

# Upoštevanje naleta na zrakoplovih Priloge I osnovne uredbe za uveljavljanje privilegijev pri licencah izdanih po delu FCL

## Uvod

Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA) je objavila [Spremembo 9 EASA Sprejemljivih načinov uskladitve \(AMC\) in smernic \(GM\)](#) (AMC/GM) za izvajanje dela FCL (Uredbe (EU) št. 1178/2011) s katerimi je opredelila in omogočila za priznavanje naleta, ki je opravljen na zrakoplovih [Priloge I](#) Uredbe (EU) št. 2018/1139.

Zrakoplovi Priloge I niso certificirani v skladu z EASA certifikacijskimi specifikacijami (CS) in v obsegu zgornjih AMC/GM obsegajo naslednje zrakoplove:

- (a) [zgodovinski zrakoplovi](#) (za podrobna merila glej izvirno besedilo Priloge I);
- (b) zrakoplovi, posebej projektirani ali prilagojeni za [raziskovalne, eksperimentalne ali znanstvene namene](#), ki bodo verjetno izdelani v zelo omejenem številu;
- (c) zrakoplovi, vključno z zrakoplovi, dobavljenimi v obliki sestavnih delov, ki jih vsaj v 51 % izdelava in sestavi ljubitelj ali nepridobitno združenje ljubiteljev za svoje namene in brez komercialnih ciljev ([amaterska gradnja](#));
- (d) [zrakoplovi, ki jih uporabljajo vojaške sile](#), razen če niso to zrakoplovi tipa, za katerega je Agencija prevzela standard za projektiranje;
- (e) [ultralahke letalne naprave](#) (ULN) (za podrobno definicijo glej izvirno besedilo Priloge I).

V nadaljevanju je opredeljeno, v kakšnem obsegu se lahko nalet, ki je opravljen na zrakoplovih Priloge I, uporablja za namen pridobitve določenih upravičenj v okviru evropske ureditve licenciranja pilotov (del FCL).

## Reference:

- **Explanatory Note to Decision 2020/005/R**  
(<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Explanatory%20Note%20to%20%20ED%20Decision%202020-005-R.pdf>)
- **AMC/GM to Part-FCL, Amendment 9:**  
<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Annex%20I%20E2%80%94%20AMC%20and%20GM%20to%20Part-FCL%20E2%80%94%20Issue%201%2C%20Amendment%209.pdf>



## Upoštevanje naleta na zrakoplovih Priloge I za ohranjanje privilegijev licence LAPL in podaljšanje ratinga SEP(land) / TMG

Nalet opravljen kot PIC na letalih in jadralnih letalih Priloge I se prizna, glede na licenco, za ohranjanje privilegijev licence LAPL(A) (FCL.140.A) in LAPL(S) (FCL.140.S) ter pogoji za podaljšanje rating SEP(land) in TMG na podlagi naleta in leta za usposabljanje z inštruktorjem letenja.

**# INFO:** za zrakoplove na električni pogon se pripravljaja nov AMC oziroma bo področje začasno urejeno z uporabo določb o prožnosti člena 71(1) osnovne uredbe.

V nadaljevanju so obrazložene posamezne zahteve in možnosti priznavanja naleta na zrakoplovih iz Priloge I:

- ❖ **NALET:** upoštevanje naleta na zrakoplovu Priloge I se prizna (za zrakoplove opredeljene v zgornjih točkah od (a) do (e)), če zrakoplov ustreza definiciji:
  - kategorije zrakoplova (letalo, helikopter, jadralno letalo ali balon); ali
  - ratinga za razred ali tip zrakoplova (npr. SEP(land));

kot je to opredeljeno v delu FCL (FCL.010/FCL.710). To pomeni, da mora biti zrakoplov Priloge I po letalnih značilnostih enak ratingu ali kategoriji zrakoplova na katero se upravičenje/priznavanje naleta nanaša.

**#Primer:** Nalet na ULN motornem letalu s fiksnimi krilnimi površinami in enim motorjem (primer Pipistrel Virus SW, ULN Evektor, Tecnam P92 ULN ...) se lahko upošteva za ohranjanje privilegijev LAPL(A), saj tovrstna letalna naprava izpolnjuje definicijo »letala« in spada v rating za razred SEP(land) – enomotorno (kopensko) batno letalo. V to skupino pa na primer ne spada giroplan ali motorni zmaj. Enako načelo velja za nalet na jadralnih letalih – torej ULN jadralno letalo se upošteva k skupnem naletu za jadralna letala za namen ohranjanja privilegijev licence SPL.

- ❖ **LET ZA USPOSABLJANJE Z INŠTRUKTORJEM LETENJA:** let za usposabljanje z inštruktorjem letenja se mora opraviti na EASA certificiranem zrakoplovu. Pod določenimi pa se lahko opravi tudi na zrakoplovih Priloge I, ki so opredeljeni pod točko (a), (b), (c) ali (d) (op. ne vključuje ULN letalnih naprav) pod pogojem, da je zrakoplov posebej odobren v skladu z določbo ORA.ATO.135 ali DTO.GEN.240.

To pomeni, da mora biti tak zrakoplov vključen v sistem organizacije za usposabljanje ATO ali DTO, ki je bil predmet posebnega postopka presoje in odobritve s strani CAA.

### Upoštevanje naleta:

- zgodovinski zrakoplovi
- zrakoplovi v raziskovalne, eksperimentalne ali znanstvene namene
- amaterska gradnja
- zrakoplovi, ki jih uporabljajo vojaške sile
- ultralahke letalne naprave

### Zrakoplov za let z inštruktorjem:

- \* zrakoplovi v raziskovalne, eksperimentalne ali znanstvene namene
- \* amaterska gradnja
- \* zrakoplovi, ki jih uporabljajo vojaške sile
- ultralahke letalne naprave

\* - če so ti zrakoplovi odobreni za uporabo v ATO/DTO

## §§§

### Omejitve pri priznavanju naleta na zrakoplovih Priloge I

Opravljen nalet na zrakoplovih Priloge I (a)-(e) se ne priznava za namen štetja zahtevanih ur naleta kot PIC za pridobitev novih ratingov, ki se izdajo v skladu z delom FCL (npr. predpogoji za pridobitev novega ratinga za tip, rating MEP, kjer se zahteva 70 ur kot PIC itd.).

Inštruktorski nalet, ki je opravljen na zrakoplovih Priloge I (e), torej ULN, se ne upošteva za podaljšanje potrdila inštruktorja FI(A), FI(S) itd.

## Upoštevanje naleta kot PIC na ULN in drugih zrakoplovih Priloge I za pridobitev licence LAPL

Upoštevanje naletenih ur kot PIC na **ultralahkih letalnih napravah (ULN)** in drugih zrakoplovih Priloge I osnovne uredbe se lahko upošteva v smislu določbe [FCL.110.A\(a\)\(c\)](#), ki določata naslednje:

**FCL.110.A(a)** Kandidati za licenco LAPL(A) opravijo najmanj 30 ur usposabljanja za letenje na letalih ali motornih jadralnih letalih, ki vključuje najmanj:

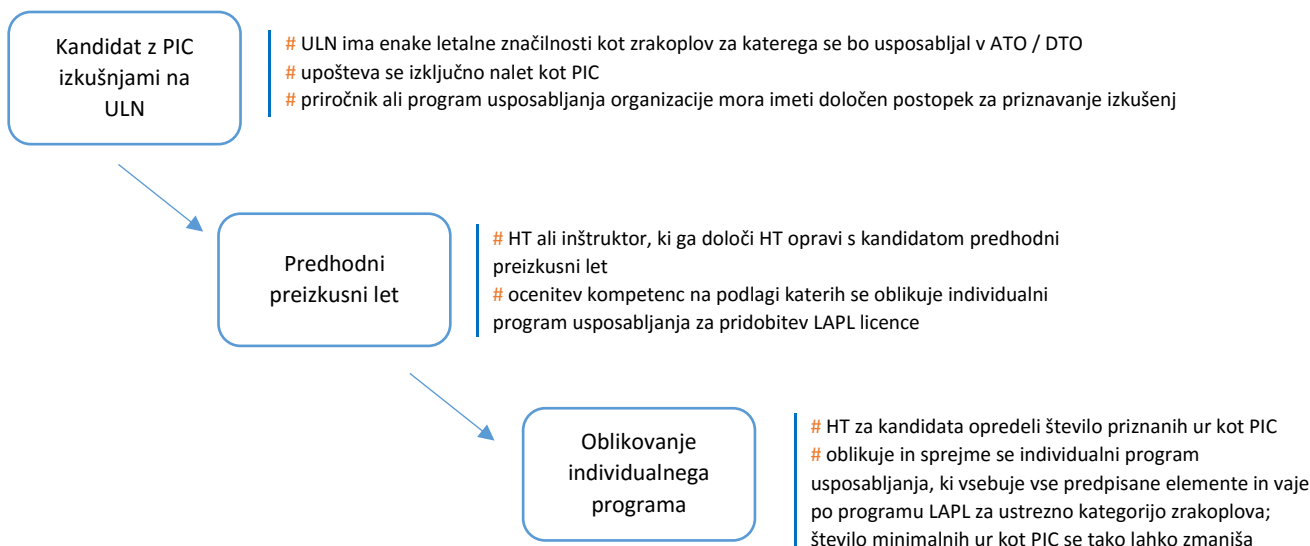
- 15 ur letenja z inštruktorjem v razredu, v katerem bo potekal preizkus praktične usposobljenosti;
- šest ur samostojnega letenja pod nadzorom, vključno z najmanj tremi urami samostojnih preletov z najmanj enim preletom dolgin vsaj 150 km (80 NM), med katerim naredi en postanek na letališču, ki ni vzletno letališče.

**FCL.110.A(c)** Kandidatom s predhodnimi izkušnjami kot PIC se te lahko upošteva pri zahtevah iz točke (a) (FCL.110.A(a)).

Obseg njihovega upoštevanja določi organizacija DTO ali ATO, pri kateri pilot opravi tečaj usposabljanja, na podlagi predhodnega preizkusa letenja, vendar v nobenem primeru:

- ne presega skupnega časa letenja kot PIC (15 ur);
- ne presega 50 % ur, zahtevanih pod točko (a) (glej zgornji člen – celoten);
- ne vključuje zahtev iz točke (a)(2) (glej zgornji člen – drugi odstavek).

Organizacija ATO ali DTO tako podrobneje določi pravila za priznavanje izkušenj v priročniku ali programu za usposabljanje (**za obstoječe tečaje LAPL je potrebna je sprememba priročnika/programa**) v katerem določi in opredeli za katere primerljive UL naprave se lahko upošteva izkušnje kot PIC (enako velja tudi za ostale zrakoplove Priloge I).



### Potrebujete dodatne informacije?

Pišite na [FCL@caa.si](mailto:FCL@caa.si) ali na [info@caa.si](mailto:info@caa.si).