsafe outcome and thus maintain safely margins in flight operations.

2 Threats

2.1 Threats are defined as events or errors that occur beyond the influence of the flight crew, increase operational complexity, and which must be managed to maintain the margins of safety. During typical flight operations, flight crews have to manage various contextual complexities. Such complexities would include, for example, dealing with adverse meteorological conditions, airports surrounded by high mountains, congested airspace, aircraft malfunctions, errors committed by other people outside of the cockpit, such as air traffic controllers, flight attendants or maintenance workers, and so forth. The TEM Model considers these complexities as threats because they all have the potential to negatively affect flight operations by reducing margins of safety.

2.2 Some threats can be anticipated, since they are expected or known to the flight crew. For example, flight crews can anticipate the consequences of a thunderstorm by briefing their response in advance, or prepare for a congested airport by making sure they keep a watchful eye for other aircraft as they execute the approach.

2.3 Some threats can occur unexpectedly, such as an in-flight aircraft malfunction that happens suddenly and without warning. In this case, flight crews must apply skills and knowledge acquired through training and operational experience.

2.4 Lastly, some threats may not be directly obvious to, or observable by, flight crews immersed in the operational context, and may need to be uncovered by safety analysis. These are considered latent threats. Examples of latent threats include equipment design issues, optical illusions, or shortened turn-around schedules.

2.5 Regardless of whether threats are expected, unexpected, or latent, one measure of the effectiveness of a flight crew's ability to manage threats is whether threats are detected with the necessary anticipation to enable the flight crew to respond to them through deployment of appropriate countermeasures.

2.6 Threat management is a building block to error management and undesired aircraft state management. Although the threat-error linkage is not necessarily straightforward, although it may not be always possible to establish a linear relationship, or one-to-one mapping between threats, errors and undesired states, archival data demonstrates that mismanaged threats are normally linked to flight crew errors, which in turn are oftentimes linked to undesired aircraft states. Threat management provides the most proactive option to maintain margins of safety in flight operations, by voiding safety-compromising situations at their roots. As threat managers, flight crews are the last line of defense to keep threats from impacting flight operations.

2.7 Table 1 presents examples of threats, grouped under two basic categories derived from the TEM Model. Environmental threats occur due to the environment in which flight operations take place. Some environmental threats can be planned for and some will arise spontaneously, but they all have to be managed by flight crews in real time. Organizational threats, on the other hand, can be controlled (i.e., removed or, at least, minimised) at source by aviation organizations. Organizational threats are usually latent in nature. Flight crews still remain the last line of defense, but there are earlier opportunities for these threats to be mitigated by aviation organizations themselves.

Environmental Threats	Organizational Threats
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weather: thunderstorms, turbulence, icing, wind shear, cross/tailwind, very low/high temperatures. ▪ ATC: traffic congestion, TCAS RA/TA, ATC command, ATC error, ATC language difficulty, ATC non-standard phraseology, ATC runway change, ATIS communication, units of measurement (QFE/meters). ▪ Airport: contaminated/short runway, contaminated taxiway, lack of/confusing/faded signage/markings, birds, aids U/S, complex surface navigation procedures, airport constructions. ▪ Terrain: High ground, slope, lack of references, „black hole“. ▪ Other: similar call-sings. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Operational pressure: delays, late arrivals, equipment changes. ▪ Aircraft: aircraft malfunction, automation event/anomaly, MEL/CDL. ▪ Cabin: flight attendant error, cabin event distraction, interruption, cabin door security. ▪ Maintenance: maintenance event/error. ▪ Ground: ground-handling event, de-icing, ground crew error. ▪ Dispatch: dispatch paperwork event/error. ▪ Documentation: manual error, chart error. ▪ Other: crew scheduling event.

Table 1 – Examples of threats (List not exhaustive)

3 Errors

3.1 Errors are defined actions or inactions by the flight crew that lead to deviations from organizational or flight crew intentions or expectations. Unmanaged and/or mismanaged errors frequently lead to undesired aircraft states. Errors in the operational context thus tend to reduce the margins of safety and increase the probability of adverse events.

3.2 Errors can be spontaneous (i.e., without direct linkage to specific, obvious threats), linked to threats, or part of an errors chain. Examples of errors would include the inability to maintain stabilized approach parameters, executing a wrong automation mode, failing to give a required callout, or misinterpreting an ATC clearance.

3.3 Regardless of the type of error, an error's effect on safety depends on whether the flight crew detects and responds to the error before it leads to an undesired aircraft state and to a potential unsafe outcome. This is why one of the objectives of TEM is to understand error management (i.e., detection and response), rather than solely focusing on error causality (i.e., causation and commission). From the safety perspective, operational errors that are timely detected and promptly responded to (i.e., properly managed), errors that do not lead to undesired

3.4 Capturing how errors are managed is then as important, if not more, than capturing the prevalence of different types of error. It is of interest to capture if and when errors are detected and by whom, the response(s) upon detecting errors, and the outcome of errors. Some errors are quickly detected and resolved, thus becoming operationally inconsequential, while others go undetected or are mismanaged. A mismanaged error is defined as an error that is linked to or induces an additional error or undesired aircraft state.

3.5 Table 2 presents examples of errors, grouped under three basic categories derived from the TEM Model. In the TEM concept, errors have to be „observable“ and therefore, the TEM Model uses the „primary interaction“ as the point of reference for defining the error categories.

3.6 The TEM Model classifies errors based upon the primary interaction of the pilot of flight crew at the moment the error is committed. Thus, in order to be classified as aircraft handling error, the pilot or flight crew must be interacting with the aircraft (e.g. through its controls, automation or systems). In order to be classified as procedural error, the pilot or flight crew must be interacting with a procedure (i.e., checklists, SOPs, etc). In order to be classified as communication error, the pilot or flight crew must be interacting with people (ATC, groundcrew, other crewmembers, etc).

3.7 Aircraft handling errors, procedural errors and communication errors may be unintentional or involve intentional non-compliance. Similarly, proficiency considerations (i.e., skill or knowledge deficiencies, training system deficiencies) may underlie all three categories of error. In order to keep the approach simple and avoid confusion, the TEM Model does not consider intentional non-compliance and proficiency as separate categories of error, but rather as sub-sets of the three major categories of error.

Aircraft handling errors	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manual handling/flight controls: vertical/lateral and/or speed deviations, incorrect flaps/speedbrakes, thrust reverser or power settings. ▪ Automation: incorrect altitude, speed, heading, autothrottle settings, incorrect mode executed, or incorrect entries. ▪ Systems/radio/instruments: incorrect packs, incorrect anti-icing, incorrect altimeter, incorrect fuel switches settings, incorrect speed bug, incorrect radio frequency dialled. ▪ Ground navigation: attempting to turn down wrong taxiway/runway, taxi too fast, failure to hold short, missed taxiway/runway.
Procedural errors	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SOPs: failure to cross-verify automation inputs. ▪ Checklists: wrong challenge and response, items missed, checklist performed late or at the wrong time. ▪ Callouts: omitted/incorrect callouts. ▪ Briefings: omitted briefings, items missed. ▪ Documentation: wrong weight and balance, fuel information, ATIS, or clearance information recorded, misinterpreted items on paperwork, incorrect logbook entries, incorrect application of MEL procedures.
Communication errors	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Crew to external: missed calls, misinterpretations of instructions, incorrect read-back, wrong clearance, taxiway, gate or runway communicated. ▪ Pilot to pilot: within crew miscommunication or misinterpretation.

Table 2 – Examples of errors (List not exhaustive)

4 Undesired Aircraft States

4.1 Undesired aircraft states are flight crew-induced aircraft position or speed deviations, misapplication of flight controls, or incorrect systems configuration, associated with a reduction in margins of safety. Undesired aircraft states that result from ineffective threat and/or error management may lead to compromising situations and reduce margins of safety in flight operations. Often considered at the cusp of becoming an incident or accident, undesired aircraft states must be managed by flight crews.

4.2 Examples of undesired aircraft states would include lining up for the incorrect runway during approach to landing, exceeding ATC speed restrictions during an approach, or landing long on a short runway requiring maximum braking. Events such as equipment malfunctions or ATC controller errors can also reduce margins of safety in flight operations, but these would be considered threats.

4.3 Undesired states can be managed effectively, restoring margins of safety, or flight crew response(s) can induce an additional error, incident, or accident.

4.4 Table 3 presents examples of undesired aircraft states, grouped under three basic categories derived from the TEM Model.

Aircraft handling	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aircraft control (attitude). ▪ Vertical, lateral or speed deviations. ▪ Unnecessary weather penetration. ▪ Unauthorized airspace penetration. ▪ Operation outside aircraft limitations. ▪ Unstable approach. ▪ Continued landing after unstable approach. ▪ Long, floated, firm or off-centreline landing.
Ground navigation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proceeding towards wrong taxiway/runway. ▪ Wrong taxiway, ramp, gate or hold spot.
Incorrect aircraft configuration	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incorrect systems configuration. ▪ Incorrect flight controls configuration. ▪ Incorrect automation configuration. ▪ Incorrect engine configuration. ▪ Incorrect weight and balance configuration.

Table 3 – Examples of undesired aircraft states (List not exhaustive)

4.5 An important learning and training point for flight crews is the timely switching from error management to undesired aircraft state management. An example would be as follows: a flight crew selects a wrong approach in the Flight Management Computer (FMC). The flight crew subsequently identifies the error during a crosscheck prior to

the Final Approach Fix (FAF). However, instead of using a basic mode (e.g. heading) or manually flying the desired track, both flight crew members, become involved in attempting to reprogram the correct approach prior to reaching the FAF. As a result, the aircraft „Stitches“ through the localiser, descends late, and goes into an unstable approach. This would be an example of the flight crew getting „locked in“ to error management, rather than switching to undesired aircraft state management. The use of the TEM Model assists in educating flight crews that, when the aircraft is in an undesired state, the basic task of the flight crew is undesired aircraft state management instead of error management. It also illustrates how easy it is to get locked in to the error management phase.

4.6 Also from a learning and training perspective, it is important to establish a clear differentiation between undesired aircraft states and outcomes. Undesired aircraft states are transitional states between a normal operational state (i.e., a stabilised approach) and an outcome. Outcomes, on the other hand, are end states, most notably, reportable occurrences (i.e., incidents and accidents). An example would be as follows: a stabilised approach (normal operational state) turns into an unstabilised approach (undesired aircraft state) that results in a runway excursion (outcome).

4.7 The training and remedial implications of this differentiation are of significance. While at the undesired aircraft state stage, the flight crew has the possibility, through appropriate TEM, of recovering aircraft state becomes an outcome, recovery of the situation, return to a normal operational state, and restoration of margins of safety is not possible.

5 Countermeasures

5.1 Flight crews must, as part of the normal discharge of their operational duties, employ countermeasures to keep threats, errors and undesired aircraft states from reducing margins of safety in flight operations. Examples of countermeasures would include checklists, briefings, call-outs and SOPs, as well as personal strategies and tactics. Flight crews dedicate significant amounts of time and energies to the application of countermeasures to ensure margins of safety during flight operations. Empirical observations during training and checking suggest that as much as 70 per cent of flight crew activities may be countermeasures-related activities.

5.2 All countermeasures are necessarily flight crew actions. However, some countermeasures to threats, errors and undesired aircraft states that flight crews employ build upon „hard“ resources provided by the aviation system. These resources are already in place in the system before flight crews report for duty, and are therefore considered as systemic-based countermeasures. The following would be examples of „hard“ resources that flight crews employ as systemic-based countermeasures:

- Airborne Collision Avoidance System (ACAS),
- Ground Proximity Warning System (GPWS),
- Standard Operation Procedures (SOPs),
- Checklists;
- Briefings,
- Training,
- Etc.

5.3 Other countermeasures are more directly related to the human contribution to the safety of flight operations. These are personal strategies and tactics, individual and team countermeasures, that typically include canvassed skills, knowledge and attitudes developed by human performance training, most notably, by Crew Resource Management (CRM) training. There are basically three categories of individual and team countermeasures:

- Planning countermeasures: essential for managing anticipated and unexpected threats;
- Execution countermeasures: essential for error detection and error response;
- Review countermeasures: essential for managing the changing conditions of a flight.

5.4 Enhanced TEM is the product of the combined use of systemic-based and individual and team countermeasures. Table 4 presents detailed examples of individual and team countermeasures. Further guidance on countermeasures can be found in the sample assessment guides for terminal training objectives (PANS-TRG, Chapter 3, Attachment B), as well as in the ICAO manual, Line Operations Safety Audit (LOSA) (Doc 9803).

Planning Countermeasures		
SOP BRIEFING	The required briefing was interactive and operationally through	<ul style="list-style-type: none"> - Concise, not rushed, and met SOP requirements - Bottom lines were established
PLANS STATED	Operational plans and decisions were communicated and acknowledged	<ul style="list-style-type: none"> - Shared understanding about plans – "Everybody on the same page"
WORKLOAD ASSIGNMENT	Roles and responsibilities were defined for normal and non-normal situations	<ul style="list-style-type: none"> - Work assignments were communicated and acknowledged
CONTINGENCY MANAGEMENT	Crew members developed effective strategies to manage threats to safety	<ul style="list-style-type: none"> - Threats and their consequences were anticipated - Used all available resources to manage threats
Execution Countermeasures		
MONITOR/CROSS-CHECK	Crew members actively monitored and cross-checked systems and other crew members	<ul style="list-style-type: none"> - Aircraft position, settings, and crew actions were verified
WORKLOAD MANAGEMENT	Operational tasks were prioritized and properly managed to handle primary flight duties	<ul style="list-style-type: none"> - Avoided task fixation - Did not allow work overload
AUTOMATION MANAGEMENT	Automation was properly managed to balance situational and/or workload requirements	<ul style="list-style-type: none"> - Automation setup was briefed to other members - Effective recovery techniques from automation anomalies
Review Countermeasures		
EVALUATION/MODIFICATION OF PLANS	Existing plans were reviewed and modified when necessary	<ul style="list-style-type: none"> - Crew decisions and actions were openly analyzed to make sure the existing plan was the best plan
INQUIRY	Crew members asked questions to investigate and/or clarify current plans of action	<ul style="list-style-type: none"> - Crew members not afraid to express a lack of knowledge – "Nothing taken for granted" attitude
ASSERTIVENESS	Crew members stated critical information and/or solutions with appropriate persistence	<ul style="list-style-type: none"> - Crew members spoke up without hesitation

Table 4 – Examples of individual and team countermeasures]

[Amdt. 7, 01.12.06]