

PRILOG 1**JAR-FCL 1****DIO 1 – USLOVI****1 OPŠTE ODREDBE**

Ovaj dio sadrži uslove vezane za dozvole letačkog osoblja.

JAR-FCL 1.001 Definicije i skraćenice

(Vidjeti IEM FCL 1.001)

Avion kojim se mora upravljati sa kopilotom:

tip aviona kojim se mora upravljati sa kopilotom, kao što je navedeno u letačkom priručniku ili prema uvjerenju avio-prevoznika.

Dobro zrakoplovno ponašanje:

stalna primjena dobre procene, znanja i vještina za ostvarivanje letačkih ciljeva.

Kategorije (zrakoplova):

razvrstavanje zrakoplova prema njihovim osnovnim karakteristikama (npr. avion, helikopter, jedrilica, slobodni balon).

Sposobnost:

kombinacija vještine i znanja potrebnog za izvršenje zadatka prema određenim standardima.

Element završetka:

zadata radnja koja ima svoj početak, kraj, definisane granice i ishod.

Jedinica sposobnosti:

izdvojena funkcija koja se sastoji od jednog broja elemenata sposobnosti.

Zamjena (dozvole):

izdavanje JAR-FCL dozvole na osnovu dozvole koja je izdata od strane države koja nije članica JAA.

Kopilot:

kopilot je pilot koji vrši poslove vezane za upravljanje avionom, različite od poslova vođe aviona, na zrakoplovima koji zahtijevaju više od jednog pilota, a prema listi tipova aviona (vidjeti Dodatak JAR-FCL 1.220) ili uvjerenju o tipu aviona, ili propisu koji reguliše uslove za pojedine vrste letova, isključujući pilota koji se nalazi u avionu u cilju obuke za dozvolu ili ovlašćenje.

Kredit:

priznavanje alternativnih načina ili prethodne kvalifikacije.

Maršruta:

let između tačke polijetanja i tačke slijetanja prateći pripremljenu planiranu rutu i koristeći procedure standardne navigacije.

Vrijeme obuke sa instruktorom:

vrijeme letenja u zraku ili vrijeme letenja po instrumentima na uređajima na zemlji tokom kojeg lice obučava ovlašćeni instruktor.

Greška:

činjenje ili nečinjenje letačke posade koje vodi ka odstupanju od organizacionih ili letačkih namjera ili očekivanja.

Upravljanje greškama:

proces utvrđivanja i odgovora na greške putem mera koje smanjuju ili eliminišu posljedice greške i umanjuju mogućnost greške ili neželjenog stanja zrakoplova.

Inženjer letač:

inženjer letač je lice koja ispunjava uslove iz JAR-FCL (takođe u Dijelu 2).

Vrijeme letenja:

ukupno vrijeme računajući od trenutka prvog pokretanja zrakoplova u svrhu polijetanja, do trenutka potpunog zaustavljanja zrakoplova na kraju leta.

Vrijeme letenja po instrumentima:

vrijeme letenja po instrumentima u zraku ili na uređajima za simuliranje leta na zemlji.

Vrijeme letenja po instrumentima u zraku:

vrijeme letenja tokom kojeg pilot upravlja zrakoplovom isključivo po instrumentima.

Vrijeme letenja na uređaju za simuliranje leta na zemlji:

vrijeme tokom kojeg se pilot obučava u simuliranom letu po instrumentima na uređajima za simuliranje leta (STD).

Saradnja višečlane posade:

rad letačke posade kao tima u kome članovi međusobno saraduju predvođeni vođom zrakoplova.

Avioni s više pilota:

avioni koji su homologovani za letenje sa posadom od najmanje dva pilota.

Noć:

vremenski period između završetka građanskog sumraka i početka građanskog svitanja, ili drugi vremenski period između zalaska i izlaska sunca koji može biti propisan od strane nadležne vlasti.

Drugi uređaji za obuku:

sredstva za obuku, osim simulatora letenja (FS), uređaja za vježbanje letenja (FTD) ili uređaja za vježbanje letačko-navigacijskih procedura (FNPT), koji omogućavaju obuku tamo gde nije potrebna kompletna pilotska kabina.

Kriterijum izvođenja:

ocjena prikazanog elementa sposobnosti i opis kriterijuma po kojem je kandidat ocijenjen ukoliko je postignut zahtijevani nivo izvođenja.

Vođa zrakoplova pod nadzorom:

копилот који, под надзором вође ваздухоплова, извршава обавезе и функције вође ваздухоплова, уколико је коришћена метода надзора прихватљива за ваздухопловне власти.

Privatni pilot:

pilot koji posjeduje dozvolu na osnovu koje ne može da leti zrakoplovom u cilju sticanja zarade.

Komercijalni pilot:

pilot koji posjeduje dozvolu na osnovu koje može da leti zrakoplovom u cilju sticanja zarade.

Provjera stručnosti:

prikaz stručnosti u cilju produženja važenja ili obnove ovlašćenja, uključujući i usmeno ispitivanje od strane ispitivača.

Ovlašćenje:

upis u dozvolu koji se odnosi na posebne uslove, prava ili ograničenja koja se odnose na tu dozvolu.

Obnova važenja (npr. ovlašćenja/odobrenja):

upravni postupak kojim se po isteku važenja ovlašćenja ili odobrenja, uz ispunjenje propisanih uslova, ovlašćenja ili odobrenja obnavljaju na određeni period.

Produženje važenja (npr. ovlašćenja/odobrenja):

upravni postupak kojim se u toku važenja ovlašćenja ili odobrenja, uz ispunjenje propisanih uslova, ovlašćenja ili odobrenja produžavaju na određeni period.

Rutni sektor:

let koji se sastoji od polijetanja, odlaska, krstarenja koje nije kraće od 15 minuta, dolaska, prilaza i slijetanja.

Avion s jednim pilotom:

avioni koji su homologovani da njima upravlja samo jedan pilot.

Praktični ispiti:

praktični ispiti predstavljaju prikaz stručnosti u cilju izdavanja dozvole ili ovlašćenja, uključujući i usmeno ispitivanje od strane ispitivača.

Samostalno vrijeme letenja:

vrijeme letenja tokom kojeg je pilot-učenik jedino lice u avionu.

Učenik- vođa zrakoplova (SPIC):

vrijeme letenja tokom kojeg instruktor letenja samo nadgleda učenika koji vrši dužnost vođe zrakoplova, a ne utiče na upravljanje ili ne upravlja zrakoplovom.

Ugrožavanje:

Događaji ili greške koje nije izazvala letačka posada, a koji povećavaju operativnu kompleksnost i kojima se mora upravljati da bi se održao nivo sigurnosti.

Upravljanje ugrožavanjem:

Proces utvrđivanja ugrožavanja i odgovora na ugrožavanje putem mera koje smanjuju ili eliminišu posljedice ugrožavanja i umanjuju mogućnost greške ili neželjenog stanja zrakoplova.

Motorna jedrilica (TMG):

motorna jedrilica je zrakoplov koji posjeduje uvjerenje o plovidbenosti izdato ili prihvaćeno od strane države članice JAA i ima integralno ugrađen neuvlačeći motor i neuvlačeću elisu (uključujući one navedene u Dodatku 1 JAR-FCL 1.215).

Motorna jedrilica mora biti sposobna da izvrši polijetanje i penjanje sopstvenim pogonom, a u skladu s njenim letačkim priručnikom.

Tip (zrakoplova):

svi zrakoplovi koji imaju isti osnovni dizajn, uključujući sve modifikacije, osim onih koje prouzrokuju izmjene u načinu upravljanja, letnim karakteristikama ili sastavu letačke posade.

Za skraćenice vidjeti IEM FCL 1.001.

JAR-FCL 1.005 Primjena (za kontrolisanu implementaciju)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.005)

(Vidjeti AMC FCL 1.005 i 1.015)

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

(a) Opšte odredbe

(1) Uslovi propisani u JAR-FCL primjenjuju se na sve podneske koji se odnose na obuku, ispitivanje i zahtjeve za izdavanje dozvola, ovlašćenja, posebnih ovlašćenja, odobrenja ili uvjerenja, koji su dostavljeni zrakoplovnoj vlasti poslije stupanja na snagu ovog pravilnika.

(2) Ukoliko se u tekstu JAR-FCL koriste izrazi: dozvole, ovlašćenja, posebna ovlašćenja, odobrenja ili uvjerenja, to podrazumijeva da su te dozvole, ovlašćenja, posebna ovlašćenja, odobrenja ili uvjerenja izdati u skladu sa JAR-FCL. U svim drugim slučajevima ti dokumenti se označavaju npr. kao ISAO ili nacionalne dozvole.

(3) Ukoliko se u tekstu koristi izraz „država članica JAA“ u cilju međusobnog prepoznavanja dozvola, ovlašćenja, posebnih ovlašćenja, odobrenja ili uvjerenja, to podrazumijeva punopravnu državu članicu JAA.

(4) Uređaji za simuliranje leta koji se navode u JAR-FCL, a koji zamjenjuju avion u cilju obuke, moraju biti u skladu sa JAR-STD, a korisniku mora biti odobreno sprovođenje obuke u skladu sa JAR-FCL od strane zrakoplovnih vlasti.

(5) Odredbe koje se odnose na avione, ne odnose se na mikro lake avione koji se definišu nacionalnim propisima, osim ako nije drugačije određeno.

(6) U dozvolu izdatu na osnovu obuke sprovedene izvan države članice JAA, izuzev obuke izvršene u skladu sa JAR-FCL 1.055(a)(1), prava iz dozvole ograničena su na zrakoplov registrovan u državi izdavanja dozvole.

(7) Ovlašćenje izdato na osnovu obuke sprovedene izvan države članice JAA, osim obuke sprovedene u skladu sa JAR-FCL 1.055(a)(1), ograničeno je na zrakoplov registrovan u državi izdavanja dozvole.

(b) Prelazne odredbe

(1) Nije primenljivo.

(2) Nije primenljivo.

(3) Imaoci dozvola izdatih u skladu sa nacionalnim propisima države članice JAA pre stupanja na snagu ovog pravilnika, ili u skladu sa tačkom (b)(1), mogu da zahtjevaju od države izdavaoca dozvole izdavanje odgovarajuće dozvole navedene u JAR-FCL 1 (avion), koja njenom imaocu omogućava korišćenje prava iz dozvole u ostalim državama, kao što je propisano u JAR-FCL 1.015(a)(1). Za izdavanje takvih dozvola imalac dozvole mora ispuniti uslove propisane u Dodatku 1 JAR-FCL 1.005.

(4) Imaoci dozvola koje su izdate u skladu sa nacionalnim propisima države članice JAA, koji ne ispunjavaju u potpunosti uslove iz Dijela 1 JAR-FCL 3 (ljekarski), mogu koristiti prava iz nacionalnih dozvola koje posjeduju (vidjeti **Prilog 2**).

(5) A. Zrakoplovne vlasti država članica JAA moraju, ukoliko je primjenljivo:

(I) Izvršiti upis znanja jezika u skladu sa JAR-FCL 1.010(a)(4) u svim novim i ponovo izdatim dozvolama. Pilot može imati upis više od jednog jezika (vidjeti napomenu u FCL 1.010(a)(4));

(II) Prije 05.03.2008, uvesti procedure tako da postojeće dozvole sadrže upis znanja jezika u skladu sa JAR-FCL 1.075(a)(2)(XIII).

B. Imaoci dozvola prije 05.03.2008:

Na osnovu postojećih metoda ocjenjivanja, zrakoplovne vlasti mogu izvršiti upis znanja jezika na nivou 4 (operativni nivo) za imaoce dozvola sa pravom korišćenja radiotelefonijske na engleskom jeziku i ostalim jezicima, ukoliko postoje.

(c) *Kontinuitet rada ispitivača koji posjeduju nacionalna posebna ovlašćenja*

Ispitivači koji su posjedovali nacionalna posebna ovlašćenja prije početka primjene JAR-FCL 1, mogu biti ovlašćeni kao JAR-FCL 1 (avion) ispitivači, pod uslovom da zrakoplovnim vlastima dokažu poznavanje JAR-FCL i JAR-OPS. Posebno ovlašćenje važi najduže tri godine. Po isteku tog perioda ponovno izdavanje posebnog ovlašćenja uslovljeno je ispunjenjem uslova propisanih u JAR-FCL 1.425(a) i (b).

JAR-FCL 1.010 Osnovna prava člana letačke posade

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.010)

(Vidjeti Dodatak 2 JAR-FCL 1.010)

(Vidjeti AMS Br.1 JAR-FCL 1.010)

(a) *Dozvola i ovlašćenje*

(1) Lice koje obavlja dužnosti člana letačke posade u civilnom avionu registrovanom u državi članici JAA mora posjedovati važeću dozvolu i odgovarajuća ovlašćenja, u skladu sa uslovima JAR-FCL i dužnostima koje treba da obavlja, ili posebno ovlašćenje, kako je to propisano u JAR-FCL 1.085 i 1.230.

Dozvola mora biti izdata od strane:

(I) države članice JAA;

(II) države članice ICAO i da je učinjena važećom u skladu sa JAR-FCL 1.015(b) ili (c).

(2) Piloti koji posjeduju nacionalne dozvole, ovlašćenja, ili posebna ovlašćenja za motorne jedrilice mogu upravljati i motornim jedrilicama (TMG) u skladu sa nacionalnim propisima.

(3) Piloti koji posjeduju nacionalnu dozvolu privatnog pilota aviona (PPL) sa upisanim ograničenjem mogu upravljati avionima registrovanim u državi koja je dozvolu izdala, prema nacionalnim propisima te države i unutar vazdušnog prostora te države.

(4) Od 05.03.2008, kandidati za dozvole i imaoци dozvola od kojih se zahtijeva upotreba radiotelefonijske moraju prikazati sposobnost da govore i razumiju jezik koji koriste u komunikacijama radiotelefonijom u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.010. Znanje jezika mora biti najmanje na operativnom nivou (nivo 4) ICAO (vidjeti Dodatak 2 JAR-FCL 1.010 i AMS Br.1 JAR-FCL 1.010).

Napomena: ove odredbe se odnose na ICAO Annex 10, Volume 2, Chapter 5, gdje jezik, koji se koristi za komunikaciju radiotelefonijom, može biti jezik koji inače koristi stanica na zemlji ili engleski jezik. Prema tome, u praksi biće situacija gdje će imalac dozvole morati da govori jezikom koji se inače koristi u stanici na zemlji.

(b) *Korišćenje prava*

Imalac dozvole, ovlašćenja ili posebnog ovlašćenja ne može da koristi druga prava, izuzev onih koje mu daje ta dozvola, ovlašćenje ili posebno ovlašćenje.

(c) *Prigovori, ograničenja*

(1) Država članica JAA može u svako doba, u skladu sa svojim nacionalnim procedurama, da postupa po žalbama, ograniči prava, ili privremeno ili trajno povuče dozvolu, ovlašćenje, posebno ovlašćenje ili uvjerenje koje je izdala u skladu sa uslovima JAR-FCL, ako utvrdi da podnosilac zahtjeva ili imalac dozvole nije ispunio ili više ne ispunjava uslove JAR-FCL ili nacionalnog zakonodavstva države koja je izdala dozvolu.

(2) Ako država članica JAA utvrdi da podnosilac zahtjeva ili imalac JAR-FCL dozvole koja je izdata u drugoj državi članici JAA nije ispunio ili više ne ispunjava uslove JAR-FCL ili odgovarajućeg nacionalnog propisa države u čijem vazдушnom prostoru avion leti, država članica JAA će o tome obavijestiti državu izdavaoca dozvole i Odjeljenje za izdavanje dozvola u centrali JAA. U skladu sa svojim nacionalnim zakonom, država članica JAA mora da, u interesu sigurnosti, izvesti državu izdavaoca dozvole i JAA da iz navedenih razloga podnosilac zahtjeva ili imalac dozvole ne može upravljati avionom koji je registrovan u toj državi ili upravljati bilo kojim avionom unutar vazdušnog prostora te države.

JAR-FCL 1.015. Prihvatanje dozvola, ovlašćenja, posebnih ovlašćenja, odobrenja ili uvjerenja

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.015)

(Vidjeti Dodatak 2 JAR-FCL 1.015)

(Vidjeti Dodatak 3 JAR-FCL 1.015)

(Vidjeti AMS FCL 1.005 i 1.015)

(a) *Dozvole, ovlašćenja, posebna ovlašćenja, odobrenja ili uvjerenja izdati u državi članici JAA*

(1) Ukoliko lice ili organizacija posjeduju dozvolu, ovlašćenje, posebno ovlašćenje, odobrenje ili potvrdu izdate od strane zrakoplovnih vlasti države članice JAA, u skladu sa uslovima JAR-FCL i pratećih procedura, te dozvole, ovlašćenja, posebna ovlašćenja, odobrenja ili uvjerenja mogu se prihvatiti bez formalnosti od strane drugih država članica JAA.

(2) Nije primjenljivo.

(b) *Dozvole izdate od strane država koje nisu članice JAA*

(1) Dozvola izdata od strane države koja nije članica JAA može se prihvatiti na osnovu diskrecionog prava zrakoplovnih vlasti u državi članici JAA, za letenje na zrakoplovu koji je registrovan u toj državi članici JAA, a u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.015.

(2) Prihvatanje dozvola transportnog i profesionalnog pilota aviona, kao i dozvola privatnog pilota aviona sa ovlaštenjem za instrumentalno letenje, ne može trajati duže od godinu dana od dana prihvatanja, pod uslovom da je važeća osnovna dozvola. Dalje prihvatanje za letenje na avionu registrovanom u bilo kojoj državi članici JAA vrši se na osnovu sporazuma između država članica JAA, kao i u skladu sa drugim uslovima koje JAA smatra potrebnim. Imalac dozvole koja je prihvaćena od države članice JAA mora ispunjavati uslove koji su propisani u JAR-FCL.

(3) Uslovi propisani tačkama (1) i (2) ne primjenjuju se ako je avion koji je registrovan u državi članici JAA dat u zakup avio-prevozniku u državi koja nije članica JAA, pod uslovom da je država tog avio-prevoznika prihvatila da u toku perioda trajanja zakupa snosi odgovornost da tehnički ili operativni nadzor bude u skladu sa JAR-OPS 1.165. Dozvole članova letačke posade avio-prevoznika države koja nije članica JAA mogu biti prihvaćene na osnovu diskrecionog prava zrakoplovnih vlasti države članice JAA, pod uslovom da su prava iz prihvaćenih letačkih dozvola ograničena samo na period zakupa tog aviona za određene djelatnosti u kojima neposredno ili posredno, na osnovu „wet lease“ ili drugog komercijalnog aranžmana ne učestvuje JAA avio-prevoznik.

(4) Ukoliko je prihvatanje dozvole, izdate u državi koja nije članica JAA, uslov za ispunjenje određenih zadataka ograničenog trajanja, u skladu sa Dodatkom 3 JAR FCL 1.015, zrakoplovna vlast može prihvatiti dozvolu za takve zadatke, bez ispunjenja uslova iz Dodatka 1 JAR-FCL 1.015.

(c) Zamjena dozvole izdate od strane države koja nije članica JAA

(1) Dozvola transportnog i profesionalnog pilota aviona sa ili bez ovlaštenja za instrumentalno letenje, izdata od strane države koja nije članica JAA, može se zamijeniti za JAR-FCL dozvolu, pod uslovom da postoji sporazum između države članice JAA i države koja nije članica JAA. Taj sporazum se mora zasnivati na reciprocitetu prihvatanja dozvola i mora obezbijediti odgovarajući nivo sigurnosti obuke i testiranja u državi članici i državi koja nije članica JAA. Sporazum će se periodično razmatrati prema dogovoru države koja nije članica i države članice JAA. Dozvola koja je zamijenjena na osnovu sporazuma mora sadržati napomenu o državi koja nije članica JAA čija je dozvola zamijenjena. Druge države članice JAA nisu u obavezi da prihvate tu dozvolu.

(2) Dozvola privatnog pilota, profesionalnog pilota ili transportnog pilota aviona izdata u skladu sa ICAO Annex 1 može se zamijeniti za JAR-FCL dozvolu sa ovlaštenjem za klasu/tip aviona sa jednim pilotom nakon ispunjenja uslova propisanih u Dodatku 2 JAR-FCL 1.015.

(d) Kada zrakoplovna vlast izda dozvolu koja odstupa od JAR-FCL, napomena o tome mora biti unijeta u dozvolu, u rubrici XIII

JAR-FCL 1.016 Kreditiranje imaoca dozvole izdate u državi koja nije članica JAA

(a) Podnosilac zahtjeva za izdavanje JAR-FCL dozvole i ovlaštenja za instrumentalno letenje, koji ima najmanje ekvivalentnu dozvolu izdatu u skladu sa ICAO Annex 1 od strane države koja nije članica JAA mora ispuniti uslove JAR-FCL, osim onih koji se odnose na trajanje obuke i broj časova teorijske i praktične obuke koji mogu biti umanjeni.

Kod određivanja stepena kreditiranja zrakoplovne vlasti mogu da se rukovode preporukom centara za obuku.

(b) Imalac dozvole transportnog pilota aviona koja je izdata u skladu sa ICAO Annex 1, a koji ispunjava uslov od 1500 sati naleta u ulozi vođe zrakoplova ili kopilota na avionima sa više pilota prema Dodatku 1 JAR-FCL 1.015, može biti oslobođen pohađanja odobrene obuke prije

pristupanja teorijskom i praktičnom ispitu, ukoliko dozvola sadrži važeće ovlaštenje za tip aviona sa više pilota na kome će se obaviti praktični ispit.

JAR-FCL 1.017 Posebna ovlaštenja i ovlaštenja za posebne poslove

Posebna ovlaštenja i ovlaštenja za posebne poslove vezane za dozvolu (na primjer: vuča jedrilice, akrobatsko letenje, izbacivanje padobranaca itd.) mogu se izdati od strane zrakoplovnih vlasti u skladu sa uslovima te države članice JAA, i to samo za korišćenje unutar njenog vazdušnog prostora.

Korišćenje posebnih ovlaštenja i ovlaštenja u vazdušnom prostoru druge države članice JAA može se vršiti na osnovu posebnog sporazuma sa tom državom, izuzev ako postoji bilateralni sporazum (vidjeti **Prilog 2**).

JAR-FCL 1.020 Priznavanje vojne službe

(vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.005)

Prijava za priznavanje:

Prijavu za sticanje dozvole i ovlaštenja, koji su predviđeni u JAR-FCL, vojno letačko osoblje podnosi zrakoplovnoj vlasti države u kojoj obavljaju ili su obavljali vojnu službu. Znanje, iskustvo i praktična osposobljenost stečeni u vojnoj službi biće priznati prema odgovarajućim uslovima JAR-FCL o dozvolama i ovlaštenjima na osnovu diskrecionog prava zrakoplovne vlasti. Uslovi i način priznavanja vojne službe moraju biti prijavljeni JAA. Prava iz takvih dozvola su ograničena na zrakoplov registrovan u državi koja je dozvolu izdala, sve dok ne budu ispunjeni uslovi propisani u Dodatku 1 JAR-FCL 1.005 (vidjeti **Prilog 2**).

JAR-FCL 1.025 Važenje dozvola i ovlaštenja

(vidjeti JAR-FCL 3.105)

(a) Imalac dozvole ne može da koristi prava iz dozvole ili ovlaštenja koje je izdala država članica JAA ako ne ispunjava odgovarajuće uslove JAR-FCL.

(b) Važenje dozvole i produženje važenja ovlaštenja

(1) Važenje dozvole je određeno važenjem upisanih ovlaštenja i ljekarskog uvjerenja (vidjeti JAR-FCL 3.105) i važenjem upisa znanja jezika, u odnosu na prava upotrebe radio-telefonije u JAR-FCL 1.010(a)(4).

(2) Kada se ovlaštenje izdaje, produžava ili obnavlja njegovo važenje, zrakoplovna vlast može produžiti važenje ovlaštenja do kraja mjeseca u kome važenje ističe, i taj datum predstavlja datum isticanja važenja ovlaštenja.

(c) Dozvola se izdaje na period do 5 godina. U okviru tog perioda zrakoplovna vlast će dozvolu ponovo izdati:

(1) nakon prvog izdavanja ili obnove ovlaštenja;

(2) kad je u dozvoli popunjena rubrika XII i nema više mjesta za upis;

(3) iz bilo kog administrativnog razloga;

(4) prema diskrecionom pravu zrakoplovnih vlasti kod produženja važenja ovlaštenja.

Zrakoplovna vlast će važeća ovlaštenja prenijeti u novi obrazac dozvole.

Imalac dozvole mora podnijeti zahtjev zrakoplovnoj vlasti za ponovno izdavanje dozvole.

Zahtjev mora da sadrži potrebnu dokumentaciju.

JAR-FCL 1.026 Skorašnje iskustvo pilota koji ne lete u skladu sa JAR-OPS 1

- (a) Avionom koji prevozi putnike ne smije upravljati, u svojstvu vođe zrakoplova ili kopilota, pilot koji u posljednjih 90 dana, kao pilot koji leti, nije imao najmanje 3 polijetanja i 3 slijetanja na avionu istog tipa/klase ili na simulatoru letenja tog tipa/klase aviona;
- (b) Imalac dozvole bez važećeg ovlašćenja za instrumentalno letenje ne može da bude vođa aviona koji prevozi putnike noću, ako u prethodnih 90 dana nije imao najmanje jedno polijetanje i slijetanje noću koje se zahtjeva u JAR-FCL 1.026(a) .

JAR-FCL 1.030 Uslovi provjere

(a) *Posebna ovlašćenja ispitivača*

Zrakoplovna vlast mora za ispitivače imenovati i ovlastiti lica sa odgovarajućim kvalifikacijama i ugledom, koja će u njeno ime sprovoditi praktične ispite i provjere stručnosti. Minimalne kvalifikacije ispitivača propisane su u JAR-FCL 1, Poglavlje I. Zrakoplovna vlast će u pisanoj formi obavijestiti svakog ispitivača o njegovim pravima i obavezama.

(b) *Broj ispitivača*

Zrakoplovna vlast će odrediti potreban broj ispitivača uzimajući u obzir ukupan broj pilota na određenoj teritoriji.

(c) *Obavještenje o ispitivačima*

(1) Zrakoplovna vlast vodi listu ovlašćenih ispitivača, sa naznakom za koje poslove su ovlašćeni. Ova lista mora biti dostupna TRTO, FTO i RF na teritoriji države članice JAA. Zrakoplovna vlast određuje načine na koje će ispitivači biti raspoređeni na praktične ispite (vidjeti **Prilog 2**).

(2) Zrakoplovna vlast određuje ispitivača za sprovođenje praktičnog ispita za izdavanje MPL(A) i ATRL(A).

(d) Ispitivači ne mogu ispitivati kandidate koje su obučavali za tu dozvolu ili ovlašćenje, osim uz izričitu pisanu saglasnost zrakoplovnih vlasti.

(e) *Preduslovi za kandidate koji treba da izađu na praktični ispit*

Prije pristupanja praktičnom ispitu za izdavanje dozvole ili ovlašćenja, kandidat mora da položi odgovarajući teorijski dio ispita, s tim što zrakoplovna vlast može napraviti izuzetke za kandidate koji pohađaju integrisane programe letačke obuke. Kandidat mora da završi odgovarajuću teorijsku obuku prije pristupanja praktičnom ispitu. Organizacija, odnosno lice odgovorno za obuku mora da prijavi kandidata za praktični ispit, osim u slučaju izdavanja ATPL.

JAR-FCL 1.035 Zdravstvena sposobnost

(Vidjeti IEM FCL 1.035)

(a) *Sposobnost*

Imalac ljekarskog uvjerenja mora biti psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova na osnovu dozvole koju posjeduje.

(b) *Uslovi za ljekarsko uvjerenje*

U cilju podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole, kao i prilikom korišćenja prava iz dozvole, kandidat ili imalac dozvole mora imati ljekarsko uvjerenje koje je izdato u skladu sa odredbama JAR-FCL 3 (Ljekarski) i koje odgovara pravima iz dozvole.

(c) *Zdravstvena sposobnost*

Poslije završenog ljekarskog pregleda kandidat će biti obaviješten da li je sposoban, nesposoban ili se mora obratiti zrakoplovnim vlastima. Ovlašćeni ljekar (AME) će obavijestiti kandidata o

stanjima (ljekarskim, operativnim ili drugim) koja mogu ograničiti letačku obuku ili prava iz izdate dozvole.

(d) *Ograničenje letenja samo u višečlanoj posadi (OML - samo klasa 1)*

(1) Ograničenje "samo kao kopilot ili sa kopilotom" se primjenjuje kada imalac dozvole profesionalnog ili transportnog pilota aviona ne ispunjava u potpunosti uslove ljekarskog uvjerenja klase 1, ali je u okviru prihvatljivog rizika gubitka sposobnosti u letu (vidjeti JAR-FCL 3 - Ljekarski, IEM FCL A, B i C). Ovo ograničenje primenjuje zrakoplovna vlast kod posade sa više pilota. Ograničenje "samo kao kopilot ili sa kopilotom" može da bude izdato ili povučeno samo od strane zrakoplovnih vlasti.

(2) Drugi pilot mora biti kvalifikovan za tip aviona, ne smije biti stariji od 60 godina i ne smije imati ovo ograničenje (OML).

(e) *Ograničenje letenja sa sigurnosnim pilotom – Safety pilot (OSL - samo klasa 2)*

Sigurnosni pilot (*Safety pilot*) je pilot koji je kvalifikovan da leti kao vođa na klasi/tipu aviona, koji je opremljen duplim komandama, a koji se nalazi u avionu radi preuzimanja upravljanja avionom ako dođe do gubitka sposobnosti u letu pilota sa ljekarskim ograničenjem. Ovo ograničenje može da bude izdato ili povučeno samo od strane zrakoplovnih vlasti.

JAR-FCL 1.040 Umanjenje zdravstvene sposobnosti

(Vidjeti IEM FCL 3.040)

(a) Imaoci ljekarskih uvjerenja ne smiju da koriste prava iz svojih dozvola, ovlašćenja ili posebnih ovlašćenja ukoliko su svjesni da postoji umanjenje njihove zdravstvene sposobnosti koje bi moglo narušiti bezbedno korišćenje tih prava.

(b) Imaoci ljekarskih uvjerenja ne smiju da uzimaju, bilo na recept ili bez recepta, lijekove ili narkotike, ili da se podvrgavaju nekim drugim liječenjima, osim ako nisu potpuno sigurni da taj lijek ili liječenje neće imati neke nepovoljne efekte u pogledu njihove sposobnosti da sigurno vrše svoje dužnosti. Ukoliko postoji bilo kakva sumnja, treba tražiti savjet od odjeljenja za zrakoplovnu medicinu, zrakoplovno-medicinskog centra ili od ovlašćenog ljekara (AMS, AMC ili AME). Opširnija uputstva data su u JAR-FCL 3 (vidjeti IEM FCL 3.040).

(c) Imaoci ljekarskih uvjerenja su dužni da, bez nepotrebnog odlaganja, zatraže uputstva od AMS, AMC ili AME, u slučaju:

- (1) bolničkog ili kliničkog smještaja na duže od 12 sati;
- (2) hirurške operacije ili drugog invazivnog postupka;
- (3) redovne upotrebe lijekova;
- (4) redovnog korišćenja korektivnih naočara.

(d) (1) Imaoci ljekarskih uvjerenja koji su svjesni:

- (i) značajne lične povrede koja prouzrokuje nesposobnost za vršenje dužnosti člana letačke posade;
- (ii) bolesti koja prouzrokuje njihovu nesposobnost da vrše dužnosti člana letačke posade tokom perioda od 21 dana ili duže;
- (iii) trudnoće

dužni su da u pisanoj formi obavijeste zrakoplovnu vlast ili ovlašćenog ljekara, koji će naknadno da obavijesti zrakoplovnu vlast o takvoj povredi ili trudnoći, a u slučaju bolesti, odmah po isteku perioda od 21 dana. Smatra se da je ljekarsko uvjerenje privremeno povučeno nakon pojave takve povrede ili isteka tog perioda bolesti ili potvrde trudnoće.

(2) U slučaju povrede ili bolesti, privremeno povlačenje uvjerenja će se ukinuti od strane ovlašćenog ljekara u dogovoru sa zrakoplovnim vlastima nakon što se imalac podvrgne ljekarskoj procjeni ovlašćenog lekara ili u skladu sa postupcima koji su određeni od strane zrakoplovne vlasti i proglasi sposobnim da obavlja dužnost člana letačke posade, ili nakon što zrakoplovna

vlast, pod uslovima koje smatra odgovarajućim, oslobodi imaoća obaveze podvrgavanja ljekarskom pregledu.

(3) U slučaju trudnoće ovlašćeni ljekar u dogovoru sa zrakoplovnim vlastima može ukinuti privremeno povlačenje uvjerenja za period i pod uslovima koje smatra odgovarajućim (vidjeti JAR-FCL 3.195(c) i 3.315(s)).

Ukoliko ovlašćeni ljekar proceni pilota klase 1 u trudnoći kao sposobnog za klasu 1, upisaće se ograničenje letenja u višečlanoj posadi (Klasa 1 „OML“). Privremeno povlačenje će se obustaviti ako nakon završetka trudnoće imaoća pregleda ovlašćeni ljekar i proglasi ga sposobnim. Nakon što ovlašćeni ljekar procijeni sposobnost po okončanju trudnoće, ograničenje letenja u višečlanoj posadi (Klasa 1 „OML“) se može ukinuti od strane ovlašćenog ljekara, uz informisanje zrakoplovnih vlasti.

JAR-FCL 1.045 Posebne okolnosti

(a) Odredbe JAR-FCL-a ne mogu obuhvatiti sve situacije. Kada bi primjenom JAR-FCL došlo do neodgovarajućih posljedica, ili kada razvoj novih metoda obuke ili ispitivanja ne odgovara uslovima JAR-FCL, kandidat može tražiti od zrakoplovnih vlasti da razmotre odgovarajuće izuzeće. To izuzeće se može odobriti jedino pod uslovom da obezbjeđuje najmanje isti nivo sigurnosti.

(b) Izuzeća se dijele na kratkoročna i dugoročna (duža od 6 mjeseci). Davanje dugoročnih izuzeća vrši se samo u saglasnosti sa JAA Licensing Sectorial Team.

JAR-FCL 1.050 Priznavanje naleta i teorijskog znanja

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.050)

(Vidjeti Dodatak 2 JAR-FCL 1.050)

(Vidjeti Dodatak 3 JAR-FCL 1.050)

(a) Priznavanje naleta

(1) Ukoliko nije drugačije predviđeno u JAR-FCL, izvršeni nalet koji se priznaje za dozvolu ili ovlašćenje mora biti obavljen na istoj kategoriji aviona za koju se dozvola ili ovlašćenje traži.

(2) Vođa zrakoplova ili na obuci

(I) Kandidatu za dozvolu ili ovlašćenje priznaje se u potpunosti samostalni nalet, nalet sa instruktorom ili nalet ostvaren u svojstvu vođe zrakoplova, kao dio ukupnog vremena letenja propisanog za dozvolu ili ovlašćenje.

(II) Licu koje je završilo integrisani kurs za dobijanje dozvole transportnog pilota aviona priznaće se do 50 časova instrumentalnog letenja ostvarenih u svojstvu učenika-vođe zrakoplova za ispunjenje uslova naleta kao vođe zrakoplova koji je neophodan za izdavanje dozvole transportnog i profesionalnog pilota aviona i ovlašćenja za tip ili klasu višemotornog aviona.

(III) Licu koje je završilo integrisani kurs za dobijanje dozvole profesionalnog pilota aviona, sa ovlašćenjem za instrumentalno letenje, priznaće se do 50 časova instrumentalnog letenja ostvarenih u svojstvu učenika-vođe zrakoplova za ispunjenje uslova naleta kao vođe zrakoplova zahtjevanog za izdavanje dozvole profesionalnog pilota aviona i ovlašćenja za tip ili klasu višemotornog aviona.

(3) Kopilot

(I) Imaocu pilotske dozvole, kada leti u svojstvu kopilota, priznaće se cjelokupan nalet ostvaren u svojstvu kopilota, u cilju postizanja ukupnog naleta propisanog za dobijanje pilotske dozvole višeg ranga.

(II) Imaocu pilotske dozvole, kada leti u svojstvu kopilota, a u ulozi vođe zrakoplova pod nadzorom vođe zrakoplova, priznaće se u cjelosti tako ostvaren nalet u cilju postizanja ukupnog naleta propisanog za dobijanje pilotske dozvole višeg stepena, pod uslovom da je način nadzora prihvaćen od zrakoplovnih vlasti.

(b) Priznavanje teorijskog znanja

(1) Imalac ovlašćenja za instrumentalno letenje na helikopteru je oslobođen teorijske obuke i teorijskog dijela ispita propisanog za sticanje ovlašćenja za instrumentalno letenje na avionu.

(2) U cilju sticanja dozvole privatnog pilota aviona imalac dozvole PPL(H), CPL(H) ili ATPL(H) mora da ispuni uslove određene u Dodatku 1 JAR-FCL 1.050.

(3) U cilju sticanja dozvole profesionalnog pilota aviona imalac dozvole CPL(H) ili ATPL(H) mora da ispuni uslove određene u Dodatku 2 JAR-FCL 1.050.

(4) U cilju sticanja dozvole transportnog pilota aviona imalac dozvole ATPL(H) sa ovlašćenjem za instrumentalno letenje mora da ispuni uslove određene u Dodatku 3 JAR-FCL 1.050.

(5) Kreditiranje određeno u navedenim paragrafima (b)(2), (b)(3) i (b)(4) primjenjivaće se i na kandidate koji su položili teorijski dio ispita iz svih predmeta koji se zahtjevaju za izdavanje odgovarajuće dozvole pilota helikoptera, pod uslovom da ispunjavaju prihvatljivi period, u skladu sa JAR-FCL 2.495.

(6) Kandidatu koji je položio teorijski dio ispita za sticanje dozvole transportnog pilota aviona priznaće se teorijski ispit za PPL(A), CPL(A) i IR(A).

(7) Kandidatu koji je položio teorijski dio ispita za sticanje dozvole profesionalnog pilota aviona priznaće se teorijski ispit za PPL(A).

(8) Kandidatu koji je položio odgovarajući teorijski dio ispita za sticanje dozvole profesionalnog pilota aviona ili ovlašćenja za instrumentalno letenje na avionima priznaće se teorijski ispit, kao što je određeno u Dodatku 4 JAR-FCL 1.050.

JAR-FCL 1.055 Organizacije za obuku i registrovane organizacije

(Vidjeti Dodatke 1a, 1b, 2 i 3 JAR-FCL 1.055)

(Vidjeti Dodatak 2 JAR-FCL 1.125)

(a) (1) Organizacije za letačku obuku (FTO) koje namjeravaju da vrše obuku za dozvole i pripadajuća ovlašćenja, a kojima je osnovno mjesto poslovanja i sjedište u državi članici JAA, dobiće odobrenje od strane te države kada ispune uslove iz JAR-FCL. Uslovi za odobrenje FTO su dati u Dodatku 1a JAR-FCL 1.055. Dio obuke može biti obavljen izvan države članice JAA (vidjeti Dodatak 1b JAR-FCL 1.055).

(2) FTO koje namjeravaju da vrše obuku za dozvole i pripadajuća ovlašćenja, a kojima je osnovno mesto poslovanja i sedište izvan države članice JAA, mogu dobiti odobrenje od strane zrakoplovnih vlasti države punopravne članice JAA u pogledu lokacije:

(I) ukoliko je postignut sporazum između zrakoplovnih vlasti države članice JAA i države koja nije članica JAA, a u kojoj FTO ima osnovno mjesto poslovanja i sjedište, pod uslovom da zrakoplovna vlast države članice JAA učestvuje u procesu izdavanja odobrenja i sprovođenju nadzora nad organizacijom za letačku obuku; ili pod uslovom :

(II) (A) da je obezbijedena odgovarajuća nadležnost i nadzor zrakoplovne vlasti;

(B) da su ispunjeni odgovarajući dodatni uslovi iz Dodatka 1c JAR-FCL 1.055;

(C) da je procedura za izdavanje odobrenja u skladu sa administrativnim postupcima prihvaćenim u JAA, a primjenjena od strane zrakoplovnih vlasti te države.

(b) (1) Organizacije za obuku za letenje na tipu (TRTO) sa sjedištem u državi članici JAA, koje namjeravaju da vrše obuku za sticanje ovlaštenja letenja na tipu dobiće odobrenje kada ispune uslove iz JAR-FCL, a odobrenje će biti dato od strane te države. Uslovi za odobrenje TRTO su dati u Dodatku 2 JAR-FCL 1.055.

(2) TRTO smeštene izvan države članice JAA dobiće odobrenje kada ispune uslove iz JAR-FCL, a odobrenje izdaje država kojoj je podnijet zahtjev. Uslovi za odobrenje TRTO su dati u Dodatku 2 JAR-FCL 1.055.

(c) Organizacije koje namjeravaju da vrše obuku samo za dozvolu privatnog pilota, a koje su smještene u državi članici JAA, biće registrovane za tu svrhu od strane zrakoplovne vlasti (vidjeti JAR-FCL 1.125).

(d) Kurs obuke MPL(A)

FTO koje žele da obavljaju obuku za MPL(A) moraju zrakoplovnim vlastima pružiti dokaz da se kroz MPL(A) kurs obuke ostvaruje nivo sposobnosti za obavljanje poslova unutar višečlane posade koji je najmanje jednak onom koji se očekuje od lica koji su završili ATR(A) integrisani kurs i koji su završili obuku za ovlaštenje za letenje na tipu aviona sa više pilota. Zrakoplovne vlasti će obavijestiti JAA o kursovima koji su odobreni po ovim zahtjevima.

JAR-FCL 1.060 Ograničenje prava imaojcima dozvola koji su navršili 60 godina života ili više

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.060)

(a) *Starost 60-64 godina*

Imalac pilotske dozvole koji je navršio 60 godina života ne smije da leti kao pilot aviona u komercijalnom vazдушnom saobraćaju, izuzev:

- (1) kao član višečlane pilotske posade i pod uslovom
- (2) da je takav imalac jedini pilot u letačkoj posadi koji je navršio 60 godina života.

(b) *Starost 65 godina*

Imalac pilotske dozvole koji je navršio 65 godina života ne smije da leti kao pilot aviona koji je angažovan u komercijalnom vazдушnom saobraćaju.

(c) Nacionalne varijante uslova pod (a) i (b) date su u Dodatku 1 JAR-FCL 1.060.

JAR-FCL 1.065 Država izdavalac dozvole

(Vidjeti JAR-FCL 1.010(c))

(a) Kandidat mora dokazati zrakoplovnoj vlasti države izdavaoca dozvole da je u potpunosti ispunio sve uslove za izdavanje dozvole (vidjeti JAR-FCL 1.010(c)).

(b) Ako postoji saglasnost između zrakoplovnih vlasti dvije države, kandidatu koji je započeo obuku pod nadležnošću jedne vlasti može biti dopušteno da završi obuku pod nadležnošću druge vlasti.

Sporazumom može da bude dozvoljeno sljedeće:

- (1) teorijska obuka i ispiti;
- (2) ljeekarski pregled i procjena sposobnosti;
- (3) letačka obuka i provjera.

Zrakoplovne vlasti će se dogovoriti koja država će biti „država izdavalac dozvole“.

(c) Dalja ovlaštenja mogu biti stečena prema uslovima JAR-FCL u bilo kojoj državi članici JAA i biće unijeta u dozvolu od strane države izdavaoca dozvole.

(d) Radi pojednostavljenja upravnog postupka (npr. produženje važenja) imalac dozvole može kasnije obaviti prenos dozvole iz države izdavaoca dozvole u neku drugu državu članicu JAA, pod uslovom da u toj državi ima zaposlenje ili stalni boravak (vidjeti JAR-FCL 1.070). Ta država tada postaje država izdavalac dozvole i preuzeće odgovornost za izdavanje dozvole u smislu gore navedenog stava (a).

(e) Kandidat može istovremeno da posjeduje samo jednu JAR-FCL dozvolu (avion) i samo jedno ljekarsko uvjerenje.

JAR-FCL 1.070 Stalni boravak

Stalni boravak je mjesto gde lice živi najmanje 185 dana u jednoj kalendarskoj godini, radi ličnih ili poslovnih veza, ili, u slučaju kada se radi o licu koje nema poslovnih veza, onda po osnovu ličnih veza koje pokazuju blisku povezanost između lica i mjesta gdje ono živi.

JAR-FCL 1.075 Obrazac i sadržaj dozvole letačkog osoblja

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.075)

Dozvola letačkog osoblja izdata od strane države članice JAA u skladu s JAR-FCL mora da sadrži:

(a) *Sadržaj*: broj rubrike je ispisan uz naslov rubrike. Standardni obrazac JAA dozvole je prikazan u Dodatku 1 JAR-FCL 1.075. Rubrike I do XI su "stalne", dok su rubrike XII do XIV "promjenljive" i mogu se pojaviti u vidu posebnog ili odvojivog dodatka glavnog obrasca dozvole. Svaki posebni ili odvojivi dodatak mora biti jasno označen kao dio dozvole.

(1) Stalne rubrike

- (I) Država izdavalac dozvole;
- (II) Naziv dozvole;
- (III) Serijski broj koji započinje poštanskim kodom države izdavaoca dozvole i nastavlja se kodom arapskih brojeva ili latiničnih slova;
- (IV) Ime imaoca dozvole (napisano latinicom, ukoliko nacionalno pismo nije latinično);
- (V) Adresa imaoca dozvole;
- (VI) Državljanstvo imaoca dozvole;
- (VII) Potpis imaoca dozvole;
- (VIII) Zrakoplovna vlast i ukoliko je potrebno, uslovi pod kojim je dozvola izdata;
- (IX) Potvrda važenja dozvole i posebnih ovlaštenja za prava po osnovu dozvole;
- (X) Potpis ovlašćenog lica koje izdaje dozvolu i datum izdavanja;
- (XI) Pečat ili žig zrakoplovne vlasti.

(2) Promjenljive rubrike

(XII) Ovlašćenja - klasa, tip, instruktor itd, sa datumima prestanka važenja. Prava za korišćenje radiotelefonije (R/T) mogu biti naznačena na obrascu dozvole ili na posebnom uvjerenju;

(XIII) Napomene - npr. specijalni upisi u vezi ograničenja i upisi za dodatna prava, uključujući znanje jezika (vidjeti JAR-FCL 1.005(b)(5));

(XIV) Bilo koji drugi podaci koje zahtjeva zrakoplovna vlast.

(b) *Materijal*: papir ili drugi materijal koji se koristi mora onemogućiti ispravke ili brisanje ili jasno ukazati na njih. Sva unošenja ili poništavanja na obrascu dozvole moraju biti jasno odobrena od strane zrakoplovnih vlasti.

(c) *Boja*: beli materijal će se koristiti za pilotske dozvole izdate u skladu sa JAR-FCL.

(d) *Jezik*: dozvole moraju biti na nacionalnom i engleskom jeziku, kao i na nekim drugim jezicima koje zrakoplovna vlast smatra odgovarajućim.

JAR-FCL 1.080 Evidentiranje naleta

(Vidjeti IEM FCL 1.080)

(a) Podaci o letu obavljenom u ulozi pilota treba da budu zabilježeni u knjižici letenja u formatu koji je prihvaćen od strane zrakoplovne vlasti (vidjeti IEM FCL 1.080). Podaci o letovima koji se obavljaju po JAR-OPS 1 mogu biti evidentirani u prihvaćenom računarskom formatu koji će čuvati avio-prevoznik. U tom slučaju avio-prevoznik će evidentirati sve letove pilota, uključujući obuku za upoznavanje sa razlikama aviona i obuku za prilagođavanje na avion, obezbjeđujući dostupnost podataka članovima letačke posade na njihov zahtjev.

(b) Evidencija letenja treba da sadrži sljedeće informacije:

(1) Lični podaci:

Ime i adresa imaoca;

(2) Za svaki let:

(I) Ime vođe aviona;

(II) Datum (dan, mjesec, godina) leta;

(III) Mjesto i vrijeme polijetanja i slijetanja (vremena su UTC i treba da budu „block time“);

(IV) Tip (proizvođač, model i varijanta) i registracija aviona;

(V) SE, ME (jednomotorni, višemotorni);

(VI) Ukupno vrijeme letenja;

(VII) Akumulirano ukupno vrijeme letenja;

(3) Za svaku sesiju na simulatoru letenja ili na FNPT:

(I) Tip i kvalifikacioni nivo uređaja za obuku;

(II) Vrsta obuke na uređaju za simulirano letenje;

(III) Datum (dan, mjesec, godina);

(IV) Ukupno vrijeme sesije;

(V) Akumulirano ukupno vrijeme;

(4) Pilotska dužnost:

- (I) Vođa aviona (uključujući samostalno, učenik-vođa aviona, vođa aviona pod nadzorom);
- (II) Kopilot;
- (III) Letenje na duploj komandi;
- (IV) Instruktor letenja / ispitivač u letu;
- (V) Rubrika „napomene“ je namijenjena da se daju detalji o specifičnim dužnostima, na primjer: učenik-vođa aviona, vođa aviona pod nadzorom, vrijeme letenja po instrumentima*, itd;

*Pilot može evidentirati kao nalet po instrumentima samo vrijeme kada je stvarno upravljao avionom prema instrumentima u stvarnim ili simuliranim instrumentalnim uslovima leta.

(5) Uslovi pod kojima je izvršen let:

- (I) Noć;
- (II) IFR (prema pravilima instrumentalnog letenja).

(c) *Upisivanje naleta*

(1) Nalet kao vođa zrakoplova

- (I) Imalac dozvole može upisati nalet kao vođa zrakoplova sve vrijeme letenja tokom kojeg je on vođa zrakoplova.
- (II) Kandidat za dozvolu ili imalac pilotske dozvole može upisati nalet kao vođa zrakoplova cjelokupni samostalni nalet i nalet kao učenik - vođa zrakoplova, pod uslovom da je to vrijeme potpisano od strane instruktora.
- (III) Imalac ovlaštenja instruktora može upisati nalet kao vođa zrakoplova sve vrijeme u kojem vrši ulogu instruktora u avionu.
- (IV) Imalac posebnog ovlaštenja ispitivača može upisati nalet kao vođa zrakoplova sve vrijeme tokom kojeg se on nalazi na pilotskom sjedištu i leti kao ispitivač u avionu.
- (V) Kopilot u ulozi vođe zrakoplova pod nadzorom, na avionu za koji se prema uvjerenju o tipu ili prema uslovima JAR-OPS zahtijeva više od jednog pilota, upisuje vrijeme letenja kao vođa zrakoplova, pod uslovom da je takav nalet pod nadzorom (vidjeti (c)(5)) potpisan od strane vođe zrakoplova.
- (VI) Ako imalac dozvole obavi veći broj letova u toku jednog dana, vraćajući se svaki put na isto mesto polijetanja, a interval između uzastopnih letova ne prelazi 30 minuta, takva serija letova se može evidentirati jednim upisom.

(2) Nalet kao kopilot

Imalac pilotske dozvole, koji se nalazi na pilotskom sjedištu kao kopilot, može upisati vrijeme letenja kao kopilotski nalet na avionu koji zahtijeva više od jednog pilota prema uvjerenju o tipu aviona ili prema propisima po kojima se let sprovodi.

(3) Nalet kao kopilot u krstarenju

Kopilot u krstarenju može upisati cjelokupni nalet kao kopilotski nalet kada se nalazi na pilotskom sedištu.

(4) Nalet na obuci sa instruktorom

Zbir cjelokupnog naleta kandidata za dozvolu ili ovlaštenje kao što je nalet na obuci, instrumentalni nalet u obuci avionom, instrumentalni nalet u obuci na uređajima za simulirano letenje itd, mora biti ovjeren od strane ovlaštenog ili posebno ovlaštenog instruktora koji je sprovodio obuku.

(5) PICUS - Vođa zrakoplova pod nadzorom

Pod uslovom da je način nadzora prihvaćen od zrakoplovne vlasti, kopilot može upisati nalet kao vođa zrakoplova kada leti kao vođa pod nadzorom, ako sve dužnosti i funkcije vođe zrakoplova u letu izvršava tako da nije potrebna intervencija vođe zrakoplova u interesu bezbjednosti.

(d) Davanje na uvid evidencije naleta

- (1) Imalac dozvole ili učenik pilot dužan je da, bez nepotrebnog odlaganja, da na uvid svoju evidenciju naleta, radi inspekcije, po zahtjevu ovlašćenog predstavnika zrakoplovne vlasti.
- (2) Učenik pilot mora nositi sa sobom svoju knjižicu letenja na svim samostalnim maršrutnim međuaerodromskim letovima, kao dokaz da ima upisana potrebna posebna ovlašćenja od strane instruktora.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.005

Minimalni uslovi za izdavanje JAR-FCL dozvole ili posebnog ovlašćenja na osnovu nacionalne dozvole ili posebnog ovlašćenja koje je izdala država članica JAA

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

(Vidjeti AMS FCL 1.005 i 1.015)

(Vidjeti AMS FCL 1.125)

1. Pilotske dozvole

Dozvola pilota koju je izdala država članica JAA prema svojim nacionalnim propisima može da bude zamijenjena JAR-FCL dozvolom kada su ispunjeni propisani uslovi. Za zamjenu ovakvih dozvola imalac dozvole će:

- (a) Za ATRL(A) i SRL(A) - izvršiti provjeru stručnosti na tipu/klasi, kao i u instrumentalnom letenju (ako ima IR), prema uslovima za produženje JAR-FCL 1.245(b)(1), JAR-FCL 1.245(c)(1)(I) ili 1.245(c)(2), koji se odnose na prava imaoca dozvole.
- (b)
 - (I) Za ATRL(A) i SRL(A) pokazati zrakoplovnom vlastima zadovoljavajuće znanje odgovarajućih dijelova JAR-OPS 1 i JAR-FCL (vidjeti AMC FCL 1.005 i 1.015);
 - (II) Za PPL(A) pokazati zadovoljavajuće poznavanje odgovarajućih dijelova JAA uslova (vidjeti AMC FCL 1.125);
- (c) Pokazati zadovoljavajuće znanje engleskog jezika prema JAR-FCL 1.200 ako posjeduje IR.
- (d) Ispuniti uslove u pogledu iskustva i sve druge uslove prikazane u tabeli:

Nacionalna dozvola koju ima	Ukupan nalet (sati)	Dodatni uslovi JAA	Zamjena za JAR-FCL dozvolu i ograničenja (ako postoje)	Ukidanje ograničenja	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 kao vođa zrakoplova na avionima sa više pilota	nema	ATRL (A)	Ne primjenjuje se	(a)
ATPL(A)	>1500 na avionima sa više pilota	nema	kao u (c)(4)	kao u (c)(5)	(b)
ATPL(A)	>500 na avionima sa više pilota	pred vazd. vlastima dokazati poznavanje performansi i planiranja prema uslovima Dodatka 1 JAR-FCL1.470	ATRL (A) sa ovlaštenjem za tip i ograničenjem "samo kao kopilot"	Pokazati sposobnost da djeluje kao PIC kao što zahtjeva Dodatak 2 JAR-FCL 1.240	(c)
CPL/IR(A) i završen ICAO ATPL teorijski ispit u državi članici JAA-izdavaocu dozvole	>500 na avionima sa više pilota, ili više od 500 sati letenja gde se traži više pilota na avionu sa jednim pilotom JAR-FAR 23-kombinovana kategorija u skladu sa JAR OPS 1 ili odgovarajućim nacionalnim operativnim uslovima	(I) pred vazd. vlastima dokazati poznavanje performansi i planiranja prema uslovima Dodatka 1 JAR-FCL 1.470 (II) Ispuni ostale uslove JAR-FCL 1.250 (a)(1) i (2)	CPL/IR(A) sa upisanom teorijom ATRL prema JAR-FCL	Ne primjenjuje se	(d)

Nacionalna dozvola koju ima	Ukupan nalet (sati)	Dodatni uslovi JAA	Zamjena za JAR-FCL dozvolu i ograničenja (ako postoje)	Ukidanje ograničenja	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	>500 na avionima sa više pilota, ili više od 500 sati letenja gdje se traži više pilota na avionu sa jednim pilotom JAR-FAR 23-kombinovana kategorija u skladu sa JAR OPS 1 ili odgovarajućim nacionalnim operativnim uslovima	(I) položen teorijski ispit za ATRL prema JAR-FCL u državi članici JAA-izdavaocu dozvole (II) ispunjeni ostali uslovi JAR-FCL 1.250(a) (1) i (2)	CPL/IR(A) sa upisanom teorijom ATRL prema JAR-FCL	Ne primjenjuje se	(e)
CPL/IR(A)	>500 kao vođa zrakoplova na avionima sa jednim pilotom	nema	CPL/IR(A) sa upisanim tipom/klasom i ograničenjem za avione sa jednim pilotom		(f)
CPL/IR(A)	<500 kao vođa zrakoplova na avionima sa jednim pilotom	pred vazd. vlastima dokazati poznavanje performansi i planiranja prema uslovima Dodatka 1 JAR-FCL1.470	kao (4)(f)	Sticanje ovlaštenja za letenje u sastavu višečlane posade prema JAR-FCL 1.240	(g)
CPL(A)	>500 kao vođa zrakoplova na avionima sa jednim pilotom	ovlaštenje za noćno letenje, ako je primjenljivo	CPL(A) sa upisanim tipom / klasom i ograničenjem za avione sa jednim pilotom		(h)
CPL(A)	<500 kao vođa zrakoplova na avionima sa jednim pilotom	(I) ovlaštenje za noćno letenje, ako je primjenljivo (II) pred vazd. vlastima dokazati poznavanje performansi i planiranja	kao (4) (h)		(i)

		prema uslovima Dodatka 1 JAR- FCL1.470			
PPL/IR(A)	≥75 prema IFR	ovlašćenje za noćno letenje ukoliko ono nije sastavni dio ovlašćenja za instrumentalno letenje	PPL/IR(A) (IR ograničen na PPL)	pred vazd. vlastima dokazati poznavanje performansi i planiranja prema uslovima Dodatka 1 JAR- FCL1.470	(j)
PPL(A)	≥70 na avionima	dokazati sposobnost korišćenja radionavigacijskih sredstava	PPL(A)		(k)

2. Instruktorska ovlašćenja

Nacionalno ovlašćenje, posebno ovlašćenje i prava koje ima	Iskustvo	Dodatni uslovi JAA	Zamjena za JAR-FCL ovlašćenje
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	prema JAR-FCL1 (avion) za odgovarajuće ovlašćenje	Pred vazd. vlastima dokazati poznavanje odgovarajućih delova JAR-FCL 1 (avion) i JAR- OPS, kako propisuje AMS FCL 1.005 i 1.015	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

*Instruktorima država članica JAA koji ispunjavaju navedene uslove, ali ne mogu da dobiju JAR-FCL dozvolu ili ovlašćenje zbog trenutnog statusa njihove države-izdavaoca dozvole, može biti dozvoljeno da obučavaju za JAR-FCL dozvole ili ovlašćenja.

3. SFI posebno ovlašćenje

Posebno ovlašćenje za instruktora na sintetičkom trenažeru koju je izdala država članica JAA, a u skladu sa nacionalnim uslovima te države, može da se zamijeni JAR-FCL posebnim ovlašćenjem ako iskustvo imaoca posebnog ovlašćenja odgovara potrebnom iskustvu i drugim uslovima navedenim u sljedećoj tabeli:

Nacionalno posebno ovlaštenje koje ima	Iskustvo	Dodatni uslovi JAA	Zamjena za JAR-FCL posebno ovlaštenje
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	>1500 sati kao pilot na avionu sa više pilota	(I) ima ili je imao dozvolu profesionalnog ili transportnog pilota (A) izdatu od države članice JAA ili dozvolu profesionalnog ili transportnog pilota koja nije po JAR-FCL a prihvatljiva je za vazd. vlasti (II) uspješno završena obuka na simulatoru za određen tip aviona uključujući i MSS	SFI(A)
SFI(A)	3 godine prethodnog iskustva kao SFI koje je prihvatljivo za vazd. vlasti	uspješno završena obuka na simulatoru za određen tip aviona uključujući i MSS	SFI(A)

Ovo posebno ovlaštenje se izdaje za period od najviše 3 godine.

Ponovno izdavanje posebnog ovlaštenja zavisi od ispunjenja uslova koji su propisani u JAR-FCL 1.415.

4. Instruktori na trenažerima (letenja / navigacijskim) „FTD / FNPT I“

Nacionalno posebno ovlaštenje koje ima	Iskustvo	Zamjena za JAR-FCL posebno ovlaštenje
(1)	(2)	(3)
Instruktori na FTD i/ili FNPT I	3 godine prethodnog iskustva kao FTD i/ili FNPT I koje je prihvatljivo za zrakoplovne vlasti	Instruktori na FTD i/ili FNPT I

Dodatak 1 JAR-FCL 1.010**Uslovi u pogledu znanja jezika koji se koristi za komunikaciju radiotelefonijom**

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

(Vidjeti AMS Br.1. JAR-FCL 1.010(a)(4))

(Vidjeti AMS Br.2. JAR-FCL 1.010(a)(4))

(Vidjeti IEM FCL 1.010)

1. Uslovi koji se odnose na znanje jezika primjenjuju se na frazeologiju i svakodnevni jezik.
2. Da bi se ispunili uslovi u pogledu znanja jezika koji su dati u JAR-FCL 1.010(a)(4), kandidat za dozvolu ili imalac dozvole mora da prikaže, na način prihvatljiv zrakoplovnim vlastima, sposobnost da:
 - (a) efikasno komunicira putem glasa (telefonija/radiotelefonija) i u situacijama lice u lice;
 - (b) precizno i jasno komunicira o svakodnevnim temama i temama vezanim za oblast rada;
 - (c) koristi odgovarajuće strategije komunikacije za razmjenu poruka i prepoznaje i rješava nesporazume (npr. da proveri, potvrdi, ili razjasni informaciju);
 - (d) uspješno obrađuje lingvističke promjene nastale usled komplikacije ili neočekivanog obrta događaja koji se dogode u okviru rutinske radne situacije ili komunikativnih zadataka sa kojima je inače familijaran; i
 - (e) koristi dijalekt ili akcent koji je razumljiv u zrakoplovstvu.
3. Znanje jezika se formalno ponovno procjenjuje u intervalima koje odrede zrakoplovne vlasti (vidjeti AMC br.2 JAR-FCL 1.010 paragrafi 4 i 5).
4. Metod ocjene i ponovne procjene određuju zrakoplovne vlasti (vidjeti AMC br.2 JAR-FCL 1.010).
5. Lice koje u ime zrakoplovnih vlasti vrši ocjenjivanje jezika mora biti prihvaćeno od strane zrakoplovnih vlasti (vidjeti AMC br.2 JAR-FCL 1.010).
6. Ukoliko navedeno ocjenjivanje znanja jezika ispunjava uslove date u Dodatku 1 JAR-FCL 1.200, ono se može koristiti u svrhu proširenja prava radiotelefonije na engleskom jeziku u skladu sa JAR-FCL 1.200 paragraf (b).

Dodatak 2 JAR-FCL 1.010**Skala procene nivoa znanja jezika**

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

(Vidjeti AMC br.1 JAR-FCL 1.010)

(Vidjeti AMC br.2 JAR-FCL 1.010)

(Vidjeti IEM JAR-FCL 1.010) NIVO	IZGOVOR Koristi dijalekat i/ili akcenat razumljiv u zrakoplovstvu	STRUKTURA Odgovarajuće gramatičke strukture i sastav rečenica se određuju jezičkim funkcijama koje odgovaraju zadatku	FOND RIJEČI	TEČNOST	RAZUMIJEVANJE	INTERAKCIJE
Operativni (nivo 4)	Na izgovor, naglasak, ritam i intonaciju utiču maternji jezik ili regionalne varijacije ali samo povremeno otežavaju lako razumijevanje	Osnovne gramatičke strukture i sastav rečenica se koriste kreativno i obično su dobro kontrolisane. Greške mogu da nastanu, naročito u neuobičajenim i neočekivanim okolnostima, ali retko utiču na smisao.	Fond reči i preciznost su obično dovoljni za svrsishodnu komunikaciju u poznatim, konkretnim temama u vezi oblasti rada. Često može da uspješno parafrazira u nedostatku fonda riječi, posebno u neuobičajenim i neočekivanim situacijama.	Jezičke celine se izlažu odgovarajućim tempom. Može povremeno da se javi nedostatak u tečnom govoru na prelazu iz uvježbanog ili formalizovanog govora u spontanu interakciju, ali ovo ne ometa uspješnu komunikaciju. Može da koristi ograničen broj veznika. Poštapalice ne ometaju komunikaciju.	Razumljivost je uglavnom precizna kada su u pitanju teme vezane za oblast rada kada je akcenat ili jezički varijetet dovoljno razumljiv međunarodnoj zajednici korisnika. Kada se govornik susretne sa komplikacijama u vezi jezika ili određenom situacijom ili neočekivanim slijedom događaja, razumljivost može da bude otežana te su neophodna dodatna objašnjenja.	Reaguje se obično istovremeno, adekvatno i informativno. Inicira se i održava razmjena podataka čak i u uslovima neočekivanog događanja. Na odgovarajući način se snalazi u očiglednim nesporazumima tako što provjerava, potvrđuje ili objašnjava.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.015

Minimalni uslovi za prihvatanje dozvola država koje nisu članice JAA

(Vidjeti JAR-FCL 1.015)

(Vidjeti AMC JAR-FCL 1.005 i 1.015)

1. Minimalni uslovi za prihvatanje pilotskih dozvola država koje nisu članice JAA od strane države članice JAA definisani su u daljem tekstu.

Pilotske dozvole za komercijalni avio-transport i druge profesionalne aktivnosti

2. Pilotska dozvola izdata u skladu sa ICAO Annex 1 u državi koja nije članica JAA može biti prihvaćena od države članice JAA radi odobrenja za letenje (osim za obuku) na avionima registrovanim u toj državi. Da bi se ovakva dozvola prihvatila imalac dozvole mora:

- (a) obaviti praktičan ispit na tipu ili klasi aviona prema uslovima za produženje važenja ovlašćenja po JAR-FCL 1.245, relevantnog za poslove imaoaca dozvole;
- (b) pred zrakoplovnom vlašću pokazati znanje odgovarajućih delova JAR-OPS i JAR-FCL (Vidjeti AMC JAR-FCL 1.005 i 1.015);
- (c) pokazati zadovoljavajuće znanje engleskog jezika u skladu sa JAR-FCL 1.200;
- (d) imati važeće JAR-FCL ljekarsko uvjerenje klase 1;
- (e) ispuniti druge objavljene dopunske uslove koje ta država članica JAA smatra potrebnim (vidjeti **Prilog 2**);
- (f) ispuniti uslove u pogledu iskustva navedene u koloni (2) sljedeće tabele koji se odnose na uslove prihvatanja dozvole iz kolone (3):

Dozvola koju ima	Ukupno vrijeme letenja	Uslovi za prihvatanje dozvole	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1500 sati letenja kao vođa zrakoplova na MPA	Komercijalni avio-transport na MPA kao vođa zrakoplova	(a)
ATPL(A) ili CPL(A)/IR*	> 1500 sati letenja kao vođa zrakoplova ili kopilot na MPA prema operativnim zahtjevima aviona	Komercijalni avio-transport na MPA kao kopilot	(b)
CPL(A)/IR	> 1000 sati letenja kao vođa zrakoplova u komercijalnom aviotransportu nakon sticanja IR	Komercijalni avio-transport na SPA kao vođa zrakoplova	(c)
CPL(A)/IR	> 1000 sati letenja kao vođa zrakoplova ili kopilot na SPA prema operativnim zahtjevima aviona	Komercijalni avio-transport na SPA kao kopilot prema JAR-ORS	(d)
CPL(A)	> 700 sati letenja na avionima ne računajući motorne jedrilice, uključujući 200 sati u onoj ulozi za koju se traži prihvatanje dozvole i 50 sati u toj ulozi u poslednjih 12 meseci	Druge aktivnosti različite od komercijalnog avio-transporta	(e)

*Imaoci CPL(A)/IR na MPA moraju pokazati teorijsko znanje ICAO ATPL(A) prije prihvatanja dozvole.

Dozvola privatnog pilota sa ovlašćenjem za instrumentalno letenje

3. Dozvola privatnog pilota sa ovlašćenjem za instrumentalno letenje, izdata u skladu sa ICAO Annex 1 u državi koja nije članica JAA, može biti prihvaćena od države članice JAA radi odobrenja za letenje (osim za obuku) na avionima registrovanim u toj državi. Da bi se ovakva dozvola prihvatila, imalac dozvole mora:

- (a) ispuniti, u vidu praktičnog ispita, uslove za produženje roka važenja ovlašćenja za tip /klasu aviona i ovlašćenja za instrumentalno letenje iz Dodatka 1 i 2 JAR-FCL 1.210 i Dodatak 3 JAR-FCL 1.240;
- (b) pokazati pred zrakoplovnim vlastima zadovoljavajuće znanje prema Poglavlju J iz: zrakoplovnih propisa i zrakoplovnih meteoroloških kodova, broj predmeta 050 10 03 01, kao i planiranje letenja i performanse za IR, broj predmeta 030 00 00 00, ljudske mogućnosti, broj predmeta 040 00 00 00, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.470;
- (c) dokazati zadovoljavajuće znanje engleskog jezika prema JAR-FCL 1.200;
- (d) imati važeće JAR-FCL ljekarsko uvjerenje, najmanje klase 2, u koje su uključeni uslovi u pogledu sluha dati u JAR-FCL 3. 335 (b);
- (e) imati ovlašćenje za radio-telefoniju koje je prihvatljivo za zrakoplovnu vlast;
- (f) ispunjavati uslove u pogledu iskustva navedene u koloni (2) sledeće tabele:

Vrsta dozvole	Ukupni nalet
(1)	(2)
PPL/IR	> 100 sati kao vođa zrakoplova instrumentalnog naleta

Dodatak 2 JAR-FCL 1.015

Zamjena RRL dozvole izdate u državi koja nije članica JAA za JAR-FCL RRL dozvolu
(Vidjeti JAR-FCL 1.015(c)(2))

Minimalni uslovi za zamjenu dozvole privatnog pilota izdate u državi koja nije članica JAA u JAR-FCL dozvolu su:

- (a) kandidat mora da posjeduje dozvolu koja je izdata u skladu sa ISAO Annex 1;
- (b) kandidat mora da posjeduje JAR-FCL ljekarsko uvjerenje najmanje klase 2;
- (c) kandidat mora da posjeduje ovlašćenje za radio-telefoniju koje je prihvatljivo za zrakoplovnu vlast;
- (d) kandidat mora da ispunjava uslove u pogledu letačkog iskustva prikazane u sledećoj tabeli:

Nacionalna dozvola koju ima	Zahtevano iskustvo	Dodatni JAR-FCL uslovi
Važeća nacionalna ICAO PPL dozvola	> 100 sati kao pilot aviona	(a) Položen pismeni ispit iz predmeta zrakoplovni propisi i ljudske mogućnosti i ograničenja (b) Položen praktični ispit za PPL prema Dodatku 1 JAR-FCL 1.130 i 1.135 i Dodatku 2 JAR-FCL 1.135 (c) Ispuni odgovarajuće uslove Poglavlja F

Dodatak 3 JAR-FCL 1.015

Prihvatanje pilotskih dozvola država koje nisu članice JAA za posebne zadatke ograničenog trajanja

(Vidjeti JAR-FCL 1.015)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.015)

Privremeno prihvatanje pilotskih dozvola i posebnih ovlašćenja država koje nisu članice JAA za pilote proizvođača aviona

1. Dozvola pilota izdata u skladu sa ICAO Anneh 1 od strane države koja nije članica JAA, kao i instruktorsko ovlašćenje i posebno ovlašćenje ispitivača izdati od strane te države, mogu biti prihvaćeni od strane države članice JAA za period od najviše 1 godine, da bi se omogućili demonstracioni i operativni letovi, kao i letovi za prelet i ispitivanje aviona registrovanih u državi članici JAA. Kada se prihvata dozvola prema odredbama ovog Dodatka, imalac dozvole države koja nije članica JAA može biti oslobođen obaveze ispunjenja uslova za prihvatanje dozvole koji su sadržani u Dodatku 1 JAR-FCL 1.015, uz ispunjenje određenih zahtjeva.

Da bi ostvario pravo za prihvatanje takve dozvole imalac mora:

(a) posjedovati odgovarajuću dozvolu, ljekarsko uvjerenje, ovlašćenja za tip i kvalifikacije, uključujući instruktorsko ovlašćenje i posebno ovlašćenje ispitivača, važeće u državi koja nije članica JAA za obavljanje predviđenih poslova;

(b) biti zaposlen kod proizvođača aviona ili TRTO gde se sprovodi obuka za potrebe proizvođača aviona;

(c) da bude ograničen na vršenje obuke i provere za početna izdavanja ovlašćenja za tip, nadgledanje početnih linijskih letova pilota, vršenje preleta, početnih linijskih letova, demonstracionih i probnih letova.

2. Kada obavlja ili nadgleda linijsko letenje pilot mora da ispunjava odgovarajuće uslove JAR OPS prema zahtjevima zrakoplovne vlasti države u čijem je registru avion.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.050**Priznavanje teorijskog znanja za izdavanje PPL(A) – dopunska obuka i uslovi ispita**

(Vidjeti JAR-FCL 1.050 (b)(2))

Za sticanje dozvole privatnog pilota aviona PPL(A) imalac dozvole pilota helikoptera mora da položi teorijski ispit za PPL(A) (iz AMS- FCL 1.125 Program teorijske obuke za dozvolu privatnog pilota aviona) iz sljedećih oblasti: poznavanje zrakoplova, performanse leta i planiranje, operativne procedure i teorija letenja.

Dodatak 2 JAR-FCL 1.050**Priznavanje teorijskog znanja za izdavanje CPL(A) - dopunska obuka i uslovi ispita**

(Vidjeti JAR-FCL 1.050 (b)(3))

1. Kandidat mora da završi dopunsku teorijsku obuku na odobrenom kursu i u ovlašćenoj organizaciji za letačku obuku (FTO) u skladu sa programom navedenih predmeta (pogledati Theoretical Knowledge Learning Objectives):

021 00 00 00	Opšte poznavanje zrakoplova – Konstrukcija i sistemi, Električni sistemi, Pogonska grupa, Oprema u slučaju opasnosti
021 02 00 00	Konstrukcija aviona
021 04 00 00	Stajni trap, točkovi, pneumatici, kočnice
021 05 00 00	Komande leta
021 06 00 00	Pneumatski sistem – presurizacija i klimatizacija
021 10 00 00	Klipni motori
021 11 00 00	Mlazni motori
021 13 00 00	Kiseonički sistemi

022 00 00 00	Opšte poznavanje zrakoplova – Instrumenti (A)
022 02 00 00	Mjerenje parametara vazdušne struje
022 06 00 00	Avion: Automatski sistemi komandi leta
022 08 00 00	Trimeri – trimer dubine - Zaštita prekoračenja envelope leta
022 12 00 00	Sistemi upozoravanja, sistemi upozoravanja na opasno približavanje
022 13 00 00	Integrirani instrumenti – Elektronski monitori

030 00 00 00	Performanse leta i planiranje
031 00 00 00	Masa i centraža – Avioni
031 01 00 00	Svrha ograničenja mase i centraže
031 02 00 00	Opterećenje tereta
031 04 00 00	Detaljni podaci o masi i centraži aviona
031 05 00 00	Određivanje pozicije težišta

032 00 00 00	Performanse – avioni
032 01 00 00	Opšte
032 02 00 00	Performanse klase B – Jednomotorni avioni
032 03 00 00	Performanse klase B – Višemotorni avioni
032 04 00 00	Performanse klase A – Avioni sertifikovani prema CS 25 samo

033 00 00 00	Planiranje i praćenje leta
033 03 00 00	Proračun goriva

071 00 00 00	Operativne procedure – avioni
071 01 00 00	Opšti uslovi
071 02 00 00	Specifične operativne procedure i opasnosti (opšti aspekt)

081 00 00 00	Teorija letenja
081 00 00 00	Teorija letenja – avioni
081 01 00 00	Podzvučna aerodinamika
081 02 00 00	Aerodinamika velikih brzina
081 03 00 00	Namjerno ostavljeno prazno
081 04 00 00	Stabilnost
081 05 00 00	Komande
081 06 00 00	Ograničenja
081 07 00 00	Elise
081 08 00 00	Mehanika leta

2. Kandidat mora pokazati nivo znanja koji ima imalac dozvole profesionalnog pilota aviona i mora ispuniti uslove propisane u JAR-FCL 1 (Avion) Pododjeljak J.

Kandidat mora položiti dopunske teorijske ispite iz sljedećih predmeta: opšte poznavanje zrakoplova, performanse leta i planiranje, operativne procedure i teorija letenja (avion), kao što slijedi:

- a) ispitni testovi za predmete performanse leta i teorija letenja (avion) su određeni u JAR-FCL 1.470(b).
- b) ispitni testovi za predmete konstrukcija i sistemi, električni sistemi, pogonska grupa, oprema za slučaj opasnosti, instrumenti, masa i centraža, planiranje i praćenje leta, i operativne procedure obuhvatiće dopunske teme određene u navedenom programu.

Dodatak 3 JAR-FCL 1.050**Priznavanje teorijskog znanja za izdavanje ATPL(A) – dopunska obuka i uslovi ispita**

(Vidjeti JAR-FCL 1.050 (b)(4))

1. Kandidat mora da završi dopunsku teorijsku obuku na odobrenom kursu i u ovlašćenoj organizaciji za letačku obuku (FTO), u skladu sa programom predmeta i sljedećih navedenih oblasti (pogledati Theoretical Knowledge Learning Objectives):

021 00 00 00	Opšte poznavanje zrakoplova – Konstrukcija i sistemi, Električni sistemi, Pogonska grupa, Oprema u slučaju opasnosti
021 02 00 00	Konstrukcija aviona
021 04 00 00	Stajni trap, točkovi, pneumatici, kočnice
021 05 00 00	Komande leta
021 06 00 00	Pneumatski sistem – presurizacija i klimatizacija
021 09 00 00	Električni sistemi
021 10 00 00	Klipni motori
021 11 00 00	Mlazni motori
021 13 00 00	Kiseonički sistemi

022 00 00 00	Opšte poznavanje zrakoplova – Instrumenti (A)
022 02 00 00	Merenje parametara vazdušne struje
022 06 00 00	Avion: Automatski sistemi komandi leta
022 08 00 00	Trimeri – trimer dubine – Zaštita prekoračenja envelope leta
022 09 00 00	Sistem za automatsko podešavanje gasa
022 12 00 00	Sistemi upozoravanja, sistemi upozoravanja na opasno približavanje
022 13 00 00	Integrirani instrumenti – Elektronski monitori

030 00 00 00	Performanse leta i planiranje
031 00 00 00	Masa i centraža – Avioni
031 01 00 00	Svrha ograničenja mase i centraže
031 02 00 00	Opterećenje tereta
031 04 00 00	Detaljni podaci o masi i centraži aviona
031 05 00 00	Određivanje pozicije težišta

032 00 00 00	Performanse - avioni
032 01 00 00	Opšte
032 02 00 00	Performanse klase B – Jednomotorni avioni
032 03 00 00	Performanse klase B – Višemotorni avioni
032 04 00 00	Performanse klase A – Avioni sertifikovani prema CS 25 samo

033 00 00 00	Planiranje i praćenje leta
033 03 00 00	Proračun goriva

071 00 00 00	Operativne procedure - avioni
071 01 00 00	Opšti uslovi
071 02 00 00	Specifične operativne procedure i opasnosti (opšti aspekt)

081 00 00 00	Teorija letenja
081 00 00 00	Teorija letenja - avioni
081 01 00 00	Podzvučna aerodinamika
081 02 00 00	Aerodinamika velikih brzina
081 03 00 00	Namjerno ostavljeno prazno
081 04 00 00	Stabilnost
081 05 00 00	Komande
081 06 00 00	Ograničenja
081 07 00 00	Elise
081 08 00 00	Mehanika leta

2. Kandidat mora pokazati nivo znanja koji odgovara znanju transportnog pilota aviona i mora ispuniti uslove propisane u JAR-FCL 1 (Avion) Pododjeljak J.

Kandidat mora položiti dopunske teorijske ispite iz sljedećih predmeta: opšte poznavanje zrakoplova, performanse leta i planiranje, operativne procedure i teorija letenja (avion), kao što slijedi:

c) ispitni testovi za predmete performanse leta i teorija letenja (avion) su određeni u JAR-FCL 1.470(a).

d) ispitni testovi za predmete konstrukcija i sistemi, električni sistemi, praćenje leta, i operativne procedure obuhvatiće dopunske teme određene u navedenom programu.

Dodatak 4 JAR-FCL 1.050

Priznavanje uslova teorijskog znanja za izdavanje CPL(A), IR(A) ili ATPL(A)

(vidjeti JAR-FCL 1.050 (b)(8))

Novi Dodatak

1. Kandidat za IR(A) koji je položio odgovarajuće teorijske ispite za CPL(A) biće oslobođen obaveze polaganja teorijskih ispita iz sljedećih predmeta:

- ljudske mogućnosti i ograničenja;
- meteorologija.

2. Kandidat za CPL(A) koji je položio odgovarajuće teorijske ispite za IR(A) biće oslobođen obaveze polaganja teorijskih ispita iz sljedećih predmeta:

- ljudske mogućnosti i ograničenja;
- meteorologija.

3. Kandidat za ATPL(A) koji je položio odgovarajuće teorijske ispite za CPL(A) biće oslobođen obaveze polaganja teorijskih ispita iz predmeta komunikacije u VFR uslovima.

4. Kandidat za ATPL(A) koji je položio odgovarajuće teorijske ispite za IR(A) biće oslobođen obaveze polaganja teorijskih ispita iz predmeta komunikacije u IFR uslovima.

Dodatak 1a JAR-FCL 1.055**Organizacije za letačku obuku (FTO) za pilotske dozvole i ovlašćenja**

(Vidjeti JAR-FCL 1.055)

(Vidjeti IEM 1 JAR-FCL 1.055)

(Vidjeti IEM 2 JAR-FCL 1.055)

(Vidjeti IEM 3 JAR-FCL 1.055)

(Vidjeti AMC FCL 1.261(c)(2))

UVOD

1. Organizacija za letačku obuku (FTO) je organizacija koja ima potrebno osoblje i opremu, smještena u odgovarajući prostor za vršenje letačke obuke, obuke na uređajima za simulirano letenje ili za pružanje teorijskog znanja za određene programe obuke.

2. FTO koja namjerava da obavlja odobrenu obuku u skladu sa JAR-FCL uslovima mora imati uvjerenje o osposobljenosti izdato od strane zrakoplovnih vlasti države članice JAA. Takvo odobrenje zrakoplovna vlast države članice izdaće pod uslovom da:

- (a) zrakoplovna vlast može sprovesti JAR-FCL zahtjeve;
- (b) FTO ispunjava sve JAR-FCL uslove.

U ovom Dodatku dati su uslovi za izdavanje, produženje važenja i izmenu uvjerenja o osposobljenosti FTO. FTO treba da ispuni sve uslove vezane za vrstu obuke koju namjerava da obavlja.

STICANJE UVJERENJA

3. Uz zahtjev za izdavanje uvjerenja o osposobljenosti FTO mora da dostavi zrakoplovnim vlastima Operativni priručnik (OM) i Priručnik o obuci (TM) u skladu sa paragrafom 31. ovog dodatka. Da bi se osigurala usaglašenost sa svim odgovarajućim JAR-FCL uslovima FTO mora da izradi procedure prihvatljive za zrakoplovnu vlast koje treba da sadrže sistem kvaliteta (vidjeti AMS- FCL 1.055 i IEM FCL No. 1 JAR-FCL 1.055) unutar organizacije radi lakog uočavanja bilo kog nedostatka u cilju korekcije. Po prijemu zahtjeva za izdavanje uvjerenja o osposobljenosti FTO, zrakoplovne vlasti su dužne da utvrde da li ona ispunjava sve uslove iz ovog dodatka. Pošto se utvrdi da su ispunjeni svi propisani uslovi, izdaje se uvjerenje o osposobljenosti FTO, sa rokom važenja od jedne godine za prvo izdavanje uvjerenja, odnosno do tri godine za produženje važenja uvjerenja. Zrakoplovna vlast nije u obavezi da izda uvjerenje o osposobljenosti FTO koja se nalazi izvan teritorija država članica JAA, ukoliko nema raspoloživih ljudskih resursa ili ako troškovi za postupanje po zahtjevu i utvrđivanje ispunjenosti uslova predstavljaju neprihvatljivo visok teret za zrakoplovnu vlast.

4. Obuke moraju biti odobrene (vidjeti IEM FCL 1.055 (biće razrađeno)).

5. Zrakoplovna vlast vrši nadzor nad kvalitetom obuke i obavlja kontrolne letove sa učenicima. Tokom inspeksijskog nadzora FTO mora da omogući pristup evidenciji izvršene obuke, dokumentaciji o posebnim ovlašćenjima, tehničkim knjigama, predavanjima, bilješkama sa nastave i pripreme za letenje, kao i bilo kom drugom relevantnom materijalu. Zrakoplovna vlast je dužna da kopiju svog izveštaja o obavljenoj inspekciji dostavi FTO.

6. Zrakoplovna vlast može da izmeni ili privremeno ili trajno oduzme uvjerenje o osposobljenosti ukoliko odobreni uslovi ili održavani kvalitet opadne ispod odobrenog minimuma.

7. Ukoliko FTO namjerava da izmjeni odobrenu obuku ili OM ili TM, FTO mora da podnese zahtjev za izmenu uvjerenja o osposobljenosti pre nego što izvrši te promene. FTO ne mora da obavještava zrakoplovnu vlast o manjim promjenama svakodnevnih aktivnosti. Ukoliko postoji nedoumica u pogledu obima izmjena, treba konsultovati zrakoplovnu vlast.

8. FTO može da se dogovara o sprovođenju obuke sa drugim organizacijama za obuku ili da koristi alternativne aerodrome kao dio svoje cjelokupne organizacije, pod uslovom da pribavi odobrenje zrakoplovne vlasti.

IZVORI FINANSIRANJA

9. (a) FTO mora da dokaže zrakoplovnoj vlasti da raspolaže dovoljnim sredstvima za sprovođenje obuke prema odobrenim standardima (vidjeti IEM 2 JAR-FCL 1.055).
(b) FTO mora da imenuje lice koje je prihvatljivo za zrakoplovnu vlast, a koje mora da dokaže zrakoplovnoj vlasti da su obezbijedena dovoljna sredstva za sprovođenje obuke prema odobrenim standardima. To lice mora imati funkciju odgovornog rukovodioca (accountable manager).

RUKOVODSTVO I OSOBLJE

10. Rukovodeća struktura mora da obezbijedi nadgledanje osoblja na svim nivoima od strane lica koja posjeduju iskustvo i kvalitete neophodne za održavanje visokih standarda. Detalji u pogledu rukovodeće strukture, uključujući pojedinačne odgovornosti, moraju biti sadržani u Operativnom priručniku.

11. FTO mora da dokaže zrakoplovnoj vlasti da zapošljava potreban broj kvalifikovanog i kompetentnog osoblja. Za integrisane kurseve obuke najmanje tri lica moraju biti zaposlena puno radno vrijeme na sledećim funkcijama:

- rukovodilac obuke - Head of Training (HT);
- rukovodilac praktične obuke – Chief Flying Instructor (CFI);
- rukovodilac teorijske obuke – Chief Ground Instructor (CGI).

Kod modularne obuke ove funkcije mogu biti kombinovane i popunjene sa jednim ili dva lica koja su zaposlena puno ili nepuno radno vrijeme, zavisno od vrste obuke. Najmanje jedan rukovodilac mora da bude zaposlen puno radno vrijeme. Kod FTO koje sprovode samo teorijsku obuku, mogu se kombinovati funkcije rukovodioca obuke i rukovodioca teorijske obuke. Imenovano lice mora da ima izražene rukovodeće sposobnosti i mora da ispunjava uslove propisane u paragrafu 19. ovog dodatka.

12. Broj instruktora zaposlenih sa nepunim radnim vremenom, zavisno od vrste obuke, mora da bude prihvatljiv za zrakoplovnu vlast.

13. Odnos broja učenika prema broju instruktora letenja, isključujući rukovodioca obuke, ne smije uobičajeno prelaziti 6:1. Broj učenika u grupi tokom teorijske obuke koja uključuje visok nivo nadgledanja ili praktičnog rada, uobičajeno ne bi trebalo da prelazi 12.

RUKOVODILAC OBUKE (HT)

14. Rukovodilac obuke je u potpunosti odgovoran da obezbijedi uspešno usklađivanje letačke obuke u zraku, obuke na simulatoru i teorijske obuke, kao i da nadgleda napredak svakog kandidata pojedinačno. On mora da ima bogato iskustvo u obuci kao instruktor za sticanje komercijalnih dozvola i izražene rukovodeće sposobnosti. Rukovodilac obuke mora da posjeduje

ili da je posjedovao dozvolu profesionalnog ili transportnog pilota najmanje tri godine pre prvog imenovanja za rukovodioca, kao i da posjeduje ovlaštenje izdato u skladu sa ICAO Annex 1 koje se odnose na letačku obuku koja se sprovodi.

RUKOVODILAC PRAKTIČNE OBUKE (CFI)

15. Rukovodilac praktične obuke je odgovoran za nadgledanje instruktora letenja i instruktora na uređaju za simulirano letenje, kao i za standardizaciju obuke.

On mora:

- (a) da posjeduje najvišu komercijalnu pilotsku dozvolu, u zavisnosti od obuke koja se sprovodi;
- (b) da posjeduje ovlaštenja, u zavisnosti od obuke koja se sprovodi;
- (c) da posjeduje ovlaštenje instruktora letenja na najmanje jednom tipu aviona koji se koristi na obuci;
- (d) da ima nalet od najmanje 1000 sati kao vođa aviona, od čega najmanje 500 sati mora biti u svojstvu instruktora za onu letačku obuku koja se sprovodi, a od čega najviše 200 sati može biti instrumentalno vrijeme ostvareno na zemlji.

INSTRUKTORI, IZUZEV INSTRUKTORA LETENJA NA UREĐAJU ZA SIMULIRANO LETENJE

16. Instruktori moraju posjedovati:

- (a) dozvolu profesionalnog ili transportnog pilota sa ovlaštenjima koja odgovaraju letačkoj obuci koju sprovode;
- (b) ovlaštenje instruktora letenja u zavisnosti od dijela obuke koju sprovode (npr. instruktor za instrumentalno letenje (IRI), instruktor letenja (FI), instruktor na tipu ili klasi (TRI)/(CRI)); ili
- (c) posebno ovlaštenje zrakoplovne vlasti za sprovođenje određene obuke u FTO (vidjeti JAR-FCL 1.300)

17. Maksimalni nalet, maksimalno radno vrijeme i minimalni odmor između instruktorskih zadataka moraju biti prihvaćeni od strane zrakoplovne vlasti.

INSTRUKTORI NA UREĐAJIMA ZA SIMULIRANO LETENJE

18. Za vršenje letačke obuke na FTD i FNPT I instruktori moraju najmanje 3 godine prije prvog sticanja ovlaštenja instruktora na uređajima za simulirano letenje da posjeduju ili da su posedovali dozvolu profesionalnog ili transportnog pilota i ovlaštenje koje odgovara letačkoj obuci koja se sprovodi (osim instruktora koji posjeduju posebno ovlaštenje u skladu sa tačkom 3. ili tačkom 4. Dodatka 1 JAR-FCL 1.005), i da su imali iskustvo u vršenju obuke. Za vršenje letačke obuke na uređaju za simulirano letenje ili FNPT II, instruktori moraju imati ovlaštenje instruktora letenja FI(A), ili instruktora za instrumentalno letenje IRI(A), ili instruktora letenja na tipu TRI(A), ili klasi aviona CRI(A), ili SFI(A) ili STI(A) ili MCC(A) posebno ovlaštenje koje odgovara obuci koju instruktor sprovodi.

RUKOVODILAC TEORIJSKE OBUKE (CGI)

19. Rukovodilac teorijske obuke je odgovoran za nadzor svih instruktora teorijske obuke i za standardizaciju celokupne teorijske obuke. On mora da ima praktično iskustvo u zrakoplovstvu i završen kurs iz metodike obučavanja ili da ima bogato iskustvo u vršenju teorijske obuke.

INSTRUKTORI TEORIJSKE OBUKE

20. Instruktori teorijske obuke za sticanje dozvola i ovlaštenja moraju imati odgovarajuće iskustvo u zrakoplovstvu i prije angažovanja moraju pružiti dokaz o svojoj stručnosti tako što će

održati pokazno predavanje bazirano na materijalu koji su pripremili za predmet koji treba da predaju.

DOKUMENTACIJA

21. Nadležno administrativno osoblje FTO mora da vodi i najmanje 5 godina čuva sljedeću dokumentaciju:

- (a) podatke o teorijskoj obuci, obuci u letenju i obuci na simulatoru za svakog kandidata;
- (b) redovne i detaljne izveštaje instruktora o napredovanju koji sadrže ocjene i redovne provjere napretka u letenju i u teorijskim provjerama;
- (c) lične podatke učenika, kao što su datum isticanja ljekarskog uvjerenja, ovlašćenja itd.

22. Izgled i sadržaj dosijea učenika mora da bude definisan u Priručniku o obuci (TM).

23. FTO mora dati na uvid dokumentaciju i izvještaje na zahtjev zrakoplovne vlasti.

PROGRAM OBUKE

24. Za svaku vrstu obuke koja se sprovodi mora biti razrađen program obuke. Program letačke obuke i program teorijske obuke treba da je razrađen na sedmičnom ili fazno-tematskom principu i da sadrži listu standardnih vežbi i sadržaj programa. Programi teorijske obuke i obuke na simulatorima (sintetički) moraju biti tako raspoređeni da učenici mogu na osnovu obavljene zemaljske obuke da pristupe obuci u letenju. Usklađivanje treba da omogući da problemi ispoljeni u toku obuke budu riješeni tokom njenog nastavka. Sadržaj i tok programa obuke mora biti odobren od zrakoplovne vlasti.

AVIONI ZA OBUKU

25. U zavisnosti od vrste obuke organizacija treba da obezbijedi odgovarajuću flotu aviona za obuku. Svaki avion mora da bude opremljen duplim osnovnim komandama, da mogu da ih koriste učenik i instruktor. Ne dozvoljava se promjena mjesta za komandama. U zavisnosti od predviđene obuke, flota treba da sadrži avione, koji mogu da prikažu vađenje iz svaljivanja i sprečavanje pada u kovit, koji su odgovarajuće opremljeni da simuliraju IMC (uslove bez spoljne vidljivosti) i opremljeni za traženu obuku u instrumentalnom letenju.

26. Mogu da se koriste samo avioni koji su od strane zrakoplovne vlasti odobreni za obuku.

AERODROMI

27. Bazni aerodrom i svaki alternativni bazni aerodrom, na kome je planirano izvođenje obuke, mora da bude opremljen najmanje sljedećim sredstvima:

(a) najmanje jednom poletno-sletnom stazom ili poletnom površinom, koja omogućava avionima za obuku normalno polijetanje ili slijetanje sa maksimalnom težinom u polijetanju ili maksimalnom težinom u slijetanju u uslovima:

- (I) tiho ili sa vjetrom (ne jačim od četiri čvora) i pri najvišoj srednjoj temperaturi najtoplijeg mjeseca u godini u reonu aerodroma;
- (II) da može da nadvisi sve prepreke u poletnoj ravni za najmanje 50 stopa;
- (III) da omogući korišćenje motora, stajnog trapa i flapsova (ako ima) prema uputstvu proizvođača;
- (IV) da omogući blagi prelazak od uzlijetanja do postizanja brzine najboljeg penjanja bez potrebe za posebnom vještinom i tehnikom pilotiranja.

- (b) pokazivačem pravca vjetra, koji je vidljiv sa zemlje sa oba praga poletno-sletne staze;
- (c) odgovarajućim osvjetljenjem poletno-sletne staze ukoliko se koristi za noćnu obuku;
- (d) službom kontrole letenja, izuzev u slučaju kada po odobrenju zrakoplovnih vlasti obuka može da se obavi drugim načinom komunikacije zrak-zemlja.

PROSTORIJE ZA OBEZBEĐENJE LETENJA

28. Organizacija treba da raspolaže sljedećim prostorijama:

- (a) operativnim centrom, odgovarajuće opremljenim za vođenje letačkih aktivnosti;
- (b) prostorijom za planiranje letenja sa sledećom opremom:
 - odgovarajućim aktuelnim rutnim i aerodromskim kartama,
 - važećim publikacijama službe zrakoplovnog informisanja (AIS),
 - važećim meteorološkim izveštajima,
 - sredstvima veze sa kontrolom letenja,
 - kartama sa standardnim maršrutama za letenje,
 - kartama sa važećim zabranjenim, opasnim i uslovno zabranjenim zonama,
 - drugim materijalom vezanim za bezbednost letenja;
- (c) odgovarajućim brojem adekvatnih prostorija za pripremu i analizu letenja;
- (d) odgovarajuće kancelarije za rukovodeće osoblje i prostorijom za instruktore letenja;
- (e) namještenom sobom za boravak instruktora i učenika na obuci.

SREDSTVA ZA SPROVOĐENJE TEORIJSKE OBUKE

29. Za sprovođenje teorijske obuke treba obezbijediti sljedeća sredstva:

- (a) odgovarajuću učionicu prema broju kandidata na obuci;
- (b) odgovarajuća sredstva za sprovođenje teorijske obuke;
- (c) uređaj za obuku i proveru obučenosti u radio-telefoniji;
- (d) biblioteku sa publikacijama koji odgovaraju programima i planovima obuke;
- e) kancelarije za nastavno osoblje.

USLOVI ZA PRISTUPANJE OBUCI

30. Učenik koji je primljen na obuku mora da ima ljeakarsko uvjerenje za dozvolu za koju se obučava i mora da ispuni preduslove koje je propisala FTO, a koji su odobreni od strane zrakoplovne vlasti.

PRIRUČNIK O OBUCI I OPERATIVNI PRIRUČNIK

31. FTO mora da pripremi i vodi Priručnik o obuci i Operativni priručnik, koji sadrže potrebne informacije i uputstva koji treba da omoguće osoblju da vrši svoje dužnosti i da uputi učenike kako da poštuju uslove obuke. FTO mora osoblju, i ukoliko je potrebno i učenicima, da obezbijedi informacije sadržane u Priručniku o obuci i Operativnom priručniku i uvid u dokumentaciju kojom se odobrava rad FTO. Procedura kojom se vrše dopune dokumenata, odnosno priručnika mora biti naznačena, a ispravke pravilno kontrolisane.

32. Priručnik o obuci obuhvata standarde, smijernice i ciljeve obuke za svaku fazu obuke koju učenici treba da ispune i sadrži sljedeće:

- Dio 1 – plan obuke;
- Dio 2 – priprema za letenje i vježbe u zraku;
- Dio 3 – obuka na uređaju za simulirano letenje;
- Dio 4 – teorijska obuka.

Dalja uputstva vidjeti u IEM 3 JAR-FCL 1.055.

33. Operativni priručnik mora da sadrži neophodne podatke za pojedine grupe osoblja, npr. instruktore letenja (FI), instruktore na simulatoru (SFI), instruktore teorijske nastave, operativno i tehničko osoblje itd. Takođe, mora da sadrži sljedeće dijelove:

- (a) opšti dio;
- (b) tehnički dio;
- (c) rute;
- (d) obuka osoblja.

Dalja uputstva vidjeti u IEM 3 JAR-FCL 1.055.

Dodatak 1b JAR-FCL 1.055

Dio obuke izvan država članica JAA

(Vidjeti JAR-FCL 1.055(a)(1))

Organizacije za letačku obuku mogu da sprovede dio obuke izvan država članica JAA u skladu sa sljedećim:

(a) pod uslovom da se ispune uslovi dati u ovom Dodatku, može se izdati odobrenje. Ukoliko zrakoplovne vlasti smatraju da je moguće ostvariti potreban nadzor, odobrenje će se izdati za dio ili za kompletan ATP integrisani kurs (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.300).

(b) test napredovanja iz navigacije u fazi 3 ATP integrisanog kursa može biti sproveden od strane lokalnog instruktora letenja koji nije uključen u obuku kandidata, pod uslovom da instruktor posjeduje odgovarajuću JAR-FCL dozvolu koja sadrži FI(A) ili CRI(A) ovlašćenja. Po završetku zahtjevane obuke, praktični ispit za CPL(A) u fazi 4 ATP kursa može biti izvršen od strane lokalnog ispitivača (avion) (FE(A)), pod uslovom da je ispitivač ovlašćen u skladu sa JAR-FCL Poglavlje I i da je potpuno nezavisan od FTO, izuzev ako ima pisano odobrenje od strane zrakoplovnih vlasti.

(c) praktični ispit za ovlašćenje za instrumentalno letenje može da se sprovede u bilo kojoj državi članici JAA prema odluci zrakoplovne vlasti koja je odobrila obuku. FTO koja sprovodi odobrenu obuku za instrumentalno letenje izvan država članica JAA treba, prije nego što učenik otpočne sa praktičnom obukom u instrumentalnom letenju, da se dogovore sa zrakoplovnim vlastima za odobreni kurs koji uključuje prilagođavanje za letenje unutar vazdušnog prostora određene članice JAA ili u vazdušnom prostoru bilo koje članice JAA, prema nahođenju zrakoplovnih vlasti koja daje odobrenje.

(d) FTO može da sprovodi odobrenu teorijsku obuku za ATPL izvan država članica JAA. Teorijske ispite za izdavanje dozvole ili ovlašćenja sprovode zrakoplovne vlasti države izdavaoca dozvole (vidjeti JAR-FCL 1.485). Aranžman za provjeru (vidjeti JAR-FCL 1.030) treba da bude pažljivo razmotren s obzirom na obuku izvan država članica JAA.

(e) obuka se može vršiti samo pod direktnom kontrolom CFI(A) ili ovlašćenog zamjenika koji posjeduje JAR-FCL dozvolu i ovlašćenje instruktora, kao što je propisano paragrafom 16. Dodatka 1a JAR-FCL 1.055, a koji će biti prisutan u toku obuke koja se vrši u državi koja nije članica JAA.

Dodatak 1c JAR-FCL 1.055

Dopunski uslovi za obuku u organizacijama za letačku obuku (FTO) čija su osnovna mjesta poslovanja i sjedišta izvan država JAA

(Vidjeti JAR-FCL 1.055(a)(2))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.300)

PROCES ODOBRAVANJA

1. Organizacije za letačku obuku (FTO) čija su osnovna mjesta poslovanja i sjedišta izvan država JAA, a koje žele da vrše obuku za JAR-FCL dozvole i ovlašćenja, moraju da podnesu zahtjev za odobrenje takvih kurseva nacionalnim zrakoplovnim vlastima bilo koje države članice JAA. Odobrenje zavisi od sledećeg:

- (a) FTO mora da ispunjava uslove iz Dodatka 1a JAR-FCL 1.055, kao i sve dopunske uslove iz ovog dodatka;
- (b) zrakoplovna vlast kojoj je podniet zahtjev može u skladu sa JAA procedurama, da ga odbaci ukoliko su troškovi postupka, nesrazmjerno veliko opterećenje za zrakoplovne vlasti;
- (c) nacionalna zrakoplovna vlast države članice JAA koja izdaje odobrenje može obezbijediti odgovarajuću kontrolu nad FTO za vrijeme procesa odobravanja i sprovođenja tražene obuke;
- (d) nacionalna zrakoplovna vlast države koja nije članica JAA, a u kojoj FTO ima osnovno mjesto poslovanja i sjedište, može pomagati zrakoplovnim vlastima države članice JAA u procesu odobravanja i obezbijediti nadgledanje obuke prema sporazumu JAA i države koja nije članica.

2. Nakon što se utvrdi da su ispunjeni svi propisani uslovi, izdaje se odobrenje FTO sa rokom važenja od jedne godine, dok produženje važenja odobrenja za naredni period može da bude do jedne godine.

NADLEŽNOST

3. U pogledu odobrenja koje se izdaje FTO izvan države članice JAA, izraz „odgovarajuća nadležnost“ znači da će zrakoplovne vlasti države koja je izdala odobrenje biti u mogućnosti da:

- (a) vrše početne i rutinske inspekcije nad FTO koja se nalazi u državi koja nije članica JAA kako bi osigurali usklađenost sa uslovima propisanim u JAR-FCL;
- (b) vrše provjere u letu, kao i druge provjere koje smatra neophodnim zrakoplovna vlast koja je izdala odobrenje;
- (c) ispune uslove u pogledu izdavanja, izmene, privremenog ili trajnog oduzimanja odobrenja, u skladu sa odgovarajućim propisom države članice JAA koja daje odobrenje.

Zrakoplovna vlast koja izdaje odobrenje može, saglasno sporazumu između zrakoplovne vlasti države članice JAA i zrakoplovne vlasti države koja nije članica, a u kojoj FTO ima osnovno mjesto poslovanja i sjedište, prenijeti odgovornost u pogledu odredbi navedenog paragrafa 3(a) na zrakoplovnu vlast države koja nije članica JAA.

FTO KOJE SPROVODE OBUKU ZA KOMERCIJALNE DOZVOLE I OVLAŠĆENJA

4. Ukoliko su uslovi propisani u ovom Dodatku ispunjeni, odobrenje može biti izdato ako zrakoplovna vlast koja izdaje odobrenje smatra da je moguće vršiti odgovarajući nadzor u skladu sa JAA procedurama.

5. Praktični ispit za ovlašćenje za instrumentalno letenje spovodi se u državi članici JAA čija je zrakoplovna vlast izdala odobrenje. FTO treba da sačini sporazum kojim će u odobreni kurs

uključiti i aklimatizaciono letenje unutar države članice JAA koja odobrava kurs ili bilo koje druge države članice JAA, prema diskrecionom pravu zrakoplovne vlasti koja daje odobrenje, prije nego što bilo koji kandidat pristupi polaganju praktičnog ispita za ovlaštenje za instrumentalno letenje sa ispitivačem ovlaštenim od zrakoplovne vlasti koja izdaje odobrenje.

6. Test napredovanja u fazi 3 ATP(A) integrisanog kursa može biti obavljen od strane lokalnog FI(A), koji ima odobrenje od JAA zrakoplovne vlasti koja odobrava obuku, i koji nije uključen u obuku kandidata, pod uslovom da instruktor posjeduje JAR-FCL dozvolu koja sadrži FI(A) odgovarajuće ovlaštenje. Po završetku zahtjevane obuke, praktični ispit za CPL(A) u fazi 4 ATP integrisanog kursa može biti sproveden od strane lokalnog FE(A) određenog i ovlaštenog od strane JAA zrakoplovne vlasti koja daje odobrenje, pod uslovom da je ispitivač ovlašten u skladu sa JAR-FCL Poglavlje I i da je potpuno nezavisan od FTO, osim ako posjeduje izričitu pisanu saglasnost zrakoplovne vlasti koja daje odobrenje.

FTO KOJE SPROVODE OBUKU SAMO ZA PPL(A) I PRIPADAJUĆA OVLAŠĆENJA

7. Ukoliko su ispunjeni uslovi iz ovog Dodatka, odobrenje za sprovođenje kurseva za JAR-FCL PPL(A) i pripadajuća ovlaštenja može biti izdato ako zrakoplovna vlast koja daje odobrenje smatra da je moguće vršiti adekvatan nadzor u skladu sa JAA procedurama.

8. Avioni za obuku, aerodromi i navigacijske rute za obuku koje se koriste za PPL obuku, treba da budu prihvatljivi za zrakoplovnu vlast koja daje odobrenje.

9. Po završetku zahtjevane obuke za PPL(A), praktični ispit može biti sproveden od strane lokalnog FE(A) ovlaštenog od zrakoplovne vlasti koja daje odobrenje, pod uslovom da ispitivač nije učestvovao u letačkoj obuci kandidata.

10. Priručnik o obuci (TM) i Operativni priručnik (OM) zahtjevani u Dodatku 1a JAR-FCL 1.055, za FTO koje sprovode obuku samo za PPL(A) i pripadajuća ovlaštenja, mogu biti kombinovani i mogu sadržati samo dijelove relevantne za PPL(A) obuku.

TEORIJSKO ZNANJE

11. Teorijska obuka može biti obavljena u FTO izvan država članica JAA. Teorijski ispiti za izdavanje dozvole ili ovlaštenja moraju biti sprovedeni od strane zrakoplovne vlasti koja odobrava FTO (vidjeti JAR-FCL 1.485).

Dodatak 2 JAR-FCL 1.055**Organizacije za obuku za letenje na tipu (TRTO) za izdavanje ovlaštenja za letenje na tipu samo imaocima pilotske dozvole ili pripadajućih instruktorskih ovlaštenja ili posebnih ovlaštenja za TRI, SFI ili MCCI**

(Vidjeti JAR-FCL 1.055)

(Vidjeti takođe JAR-FCL 1.261(c) i (d) za odobrenje kurseva)

(Vidjeti IEM 1 JAR-FCL 1.055)

(Vidjeti IEM 2 JAR-FCL 1.055)

(Vidjeti IEM 3 JAR-FCL 1.055)

(Vidjeti AMC FCL 1.261 (c)(2))

UVOD

1. Organizacija za obuku za letenje na tipu (TRTO) je organizacija sa potrebnim osobljem, opremom i smještena u odgovarajuće okruženje, koja vrši obuku za ovlaštenje za tip, MCC-obuku, ili obuku na uređajima za simulirano letenje i, ako je primjenljivo, teorijsko podučavanje za specifične programe obuke.

2. TRTO koja namjerava da sprovedi odobrenu obuku u skladu sa JAR-FCL uslovima mora da dobije uvjerenje o osposobljenosti od zrakoplovne vlasti države članice JAA. Takvo uvjerenje zrakoplovna vlast države članice će izdati samo ako:

(a) zrakoplovna vlast može da sprovedi JAR-FCL zahtjeve;

(b) TRTO ispunjava sve JAR-FCL uslove.

U ovom Dodatku dati su uslovi za izdavanje, produženje važenja i izmenu uvjerenja o osposobljenosti TRTO.

STICANJE UVJERENJA

3. TRTO koja podnosi zahtjev za izdavanje uvjerenja mora da dostavi zrakoplovnim vlastima Operativni priručnik i Priručnik o obuci, uključujući sistem kvaliteta, kao i opis šema obuke koje su zahtjevano u paragrafu 17. i paragrafima 25. do 27. ovog dodatka. Nakon razmatranja zahtjeva za izdavanje uvjerenja za TRTO zrakoplovne vlasti će utvrditi da li ona ispunjava sve uslove iz ovog Dodatka. Nakon što se utvrdi da su ispunjeni propisani uslovi, izdaje se uvjerenje o osposobljenosti TRTO, sa rokom važenja od jedne godine - za prvo izdavanje uvjerenja, odnosno do tri godine za produženje važenja uvjerenja (vidjeti AMC FCL 1.055 i IEM FCL 1 JAR-FCL 1.055). Nijedna zrakoplovna vlast nije u obavezi da izda uvjerenje o osposobljenosti TRTO koja se nalazi izvan teritorija država članica JAA, ukoliko nema raspoloživih ljudskih resursa ili ako su troškovi za postupanje po zahtjevu i utvrđivanje ispunjenosti uslova neprihvatljivi za zrakoplovnu vlast.

4. Obuke moraju biti odobrene (vidjeti IEM FCL 1.055 (biće razrađeno)).

5. Zrakoplovna vlast će izmijeniti, privremeno ili trajno oduzeti uvjerenje o osposobljenosti ukoliko odobreni uslovi ili kvalitet opadne ispod odobrenog minimuma.

6. Ukoliko TRTO želi da izmijeni odobrenu obuku, Operativni priručnik ili Priručnik o obuci, prije sprovođenja tih promjena se mora izvršiti izmjena uvjerenja o osposobljenosti. TRTO ne mora da obavještava zrakoplovnu vlast o manjim promjenama svakodnevnih aktivnosti. Ukoliko postoji nedoumica da li su izmjene male ili ne, treba konsultovati zrakoplovnu vlast.

7. TRTO može da se dogovara o sprovođenju obuke sa drugim organizacijama za obuku ili može da koristi alternativne aerodrome kao dio svoje cjelokupne organizacije, ako pribavi odobrenje zrakoplovne vlasti.

IZVORI FINANSIRANJA

8. (a) TRTO mora da dokaže zrakoplovnoj vlasti da raspolaže dovoljnim sredstvima za sprovođenje obuke prema odobrenim standardima (vidjeti IEM 2 JAR-FCL 1.055).
(b) TRTO mora da imenuje lice koje je prihvatljivo za zrakoplovnu vlast, a koje mora da dokaže vazduhoplovnoj vlasti da su obezbijedena dovoljna sredstva za sprovođenje obuke prema odobrenim standardima. To lice je odgovorni rukovodilac (accountable manager).

INSPEKCIJA

9. Poslije početnog pregleda za utvrđivanje ispunjenosti uslova, zrakoplovna vlast će izvršiti određene kontrole kako bi utvrdila usaglašenost TRTO sa JAR uslovima i odobrenjem.

10. Za vrijeme kontrole TRTO mora da obezbijedi pristup dosijeima obuke, odobrenjima za korišćenje zrakoplova, tehničkim knjižicama zrakoplova, predavanjima, bilješkama, brifinzima i drugom relevantnom materijalu. Kopija svakog izveštaja o kontroli TRTO mora biti dostupna toj TRTO.

RUKOVODSTVO I OSOBLJE

11. Rukovodeća struktura mora da obezbijedi nadzor nad radom svog osoblja od strane lica koja posjeduju iskustvo i kvalitete neophodne za održavanje visokih standarda. Detalji u pogledu rukovodeće strukture, uključujući pojedinačnu odgovornost, moraju biti sadržani u Operativnom priručniku TRTO.

12. U TRTO mora biti imenovan rukovodilac obuke (NT) koji je prihvatljiv za zrakoplovne vlasti. Odgovornost rukovodioca obuke uključuje obezbeđenje primene svih JAR-FCL uslova od strane TRTO. To lice je direktno odgovorno zrakoplovnoj vlasti.

13. TRTO mora da ima odgovarajuće osoblje potrebno da se ispuni ciljeve obuke. Dužnosti svakog instruktora moraju biti definisane i dokumentovane.

INSTRUKTORI LETENJA NA TIPU AVIONA

14. Instruktor letenja na tipu aviona mora da posjeduje:
- (a) dozvolu profesionalnog ili transportnog pilota aviona i ovlašćenje koje odgovara kursevima letačke obuke za čije sprovođenje su imenovani;
 - (b) ovlašćenje instruktora letenja na tipu aviona za avione koji se koriste na kursu; ili
 - (c) posebno ovlašćenje od zrakoplovne vlasti da sprovodi specifičnu obuku u TRTO (vidjeti JAR-FCL 1.300)

INSTRUKTORI ZA OBUKU NA UREĐAJIMA ZA SIMULIRANO LETENJE

15. Za vršenje letačke obuke na FTD instruktori moraju da posjeduju instruktorsko iskustvo koje odgovara obuci za čije sprovođenje su imenovani, i da posjeduju ili su najmanje 3 godine prije prvog imenovanja posjedovali dozvolu profesionalnog ili transportnog pilota aviona (izuzev instruktora koji posjeduju posebno ovlašćenje u skladu sa tač. 3. ili 4. Dodatka 1 JAR-FCL 1.005). Za ovlašćenje za tip aviona sa više pilota, MCC letačku obuku na simulatoru letenja, FTD ili FNTP II, instruktori moraju da posjeduju TRI ovlašćenje ili SFI posebno ovlašćenje.

TEORIJSKA OBUKA

16. Teorijsku obuku može da sprovodi samo ovlašćeni instruktor koji posjeduje odgovarajuće ovlašćenje za tip/klasu ili instruktor koji posjeduje odgovarajuće iskustvo u zrakoplovstvu i znanje o određenom zrakoplovu (npr. inženjer-letač, inženjer za održavanje, službenik za letačke operacije).

STANDARDI OBUKE

17. TRTO mora da uspostavi sistem koji objezbeđuje da se rad centra za obuku i sama obuka odvijaju efikasno i uspješno. Sistem kvaliteta mora da utvrdi efikasnost politike, procedura i obuke TRTO.

DOKUMENTACIJA

18. Odgovarajuće administrativno osoblje TRTO mora da vodi, i najmanje 5 godina čuva sljedeću dokumentaciju:

- (a) procjenu pilota na obuci, prije početka obuke i tokom obuke;
- (b) podatke o teorijskom znanju, letačkoj obuci i obuci na simulatoru za svakog pilota na obuci;
- (c) podatke o osoblju TRTO koji se odnose na datumi isticanja ljekarskih uvjerenja, ovlašćenja, itd.

19. Izgled dokumentacije pilota na obuci mora se definisati u Priručniku o obuci.

20. Na zahtjev zrakoplovne vlasti TRTO mora dati na uvid podatke i izveštaje o obuci.

PROGRAM OBUKE

21. Za svaku vrstu obuke koja se sprovodi mora da bude razrađen program obuke. Program mora na sedmičnom ili fazno-tematskom principu da sadrži razradu obuke u letenju i zemaljske obuke, listu standardnih vežbi i sadržaj programa. Programi obuke na uređajima za simulirano letenje i teorijske obuke moraju biti koncipirani tako da piloti na obuci mogu da znanje dobijeno na zemlji primene u letačkim vježbama. Usklađivanje treba da omogući da problemi uočeni u toku obuke mogu da budu razriješeni za vrijeme naredne letačke obuke.

AVIONI ZA OBUKU

22. Avion mora da bude opremljen u skladu sa uslovima odobrene obuke za koju se avion koristi.

SREDSTVA

23. Za sprovođenje obuke moraju biti obezbijedena odgovarajuća sredstva.

USLOVI ZA PRISTUPANJE OBUCI

24. TRTO su dužne da utvrde da li kandidat ispunjava osnovne preduslove za obuku za ovlašćenje za tip, kao što je propisano u JAR-FCL 1.250.

PRIRUČNIK O OBUCI I OPERATIVNI PRIRUČNIK

25. TRTO mora da pripremi i vodi Priručnik o obuci i Operativni priručnik tako da sadrže informacije i instrukcije koje omogućavaju osoblju da obavlja svoju dužnost i pruži kandidatima uputstva vezana za obuku. TRTO mora osoblju, i ukoliko je potrebno i pilotima na obuci, da obezbijedi informacije sadržane u Priručniku o obuci, Operativnom priručniku i uvid u dokumentaciju kojom se odobrava rad TRTO. Procedura kojom se vrše dopune dokumenata, odnosno priručnika mora biti naznačena, a ispravke pravilno kontrolisane.

26. U Priručniku o obuci moraju se, za svaku fazu obuke, definisati standardi i ciljevi koje kandidati moraju ostvariti, uključujući i uslove za pristupanje obuci. Priručnik o obuci mora da sadrži:

- Dio 1 – plan obuke;
- Dio 2 – priprema za letenje i vežbe u zraku;
- Dio 3 – obuka na uređaju za simulirano letenje;
- Dio 4 – teorijska obuka.

Za dalja uputstva vidjeti IEM 3 JAR-FCL 1.055.

27. Operativni priručnik mora da sadrži neophodne podatke za pojedine vrste osoblja, npr. TRI, instruktore sintetičkog letenja, instruktore teorijske nastave, operativno i tehničko osoblje, itd. Takođe, mora da sadrži sljedeće dijelove:

- (a) opšti dio;
- (b) tehnički dio;
- (c) rute;
- (d) obuka osoblja.

Za dalja uputstva vidjeti IEM 3 JAR-FCL 1.055.

Dodatak 3 JAR-FCL 1.055**Odobranje modularnih teorijskih obuka za učenje na daljinu**

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.130 i 1.135)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(4))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.205)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.251)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.285)

(Vidjeti AMC FCL 1.055(a))

ORGANIZACIJA ZA OBUKU

1. Učionice treba da se nalaze u mjestu registracije organizacije za obuku ili bilo kom drugom odgovarajućem mjestu, po odobrenju zrakoplovnih vlasti. Učionice i tehnički objekti moraju odgovarati uslovima propisanim za izdavanje uvjerenja o osposobljenosti organizacije. Odobrenje za modularni program obuke na daljinu mora da bude izdato od zrakoplovnih vlasti pre nego što započne obuka.

2. Rukovodilac obuke ili CGI FTO prilikom sprovođenja učenja na daljinu mora da ispuni uslove propisane u Dodatku 1a JAR-FCL 1.055. Instruktori teorijske obuke moraju da ispune uslove JAR-FCL i da imaju kvalifikacije ili relevantno iskustvo koje zrakoplovna vlast smatra odgovarajućim.

3. FTO koja sprovodi samo teorijsku obuku mora biti odobrena i nadzirana u pogledu ispunjenosti uslova propisanih za FTO, u skladu sa Dodatkom 1a JAR-FCL 1.055.

4. Odobrena FTO može da obavlja sve obuke ili samo pojedine, na osnovu neposrednog prisustva nastavi ili kao učenje na daljinu. Teorijska nastava u učionici je obavezni dio nastave svakog predmeta modularne obuke za učenje na daljinu. Vrijeme provedeno u učionici u okviru teorijske nastave ne smije biti kraće od 10% od ukupnog trajanja obuke.

INSTRUKTORI

5. Instruktori moraju da budu u potpunosti upoznati sa uslovima programa učenja na daljinu, uključujući sistem osiguranja kvaliteta. Njihova početna obuka se vrši u osnovnom mestu registracije; dalja obuka se obavlja po istim standardima kao za instruktore u osnovnom mjestu registracije. Bez obzira gdje se nalaze instruktori, sistem kvaliteta mora na zadovoljavajući način da obezbijedi nadzor nad izvršavanjem individualnih obaveza i pridržavanjem odobrenih programa obuke.

OBUKA

6. Učenje na daljinu će biti odobreno samo kao dio teorijske obuke za:

(a) modularnu teorijsku obuku za PPL(A), CPL(A), IR(A) i ATPL(A);

(b) kurseve dodatne teorijske obuke za sticanje ovlašćenja za klasu/tip za avione visokih performansi koji imaju jednog pilota.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.060**Nacionalne varijante za ograničenje prava imalaca dozvola koji imaju 60 godina i više**

(Vidjeti JAR-FCL 1.060)

Nacionalne varijante

Sljedeće nacionalne varijante JAR-FCL 1.060 su unesene u JAA:

- Francuska – (F)JAR-FCL 1.060 (F)JAR-FCL 1.060 Umanjenje prava imaoaca dozvola koji imaju 60 godina i više (Francuska)

(a) U skladu sa ICAO Annex 1 standardima, imalac pilotske dozvole koji je navršio 60 godina ne može biti u ulozi vođe zrakoplova u komercijalnom vazdušnom saobraćaju u vazdušnom prostoru Francuske.

(b) Imalac pilotske dozvole koji je navršio 60 godina ne može biti u ulozi pilota zrakoplova u komercijalnom vazdušnom saobraćaju pod nadležnošću francuskih nacionalnih zrakoplovnih vlasti (French National Aviation).

Italija – (I)JAR-FCL 1.060

(I)JAR-FCL 1.060 Umanjenje prava imaoaca dozvola koji imaju 60 godina i više (Italija)

Imalac pilotske dozvole koji je navršio 60 godina ne može biti u ulozi pilota zrakoplova u komercijalnom vazdušnom saobraćaju.

Portugal – (P)JAR-FCL 1.060

(P)JAR-FCL 1.060 Umanjenje prava imaoaca dozvola koji imaju 60 godina i više (Portugal)

Imalac pilotske dozvole koji je navršio 60 godina ne može biti u ulozi pilota zrakoplova u komercijalnom vazdušnom saobraćaju.

Mađarska – (H)JAR-FCL 1.060

(H)JAR-FCL 1.060 Umanjenje prava imaoaca dozvola koji imaju 60 godina i više (Mađarska)

Imalac pilotske dozvole koji je navršio 60 godina života ne može biti u ulozi pilota zrakoplova u komercijalnom vazdušnom saobraćaju izuzev:

(a) Kao član višečlane pilotske posade i pod uslovom da je,

(b) Takav imalac jedini pilot u letačkoj posadi koji je navršio 60 godina.

Lice koje je navršilo 62 godine života ne može biti u ulozi pilota zrakoplova u komercijalnom vazdušnom saobraćaju.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.075

Specifikacije za dozvole letačkog osoblja
(Vidjeti IEM FCL 3.100)**OPŠTE ODREDBE**

1. Prilikom korišćenja prava iz dozvole pilot mora da nosi sa sobom važeću dozvolu i važeće ljekarsko uvjerenje.
2. U svrhu identifikacije imalac dozvole mora da nosi dokument koji sadrži fotografiju.
3. Medicinsko ograničenje (npr. korišćenje naočara, itd) unosi se u ljekarsko uvjerenje (vidjeti JAR-FCL 3 IEM FCL 3.100) i, prema diskrecionom pravu zrakoplovne vlasti, u dozvolu. (Vidjeti **Prilog 2**)
4. U ovom poglavlju „zrakoplovna vlast“ podrazumijeva zrakoplovnu vlast države koja izdaje dozvolu.

STANDARDNI FORMAT JAA DOZVOLE

Naslovna strana

<p>Naziv zrakoplovne vlasti i logo (engleski i bosanski jezik)</p> <p>JOINT AVIATION AUTHORITIES (samo engleski)</p> <p>FLIGHT CREW LICENCE DOZVOLA LETAČKOG OSOBLJA (engleski i bosanski jezik)</p> <p>Izdato u skladu sa ICAO i JAR-FCL standardima (engleski i bosanski jezik)</p>

Uslovi

Veličina svake strane ne smije da bude manja od jedne osmine A4 formata

Strana 2

I	Država izdavanja
III	Broj dozvole
IV	Prezime i ime imaoca
XIV	Datum (vidjeti uputstvo) i Mjesto rođenja
V	Adresa ulica, grad, oblast, poštanski broj
VI	Državljanstvo
VII	Potpis imaoca
VIII	Zrakoplovna vlast koja je izdala dozvolu npr. ova CPL(A) je izdata na osnovu ATPL izdate od(država koja nije članica JAA).....
X	Potpis ovlaštenog lica i datum
XI	Žig ili pečat zrakoplovne vlasti koja je izdala dozvolu

Uslovi

Broj dozvole će uvek počinjati sa U.N. kodom zemlje koja izdaje dozvolu

Mora se koristiti standardni format za datum, npr.

dan / mJesec / godina pun broj (npr. 21/01/1995)

Vidjeti JAR-FCL 1.070

Strana 3

II	Naziv dozvole, datum prvog izdavanja i kod zemlje
IX	Važenje: ova dozvola mora biti ponovo izdata najkasnije do Prava iz dozvole mogu se koristiti samo ako imalac ima važeće ljekarsko uvjerenje za zahtjevana prava. Primenom JAR-FCL 1.015(a)(1), imalac dozvole je ovlašten da vrši prava iz dozvole na zrakoplovu registrovanom u bilo kojoj državi članici JAA. Dokument koji sadrži fotografiju mora da se nosi u svrhu identifikacije imaoca dozvole.
XII	Prava iz radio-telefonije: imalac ove dozvole je dokazao osposobljenost za rad sa ugrađenom R/T opremom na zrakoplovu na engleskom jeziku (navesti druge jezike).
XIII	Primedbe: npr. važi samo za avione registrovane u zemlji koja je izdala dozvolu. znanje jezika

Koristiće se skraćenice koje se koriste u JAR-FCL (npr. PPL(N), ATPL(A), itd)

Mora se koristiti standardni format za datum, npr.

dan / mjesec / godina pun broj (npr. 21/01/1995)

Ponovno izdavanje mora biti ne kasnije od 5 godina od datuma prvog izdavanja prikazanog u rubrici II.

Ovaj dokument nije određen, ali pasoš bi bio dovoljan izvan teritorije države koja je izdala dozvolu.

Sve dodatne informacije iz dozvole zahtjevane od ICAO, ES direktive/pravila ili JAR(s) će biti unijete ovdje

Mora sadržati upis znanja jezika.

(Svaka strana sadrži 10 rubrika za početno izdavanje i produženje važenja ovlašćenja)

Strana 8:

Skraćenice koje se koriste u ovoj dozvoli	

npr. 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), itd...

POGLAVLJE B - PILOT UČENIK (Avion)**JAR-FCL 1.085 Uslovi**

(a) Pilot učenik mora da ispunjava uslove koji su određeni od strane zrakoplovne vlasti države u kojoj pilot učenik namjerava da se obučava (vidjeti **Prilog 2**). Prilikom utvrđivanja uslova, zrakoplovne vlasti moraju da vode računa da odobrena prava ne omogućavaju pilotu učeniku da zrakoplovnu navigaciju vrši na opasan način.

(b) Pilot učenik ne može letjeti samostalno dok ne dobije odobrenje od strane instruktora letenja.

JAR-FCL 1.090 Minimalna starosna granica

Pilot učenik mora da ima najmanje 16 godina života prije prvog samostalnog leta.

JAR-FCL 1.095 Zdravstvena sposobnost

Pilot učenik ne smije da leti samostalno ukoliko ne posjeduje važeće ljekarsko uvjerenje klase 1 ili klase 2.

POGLAVLJE C – DOZVOLA PRIVATNOG PILOTA (AVIONA) – PPL(A)**JAR-FCL 1.100 Minimalna starosna granica**

Kandidat za PPL(A) mora da ima najmanje 17 godina života.

JAR-FCL 1.105 Zdravstvena sposobnost

Kandidat za PPL(A), kao i imalac PPL(A) prilikom korišćenja prava iz dozvole, moraju da posjeduju važeće ljekarsko uvjerenje klase 1 ili klase 2.

JAR-FCL 1.110 Prava i uslovi**(a) Prava**

U zavisnosti od drugih uslova određenih u JAR, imalac PPL(A) ne može za naknadu obavljati poslove u svojstvu vođe ili kopilota na avionu.

(b) Uslovi

(1) Kandidatu za PPL(A) koji je ispunio uslove propisane u JAR-FCL 1.100, 1.105, 1.120, 1.125(a) i (b), 1.130, 1.135 i, ukoliko je primjenljivo, 1.010(a)(4) može se izdati PPL(A), uključujući ovlaštenje za klasu/tip aviona koji je korišćen na praktičnom ispitu.

(2) Ukoliko se prava iz dozvole koriste za noćno letenje, imalac dozvole mora da ispuni uslove propisane u JAR-FCL 1.125(c).

JAR-FCL 1.115 Namjerno ostavljeno prazno**JAR-FCL 1.120 Iskustvo i priznavanje vremena letenja**

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.125)

Kandidat za PPL(A) mora imati ostvarenih najmanje 45 sati letenja kao pilot aviona, od čega ukupno 5 sati mogu biti ostvareni na BITD (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.125), FNTP ili na simulatoru letenja. Imaocima pilotske dozvole ili odgovarajućih prava za helikoptere, ultralake helikoptere, žiroplane i ultralake zrakoplove sa fiksnim krilima i pokretnim aerodinamičnim kontrolnim površinama koje djeluju u sve tri dimenzije, jedrilice sa sopstvenim pogonom ili samopolijetajuće jedrilice, može se priznati 10% njihovog ukupnog vremena letenja u svojstvu vođe na takvim zrakoplovima, ali maksimalno do 10 sati za potrebe PPL(A).

JAR-FCL 1.125 Kurs obuke

(Vidjeti Dodatak 1, 2 i 3 JAR-FCL 1.125)

(Vidjeti AMC FCL 1.125)

(a) Opšte odredbe

Kandidat za PPL(A) mora završiti propisanu obuku u FTO ili drugim odobrenim registrovanim organizacijama, u skladu sa programom, kao što je propisano u Dodatku 1 JAR-FCL 1.125. Uslovi za registraciju su propisani u Dodatku 2 i 3 JAR-FCL 1.125.

(b) Letačka obuka

Kandidat za PPL(A) mora, na avionima koji imaju uvjerenje o plovidbenosti izdato ili prihvaćeno od strane države članice JAA, imati najmanje 25 sati letenja sa instruktorom i najmanje 10 sati samostalnog letenja pod nadzorom, uključujući najmanje 5 sati samostalnog međuaerodromskog letenja, sa najmanje jednim letom dužim od 270 km (150 NM), tokom kojeg kandidat mora sletjeti sa potpunim zaustavljanjem na dva različita aerodroma, koji nisu aerodromi polijetanja. Kada se kandidatu priznaje vrijeme letenja u ulozi vođe zrakoplova na drugom zrakoplovu, u

skladu sa JAR-FCL 1.120, propisano vrijeme letenja na avionu sa instruktorom može se smanjiti na 20 sati letenja.

(c) Osposobljenost za noćno letenje

Ukoliko se prava iz dozvole koriste noću mora se ostvariti još najmanje 5 dodatnih sati letenja avionom noću, uključujući pri tome 3 sata letenja sa instruktorom, od kojih najmanje 1 sat međuaerodromskog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa potpunim zaustavljanjem. Ova osposobljenost za noćno letenje se upisuje u dozvolu.

JAR-FCL 1. 130 Teorijski ispit

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.130 i 1.135)

Kandidat za PPL(A) mora pred zrakoplovnim vlastima da prikaže nivo teorijskog znanja koji odgovara pravima imaoca PPL(A). Uslovi i postupci sprovođenja teorijskog ispita su propisani u Dodatku 1 JAR-FCL 1.130 i 1.135.

JAR-FCL 1.135 Praktična obučenost

(Vidjeti JAR-FCL 1.125(a))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.130 i 1.135 i Dodatak 2 JAR-FCL 1.135)

Kandidat za PPL(A) mora prikazati, kao vođa aviona, sposobnost izvođenja odgovarajućih procedura i manevara opisanih u Dodatku 1 JAR-FCL 1.130 i 1.135, sa stepenom sposobnosti koji odgovara pravima imaoca PPL(A). Praktični ispit se mora sprovesti u roku od 6 mjeseci po završetku letačke obuke (vidjeti JAR-FCL 1.125(a)).

Dodatak 1 JAR-FCL 1.125

PPL(A) Kurs obuke - Pregled

(Vidjeti JAR-FCL 1.125)

(Vidjeti AMC FCL 1.125)

1. Cilj kursa PPL(A) je da obuči pilota učenika da leti sigurno i efikasno prema pravilima vizuelnog letenja (VFR).

TEORIJSKA OBUKA

2. Program teorijske obuke za PPL(A) mora da obuhvati sljedeće predmete: zrakoplovni propisi, opšte poznavanje zrakoplova, performanse leta i planiranje, ljudske mogućnosti i ograničenja, meteorologija, navigacija, operativne procedure, teorija letenja i komunikacije.

Detalji teorijske obuke su propisani u AMC FCL 1.125.

LETAČKA OBUKA

3. Program letačke obuke za PPL(A) treba da obuhvati sledeće:

- (a) pretpoletne radnje, uključujući određivanje težine i centraže aviona, pregled i održavanje aviona;
- (b) šeme aerodromskih i saobraćajnih operacija, mjere bezbjednosti i procedure za izbjegavanje sudara;
- (c) kontrolisanje položaja aviona u prostoru uz pomoć vizuelnih orijentira;
- (d) letovi na kritično malim brzinama, prepoznavanje i vađenje iz uslova početnog i potpunog prevlačenja;
- (e) letovi na kritično visokim brzinama, prepoznavanje i vađenje iz ponirućih spirala;
- (f) polijetanja i slijetanja sa i bez bočnog vetra;

- (g) polijetanje sa maksimalnim performansama (kratke staze i nadvišavanje prepreka), slijetanje na kratke piste;
- (h) letenje samo uz pomoć instrumenata, uključujući i izvođenje horizontalnih zaokreta za 180° (ova vježba može se obavljati pod vodstvom instruktora letenja FI(A) ili STI(A));
- (i) međuaerodromsko letenje sa upotrebom vizuelnih orijentira, računske navigacije i uz pomoć radio navigacijskih sredstava;
- (j) operacije u slučaju opasnosti, uključujući i simuliranje otkaza dijelova opreme, i;
- (k) operacije za dolaske, odlaske i prelete kontrolisanih aerodroma, saradnja sa kontrolom leta, procedure u komunikacijama i frazeologija.

OSNOVNI UREĐAJ ZA INSTRUMENTALNU OBUKU (BITD)

4. BITD se može koristiti za letačku obuku za:

- letenje samo uz pomoć instrumenata;
- navigaciju uz pomoć radio navigacijskih sredstava (vidjeti vježbu iz paragrafa 3. ovog dodatka); i
- osnovni let pomoću instrumenata (vidjeti AMC FCL 1.125, vježbe 18C i 19).

Korišćenje BITD je uslovljeno sljedećim:

- obuka se mora upotrijebiti vježbama na avionu;
- zapis parametara leta mora biti dostupan; i
- FI(A) ili STI(A) mora sprovoditi obuku.

AVIONI ZA OBUKU

5. Mora biti obezbijedena flota aviona za obuku koji odgovaraju programu obuke i koji su opremljeni i održavani prema JAR standardima. Obuka na avionima koji imaju uvjerenje o plovidbenosti izdato ili prihvaćeno od države članice JAA, omogućava sticanje ovlašćenja letenja na klasi jednomotornih klipnih aviona prilikom izdavanja pilotske dozvole. Obuka koja se izvodi na motornoj jedrilici sertifikovanoj prema JAR-22 omogućava sticanje ovlašćenja za letenje motornim jedrilicama prilikom izdavanja pilotske dozvole. Svaki avion mora imati sistem duplih komandi za instruktora letenja i za učenika: zamjena mesta tokom leta za komandama nije dozvoljena. Flota aviona, u zavisnosti od programa obuke, mora da sadrži avion sposoban za prikazivanje vađenja iz uslova prevučenog leta i kovita, kao i avion sa odgovarajućom opremom za simuliranje instrumentalnih meteoroloških uslova.

Avioni koji se upotrebljavaju za obuku moraju biti odobreni od strane zrakoplovne vlasti za sprovođenje letačke obuke.

AERODROMI

6. Bazni aerodrom ili bilo koji alternativni bazni aerodrom, koji se upotrebljava za obuku, mora da ispuni sljedeće uslove:

(a) aerodrom mora da ima najmanje jednu poletno-sletnu stazu ili površinu za polijetanje koja omogućava avionu za obuku da izvodi normalna polijetanja i slijetanja sa maksimalnom dozvoljenom masom u polijetanju ili sa maksimalnom dozvoljenom masom u slijetanju:

- (I) pri tihom vremenju (vetar ne jači od 4 čvora) i temperaturama jednakim najvišoj prosečnoj temperaturi za najtopliji mjesec u godini u zoni operacija;
- (II) nadvišavanje svih prepreka u polijetanju mora biti minimalno 50 stopa;
- (III) rukovanje motorom, kao i stajnim trapom i zakrilcima (ukoliko se primjenjuju), u skladu sa preporukama proizvođača; i

(IV) sa mirnim prevođenjem iz faze polijetanja u fazu penjanja, sa najboljim uglom penjanja koje pri tome ne zahtjevaju posebnu veštinu pilotiranja ili tehniku.

(b) da ima pokazivač pravca vjetra koji je vidljiv sa nivoa zemlje sa krajeva svake poletno-sletne staze.

(c) da ima adekvatno osvjetljenje poletno-sletne staze ako se upotrebljava za obuku noću.

(d) da ima odgovarajuća sredstva za radio komunikaciju zrak/zemlja koja su prihvaćena od strane zrakoplovnih vlasti.

Za sve detalje vidjeti AMC FCL 1.125.

Dodatak 2 JAR-FCL 1.125

Registracija organizacija za obuku samo za PPL

(Vidjeti JAR-FCL 1.125)

1. Vlasnik organizacije za obuku ili odgovorno lice koje rukovodi organizacijom podnosi zrakoplovnim vlastima države članice JAA u kojoj se organizacija nalazi, prijavu za prihvatanje registracije, a zrakoplovna vlast će obezbjediti obrazac prijave.

2. Obrazac prijave za registraciju mora da sadrži informacije predviđene u Dodatku 3 JAR-FCL 1.125.

3. Poslije prijema ispunjenog obrasca prijave, zrakoplovne vlasti države članice JAA u kojoj se organizacija nalazi registrovaće organizaciju za sprovođenje obuke za PPL u toj državi, bez formalne procedure odobravanja, prema diskrecionom pravu zrakoplovne vlasti, izuzev ukoliko postoji osnovana sumnja da se obuka neće izvoditi bezbjedno. Zrakoplovne vlasti će o tome obavijestiti podnosioca prijave (vidjeti **Prilog 2**).

4. O svakoj promjeni informacija unijetih u obrazac prijave treba obavijestiti zrakoplovne vlasti.

5. Organizacija je registrovana sve dok avio-prevoznik ne obavijesti zrakoplovne vlasti o prekidu obuke za PPL, ili ukoliko zrakoplovne vlasti utvrde da se obuka ne sprovodi bezbjedno ili u skladu sa JAR-FCL. U oba slučaja registracija organizacije za obuku će biti povučena.

Dodatak 3 JAR-FCL 1.125**Sadržaj obrasca prijave za registraciju organizacije za obuku PPL**

(Vidjeti JAR-FCL 1.115)

(Vidjeti JAR-FCL 1.125)

a	Naziv i adresa pod kojima organizacija radi, npr. klub, škola, grupa;
b	Ime vlasnika;
c	Datum namjeravanog početka rada;
d	Imena, adrese i brojevi telefona instruktora letenja i njihove kvalifikacije;
e	(I) Naziv i adresa aerodroma, ukoliko se koristi, gdje će se obuka vršiti; (II) Naziv operatora aerodroma;
f	Spisak aviona koji se koriste, uključujući i sredstva za simuliranje leta (ukoliko se koriste), navodeći: klasu aviona, registraciju, vlasnika aviona, kategoriju uvjerenja o plovidbenosti;
g	Vrsta obuke koja će se vršiti: teorijska obuka za PPL(A) letačka obuka za PPL(A) osposobljavanje za noćno letenje ovlašćenja za letenje jednomotornim klipnim avionom i klasom motornih jedrilica druge vrste obuke (navesti) (vidjeti JAR-FCL 1.017)
h	Detalji o polisi osiguranja aviona;
i	Izjava da li organizacija namjerava da radi puno ili skraćeno radno vrijeme;
j	Dodatne informacije koje zrakoplovna vlast može da traži;
k	Izjava podnosioca prijave da su navedeni podaci od (a) do (j) tačni i da će se obuka vršiti u skladu sa JAR-FCL.
Datum:	
Potpis:	

Dodatak 1 JAR-FCL 1.130 i 1.135
Teorijski i praktični ispit za PPL(A)
 (Vidjeti JAR-FCL 1.130 i 1.135)
 (Vidjeti Dodatak 1 JAR- FCL 1.125)
 (Vidjeti IEM FCL 1.135)

TEORIJSKI ISPIT

1. Procedure sprovođenja PPL ispita propisuje zrakoplovna vlast. Ovaj ispit se sprovodi u pisanoj formi, tokom jednog ili više dana i obuhvata devet predmeta navedenih u tabeli. Ispit sadrži najmanje 120 pitanja. Teorijski ispit može odjednom da obuhvati nekoliko predmeta:

Predmet	
Zrakoplovni propisi i procedure kontrole letenja	Podela vremena prema diskrecionoj oceni zrakoplovne vlasti
Opšte poznavanje zrakoplova	
Performanse leta i planiranje	
Ljudske mogućnosti i ograničenja	
Meteorologija	
Navigacija	
Operativne procedure	
Teorija letenja	
Komunikacije	
Ukupno	

Prema odluci zrakoplovnih vlasti ispitivanje iz predmeta Komunikacije se može sprovoditi praktično.

2. Većina pitanja moraju biti pitanja sa višestrukim izborom odgovora.

3. Ispit se sprovodi na jeziku koji odredi zrakoplovna vlast. Zrakoplovna vlast mora da obavijesti kandidate na kome jeziku se sprovodi ispit.

4. Ispit se smatra položenim ukoliko kandidat ostvari najmanje 75% poena predviđenih za taj predmet. Poeni se stiču samo na tačnim odgovorima.

5. Smatra se da je kandidat uspješno položio teorijski ispit za PPL(A) kada položi sve predmete u roku od 18 mjeseci, računajući od kraja onog kalendarskog mjeseca kada je kandidat prvi put izašao na ispit. Položen teorijski ispit se priznaje za dobijanje dozvole PPL(A) u periodu od 24 mjeseca od dana kada je kandidat uspješno položio teorijski ispit.

PRAKTIČNI ISPIT

6. Kandidat za praktični ispit za PPL(A) mora biti obučavan na istom tipu/klasi aviona koji će se koristiti na praktičnom ispitu. Kandidatu se dozvoljava da izabere da polaže praktični ispit na jednomotornom avionu ili, ukoliko ispunjava uslove u pogledu iskustva prema JAR-FCL 1.255 ili 1.260 od 70 sati letenja u svojstvu vođe aviona, na višemotornom avionu. Avion koji se koristi za polaganje praktičnog ispita mora da ispunjava uslove propisane za avione za obuku (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.125).

7. Zrakoplovna vlast određuje administrativne mjere kojima se provjerava da li kandidat ispunjava uslove za pristupanje praktičnom ispitu, uključujući i uvid ispitivača u dosije obuke kandidata.

8. Kandidat mora da položi dijelove od 1 do 5 praktičnog ispita, kao i dio 6, ukoliko se koristi višemotorni avion. Ukoliko kandidat ne položi bilo koju tačku u okviru jednog dijela, smatra se da nije položio cio taj dio. Ukoliko ne položi više od jednog dijela, kandidat mora ponovo polagati cio praktični ispit. Ukoliko kandidat ne položi samo jedan dio praktičnog ispita mora ponovo polagati samo taj dio. Kandidat koji ne položi bilo koji dio na ponovnom polaganju praktičnog ispita, uključujući i dijelove koje je prilikom prošlog pokušaja položio, moraće ponovo da pristupi polaganju praktičnog ispita. Svi delovi praktičnog ispita moraju biti završeni u roku od šest mjeseci.

9. Ukoliko kandidat ne položi praktični ispit može mu se odrediti dodatna obuka. Zrakoplovna vlast će odrediti dodatnu obuku kandidatu koji ne položi sve dijelove praktičnog ispita iz dva pokušaja. Ne postoji ograničenje broja pokušaja polaganja praktičnog ispita.

SPROVOĐENJE ISPITA

10. Zrakoplovna vlast daje ispitivaču savjete vezane za bezbjednost, kako bi osigurala da će se let obaviti sigurno i bezbjedno.

11. U slučaju da kandidat odluči da prekine praktični ispit iz razloga koje ispitivač ne smatra opravdanim, kandidat će morati da polaže ponovo cio praktični ispit. Ukoliko se ispit prekine iz razloga koje ispitivač smatra opravdanim, u sljedećem letu provjeriće se samo oni dijelovi praktičnog ispita koji nisu provjereni u prethodnom letu.

12. Kandidat može samo jednom da ponovi neki manevar ili postupak. Ispitivač može da prekine praktični ispit u bilo kojoj fazi, ukoliko zaključi da je prikazana veština kandidata nedovoljna i da je potrebno ponoviti čitav praktični ispit.

13. Od kandidata će se zahtijevati da upravlja avionom sa sjedišta vođe zrakoplova i da se u toku ispitnog leta ponaša kao da je jedini član posade. Lice odgovorno za let se određuje prema nacionalnim propisima.

14. Ispitivač će izabrati rutu kojom će se letjeti na praktičnom ispitu. Ruta se može završiti na aerodromu polijetanja ili na nekom drugom aerodromu. Kandidat je odgovoran za planiranje leta, kao i da se sva oprema i svi dokumenti potrebni za izvođenje leta nalaze u avionu. Navigacijski dio praktičnog ispita, kao što je i dato u Dodatku 2 JAR-FCL 1.135, traje najmanje 60 minuta i može, prema dogovoru između kandidata i ispitivača, da bude izveden kao poseban ispitni let.

15. Kandidat mora ispitivaču pokazati provjere i radnje za let, kao i identifikaciju radio sredstava. Provjere moraju da budu izvedene u skladu sa odobrenim listama za provjeru (check list) za avion na kojem se obavlja praktični ispit. U toku pretpoletne pripreme za praktični ispit kandidat je dužan da odredi snagu motora i brzine. Performanse u polijetanju, prilazu i slijetanju kandidat mora da proračuna na osnovu Operativnog priručnika ili Letačkog priručnika tog aviona.

16. Ispitivač neće uticati na upravljanje avionom, osim u slučaju da je intervencija neophodna iz razloga sigurnosti ili zbog izbjegavanja neprihvatljivog zastoja saobraćaja.

KRITERIJUMI U ISPITNOM LETU

17. Kandidat mora da prikaže sposobnost da:

- upravlja avionom u skladu sa ograničenjima;
- izvodi sve manevre sa lakoćom i precizno;
- ispolji dobro procenjivanje i samostalnost u odlučivanju;
- primjenjuje stečena zrakoplovna znanja;
- održava kontrolu u upravljanju avionom sve vrijeme na način da ne ugrozi uspješan ishod procedura ili manevara.

18. Sljedeća ograničenja služe kao opšte uputstvo. Ispitivač će odrediti u kojoj mjeri uslovi leta (npr. turbulencija ili manevarski kvaliteti i performanse aviona) utiču na kvalitet izvedenih elemenata ispitnog leta.

Visina

normalni uslovi leta	± 150 stopa
sa simuliranim otkazom motora	± 200 stopa

Pravac / praćenje radio sredstava

normalni uslovi leta	± 10°
sa simuliranim otkazom motora	± 15°

Brzina

polijetanje i prilaz	+15/-5 čvorova
svi ostali režimi leta	± 15 čvorova

SADRŽAJ PRAKTIČNOG ISPITA

19. Praktični ispit za sticanje dozvole PPL(A) na jednomotornim i višemotornim avionima mora obuhvatiti sadržaj i delove praktičnog ispita koji su propisani u Dodatku 2 JAR-FCL 1.135. Format i obrazac prijave za polaganje praktičnog ispita može odrediti zrakoplovna vlast (vidjeti IEM FCL 1.135).

Dodatak 2 JAR-FCL 1.135

Sadržaj praktičnog ispita za sticanje PPL(A)

(Vidjeti JAR-FCL 1.135)

(Vidjeti IEM FCL 1.135)

DIO 1	
RADNJE PRIJE POLIJETANJA I POLIJETANJE	
Upotreba ček listi, upravljanje avionom (održavanje položaja aviona u prostoru pomoću spoljnih orijentira, procedure protiv zaleđivanja i odleđivanje, i sl) primjenjuju se u svim delovima.	
a	Prepoletna dokumentacija i procjena meteo situacije
b	Proračuni performansi, težine i centraže
c	Pregled i opsluživanje aviona
d	Procedure prije i poslije pokretanja motora
e	Voženje, aerodromske procedure i predpoletne procedure
f	Procedure prije i poslije polijetanja
g	Aerodromske procedure odlaska
h	Saradnja sa kontrolom letenja, radio/telefonske procedure

DIO 2	
OPŠTE UPRAVLJANJE AVIONOM	
a	Saradnja sa kontrolom letenja, radio/telefonske procedure
b	Pravolinijski horizontalni let, sa promjenama brzine
c	Penjanje: i. Sa najvećim prirastom visine ii. Penjući zaokreti iii. Prevođenje
d	Blagi zaokreti (nagiba 30°)
e	Oštri zaokreti (nagiba 45°) uključujući i prepoznavanje i vađenje iz poniruće spirale
f	Let na kritično malim brzinama sa ili bez zakrilaca
g	Prevlačenje: i. sa čistom konfiguracijom i vađenje sa snagom motora ii. do prvih predznaka u spuštajućem zaokretu nagiba 20°, u prilaznoj konfiguraciji iii. do prvih predznaka iz uslova sletne konfiguracije
h	Poniranje: i. Sa i bez snage motora ii. Ponirući zaokreti (oštri zaokreti, bez snage motora) iii. Prevođenja

DIO 3	
PROCEDURE NA RUTAMA	
a	Plan leta, računaska navigacija i čitanje navigacijske karte
b	Održavanje visine, pravca i brzine
c	Orijentacija, merenje vremena i ispravnjanje PVD, vođenje dokumentacije
d	Procedure odlaska na alternativni aerodrom (planirano i implementirano)
e	Upotreba radio navigacionih sredstava
f	Osnovno letenje pomoću instrumenata (zaokret za 180° u simuliranim IMC uslovima)
g	Vođenje i upravljanje letom (provjere, gorivni sistemi i zaleđivanje karburatora, itd.) Saradnja sa kontrolom letenja, radio/telefonske procedure

DIO 4 PROCEDURE PRILAZA I SLIJETANJA	
a	Procedure dolaska na aerodrom
b	*Precizno slijetanje (slijetanje na skraćene staze), slijetanje sa vetrom, ukoliko postoje odgovarajući uslovi
c	*Slijetanje bez upotrebe zakrilaca
d	*Prilaz za slijetanje sa snagom motora na relantu (samo jednomotorni avioni)
e	Slijetanje sa produžavanjem
f	Produžavanje sa male visine
g	Saradnja sa kontrolom letenja, radio/telefonske procedure
h	Radnje poslije letenja

DIO 5 VANREDNI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI	
Ovaj dio može da se kombinuje sa delovima od 1 do 4	
a	Simulirani otkaz motora nakon polijetanja (SAMO NA JEDNOMOTORNIM AVIONIMA)
b	* Simulirano prinudno slijetanje (SAMO NA JEDNOMOTORNIM AVIONIMA)
c	Simulirano slijetanje iz predostrožnosti (SAMO NA JEDNOMOTORNIM AVIONIMA)
d	Simulirane vanredne situacije
e	Usmena pitanja

DIO 6 SIMULIRANI NESIMETRIČNI LET I ODGOVARAJUĆE TEME ZA KLASU/TIP	
Ovaj dio može biti kombinovan sa dijelovima od 1 do 5.	
a	Simulirani otkaz motora tokom polijetanja (na bezbjednoj visini osim ukoliko se izvodi na simulatoru letenja)
b	Nesimetrični prilaz i produžavanje na drugi krug
c	Nesimetrični prilaz i slijetanje sa potpunim zaustavljanjem
d	Gašenje i ponovno puštanje motora
e	Saradnja sa kontrolom letenja, radio/telefonske procedure, vođenje zrakoplova
f	Bilo koja stavka sa praktičnog ispita koju odredi ispitivač vezana za praktičnu provjeru osposobljenosti za klasu/tip, ukoliko se primjenjuje: <ul style="list-style-type: none"> i. Sistemi aviona uključujući upotrebu auto pilota ii. Upravljanje sistemom presurizacije iii. Upotreba sistema protiv odleđivanja i sistema za odleđivanje
g	Usmena pitanja

* neke od ovih stavki se mogu kombinovati prema odluci ispitivača

POGLAVLJE D - DOZVOLA PROFESIONALNOG PILOTA (Aviona) - CPL(A)**JAR-FCL 1.140 Minimalna starosna granica**

Kandidat za CPL(A) mora imati najmanje 18 godina života.

JAR-FCL 1.145 Zdravstvena sposobnost

Kandidat za CPL(A), kao i imalac CPL(A) prilikom korišćenja prava iz dozvole, moraju posjedovati važeće ljekarsko uvjerenje klase 1.

JAR-FCL 1.150 Prava i uslovi**(a) Prava**

Zavisno od drugih uslova određenih u JAR-ovima, prava imaoca CPL(A) su:

- (1) da koristi sva prava imaoca PPL(A);
- (2) da obavlja poslove vođe zrakoplova ili kopilota na avionu koji nije angažovan u komercijalnom vazdušnom saobraćaju;
- (3) obavlja poslove vođe zrakoplova u komercijalnom vazdušnom saobraćaju na bilo kom avionu sa jednim pilotom;
- (4) obavlja poslove kopilota u komercijalnom vazdušnom saobraćaju.

(b) Uslovi

Kandidatu za CPL(A) koji ispunjava uslove propisane u JAR-FCL 1.140, 1.145, 1.155, 1.160, 1.165, 1.170 i, ukoliko je primjenljivo - 1.010(a)(4), može se izdati CPL(A), uključujući ovlašćenje za klasu/tip aviona koji je korišćen na praktičnom ispitu. Ukoliko je završio obuku i ispit za instrumentalno letenje, u skladu sa JAR-FCL 1 Poglavlje E, upisaće se i ovlašćenje za instrumentalno letenje.

JAR-FCL 1.155 Iskustvo i priznavanje

(Vidjeti JAR-FCL 1.050 (a)(3))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(1) do (4))

(Vidjeti Dodatak 1 i 2 JAR-FCL 1.170)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.205)

(Vidjeti JAR-FCL 1.510(a)(2))

(Vidjeti AMC FCL 1.160 i 1.165(a)(1) do (3))

(a) Integrisane obuke**(1) Iskustvo**

Kandidat za CPL(A) koji je pohađao i uspješno završio integrisanu letačku obuku, mora ostvariti najmanje 150 sati letenja na avionu koji posjeduje uvjerenje o plovidbenosti izdato ili prihvaćeno od strane države članice JAA.

(2) Priznavanje

Za detalje priznavanja vremena letenja koje se zahtjeva u tački (a)(1), vidjeti paragraf 4. u Dodatku 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(1), paragraf 4. u Dodatku 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(2) ili paragraf 4. u Dodatku 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(3).

(b) Modularna obuka

(1) *Iskustvo*

Kandidat za CPL(A) koji nije završio integrisanu letačku obuku, mora ostvariti najmanje 200 sati letenja na avionu koji posjeduje uvjerenje o plovidbenosti izdato ili prihvaćeno od strane države članice JAA.

(2) *Priznavanje*

Od 200 sati letenja:

- (I) 30 sati letenja može biti ostvareno u svojstvu vođe helikoptera koji posjeduje PPL(H); ili
- (II) 100 sati može biti ostvareno u svojstvu vođe helikoptera koji posjeduje CPL(H); ili
- (III) 30 sati može biti ostvareno u svojstvu vođe zrakoplova na motornim jedrilicama ili jedrilicama.

(c) *Vrijeme letenja*

Kandidat mora ostvariti 150 sati letenja avionima tokom integrisane obuke (vidjeti JAR-FCL 1.050 (a)(3)), odnosno 200 sati letenja tokom modularne obuke, uključujući najmanje:

- (1) 100 sati u svojstvu vođe zrakoplova, ili 70 sati u svojstvu vođe zrakoplova ako ih je ostvario tokom integrisane letačke obuke, kao što je propisano u Dodatku 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(1) do (3) i AMC FCL 1.160 i 1.165 (a)(1), (2) i (3);
- (2) 20 sati VFR međuaerodromskog letenja u svojstvu vođe zrakoplova, uključujući tokom obuke i međuaerodromski let od najmanje 540 km (300 NM), sa slijetanjem i potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koji nisu aerodromi polijetanja;
- (3) 10 sati instrumentalnog letenja sa instruktorom, od čega najviše 5 sati letenja po instrumentima na uređajima na zemlji; i
- (4) 5 sati noćnog letenja, kao što je propisano u JAR-FCL 1.165(b).

(d) Kandidatu koji posjeduje uvjerenje o završenom kursu „Osnovni modul instrumentalnog leta“, kao što je propisano u Dodatku 1 JAR-FCL 1.205, može biti priznato do 10 sati prema zahtjevima za obuku prema instrumentima na integrisanom ili modularnom kursu.

(e) *Imaoci MPL(A)*

Prije korišćenja prava CPL(A), imalac MPL(A) mora na avionu ostvariti:

- (1) 70 sati leta, i to: kao vođa zrakoplova ili najmanje 10 sati kao vođa zrakoplova sa ostalim dodatnim vremenom letenja kao PICUS, od čega 20 sati mora biti VFR maršrutno vrijeme letenja kao vođa zrakoplova, ili maršrutno letenje sastavljeno od najmanje 10 sati kao vođa zrakoplova i 10 sati kao vođa zrakoplova pod nadzorom. Ovo uključuje VFR maršrutni let od najmanje 540 km (300 nm) na kursu, sa slijetanjem sa potpunim zaustavljanjem na dva različita aerodroma, u ulozi vođe zrakoplova.
- (2) elemente CPL(A) modularnog kursa koji je propisan u Dodatku 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(4) paragrafi 11(a) i 12; i
- (3) praktični ispit za CPL(A) na jednomotornom ili višemotornom avionu, u skladu sa Dodatkom 1 i 2 JAR-FCL 1.170).

JAR-FCL 1.160 Teorijsko znanje

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(1) do (4))

(a) *Obuka*

Kandidat za CPL(A) mora završiti teorijsku obuku na odobrenom kursu od odobrene organizacije za letačku obuku (FTO). Obuka mora biti kombinovana sa letačkom obukom, kao što je propisano u JAR-FCL 1.165.

(b) *Ispit*

Kandidat za CPL(A) mora da pokaže nivo teorijskog znanja koji odgovara pravima imaoca CPL(A) i mora ispuniti uslove propisane u JAR-FCL 1 (Avion) Poglavlje J.

(c) Kandidat koji je pohadao integrisanu letačku obuku mora da pokaže najmanje nivo znanja zahtjevan tom obukom, kao što je propisano u odgovarajućem Dodatku 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(1) do (3).

JAR-FCL 1.165 Letačka obuka

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(1) do (4) i AMC FCL 1.160 i 1.165(a)(1) do (4))

(a) Obuka

Kandidat za CPL(A) mora završiti odobreni integrisani ili modularni kurs letačke obuke na avionima koji imaju uvjerenje o plovidbenosti izdato ili prihvaćeno od strane države članice JAA, u odobrenoj organizaciji za letačku obuku. Obuka mora biti kombinovana sa teorijskom obukom. Za detalje odobrenih obuka vidjeti sljedeće:

- (1) ATR(A) integrisani kurs - Dodatak 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(1) i AMC FCL 1.160 i 1.165 (a)(1);
- (2) CPL(A)/IR integrisani kurs - Dodatak 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(2) i AMC FCL 1.160 i 1.165(a)(2);
- (3) CPL(A) integrisani kurs - Dodatak 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165 (a)(3) i AMC FCL 1.160 i 1.165(a)(3); i
- (4) CPL(A) modularni kurs - Dodatak 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165 (a)(4) i AMC FCL 1.160 i 1.165(a)(4)

(b) Obuka za noćno letenje

Kandidat mora da ostvari najmanje 5 sati letenja noću, od čega najmanje 3 sata sa instruktorom, uključujući najmanje 1 sat međuaerodromskog letenja, kao i 5 samostalnih polijetanja i 5 slijetanja sa potpunim zaustavljanjem.

JAR-FCL 1.170 Praktična obučenost

(Vidjeti Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 1.170)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165 (a)(1) do (4))

Kandidat za CPL(A) mora, kao vođa aviona, pokazati sposobnost izvođenja odgovarajućih procedura i manevara opisanih u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.170, sa stepenom sposobnosti koji odgovara pravima imaoća CPL(A). Kandidat mora da položi praktični ispit koji je propisan u Dodatku 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165 (a)(1) do (4).

Dodatak 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(1)

ATP(A) integrisan kurs

(Vidjeti JAR-FCL 1.160, 1.165 i 1.170)

(Vidjeti Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 1.170)

(Vidjeti Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 1.210)

(Vidjeti AMC FCL 1.160 i 1.165(a)(1))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.470)

(Vidjeti IEM FCL 1.170)

1. Cilj ATP(A) integrisanog kursa je da obuču pilota do nivoa stručnosti potrebnog da radi kao kopilot u avionima sa više pilota, na višemotornim avionima u komercijalnom vazдушnom saobraćaju i da stekne CPL(A)/IR.
2. Kandidat koji želi da pohađa ATP(A) integrisani kurs mora pod nadzorom rukovodioca obuke u odobrenoj organizaciji za letačku obuku (FTO), da završi sve nivoe obuke u jednom neprekidnom, odobrenom kursu obuke, kako je utvrđeno u toj FTO.
3. Kurs mora da traje između 12 i 36 mjeseci. Izuzetno, uz odobrenje zrakoplovnih vlasti obuka može da se produži i po isteku 36 mjeseci ukoliko se dodatna letačka i zemaljska obuka obavlja u FTO.
4. Kandidat može biti primljen na obuku kao početnik ili kao imalac PPL(A) (ili PPL(H)) izdate u skladu sa ICAO Annex 1. Početnik mora da ispuni uslove za pilota učenika, u skladu sa JAR-FCL Poglavlje B. U slučaju da je kandidat imalac PPL(A) ili PPL(H), može mu se priznati 50% naleta na zrakoplovu koji je ostvario prije pristupanja kursu, a koji je potreban za obuku (JAR-FCL 1.165(a)(1) i Dodatak 1 JAR-FCL 1.165(a)(1), paragraf 13) i to: do 40 sati naleta ili 45 sati, ukoliko je osposobljen za noćno letenje, od čega 20 sati može biti na duploj komandi. Ovo priznavanje sati naleta mora biti u nadležnosti FTO i unijeto u letački dosije kandidata. U slučaju pilota učenika koji ne posjeduje pilotsku dozvolu, a uz odobrenje zrakoplovnih vlasti, FTO može odrediti određene vežbe na duploj komandi (vidjeti AMC-FCL 1.160 i 1.165 (a)(1), faza 2 i 3) koje će biti izvedene na helikopteru ili na motornoj jedrilici- do najviše 20 sati.
5. Kandidat koji nije položio ili nije u stanju da završi cio kurs ATP(A), može zrakoplovnoj vlasti da podnese prijavu za teorijski i praktični ispit za nižu dozvolu i, ukoliko je primjenljivo, za ovlašćenje za instrumentalno letenje.
6. Svaki kandidat koji želi da pređe u drugu FTO u toku trajanja obuke, mora da podnese zahtjev zrakoplovnim vlastima za zvaničnu procjenu potrebnih sati letačke obuke koje mora da ostvari u drugoj FTO.
7. FTO se mora uveriti da kandidat, prije pristupanja obuci, ima odgovarajuće znanje iz matematike, fizike i engleskog jezika, kako bi se olakšalo shvatanje sadržaja teorijske obuke. Potreban nivo znanja engleskog jezika mora biti u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.200.
8. Kurs mora da obuhvata:
 - (a) teorijsku obuku do nivoa znanja ATPL(A);
 - (b) letačku obuku prema pravilima za vizuelno i instrumentalno letenje;
 - (c) obuku saradnje u višečlanoj posadi za rad na avionima sa više pilota.
9. Uspješno završenim teorijskim ispitom iz paragrafa 12. i praktičnim ispitom iz paragrafa 14. ispunjeni su uslovi za izdavanje CPL(A), uključujući ovlašćenje za klasu/tip aviona koji je korišćen na ispitu i ovlašćenje za instrumentalno letenje na višemotornim avionima.

TEORIJSKO ZNANJE

10. Program teorijske obuke je dat u Dodatku 1 JAR-FCL 1.470. Odobrena teorijska obuka za ATP(A) mora da sadrži najmanje 750 sati (1 sat = 60 minuta obuke) obuke u koju su uključeni: rad u učionici, interaktivni video, prezentacije slajdova i kasete, nastava koja se izvodi na računarima, kao i drugi mediji koji su odobreni od strane zrakoplovnih vlasti. 750 sati nastave mora biti podijeljeno na takav način da je za svaki predmet minimalni broj sati sljedeći:

<i>Predmet</i>	<i>sati</i>
Zrakoplovni propisi	40
Opšte poznavanje zrakoplova	80
Performanse leta i planiranje	90
Ljudske mogućnosti i ograničenja	50
Meteorologija	60
Navigacija	150
Operativne procedure	20
Teorija leta	30
Komunikacije	30

Dalje raspodjele broja sati mogu biti dogovorene između zrakoplovnih vlasti i FTO.

11. Kurs o saradnji višečlane posade mora sadržati najmanje 25 sati teorijske obuke i vežbi.

TEORIJSKI ISPIT

12. Kandidat mora da pokaže nivo znanja koji odgovara pravima imaoca ATPL(A), u skladu sa uslovima u JAR-FCL 1 (Avion) Poglavlje J.

LETAČKA OBUKA

13. Letačka obuka koja ne uključuje obuku za ovlašćenje za letenje na tipu mora da sadrži najmanje 195 sati, uključujući sve provjere napredovanja, od kojih najviše 55 sati može biti vrijeme letenja po instrumentima na uređajima na zemlji. Od ukupno 195 sati, kandidat mora da ostvari najmanje:

- (a) 95 sati obuke na duploj komandi, od kojih do 55 sati može biti vrijeme letenja po instrumentima na uređajima na zemlji;
- (b) 70 sati kao vođa zrakoplova, uključujući vrijeme vizuelnog i instrumentalnog letenja kao učenik-vođa zrakoplova (SPIC). (SPIC vrijeme mora biti priznato kao vrijeme letenja u svojstvu vođe zrakoplova, osim ukoliko instruktor letenja mora da utiče na kontrolisanje u bilo kom delu leta. Analiza leta na zemlji od strane instruktora letenja ne utiče na vrijeme koje se priznaje u nalet kao vođa zrakoplova);
- (c) 50 sati međuaerodromskog letenja kao vođa zrakoplova, uključujući međuaerodromsko letenje u vizuelnim uslovima od najmanje 540 km (300 nm), pri čemu mora izvesti 2 slijetanja sa potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- (d) 5 sati letenja na avionima mora biti izvedeno noću, od čega 3 sata na duploj komandi, uključujući najmanje 1 sat međuaerodromskog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa potpunim zaustavljanjem; i
- (e) 115 sati instrumentalnog letenja koje sadrži najmanje:
 - (I) 50 sati obuke u instrumentalnom letenju, od kojih 25 sati može biti vrijeme letenja po instrumentima na uređajima na zemlji na FNPT I, ili 40 sati ako je vrijeme letenja po instrumentima na uređajima na zemlji ostvareno na FNPT II ili na simulatoru letenja. Uz saglasnost zrakoplovnih vlasti najviše 10 sati letenja na FNPT II ili na simulatoru letenja može biti ostvareno na FNPT I pri obuci u instrumentalnom letenju na zemlji.
 - (II) 20 sati kao SPIC; i
 - (III) 15 sati obuke u saradnji višečlane posade za šta se može koristiti FNPT II.

(Vidjeti AMC-FCL 1.160 i 1.165(a)(1) za program letačke obuke.)

PRAKTIČNI ISPIT

14. Po završetku odgovarajuće letačke obuke kandidat mora da polaže praktični ispit za CPL(A) na jednomotornom ili na višemotornom avionu, u skladu sa Dodatkom 1 i 2 JAR-FCL 1.170, kao i praktični ispit za sticanje ovlašćenja za instrumentalno letenje na višemotornom avionu, u skladu sa Dodatkom 1 i 2 JAR-FCL 1.210, ili druge ispите koji su u skladu sa uslovima propisanim u JAR-FCL 1.262(c).

Dodatak 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(2)

CPL(A)/IR integrisan kurs

(Vidjeti JAR-FCL 1.160, 1.165 i 1.170)

(Vidjeti Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 1.170)

(Vidjeti Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 1.210)

(Vidjeti AMC FCL 1.160 i 1.165(a)(2))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.470)

(Vidjeti IEM FCL 1.170)

1. Cilj SPL(A) i IR(A) integrisanog kursa je da obuči pilote do nivoa stručnosti potrebnog da lete na jednomotornim avionima sa jednim pilotom ili višemotornim avionima u komercijalnom vazдушnom saobraćaju i da steknu dozvolu CPL(A)/IR.

2. Kandidat koji želi da pohađa CPL(A)/IR integrisani kurs mora pod nadzorom rukovodioca obuke u odobrenoj organizaciji za letačku obuku FTO, da završi sve faze obuke u jednom neprekidnom odobrenom kursu obuke, kako je uređeno u toj FTO.

3. Kurs mora da traje između 9 i 30 mjeseci.

4. Kandidat može biti primljen na obuku kao početnik ili kao imalac PPL(A) ili PPL(H) koje su izdate u skladu sa ICAO Annex 1. Početnik mora da ispuni uslove za pilota učenika, u skladu sa JAR-FCL Poglavlje B. U slučaju da je kandidat imalac PPL(A) ili PPL(H) može mu se priznati 50% naleta na zrakoplovu koji je ostvario prije pristupanja kursu, a koji je potreban za obuku (JAR-FCL 1.165(a)(2) i Dodatak 1 JAR-FCL 1.165(a)(2), paragraf 12) i to: do 40 sati naleta ili 45 sati ukoliko je osposobljen za noćno letenje, od čega 20 sati može biti na duploj komandi. Ovo priznavanje sati naleta mora biti u nadležnosti FTO i uneto u letački dosije kandidata. U slučaju pilota učenika koji ne posjeduje pilotsku dozvolu, a uz odobrenje zrakoplovnih vlasti, FTO može odrediti određene vježbe na duploj komandi (vidjeti AMC FCL 1.160 i 1.165 (a)(2), faza 2 i 3) koje će biti izvedene na helikopteru ili na motornoj jedrilici, do najviše 20 sati.

5. Kandidat koji nije položio ili nije u stanju da završi cio kurs CPL(A)/IR može zrakoplovnim vlastima da podnese prijavu za teorijski i praktični ispit za nižu dozvolu i, ukoliko je primjenljivo, za ovlašćenje za instrumentalno letenje.

6. Svaki kandidat koji želi da pređe u drugu FTO u toku trajanja kursa obuke mora da podnese zahtjev zrakoplovnim vlastima za zvaničnu procjenu potrebnih sati letačke obuke koje mora da ostvari u drugoj FTO.

7. FTO se mora uvjeriti da kandidat, prije pristupa obuci, ima dovoljno znanje iz matematike, fizike i engleskog jezika, kako bi se olakšalo shvatanje sadržaja teorijske obuke. Potreban nivo znanja engleskog jezika mora biti u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.200.

8. Kurs mora da obuhvata:

(a) teorijsku obuku do nivoa znanja CPL(A)/IR;

(b) letačku obuku prema pravilima za vizuelno i instrumentalno letenje.

9. Uspješno završenim teorijskim ispitom iz paragrafa 11. i praktičnim ispitom iz paragrafa 13. ispunjeni su uslovi za izdavanje CPL(A), uključujući ovlašćenje za klasu/tip aviona koji je

korišćen na ispitu i ovlašćenje za instrumentalno letenje na jednomotornim ili višemotornim avionima.

TEORIJSKO ZNANJE

10. Program teorijske obuke je dat u Dodatku 1 JAR-FCL 1.470. Odobrena teorijska obuka za CPL(A)/IR mora da sadrži najmanje 500 sati obuke u koju su uključeni: rad u učionici, interaktivni video, prezentacije slajdova i kasete, nastava koja se izvodi na računarima, kao i druge medije koji su odobreni od strane zrakoplovnih vlasti u odgovarajućem odnosu.

500 sati (1sat = 60 minuta obuke) nastave mora biti podijeljeno tako da za svaki predmet minimalni broj sati bude:

<i>Predmet</i>		<i>sati</i>
Zrakoplovni propisi	30	
Poznavanje zrakoplova		50
Performanse leta i planiranje	60	
Ljudske mogućnosti i ograničenja		15
Meteorologija	40	
Navigacija		100
Operativne procedure	10	
Teorija letenja	25	
Komunikacije	30	

Dalja raspodjela sati može biti u dogovoru između zrakoplovnih vlasti i FTO.

TEORIJSKI ISPIT

11. Kandidat mora da prikaže nivo znanja koji odgovara pravima imao ca CPL(A)/IR, u skladu sa uslovima u JAR-FCL 1 (Avion) Poglavlje J.

LETAČKA OBUKA

12. Letačka obuka koja ne uključuje obuku za ovlašćenje za letenje na tipu, mora da sadrži najmanje 180 sati uključujući sve provjere napredovanja, od kojih najviše 40 sati kursa može biti vrijeme letenja po instrumentima na uređajima na zemlji. Od ukupno 180 sati, kandidat mora da ostvari najmanje:

(a) 80 sati obuke na duploj komandi, od kojih do 40 sati može biti vrijeme letenja po instrumentima na uređajima na zemlji;

(b) 70 sati kao vođa zrakoplova, uključujući vrijeme vizuelnog i instrumentalnog letenja kao učenik-vođa zrakoplova (SPIC) (SPIC vrijeme mora biti priznato kao vrijeme letenja kao vođa zrakoplova, osim ukoliko instruktor letenja mora da utiče na kontrolisanje u bilo kom dijelu leta. Analiza leta na zemlji od strane instruktora letenja ne utiče na vrijeme koje se priznaje kao vođa zrakoplova);

(c) 50 sati međuaerodromskog letenja kao vođa zrakoplova, uključujući međuaerodromsko letenje u vizuelnim uslovima od najmanje 540 km (300 nm), pri čemu mora izvesti 2 slijetanja sa potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(d) 5 sati letenja na avionima mora biti izvedeno noću, od čega 3 sata na duploj komandi, uključujući najmanje 1 sat međuaerodromskog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa potpunim zaustavljanjem;

(e) 100 sati instrumentalnog letenja koje obuhvata najmanje:

(I) 50 sati obuke u instrumentalnom letenju, od kojih 25 sati može biti vrijeme letenja po instrumentima na uređajima na zemlji na FNPT I, ili 40 sati ako je vrijeme letenja po instrumentima na uređajima na zemlji ostvareno na FNPT II ili na simulatoru letenja. Uz saglasnost zrakoplovnih vlasti najviše 10 sati letenja na FNPT II ili na simulatoru letenja može biti ostvareno na FNPT I pri obuci u instrumentalnom letenju na zemlji.

(II) 50 sati kao SPIC.

(Vidjeti AMC FCL 1.160 i 1.165(a)(2) za program letačke obuke.)

PRAKTIČNI ISPIT

13. Po završetku odgovarajuće letačke obuke kandidat mora da polaže praktični ispit za CPL(A) na jednomotornom ili na višemotornom avionu u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.170 i praktični ispit za sticanje ovlašćenja za instrumentalo letenje na jednomotornom ili na višemotornom avionu, u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.210.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(3)

CPL(A) integrisan kurs

(Vidjeti JAR-FCL 1.160, 1.165 i 1.170)

(Vidjeti Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 1.170)

(Vidjeti AMC FCL 1.160 i 1.165(a)(3))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.470)

(Vidjeti IEM-FCL 1.170)

1. Cilj CPL(A) integrisanog kursa je da obuči pilote do nivoa stručnosti potrebnog za izdavanje CPL(A) dozvole i drugih obuka vezanih za pružanje usluga iz zraka koje kandidat želi da pohađa, isključujući obuku za instruktora letenja i za ovlašćenje za instrumentalno letenje.

2. Kandidat koji želi da pohađa CPL(A) integrisani kurs mora pod nadzorom rukovodioca obuke u odobrenoj organizaciji za letačku obuku (FTO), da završi sve nivoe obuke u jednom neprekidnom odobrenom kursu obuke kako je utvrđeno u toj FTO.

3. Kurs traje između 9 i 24 mjeseca.

4. Kandidat može biti primljen na obuku kao početnik ili kao imalac PPL(A) ili PPL(H), koje su izdate u skladu sa ICAO Annex 1. Početnik mora da ispuni uslove za pilota učenika u skladu sa JAR-FCL Poglavlje B. U slučaju da je kandidat imalac PPL(A) ili PPL(H), može mu se priznati 50% naleta na zrakoplovu koji je ostvario prije pristupanja kursu, a koji je potreban za obuku (JAR-FCL 1.165(a)(3) i Dodatak 1 JAR-FCL 1.165(a)(3), paragraf 12), i to: do 40 sati naleta ili 45 sati ukoliko je osposobljen za noćno letenje, od čega 20 sati može biti na duploj komandi. Ovo priznavanje naleta mora biti u nadležnosti FTO i unijeto u letački dosije kandidata. U slučaju pilota učenika koji ne posjeduje pilotsku dozvolu, a uz odobrenje zrakoplovnih vlasti, FTO može odrediti određene vježbe na duploj komandi (vidjeti AMC FCL 1.160 i 1.165 (a)(3), faza 2 i 3) koje će biti izvedene na helikopteru ili na motornoj jedrilici, do najviše 20 sati.

5. Kandidat koji nije položio ispit ili nije u stanju da završi cio kurs CPL(A) može zrakoplovnoj vlasti da podnese prijavu za teorijski ispit i praktični ispit za nižu dozvolu.

6. Kandidat koji želi da pređe u drugu FTO u toku kursa obuke, mora zrakoplovnim vlastima da podnese zahtjev za zvaničnu procjenu sati letačke obuke koje mora da ostvari u drugoj FTO.

7. FTO se mora uvjeriti da kandidat prije pristupanja obuci ima adekvatno znanje iz matematike i fizike, kako bi se olakšalo shvatanje sadržaja teorijske obuke.

8. Kurs mora da obuhvata:

- (a) teorijsku obuku do nivoa znanja CPL(A);
- (b) letačku obuku prema pravilima za vizuelno i instrumentalno letenje.

9. Uspješno završenim teorijskim ispitom iz paragrafa 11. i praktičnim ispitom iz paragrafa 13. ispunjeni su uslovi za izdavanje CPL(A), uključujući ovlašćenje za klasu/tip aviona koji je korišćen na ispitu.

TEORIJSKO ZNANJE

10. Program teorijskog znanja za CPL(A) je dat u Dodatku 1 JAR-FCL 1.470. Odobrena teorijska obuka za CPL(A) mora da sadrži najmanje 300 sati (1 sat = 60 minuta obuke) obuke (ili 200 sati ukoliko polaznik ima PPL) u koju su uključeni: rad u učionici, interaktivni video, prezentacije slajdova i kasete, nastava koja se izvodi na računarima, kao i drugi mediji koji su odobreni od strane zrakoplovnih vlasti.

TEORIJSKI ISPIT

11. Kandidat mora da pokaže nivo znanja koji odgovara pravima imaoca CPL(A), u skladu sa uslovima u JAR-FCL 1 (Avion) Poglavlje J.

LETAČKA OBUKA

12. Letačka obuka koja ne uključuje obuku za ovlašćenje za letenje na tipu, mora da sadrži najmanje 150 sati, uključujući sve provjere napredovanja, od kojih najviše 5 sati može biti vrijeme letenja po instrumentima na uređajima na zemlji. Od ukupno 150 sati, kandidat mora da ostvari najmanje:

- (a) 80 sati obuke na duploj komandi, od kojih do 5 sati može biti vrijeme letenja po instrumentima na uređajima na zemlji;
- (b) 70 sati kao vođa zrakoplova;
- (c) 20 sati međuaerodromskog letenja kao vođa zrakoplova, uključujući međuaerodromsko letenje u vizuelnim uslovima od najmanje 540 km (300 nm), pri čemu mora da izvrši slijetanja sa potpunim zaustavljanjem na 2 aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja;
- (d) 5 sati letenja na avionima mora biti obavljeno noću, od čega 3 sata na duploj komandi, uključujući najmanje 1 sat međuaerodromskog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja;
- (e) 10 sati obuke instrumentalnog letenja, od kojih 5 sati može biti obuka letenja po instrumentima na uređajima na zemlji na FNPT I ili II, ili na simulatoru letenja;
- (f) 5 sati mora da bude izvedeno na avionu sertifikovanom za prevoz najmanje 4 osobe sa elisom promjenljivog koraka i uvlačećim stajnim trapom.

(Vidjeti AMC FCL 1.160 i 1.165(a)(3) za program letačke obuke.)

PRAKTIČNI ISPIT

13. Po završetku odgovarajuće letačke obuke kandidat mora da polaže praktični ispit za CPL(A) na jednomotornom ili na višemotornom avionu, u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.170.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165(a)(4)**CPL(A) modularni kurs**

(Vidjeti JAR-FCL 1.125(c))

(Vidjeti JAR-FCL 1.160, 1.165 i 1.170)

(Vidjeti Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 1.170)

(Vidjeti AMC FCL 1.160 i 1.165(a)(4))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.470)

(Vidjeti IEM-FCL 1.170)

1. Cilj CPL(A) modularnog kursa je da obuči imaoce PPL(A) do nivoa stručnosti potrebnog za izdavanje CPL(A).

2. (a) Prije pristupanja CPL(A) modularnom kursu kandidat mora da posjeduje PPL(A) izdatu u skladu sa ICAO Annex 1;

(b) Prije pristupanja letačkoj obuci kandidat mora da:

(I) ostvari 150 sati letenja kao pilot;

(II) ispuni uslove iz JAR-FCL 1.225 i 1.240, ukoliko se višemotorni avion koristi na praktičnom ispitu.

3. Kandidat koji želi da pohađa CPL(A) modularni kurs mora pod nadzorom rukovodioca obuke u odobrenoj organizaciji za letačku obuku (FTO), da završi sve nivoe obuke u jednom neprekidnom odobrenom kursu obuke, kako je utvrđeno u toj FTO. Teorijska obuka može biti sprovedena u odobrenoj FTO koja sprovodi samo teorijsku obuku i u tom slučaju rukovodilac obuke organizacije za letačku obuku mora nadgledati taj dio kursa.

4. Teorijska obuka traje 18 mjeseci. Letačka obuka i praktični ispit moraju se završiti u roku važenja položenih teorijskih ispita, kao što je dato u JAR-FCL 1.495.

5. FTO se mora uvjeriti da kandidat prije pristupanja obuci ima odgovarajuće znanje iz matematike i fizike.

6. Kurs obuhvata:

(a) teorijsku obuku do nivoa znanja CPL(A);

(b) letačku obuku prema pravilima za vizuelno i instrumentalno letenje.

7. Uspješno završenim teorijskim ispitom iz paragrafa 9. i praktičnim ispitom iz paragrafa 13. ispunjeni su uslovi za izdavanje CPL(A), uključujući i ovlašćenje za klasu/tip aviona koji je korišćen na praktičnom ispitu.

TEORIJSKO ZNANJE

8. Program teorijske obuke za CPL(A) je dat u Dodatku 1 JAR-FCL 1.470. Odobrena teorijska obuka za CPL(A) sadrži najmanje 200 sati (1 sat = 60 minuta obuke) obuke u koju su uključeni: rad u učionici, interaktivni video, prezentacije slajdova i kasete, nastava koja se izvodi na računarima, kao i drugi mediji koji su odobreni od strane zrakoplovnih vlasti. Odobreni kursevi obuke na daljinu (dopisni kursevi) mogu, takođe, biti ponuđeni kao dio kursa prema diskrecionoj oceni zrakoplovnih vlasti.

TEORIJSKI ISPIT

9. Kandidat mora da pokaže nivo znanja koji odgovara pravima imaoca CPL(A), u skladu sa uslovima u JAR-FCL 1 (Avion) Poglavlje J.

LETAČKA OBUKA

10. Kandidati koji ne posjeduju ovlašćenje za instrumentalno letenje moraju imati najmanje 25 sati obuke za instrumentalno letenje na duploj komandi (vidjeti AMC FCL 1.160 i 1.165(a)(4)), uključujući i 10 sati instrumentalne obuke, od kojih najviše 5 sati može biti izvedeno na BITD ili FNPT I ili II ili na simulatoru letenja (vidjeti AMC FCL 1.160 i 1.165(a)(4)). Kandidatima koji imaju važeće IR(A) priznaje se cjelokupan nalet za obuku za instrumentalno letenje na duploj komandi. Kandidatima koji posjeduju važeće IR(H) može se priznati do 5 sati obuke za instrumentalno letenje na duploj komandi, ali u tom slučaju najmanje 5 sati obuke za instrumentalno letenje na duploj komandi mora biti izvedeno na avionu.

11. (a) Kandidati sa važećim ovlašćenjem za instrumentalno letenje moraju imati najmanje 15 sati letačke obuke na duploj komandi u vizuelnim uslovima letenja.
(b) Kandidati koji nisu osposobljeni za noćno letenje avionom moraju imati najmanje 5 dodatnih sati obuke u noćnom letenju (vidjeti JAR-FCL 1.125(c)).

12. Najmanje 5 sati letačke obuke mora da bude izvedeno na avionu sa elisom promenljivog koraka i uvlačećim stajnim trapom, koji je sertifikovan za prevoz najmanje 4 lica. (Vidjeti AMC FCL 1.160 i 1.165(a)(4) za program letačke obuke.)

PRAKTIČNI ISPIT

13. Po završetku letačke obuke i stečenog odgovarajućeg letačkog iskustva kandidat mora da polaže praktični ispit za CPL(A) na jednomotornom ili na višemotornom avionu, u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.170.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.170**Praktični ispit za izdavanje CPL(A)**

(Vidjeti JAR-FCL 1.170)

(Vidjeti Dodatak 2 JAR-FCL 1.170)

(Vidjeti IEM FCL 1.170)

1. Kandidat za praktični ispit za CPL(A) mora uspješno da završi potrebnu obuku, uključujući obuku za letenje na tipu/klasi aviona koji će se koristiti na ispitu. Kandidatu se mora dozvoliti da izabere da li će ispit polagati na jednomotornom avionu ili na višemotornom avionu, ukoliko ispunjava uslove propisane u JAR-FCL 1.255 ili JAR-FCL 1.260 koji se odnose na iskustvo od 70 sati letenja kao vođa zrakoplova. Avion koji se koristi na praktičnom ispitu mora da ispunji uslove propisane za avione za obuku iz Dodatka 1a JAR-FCL 1.055 i mora biti sertifikovan za prevoz najmanje 4 osobe, sa elisom promenljivog koraka i uvlačećim stajnim trapom.

2. Zrakoplovna vlast određuje administrativne mjere kojima se proverava da li kandidat ispunjava uslove za pristupanje praktičnom ispitu, uključujući i uvid ispitivača u dosije obuke kandidata.

3. Kandidat mora da položi dijelove 1 - 5 praktičnog ispita, kao i dio 6, ukoliko se koristi višemotorni avion. Ukoliko kandidat ne položi bilo koju tačku u okviru jednog dijela, smatra se da nije položio taj dio. Ukoliko ne položi više od jednog dijela, kandidat mora ponovo polagati cjelokupan praktični ispit. Ukoliko kandidat ne položi samo jedan dio praktičnog ispita mora

ponovo polagati samo taj dio. Kandidat koji ne položi bilo koji dio na ponovnom polaganju praktičnog ispita, uključujući i dijelove koje je prilikom prošlog pokušaja položio, moraće ponovo da pristupi polaganju praktičnog ispita. Svi dijelovi praktičnog ispita moraju biti završeni u roku od šest mjeseci.

4. Ukoliko kandidat ne položi praktični ispit može se zahtjevati dodatna obuka. Zrakoplovna vlast određuje dodatnu obuku za kandidata koji ne položi sve dijelove praktičnog ispita iz dva pokušaja. Ne postoji ograničenje broja pokušaja za polaganje praktičnog ispita.

SPROVOĐENJE ISPITA

5. Zrakoplovna vlast daje ispitivaču savjete vezane za bezbjednost, kako bi osigurala da će let biti obavljen sigurno i bezbjedno.

6. U slučaju da kandidat odluči da prekine praktični ispit iz razloga koje ispitivač ne smatra opravdanim, kandidat će morati da polaže ponovo cjelokupan praktični ispit. Ukoliko se ispit prekine iz razloga koje ispitivač smatra opravdanim, u sljedećem letu provjeriće se samo oni dijelovi praktičnog ispita koji nisu provjereni u prethodnom letu.

7. Svaki manevar ili proceduru kandidat može da ponovi jednom, prema diskrecionoj odluci ispitivača. Ispitivač može da prekine praktični ispit u bilo kojoj fazi, ukoliko zaključi da je prikazana vještina kandidata nedovoljna i da je potrebno ponoviti čitav praktični ispit.

8. Od kandidata se zahtjeva da upravlja avionom sa sedišta vođe zrakoplova i da polaže ispit kao da je jedini član posade. Lice odgovorno za let se određuje prema nacionalnim propisima.

9. Ispitivač određuje rutu kojom se leti na praktičnom ispitu, a mora se završiti na aerodromu sa organizovanom službom kontrole letenja. Ruta se može završiti na aerodromu polijetanja ili na nekom drugom aerodromu. Kandidat je odgovoran za planiranje leta i za to da se sva oprema i svi dokumenti potrebni za izvođenje leta nalaze u avionu. Let mora trajati najmanje 90 minuta.

10. Kandidat mora ispitivaču pokazati provjere i radnje za let, kao i identifikaciju radio sredstava. Za avion koji se upotrebljava na praktičnom ispitu provjere moraju da budu izvedene u skladu sa odobrenim listama provjere (check list). U toku pretpoletne pripreme za praktični ispit kandidat je dužan da odredi proračun za snagu motora i brzinu, kao i performanse za polijetanje, prilaz i slijetanje, na osnovu Operativnog priručnika ili Letačkog priručnika tog aviona.

11. Ispitivač ne smije uticati na upravljanje avionom, osim u slučaju da je intervencija neophodna iz razloga sigurnosti ili izbjegavanja neprihvatljivog zastoja saobraćaja.

KRITERIJUMI U ISPITNOM LETU

12. Kandidat mora da prikaže sposobnost da:

- upravlja avionom u skladu sa ograničenjima;
- izvodi sve manevre sa lakoćom i precizno;
- ispolji dobro procjenjivanje i samostalnost u odlučivanju;
- primjenjuje stečena zrakoplovna znanja;
- sve vrijeme održava kontrolu u upravljanju avionom na takav način da uspješan ishod procedura ili manevara ne dođe u pitanje.

13. Sljedeća ograničenja služe kao opšte uputstvo. Ispitivač će odrediti koliko uslovi leta (npr. turbulencija) ili manevarski kvaliteti i performanse aviona utiču na kvalitet izvedenih elemenata ispitnog leta.

Visina		
normalni uslovi leta		± 100 stopa
sa simuliranim otkazom motora		± 150 stopa
Praćenje radio sredstava		± 5°
Pravac		
normalni uslovi leta		± 10°
sa simuliranim otkazom motora		± 15°
Brzina		
polijetanje i prilaz		± 5 čvorova
svi ostali režimi leta		± 10 čvorova

SADRŽAJ PRAKTIČNOG ISPITA

14. Praktični ispit se mora sastojati od sadržaja i dijelova praktičnog ispita koji su propisani u Dodatku 2 JAR–FCL 1.170. Format i obrazac prijave za praktičan ispit može utvrditi zrakoplovna vlast (vidjeti IEM FCL 1.170). Tačke u Dijelu 2, paragrafi c i e(iv), kao i kompletni Dijelovi 5 i 6 mogu biti izvedeni na FNPT II ili na simulatoru letenja.

Dodatak 2 JAR-FCL 1.170
Sadržaj praktičnog ispita za izdavanje CPL(A)
(Vidjeti JAR-FCL 1.170)

(Vidjeti IEM FCL 1.170)

DIO 1	
PRIPREME ZA LET I POLIJETANJE	
<i>Upotreba liste za provjeru (checklist), upravljanje avionom (održavanje položaja aviona u prostoru pomoću spoljnih vizuelnih orijentira, procedure protiv zaleđivanja i odleđivanje, itd) primjenjuju se u svim dijelovima.</i>	
a	Pretpoletna dokumentacija uključujući: dokumentaciju, utvrđivanje mase i centraže, podaci o meteorološkoj situaciji
b	Pregled i opsluživanje aviona
c	Voženje i polijetanje
d	Praćenje performansi aviona i trimovanje
e	Radnje na aerodromu i u školskom krugu
f	Procedure odlaska, podešavanje visinomera, izbjegavanje sudara (osmatranje vazdušnog prostora)
g	Saradnja sa kontrolom letenja, procedure radio-telefonije
DIO 2	
OPŠTE UPRAVLJANJE AVIONOM	
a	Upravljanje avionom pomoću spoljnih vizuelnih orijentira, uključujući pravolinijski horizontalni let, penjanje, snižavanje, osmatranje vazdušnog prostora
b	Let na kritično malim brzinama uključujući prepoznavanje prvih predznaka i vađenje iz punog prevučenog leta
c	Zaokreti, uključujući zaokrete u sletnoj konfiguracija. Oštri zaokreti nagiba 450
d	Let na kritično velikim brzinama, uključujući prepoznavanje i vađenje iz spiralnih poniranja
e	Upravljanje samo po instrumentima, uključujući: (i) Horizontalni let, podešavanje režima za krstarenje, održavanje kursa, visine i brzine (ii) Penjući i spuštajući zaokreti sa nagibom od 10° do 30° (iii) Vađenje iz nepravilnih položaja (iv) Pokrivene pojedine instrumente na panelu
f	Saradnja sa kontrolom letenja, procedure radio-telefonije
DIO 3	
PROCEDURE NA RUTAMA	
a	Upravljanje avionom pomoću spoljnih orijentira, uključujući podešavanje režima krstarenja s obzirom na dolet/trajanje leta
b	Orijentacija, čitanje karata
c	Držanje visine, brzine i kursa, osmatranje vazdušnog prostora
d	Podešavanje visinomjera. Saradnja sa kontrolom letenja i procedure radio-telefonije
e	Kontrola napredovanja leta, vođenje dokumentacije, praćenje utroška goriva, određivanje skretanja i ispravka kursa za povratak na zadanu liniju puta
f	Praćenje vremenskih uslova, procjena razvoja, donošenje odluke o skretanju
g	Let po ZLP, određivanje pozicije (NDB i VOR), identifikacija sredstava (let po instrumentima) Primjena plana za odlazak na alternaciju (vizuelni let)
DIO 4	
PROCEDURE PRILAZA I SLIJETANJA	
a	Procedure dolaska, podešavanje visinomjera, provere, osmatranje vazdušnog prostora
b	Saradnja sa kontrolom letenja, procedure radio-telefonije
c	Produžavanje na drugi krug iz ravnjanja
d	Normalno slijetanje, slijetanje sa bočnim vetrom (ukoliko postoje uslovi)
e	Slijetanje na kratke staze
f	Slijetanje sa snagom motora na relant (samo jednomotorni avion)
g	Slijetanje bez zakrilaca
h	Postupci posle leta
DIO 5	
VANREDNI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI	
<i>Ovaj dio se može kombinovati sa dijelovima od 1 do 4.</i>	
a	Simulirani otkaz motora posle polijetanja (na bezbjednoj visini), postupak u slučaju požara
b	Otkazi opreme, uključujući prinudno izvlačenje stajnog trapa, otkazi elektro sistema i otkaz kočnica.
c	Prinudno slijetanje (simuliranje)
d	Saradnja sa kontrolom letenja, procedure radio-telefonije
e	Usmena pitanja

DIO 6	
SIMULIRANI NESIMETRIČNI LET I ODGOVARAJUĆE TEME ZA KLASU/TIP	
<i>Ovaj dio se može kombinovati sa dijelovima od 1 do 5.</i>	
a	Simulirani otkaz motora u fazi polijetanja (na bezbjednoj visini osim na simulatoru)
b	Prilaženje na slijetanje i produžavanje na drugi krug sa nesimetričnom vučnom silom.
c	Prilaženje na slijetanje i slijetanje sa potpunim zaustavljanjem sa nesimetričnom vučnom silom
d	Gašenje motora i ponovo pokretanje
e	Saradnja sa kontrolom letenja, procedure radio-telefonije, pilotsko ponašanje
f	Bilo koja stavka sa praktičnog ispita koju odredi ispitivač u vezana za klasu/tip, ukoliko se primjenjuje: (i) Sistemi aviona uključujući upotrebu autopilota (ii) Upravljanje sistemom presurizacije (iii) Korišćenje sistema za ovleđivanje i sistema protiv zaleđivanja
g	Usmena pitanja

POGLAVLJE E – OVLAŠĆENJE ZA INSTRUMENTALNO LETENJE (Avion) – IR(A)**JAR-FCL 1.174 Zdravstvena sposobnost**

Kandidat za IR(A) mora posjedovati važeće ljekarsko uvjerenje u skladu sa odredbama JAR-FCL 3.355(b).

JAR-FCL 1.175 Okolnosti u kojima se zahtjeva IR(A)

(a) Imalac dozvole pilota (A) ne smije obavljati poslove pilota prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR), osim kao pilot koji se nalazi na praktičnom ispitu ili na obuci na duploj komandi, sve dok ne posjeduje ovlaštenje za instrumentalno letenje (IR(A)) koje odgovara kategoriji aviona, a koje je izdato u skladu sa JAR-FCL.

(b) U državama članicama JAA u kojima nacionalno zakonodavstvo zahtjeva letenje prema IFR u specifičnim okolnostima (npr. noću), imalac dozvole pilota može letjeti prema IFR, pod uslovom da ima odgovarajuću kvalifikaciju koja odgovara tim okolnostima, vazдушnom prostoru i uslovima leta u kojima se let obavlja. Nacionalne kvalifikacije koje dozvoljavaju pilotima letenje prema IFR van meteoroloških uslova za vizuelno letenje VMC bez važećeg ovlaštenja za instrumentalno letenje IR(A), biće ograničene samo na primjenu u vazдушnom prostoru države koja je takvo ovlaštenje izdala.

JAR-FCL 1.180 Prava i uslovi**(a) Prava**

(1) Zavisno od ograničenja koje se uvodi prilikom angažovanja drugog pilota u funkciji kopilota (ograničenje za više pilota) u toku praktičnog ispita propisanog u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.210, kao i na osnovu drugih uslova određenih u JAR, imalac ovlaštenja IR(A) na višemotornim avionima ima pravo da upravlja višemotornim i jednomotornim avionima prema IFR do minimalne visine odluke 200 fita (60 m). Visina odluke niža od 200 fita (60 m) može biti odobrena od zrakoplovnih vlasti nakon dodatne obuke i provjere u skladu sa JAR-OPS, AMC FCL 1.261(a) paragraf 6 i Dodatkom 2 JAR-FCL 1.240, dio 6.

(2) Zavisno od uslova praktičnog ispita propisanog u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.210, kao i drugih uslova određenih u JAR-ovima, imalac ovlaštenja IR(A) na jednomotornim avionima ima pravo da upravlja jednomotornim avionima prema IFR do minimalne visine odluke 200 fita (60 m).

(b) Uslovi

Kandidatu koji ispunjava uslove propisane u JAR-FCL 1.185 - 1.210 može biti izdato IR(A).

JAR-FCL 1.185 Rok važenja, produženje i obnavljanje

(a) IR(A) važi godinu dana od dana izdavanja ili obnavljanja, ili od dana isteka važećeg IR(A) ovlaštenja, ukoliko se ovlaštenje produžava u skladu sa JAR-FCL 1.246(a).

(b) Ukoliko je IR(A) ograničeno samo na letenje u sastavu višečlane posade, produženje ili obnavljanje se mora obaviti u toku letova u sastavu višečlane posade.

(c) Ukoliko IR(A) nije produžavano ili obnavljano u toku prethodnih 7 godina, od imaoća će se tražiti ponovno polaganje teorijskog i praktičnog ispita, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.210.

JAR-FCL 1.190 Iskustvo i priznavanje

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.205)

(Vidjeti AMS FCL 1.205)

- (a) Kandidat za IR(A) mora posjedovati PPL(A) i osposobljenost za noćno letenje, ili CPL(A) i mora da ostvari najmanje 50 sati međuaerodromskog letenja u svojstvu vođe aviona ili helikoptera, od čega najmanje 10 sati mora biti na avionima.
- (b) Ukoliko je kandidat imalac IR(H) ukupna letačka obuka propisana u Dodatku 1 JAR-FCL 1.205 može biti umanjena za najviše 10 sati na avionima.
- (c) Ukoliko je kandidat imalac CPL(A) koja je izdata u skladu sa ICAO, ukupna letačka obuka propisana u Dodatku 1 JAR-FCL 1.205 se može umanjiti za najviše 10 sati; ili
- (d) Ukoliko kandidat posjeduje uvjerenje o završenom kursu „Osnovni modul instrumentalnog leta“, iz Dodatka 1 JAR-FCL 1.205, ili je imalac CPL(A), ukupna letačka obuka propisana u Dodatku 1 JAR-FCL 1.205 može biti umanjena za najviše 10 sati ukoliko kandidat posjeduje CPL(A).

JAR-FCL 1.195 Teorijsko znanje

(a) *Kurs*

Kandidat za IR(A) mora obaviti teorijsku obuku na odobrenom kursu od odobrene organizacije za letačku obuku (FTO). Ukoliko je moguće, kurs treba kombinovati sa kursom letačke obuke.

(b) *Ispit*

Kandidat mora da prikaže odgovarajući nivo znanja koji odgovara pravima imaoca IR(A) i mora da ispuni uslove propisane u JAR-FCL 1 (Avion) Odjeljak J.

JAR-FCL 1.200 Korišćenje engleskog jezika

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.200)

(a) Kandidat za IR(A), MPL(A), ATPL(A) ili validaciju mora da prikaže sposobnost korišćenja engleskog jezika, kao što je propisano u Dodatku 1 JAR-FCL 1.200.

(b) Imalac IR(A) koje je izdato u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.200 mora da posjeduje PPL(A), CPL(A), MPL(A) ili ATPL(A) sa pravom korišćenja radio-telefonije na engleskom jeziku.

JAR-FCL 1.205 Letačka obuka

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.205)

Kandidat za IR(A) mora učestvovati u integrisanoj letačkoj obuci koja uključuje obuku za IR(A) (vidjeti JAR-FCL 1.165) ili mora završiti odobreni kurs modularne letačke obuke, kao što je propisano u Dodatku 1 JAR-FCL 1.205.

JAR-FCL 1.210 Praktična obučenost

(Vidjeti Dodatak 1 i 2 JAR-FCL 1.210)

(a) *Opšte odredbe*

Kandidat za IR(A) mora pokazati sposobnost izvođenja procedura i manevara, kao što je propisano u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.210, sa stepenom sposobnosti koji odgovara pravima imaoca IR(A).

(b) *Višemotorni avioni*

Praktičan ispit za ovlašćenje za instrumentalno letenje na višemotornim avionima se mora sprovesti na višemotornom avionu. Kandidat koji želi da stekne ovlašćenje za letenje na tipu/klasi aviona koji se koristi za praktični ispit, takođe mora da ispuni uslove date u JAR-FCL 1.262.

(c) *Jednomotorni avioni*

Praktičan ispit za ovlašćenje za instrumentalno letenje na jednomotornim avionima se mora sprovesti na jednomotornom avionu. Višemotorni avion sa pogonskim grupama u istoj osi smatraće se kao jednomotorni avion u cilju obuke i polaganja za IR na jednomotornim avionima.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.200**IR(A) – Korišćenje engleskog jezika**

(Vidjeti JAR-FCL 1.200)

(Vidjeti JAR-FCL 1.005(b)(5))

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

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.005)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.015)

KORIŠĆENJE ENGLESKOG JEZIKA

1. Kandidat za IR(A) ili imalac IR(A) mora biti sposoban da koristi engleski jezik u sljedeće svrhe:

(a) u toku leta:

za radiotelefoniju primjenjenu u svim fazama leta, uključujući i vanredne situacije.

Ovaj uslov će se smatrati ispunjenim ukoliko je kandidat položio praktični ispit za IR, MPL ili ATPL ili proveru stručnosti tokom koje je dvosmjerna radio komunikacija obavljena na engleskom jeziku.

(b) na zemlji:

za sve bitne informacije za izvršavanje leta, npr:

* da je sposoban da čita i razumije tehničke priručnike napisane na engleskom jeziku (npr. Operativni priručnik, Letački priručnik aviona itd)

* u pripremi leta, za prikupljanje meteo podataka, NOTAM informacija (NOTAMs), popunjavanje (ATC) plana leta itd.

* za korišćenje svih zrakoplovnih rutnih, odlaznih i prilaznih karata sa pripadajućom dokumentacijom pisanom na engleskom jeziku.

Ovaj uslov će se smatrati ispunjenim ukoliko je kandidat pohađao kurs IR, MPL ili ATP na engleskom jeziku ili ukoliko je položio teorijske ispite za IR ili ATPL na engleskom jeziku.

(c) za komunikaciju:

mora da bude sposoban da komunicira sa ostalim članovima posade na engleskom jeziku u svim fazama leta, uključujući i pripremu za let.

Ovaj uslov će se smatrati ispunjenim, ukoliko je kandidat imalac IR(A) koji je završio kurs za saradnju unutar višečlane posade (MSS) na engleskom jeziku i posjeduje potvrdu o uspješnom završetku tog kursa, u skladu sa JAR-FCL 1.250(a)(3) ili ukoliko je položio praktičan ispit, odnosno proveru stručnosti za višečlanu posadu u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.240 i 1.295, u toku koga je dvosmjerna radio komunikacija i komunikacija sa ostalim članovima posade vršena na engleskom jeziku.

2. Alternativno, navedeni uslovi mogu biti ispunjeni polaganjem posebnog ispita sprovedenog od strane zrakoplovne vlasti ili u njeno ime, nakon pohađanja obuke koja omogućava kandidatu da ispuni ciljeve navedene u 1(a), (b) i (c).

3. Ukoliko metod ispitivanja naveden u paragrafima (1) i (2) zadovoljava uslove u pogledu znanja jezika propisane u JAR-FCL 1.010(a)(4), isti se može koristiti u svrhu upisa znanja jezika u skladu sa JAR-FCL 1.010(b)(5).

Dodatak 1 JAR-FCL 1.205**IR(A) – Modularni kurs letačke obuke**

(Vidjeti JAR-FCL 1.205)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.470)

(Vidjeti AMC FCL 1.205)

1. Cilj modularnog kursa za IR(A) je da obuči pilote do nivoa stručnosti neophodnog za upravljanje avionom prema IFR i u IMC, u skladu sa ICAO PANS-OPS Dokumentom 8168. Kurs se sastoji iz dva modula, koji se mogu pohađati odvojeno ili kombinovano:

(a) Osnovni modul instrumentalnog leta:

Sadrži 10 sati obuke u letenju po instrumentima, od čega najviše 5 sati može biti letenje po instrumentima na B1DT, FNPT I ili II, ili na simulatoru letenja (vidjeti AMC FCL 1.205). Ovaj modul se mora sprovesti u odobrenoj organizaciji za letačku obuku (FTO). Sve module mora odobriti zrakoplovna vlast. Po završetku Osnovnog modula instrumentalnog leta pod nadzorom rukovodioca obuke, koji se uvjerio u osposobljenost kandidata, kandidatu će se izdati uvjerenje o završenom kursu (vidjeti Dodatak 1 AMC FCL 1.205).

(b) Modul proceduralnog instrumentalnog leta:

Sadrži preostali dio programa obuke za IR(A), 40 sati obuke instrumentalnog letenja na jednomotornim avionima ili 45 sati obuke instrumentalnog letenja na višemotornim avionima i teorijsku obuku za IR(A). Ovaj modul se mora sprovesti u odobrenom FTO. Sve module mora odobriti zrakoplovna vlast.

2. Kandidat za modularni IR(A) kurs mora da posjeduje dozvolu PPL(A) ili CPL(A), koja uključuje pravo za letenje noću, a koja je izdata u skladu sa ICAO Annex 1. Kandidat za Modul proceduralnog instrumentalnog leta koji ne posjeduje CPL(A), mora posjedovati uvjerenje o završenom Osnovnom modulu instrumentalnog leta.

Organizacija za letačku obuku mora da obezbijedi da kandidat za ME IR(A) kurs, koji nije posjedovao ovlaštenje za letenje na tipu/klasi višemotornog aviona, izvrši obuku na višemotornom avionu, u skladu sa JAR-FCL 1.261(b)(2), pre započinjanja letačkog dijela obuke na kursu za IR(A).

3. Kandidat koji želi da pohađa Modul proceduralnog instrumentalnog leta modularnog IR(A) kursa mora, pod nadzorom rukovodioca obuke u odobrenom FTO, da završi sve faze obuke u jednom kontinuiranom odobrenom kursu obuke koji organizuje ta FTO. Prije početka Modula proceduralnog instrumentalnog leta, FTO mora da osposobi kandidata u osnovnim vještinama instrumentalnog letenja. Ukoliko je potrebno mora se sprovesti obuka osvježavanja znanja. Teorijska obuka se može sprovesti u odobrenoj FTO koja sprovodi samo teorijsku obuku, ali u tom slučaju rukovodilac tog centra za obuku mora da nadgleda taj dio obuke.

4. Teorijska obuka mora da bude završena u roku od 18 mjeseci. Modul proceduralnog instrumentalnog leta i praktični ispit moraju se obaviti u roku važenja položenih teorijskih ispita, kao što je propisano u JAR-FCL 1.495.

5. Kurs mora da sadrži:

(a) teorijsku obuku do nivoa znanja za instrumentalno letenje;

(b) letačku obuku u instrumentalnom letenju.

6. Uspješno položenim teorijskim ispitom iz paragrafa 8. i praktičnim ispitom iz paragrafa 14. ovog dodatka ispunjeni su uslovi za izdavanje IR(A).

TEORIJSKO ZNANJE

7. Program teorijskog znanja za IR(A) propisan je u Dodatku 1 JAR-FCL 1.470. Odobreni modularni kurs IR(A) mora da sadrži najmanje 200 sati (1 sat = 60 minuta) nastave koja uključuje: rad u učionici, interaktivni video, prezentacije slajdova i kasete, nastavu koja se izvodi na računarima, kao i druge medije koji su odobreni od strane zrakoplovnih vlasti. Odobreni kursevi obuke na daljinu (dopisni kursevi) mogu, takođe, biti ponuđeni kao dio kursa, prema diskrecionoj oceni zrakoplovne vlasti.

TEORIJSKI ISPIT

8. Kandidat mora da pokaže nivo znanja koji odgovara pravima IR(A), u skladu sa procedurama u JAR-FCL Poglavlje J.

LETAČKA OBUKA

9. Kurs jednomotornog IR(A) mora da sadrži najmanje 50 sati letenja po instrumentima u toku obuke, od čega najviše 20 sati instrumentalnog naleta na FNPT I, ili do 35 sati na simulatoru letenja ili FNPT II. U saglasnosti sa nadležnim zrakoplovnim vlastima najviše 10 sati naleta na FNPT II ili instrumentalnog naleta na simulatoru letenja može biti sprovedeno na FNPT I.

10. Kurs višemotornog IR(A) mora da sadrži najmanje 55 sati instrumentalnog naleta u toku obuke, od čega 25 sati može biti instrumentalni nalet na FNPT I, ili do 40 sati na simulatoru letenja ili na FNPT II. Uz pribavljenu saglasnost zrakoplovne vlasti najviše 10 sati naleta na FNPT II ili instrumentalnog naleta na simulatoru letenja može biti sprovedeno na FNPT I. Ostatak obuke u instrumentalnom letenju mora da sadrži najmanje 15 sati na višemotornim avionima.

11. Imalac jednomotornog IR(A) koji posjeduje i ovlašćenje za letenje na tipu/kласi višemotornog aviona, a koji prvi put stiče višemotorni IR(A), mora uspješno da završi kurs u odobrenoj FTO/TRTO koji sadrži najmanje 5 sati obuke u instrumentalnom letenju na višemotornim avionima, od čega 3 sata može biti na simulatoru letenja ili na FNPT II.

12. Imaocu CPL(A) izdate u skladu sa ICAO ili imaocu uvjerenja o završetku kursa Osnovog modula instrumentalnog leta može se za 10 sati umanjiti ukupan nalet obuke propisan u paragrafima 9. i 10. ovog dodatka. Ukupna obuka u instrumentalnom letenju u avionu mora biti u skladu sa paragrafima 9. i 10. ovog dodatka.

13. Letačke vežbe do praktičnog ispita za IR(A) moraju da sadrže:

(a) Osnovni modul instrumentalnog leta:

Procedure i manevri za osnove instrumentalnog leta uključuju najmanje:

- Osnove instrumentalnog leta bez spoljnih vizuelnih repera;
- Horizontalni let;
- Penjanje;
- Snižavanje;
- Penjući, spuštajući i horizontalni zaokreti;
- Pregled instrumenata;
- Oštri zaokreti;
- Radionavigacija;
- Vađenje iz nepravilnih položaja;
- Ograničen panel;
- Prepoznavanje i vađenje iz uvodnog i punog gubika uzgona;

(b) Modul proceduralnog instrumentalnog leta:

(1) procedure za pripremu prije leta po IFR, uključujući korišćenje letačkog priručnika i odgovarajućih dokumenata službi kontrole letenja u pripremi IFR plana leta;

(2) procedure i manevre za letenje po IFR u redovnim, neredovnim i vanrednim uslovima koji obuhvataju najmanje:

- prelazak sa vizuelnog na instrumentalno letenje na polijetanju;
- standardne instrumentalne odlaske i dolaske;
- IFR procedure na ruti;

- procedure čekanja (holding);
- procedure instrumentalnih prilaženja sa određenim minimumima;
- procedure neuspelog prilaženja;
- slijetanje iz uslova instrumentalnog prilaženja, uključujući i formiranje kruga za slijetanje;

(3) manevre u toku leta i karakteristike određenih uslova leta;

(4) ukoliko se zahtjeva, vježbe na višemotornim avionima koje sadrže navedene postupke, uključujući i upravljanje avionom samo po instrumentima sa simuliranim otkazom, gašenjem i pokretanjem jednog motora (ovu vežbu vršiti na bezbjednoj visini ukoliko se ne vrši na simulatoru letenja ili na FNPT II)

PRAKTIČNI ISPITI

14. (a) Poslije završetka odgovarajuće letačke obuke i sticanja iskustva zahtjevanog u JAR-FCL 1.190, kandidat polaže praktični ispit za IR(A) na višemotornom ili jednomotornom avionu, u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR-FCL1.210.

(b) Poslije završetka kursa iz paragrafa 11. ovog dodatka, kandidat mora da polaže praktični ispit na višemotornom avionu, u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.210.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.210**IR(A) – Praktični ispit**

(Vidjeti JAR-FCL 1.185 i 1.210)

(Vidjeti IEM FCL 1.210)

1. Kandidat za praktični ispit za IR(A) mora obaviti obuku na istom tipu/kласi aviona koji će se koristiti na ispitu. Avion za praktični ispit mora da ispuni uslove propisane za avione za obuku koji su dati u Dodatku 1a JAR-FCL 1.055.
2. Zrakoplovna vlast određuje administrativne mjere kojima se provjerava ispunjenost uslova kandidata za pristupanje praktičnom ispitu, uključujući i uvid ispitivača u dosije obuke kandidata.
3. Kandidat mora da položi dijelove 1-5 ispita, kao i dio 6 Dodatka 2 JAR-FCL 1.210, ukoliko se koristi višemotorni avion. Ukoliko kandidat ne položi bilo koju tačku u okviru jednog dijela, smatra se da nije položio cio taj dio. Ukoliko ne položi više od jednog dijela, kandidat mora ponovo polagati cjelokupan praktični ispit. Ukoliko kandidat ne položi jedan dio praktičnog ispita mora ponovo polagati samo taj dio. Kandidat koji ne položi bilo koji dio na ponovnom polaganju praktičnog ispita, uključujući i dijelove koje je položio prilikom prethodnog pokušaja, moraće ponovo da pristupi polaganju cjelokupnog ispita. Svi dijelovi praktičnog ispita moraju biti završeni u roku od šest mjeseci.
4. Poslije neuspješnog polaganja ispita, odnosno provjere, može se zahtjevati dalja obuka. Zrakoplovna vlast će odrediti dodatnu obuku kandidatu koji ne položi sve dijelove praktičnog ispita iz dva pokušaja. Ne postoji ograničenje broja pokušaja za polaganje praktičnog ispita.

SPROVOĐENJE ISPITA

5. Ispit treba da simulira realan let. Ispitivač bira rutu koja će se letjeti. Osnovni elemenat provjere je sposobnost kandidata da planira i izvrši let sa uobičajenim materijalom za pripremu. Kandidat je dužan da obavi pripremu plana leta i da se uvjeri da se sva oprema i dokumentacija, neophodni za izvršenje leta, nalaze u avionu. Let mora trajati najmanje jedan sat.
6. Zrakoplovna vlast daje ispitivaču savjet u pogledu bezbjednosti, kojeg se treba pridržavati tokom sprovođenja ispita.
7. U slučaju da kandidat odluči da prekine praktični ispit iz razloga koje ispitivač ne smatra opravdanim, kandidat će morati da polaže ponovo cjelokupan praktični ispit. Ukoliko se ispit prekine iz razloga koje ispitivač smatra opravdanim, u sljedećem letu provjeriće se samo oni dijelovi koji nisu provjereni u prethodnom letu.
8. Prema odluci ispitivača kandidat može jednom da ponovi svaki manevar ili proceduru ispita. Ispitivač može da prekine ispit u bilo kojoj fazi, ukoliko smatra da nivo obučeniosti koji je kandidat pokazao zahtjeva ponovno polaganje cjelokupnog praktičnog ispita.
9. Od kandidata se zahtjeva da upravlja avionom sa sjedišta vođe zrakoplova i da polaže ispit kao da je jedini član posade. Ispitivač neće učestvovati u upravljanju avionom, osim u slučaju da je intervencija neophodna u cilju bezbjednosti ili izbjegavanja neprihvatljivog zastoja u saobraćaju. Kada se tokom ispita ispitivač ili neki drugi pilot nalazi u ulozi kopilota, ovlašćenje za instrumentalno letenje biće ograničeno na letenje sa više pilota. Ograničenje se može ukiniti ako kandidat položi praktični ispit u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.210 u avionu sa jednim pilotom, bez drugih članova koji bi bili uključeni u izvođenje leta. Praktičan ispit za tu svrhu može se izvesti na FNPT II ili na simulatoru letenja. Osoba odgovorna za let se određuje prema nacionalnim propisima.

10. Relativne/apsolutne visine odluke, minimalne relativne/apsolutne visine snižavanja i tačka neuspjelog prilaženja određuje kandidat uz saglasnost ispitivača.

11. Kandidat za IR(A) je obavezan da pred ispitivačem izvrši neophodne provjere i radnje za let, kao i identifikaciju radio sredstava. Provjere moraju da budu izvedene u skladu sa odobrenim listama provjere (check list) za avion na kome se ispit izvodi. U toku prepoletne pripreme za praktični ispit kandidat je dužan da odredi snagu motora i brzine. Performanse u polijetanju, prilazu i slijetanju kandidat mora da proračuna na osnovu Operativnog priručnika ili Letačkog priručnika aviona.

KRITERIJUMI U ISPITNOM LETU

12. Kandidat mora da pokaže sposobnost da:

- upravlja avionom u skladu sa ograničenjima;
- izvodi sve manevre sa lakoćom i precizno;
- ispolji dobro procjenjivanje i samostalnost u odlučivanju;
- primjenjuje stečena zrakoplovna znanja;
- sve vrijeme upravlja avionom tako da ne dovede u pitanje uspješno izvođenje manevara i procedura.

13. Sljedeća ograničenja služe kao opšta uputstva. Ispitivač će odrediti koliko uslovi leta (npr. turbulencija) ili manevarski kvaliteti i performanse aviona utiču na kvalitet izvedenih elemenata ispitnog leta.

Visina

normalan let	±100 stopa
početak neuspelog prilaženja na rel. visini odluke(DH)	+50 stopa /-0 stopa
minimalna rel. visina snižavanja(MDH)/ tačka neuspjelog prilaženja (MAP)/ aps. visina	+50 stopa /-0 stopa

Održavanje zadane linije puta

u letu po radio sredstvu	±5°
u preciznom prilaženju	pola otlona skale po azimutu i uglu poniranja

Pravac

sa svim motorima u radu	±5°
sa simuliranim otkazom motora	±10°

Brzina

sa svim motorima u radu	±5 čvorova
sa simuliranim otkazom motora	+10 čvorova/-5 čvorova

SADRŽAJ PRAKTIČNOG ISPITA

14. Praktični ispit za IR(A) se mora sastojati od sadržaja i dijelova praktičnog ispita koji su propisani u Dodatku 2 JAR-FCL 1.210. Format i obrazac prijave za praktičan ispit može utvrditi zrakoplovna vlast (vidjeti IEM FCL 1.210). Dio 2 pod d), kao i i Dio 6 praktičnog ispita, mogu se iz razloga bezbjednosti izvesti na FNPT II ili na simulatoru letenja.

Dodatak 2 JAR-FCL 1.210**Sadržaj praktičnog ispita za izdavanje IR(A)**

(Vidjeti JAR-FCL 1.185 i 1.210)

(Vidjeti IEM FCL 1.210)

DIO 1 PRIPREME ZA LET I ODLAZAK	
<i>Upotreba liste za provjeru (checklist), pilotsko ponašanje, procedure protiv zaleđivanja i odleđivanje, itd, primjenjuju se u svim dijelovima.</i>	
a	Upotreba Letačkog (ili odgovarajućeg) priručnika, naročito u toku proračuna mase i težišta aviona
b	Upotreba dokumenata kontrole leta, meteorološke dokumentacije
c	Priprema ATS plana i navigacijskog plana za IFR let
d	Prepoletni pregled
e	Meteo minimumi
f	Voženje
g	Dogovor pred polijetanje, polijetanje.
h	Prelazak na letenje po instrumentima
i	Procedura instrumentalnog odlaska, podešavanje visinomera
j	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije
DIO 2 UPRAVLJANJE AVIONOM	
a	Upravljanje avionom samo na osnovu pokazivanja instrumenata u toku horizontalnog leta sa različitim brzinama, trimovanje
b	Penjući i spuštajući standardni zaokreti
c	Vađenje iz nepravilnog položaja, uključujući i ustaljeni zaokret nagiba 45° i oštri spuštajući zaokret
d*	Vađenje iz početne faze prevučenog leta iz uslova horizontalnog leta, penjućih/spuštajućih zaokreta i konfiguracije za slijetanje
e	Let sa djelimično pokrivenim panelom instrumenata, ustaljeni standardni penjući ili spuštajući zaokreti sa izlaskom u zadani smer, vađenje iz nepravilnog položaja

* Može se izvoditi na simulatoru letenja ili na FNPT II

+ Može biti izvedeno ili u Dijelu 4 ili u Dijelu 5

DIO 3 IFR PROCEDURE NA RUTI	
a	Praćenje traga, izlazak na zadani trag npr. po NDB, VOR, RNAV
b	Upotreba radio sredstava
c	Horizontalan let, održavanje pravca, visine i brzine, podešavanje snage, tehnika trimovanja
d	Podešavanje visinomjera
e	Mjerenje vremena i korekcija predviđenog vremena dolaska (čekanje na ruti – ako je potrebno)
f	Praćenje odvijanja leta, bilježenje podataka, potrošnja goriva, upravljanje sistemima aviona
g	Postupci razleđivanja, simulirano ako je potrebno
h	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije
DIO 4 PROCEDURE PRECIZNOG PRILAZA	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih uređaja, identifikacija navigacijskih sredstava
b	Dolazne procedure, provjera visinomjera
c	Dogovor posade za prilaz i slijetanje uključujući provjere u toku snižavanja./prilaza/ i pred slijetanje
d+	Procedure čekanja (holding)
e	Postupanje u skladu sa postupcima datih u publikovanoj proceduri prilaza
f	Mjerenje vremena u toku prilaza
g	Kontrola visine, brzine i pravca (ustaljeni prilaz)
h+	Postupak produžavanja
i+	Postupak neuspjelog prilaza /slijetanje
j	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije

* Može se izvoditi na simulatoru letenja ili na FNPT II

+ Može biti izvedeno u Dijelu 4 ili u Dijelu 5

DIO 5	
PROCEDURE NEPRECIZNOG PRILAZA	
a	Podošavanje i provjera navigacijskih uređaja, identifikacija navigacijskih sredstava
b	Dolazne procedure prilaznja, provjera visinomjera
c	Brifing za prilaz i slijetanje uključujući provere u toku snižavanja/prilaza/slijetanja
d+	Procedure čekanja (holding)
e	Postupanje u skladu sa postupcima datih u publikovanoj proceduri prilaza
f	Merenje vremena u toku prilaza
g	Kontrola visine, brzine i pravca (ustaljeni prilaz)
h+	Postupak produžavanja
i+	Postupak neuspjelog prilaza/slijetanje
j	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije
DIO 6 (ako se primjenjuje)	
Simulirani nesimetrični let	
a	Simulirani otkaz motora nakon polijetanja ili produžavanja
b	Prilaznje sa nesimetričnom snagom i procedura produžavanja
c	Prilaznje sa asimetričnom snagom i slijetanje, procedura neuspjelog prilaza
d	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije

* Može se izvoditi na simulatoru letenja ili na FNPT II

+ Može biti izvedeno u Dijelu 4 ili u Dijelu 5

POGLAVLJE F - OVLAŠĆENJE ZA LETENJE NA TIPU I KLASI (Avion)**JAR-FCL 1.215 Ovlašćenja za letenje na klasi (A)****(a) Podjele**

Ovlašćenje za letenje na klasi mora biti ustanovljeno za avione sa jednim pilotom koji ne zahtjevaju ovlašćenje za letenje na tipu kao što su:

- (1) svi jednomotorni klipni avioni (kopno);
- (2) svi jednomotorni klipni avioni (hidro);
- (3) sve motorne jedrilice;
- (4) svaki proizvođač jednomotornih turbo-elisnih aviona (kopno);
- (5) svaki proizvođač jednomotornih turbo-elisnih aviona (hidro);
- (6) svi višemotorni klipni avioni (kopno); i
- (7) svi višemotorni klipni avioni (hidro);

(b) Liste

- (1) Ovlašćenja za klasu aviona izdaju se u skladu sa administrativnim procedurama, prihvaćenim od JAA. Da bi se prešlo na drugi tip ili varijantu aviona u okviru iste klase potrebno je izvršiti obuku u razlikama ili obuku za upoznavanje;
- (2) Avioni koji nisu navedeni u pratećim administrativnim procedurama mogu biti uneti u JAR-FCL dozvolu, ali su prava iz ovlašćenja ograničena na avione iz registra države izdavaoca ovlašćenja.

(c) Uslovi za izdavanje, produženje važenja i obnovu sljedećih ovlašćenja za klasu su u diskrecionoj nadležnosti zrakoplovnih vlasti:

- (1) hidro avioni;
- (2) višemotorni avioni sa pogonom u osi aviona;
- (3) avioni jednosjedi.

JAR-FCL 1.220 Ovlašćenja za letenje na tipu (A)**(a) Kriterijum**

Za ustanovljenje ovlašćenja za letenje na tipovima aviona, osim onih koji su dati u JAR-FCL 1.215, mora se uzeti u obzir sljedeće:

- (1) uvjerenje o plovidbenosti zrakoplova;
- (2) karakteristike upravljanja;
- (3) propisan minimum za dopunjavanje letačke posade;
- (4) nivo tehnologije.

(b) Podjele

Ovlašćenja za letenje na tipovima aviona biće ustanovljena za:

- (1) sve tipove aviona sa više pilota;
- (2) svaki tip višemotornog aviona sa jednim pilotom opremljenim turbo-elisnim ili turbo-mlaznim motorima;
- (3) svaki tip jednomotornog aviona sa jednim pilotom opremljenim turbo-mlaznim motorom;
- (4) drugi tip aviona ako se smatra potrebnim.

(c) Lista

- (1) Ovlašćenja za letenje na tipu aviona izdaju se u skladu sa administrativnim procedurama prihvaćenim od JAA. Da bi se prešlo na drugu varijantu aviona u okviru istog tipa potrebno je izvršiti obuku u razlikama ili obuku za upoznavanje;
- (2) U administrativnim procedurama nisu nabrojani:

(I) avioni koji nisu sertifikovani kao tip aviona u skladu sa FAR/JAR 23, FAR/JAR 23 Commuter Category, FAR/JAR 25, BCAR ili AIR 2051;

(II) avioni koji su sertifikovani kao tip aviona u državi članici JAA pod specijalnom registracijom kao vojni, bivši vojni, eksperimentalni ili old-tajmeri,

(3) Avioni koji nisu nabrojani u pratećim administrativnim procedurama mogu biti unijeti u JAR-FCL dozvolu, ali su prava iz ovlašćenja ograničena na avione iz registra države izdavaoca ovlašćenja.

JAR-FCL 1.221 Avioni visokih performansi sa jednim pilotom

(a) Kriterijum

Za ustanovljenje ovlašćenja za letenje na klasi ili tipu aviona sa jednim pilotom koji je određen kao avion sa visokim performansama, mora se uzeti u obzir sljedeće:

- (1) tip pogonske grupe;
- (2) opremljenost i sposobnosti strukture aviona;
- (3) presurizacija kabine;
- (4) mogućnosti navigacionih sistema;
- (5) performanse na aerodromu i ruti;
- (6) karakteristike upravljanja.

(b) Lista

Avioni određeni kao avioni visokih performansi biće navedeni u pratećim administrativnim procedurama u okviru odgovarajuće klase ili tipa aviona uz napomenu „NRA“.

JAR-FCL 1.225 Okolnosti u kojima se zahtjeva ovlašćenje za letenje na tipu ili klasi

Ukoliko ne posjeduje odgovarajuće važeće ovlašćenje za letenje na klasi ili tipu aviona imalac pilotske dozvole ne može vršiti dužnost pilota aviona, osim kao pilot koji polaže praktični ispit ili kao pilot na obuci. Ako je ovlašćenje za letenje na klasi ili tipu izdato sa ograničenjem vršenja dužnosti samo kao kopilot, ili sa bilo kojim drugim uslovom dogovorenim u okviru JAA, ta ograničenja moraju biti naznačena u ovlašćenju.

JAR-FCL 1.230 Posebno ovlašćenje za letenje na tipu ili klasi

Za letove specijalne namjene koji se ne obavljaju u komercijalne svrhe (npr. za provjere aviona u letu), zrakoplovna vlast može izdati posebno pisano ovlašćenje, umesto upisivanja u dozvolu ovlašćenja za letenje na klasi ili tipu, u skladu sa JAR-FCL 1.225. Ovo posebno ovlašćenje važi do završetka tog specijalnog leta.

JAR-FCL 1.235 Ovlašćenja za letenje na klasi i tipu – prava, broj i varijante

(a) Prava

Pod uslovom da su ispunjeni uslovi propisani u JAR-FCL 1.215(b) i (c) i JAR-FCL 1.220(a) i (b), imalac ovlašćenja za letenje na tipu ili klasi može da leti kao pilot na tipu ili klasi aviona navedenim u ovlašćenju.

(b) Broj ovlašćenja za letenje na tipu/klasi koja se mogu posjedovati

Na osnovu JAR-FCL broj ovlašćenja koja se mogu istovremeno posjedovati nije ograničen. JAR-OPS, međutim, može ograničiti broj ovlašćenja koja se mogu istovremeno koristiti.

(c) Varijante

Ukoliko pilot nije letio na varijanti aviona u periodu od 2 godine posle obuke u razlikama, neophodno je obaviti dalju obuku u razlikama ili provjeru stručnosti na toj varijanti, izuzev za tipove ili varijante u okviru ovlašćenja za letenje na klasi (SEP).

(1) Obuka u razlikama zahtjeva dodatno znanje i obuku na odgovarajućem uređaju za obuku ili avionu.

Obuka u razlikama mora biti upisana u knjižicu letenja ili ekvivalentni dokument i potpisana od strane odgovarajućeg CRI/TRI/SFI(A) ili FI(A).

(2) Obuka za upoznavanje zahtjeva sticanje dodatnog znanja.

JAR-FCL 1.240 Ovlašćenja za letenje na tipu i klasi – uslovi

(Vidjeti Dodatke 1 do 3 JAR-FCL 1.240)

(a) Opšte odredbe

(1) Kandidat za ovlašćenje za letenje na tipu na avionu sa više pilota mora da ispuni uslove za ovlašćenje za letenje na tipu propisane u JAR-FCL 1.250, 1.261 i 1.262;

(2) Kandidat za ovlašćenje za letenje na tipu na avionu sa jednim pilotom mora da ispuni uslove propisane u JAR-FCL 1.255, 1.261(a), (b) i (c) i 1.262(a), i ako je primjenljivo - JAR-FCL 1.251.

(3) Kandidat za ovlašćenje za letenje na klasi aviona mora da ispuni uslove propisane u JAR-FCL 1.260, 1.261(a), (b) i (v) i 1.262(a), i ako je primjenljivo - JAR-FCL 1.251.

(4) Kurs za ovlašćenje za letenje na tipu, uključujući teorijsku obuku, mora biti završen u roku od 6 mjeseci prije praktičnog ispita.

(5) Prema diskrecionoj ocjeni zrakoplovnih vlasti, ovlašćenje za letenje na tipu ili klasi može biti izdato kandidatu koji ispunjava uslove koje je za to ovlašćenje odredila država koja nije JAA članica, pod uslovom da su ispunjeni uslovi u JAR-FCL 1.250, 1.255 ili 1.260, ako je primjenljivo. Takvo ovlašćenje je ograničeno na avione registrovane u državi koja nije članica JAA, ili na korišćenje od strane avio-prevoznika te države. Ograničenje može biti ukinuto kada imalac ostvari najmanje 500 sati letenja kao pilot na tipu/klasi i ispuni uslove za produženje važenja iz JAR-FCL 1.245, i JAR-FCL 1.251, ako je primjenljivo.

(6) Važeće ovlašćenje za letenje na tipu, sadržano u dozvoli izdatoj od države koja nije članica JAA, može biti prenijeto u JAR-FCL dozvolu, pod uslovom da je sprovedena odgovarajuća provjera stručnosti, ako je kandidat u letačkoj trenaži i ima najmanje 500 sati letačkog iskustva kao pilot na tom tipu, ukoliko su ispunjeni uslovi JAR-FCL 1.250, 1.251, 1.255 ili 1.260, ako su primjenjivi.

(7) Važeće ovlašćenje za letenje na klasi sadržano u dozvoli izdatoj od države koja nije članica JAA može biti prenijeto u JAR-FCL dozvolu, pod uslovom da je sprovedena odgovarajuća provjera stručnosti, ako je kandidat u letačkoj trenaži i ima najmanje 100 sati letačkog iskustva kao pilot na toj klasi, ukoliko su ispunjeni uslovi iz JAR-FCL 1.251 ili 1.260, ako su primjenjivi.

(8) Važeće ovlašćenje za letenje na klasi/tipu sadržano u dozvoli izdatoj od države članice JAA može biti prenijeto u JAR-FCL dozvolu ako je važeće i ukoliko je posljednje produženje ili obnavljanje ovlašćenja izvršeno u skladu sa JAR-FCL i JAR-FCL 1.250, 1.255 ili 1.260, ako su primjenjivi.

(b) Praktični ispit

(1) Sadržaj praktičnog ispita i njegovih delova za ovlašćenje za letenje na višemotornom avionu sa više pilota propisan je u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.240;

(2) Sadržaj praktičnog ispita i njegovih dijelova za ovlašćenje za letenje na višemotornom avionu sa jednim pilotom i jednomotornim avionima propisan je u Dodacima 1 i 3 JAR-FCL 1.240.

Dijelovi praktičnog ispita moraju biti uspješno završeni u periodu od 6 mjeseci koji neposredno prethode danu prijema zahtjeva za upisivanje ovlašćenja.

JAR-FCL 1.245 Ovlašćenja za letenje na tipu i klasi – rok važenja, produženje važenja i obnavljanje

(Vidjeti Dodatke 1 do 3 JAR-FCL 1.240)

(a) *Ovlašćenja za letenje na tipu i ovlašćenja za letenje na klasi višemotornih aviona – rok važenja*

Ovlašćenja za letenje na tipu i ovlašćenja za letenje na klasi višemotornih aviona važe godinu dana od dana izdavanja ili dana isticanja, ako je produženje izvršeno u toku važenja.

(b) *Ovlašćenja za letenje na tipu i ovlašćenja za letenje na klasi višemotornih aviona - produženje roka važenja*

Za produženje roka važenja ovlašćenja za letenje na tipu i ovlašćenja za letenje na klasi višemotornih aviona kandidat mora da završi:

(1) provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.240 na odgovarajućem tipu ili klasi aviona u toku 3 mjeseca koji neposredno prethode danu isticanja roka važenja ovlašćenja; i

(2) najmanje 10 rutnih sektora u ulozi pilota na odgovarajućem tipu ili klasi aviona, ili jedan rutni sektor kao pilot na odgovarajućem tipu ili klasi aviona ili simulatoru letenja sa ispitivačem u toku važenja ovlašćenja;

(3) produženje roka važenja IR(A), ako ga posjeduje, treba kombinovati sa provjerom stručnosti za ovlašćenje za letenje na tipu/klasi, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.240 i 1.295.

(c) *Ovlašćenja za letenje na klasi jednomotornih aviona sa jednim pilotom – rok važenja i produženje važenja*

Ovlašćenja za letenje na klasi jednomotornih aviona sa jednim pilotom važe 2 godine od dana izdavanja ili dana isticanja, ako je produženje izvršeno u toku važenja.

(1) *Ovlašćenja za letenje na klasi jednomotornih klipnih aviona (kopno) i ovlašćenja za letenje na motornim jedrilicama - produženje važenja*

Za produženje važenja ovlašćenja za letenje na klasi jednomotornih klipnih aviona sa jednim pilotom (kopno) ili ovlašćenja za letenje na klasi motornih jedrilica kandidat mora da:

(I) položi provjeru stručnosti u toku 3 mjeseca koji prethode isticanju važenja ovlašćenja u skladu sa Dodacima 1 do 3 JAR-FCL 1.240 ili Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.210, sa posebno ovlašćenim ispitivačem na odgovarajućoj klasi; ili

(II) u toku 12 mjeseci koji prethode isticanju važenja ostvari nalet od 12 sati na jednomotornom klipnom avionu ili motornoj jedrilici uključujući:

(A) 6 sati kao vođa zrakoplova;

(B) 12 polijetanja i 12 slijetanja; i

(C) trenažni let u trajanju od najmanje 1 sata sa FI(A) ili CRI(A). Ovaj let može biti zamijenjen bilo kojom provjerom stručnosti ili praktičnim ispitom.

(III) Kada kandidat posjeduje ovlaštenje za klasu na jednomotornom klipnom avionu i ovlaštenje za letenje na motornoj jedrilici, on može da ispuni uslove date pod (I) na bilo kojoj klasi ili pod (II) na bilo kojoj klasi ili mješavini između njih da bi produžio važenje oba ovlaštenja.

(2) *Jednomotorni turbo-elisni avion sa jednim pilotom (kopno) - produženje važenja*

Za produženje važenja ovlaštenja za letenje na klasi jednomotornih turbo-elisnih aviona (kopno) kandidat mora, u toku tri mjeseca koji prethode isticanju važenja ovlaštenja, da položi provjeru stručnosti sa posebno ovlašćenim ispitivačem na odgovarajućoj klasi aviona.

(d) Kandidat koji ne položi sve dijelove provjere stručnosti prije dana isteka ovlaštenja za letenje na tipu ili klasi ne može da koristi to ovlaštenje, sve dok u potpunosti ne položi provjeru stručnosti.

(e) Proširenje perioda važenja ili produženje ovlaštenja u specijalnim slučajevima:

(1) Kada se ovlaštenja za letenje na tipu, klasi aviona ili ovlaštenja za instrumentalno letenje koriste isključivo na avionu registrovanom u državi koja nije članica JAA, zrakoplovne vlasti mogu, prema diskrecionom pravu, proširiti važenje ovlaštenja, ili produžiti ovlaštenje, ako utvrde da su ispunjeni uslovi te države koja nije članica JAA (vidjeti **Prilog 2**).

(2) Kada se ovlaštenje za letenje na tipu, klasi aviona ili ovlaštenje za instrumentalno letenje koriste na avionu registrovanom u državi članici JAA, koga koristi avio-prevoznik iz države koja nije članica JAA na osnovu člana 83 bis Čikaške konvencije, zrakoplovne vlasti mogu, prema diskrecionom pravu, proširiti važenje ovlaštenja ili produžiti ovlaštenje, ako utvrde da su ispunjeni uslovi države koja nije članica JAA (vidjeti **Prilog 2**).

(3) Ovlaštenje koje je prošireno ili produženo na osnovu navedenog pod (1) i (2), mora biti produženo u skladu sa JAR-FCL 1.245(b) ili (c) i, ako je primjenljivo, JAR-FCL 1.185, prije nego što počnu da se koriste prava na avionu registrovanom i korišćenom od strane avio-prevoznika države članice JAA.

(4) Ovlaštenje izdato ili korišćeno u državi koja nije članica JAA može ostati u JAR-FCL dozvoli prema diskrecionom pravu zrakoplovnih vlasti, ako su uslovi te države ispunjeni i ovlaštenje ograničeno na avione registrovane u toj državi.

(f) *Istek roka važenja ovlaštenja*

(1) Ako je istekao rok važenja ovlaštenja za letenje na tipu ili ovlaštenja za letenje na klasi višemotornih aviona, kandidat mora da ispuni sve uslove obuke osveženja znanja koji su određeni od strane zrakoplovnih vlasti i da završi provjeru stručnosti u skladu sa Dodacima 1, 2 ili 3 JAR-FCL 1.240. Ovlaštenje važi od dana ispunjenja uslova za obnavljanje (vidjeti **Prilog 2**).

(2) Ako je istekao rok važenja ovlaštenja za letenje na klasi jednomotornih aviona sa jednim pilotom, kandidat mora da polaže praktični ispit iz Dodataka 1 i 3 JAR-FCL 1.240.

(g) *Usaglašavanje sa JAR-OPS*

Uslovi produženja važenja iz JAR-FCL 1.245 (b) su ispunjeni kada kandidat koji radi prema JAR-OPS 1 ispuni uslove sadržane u JAR-OPS 1.965 u pogledu provjere stručnosti koju sprovodi avio-prevoznik, i ako avio-prevoznik podnese zrakoplovnim vlastima dokaz da su u toku 12 mjeseci prije produženja važenja ispunjene obavezne tačke iz Dodatka 2 ili 3 JAR-FCL 1.240, u skladu sa JAR-OPS 1.965(a)(2). Provjera stručnosti koju sprovodi avio-prevoznik mora biti izvedena u toku 3 mjeseca koji neposredno prethode danu isticanja ovlaštenja.

JAR-FCL 1.246 Ovlašćenje za instrumentalno letenje, produženje i obnova

(Vidjeti JAR-FCL 1.185)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.246)

(a) Produženje

IR(A) mora biti produženo u toku tri mjeseca koja neposredno prethode danu isticanja ovlašćenja. Kada god je to moguće, produženje IR(A) treba da se kombinuje sa provjerom stručnosti za produženje važenja ovlašćenja za letenje na tipu ili klasi.

(1) Kada se produženje važenja ovlašćenja IR(A) kombinuje sa produženjem važenja ovlašćenja za letenje na klasi ili tipu kandidat mora da završi provjeru stručnosti, u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.240 i 1.295 ili Dodatkom 3 JAR-FCL 1.240. U ovom slučaju ovlašćenje za instrumentalno letenje ima isti period važenja kao i ovlašćenje za letenje na klasi ili tipu, osim u slučaju produženja važenja ovlašćenja za letenje na klasi jednomotornih aviona, kada period važenja ovlašćenja za instrumentalno letenje iznosi 12 mjeseci.

(2) Kada se produženje važenja ovlašćenja IR(A) ne kombinuje sa produženjem važenja ovlašćenja za letenje na klasi ili tipu kandidat mora da:

(I) završi Dio 3b Dodatka 3 JAR-FCL 1.240;

(II) i stavke Dijela 1 koje su relevantne za namjeravani let;

(III) za višemotorne avione - Dio 6 Dodatka 3 JAR-FCL 1.240, kao provjeru stručnosti samo na osnovu instrumenata.

Može se koristiti FNPT II ili simulator letenja, s tim što najmanje svaka druga provjera stručnosti za produženje važenja ovlašćenja IR(A) u ovim uslovima mora biti obavljena na avionu.

(3) Kreditiranje mora biti izvršeno u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.246.

(4) Kandidat koji ne uspije da položi odgovarajući dio provjere stručnosti za IR(A) u skladu sa JAR-FCL 1.246 (a)(1) ili (a)(2) prije isteka važenja ovlašćenja za instrumentalno letenje, ne smije koristiti ovlašćenje IR(A) dok uspješno ne završi provjeru stručnosti.

(b) Obnova

(1) Ukoliko je rok važenja ovlašćenja za instrumentalno letenje istekao kandidat mora da:

(I) ispuni uslove obuke osvježavanja znanja i dodatne uslove koje odrede zrakoplovne vlasti (vidjeti **Prilog 2**),

(II) završi Dio 3b Dodatka 3 JAR-FCL 1.240, uključujući pripremu leta za praktičan ispit.

Ovlašćenje važi od dana ispunjenja uslova za obnovu ovlašćenja.

JAR-FCL 1.250 Ovlašćenja za letenje na tipu, avion sa više pilota -uslovi

(Vidjeti AMS FCL 1.261(d))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.261 (d))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525)

(a) Preduslovi za pristupanje obuci

Kandidat za prvi kurs ovlašćenja za letenje na tipu aviona sa više pilota mora da:

(1) (I) ima najmanje 70 sati letenja na avionima kao vođa zrakoplova;

(II) ima važeći ME IR;

(III) posjeduje uvjerenje o završenom kursu saradnje unutar višečlane posade (MSS). Ako se MSS kurs dodaje obuci za ovlašćenje za letenje na tipu (vidjeti JAR-FCL 1.261 i 1.262 i AMS FCL 1.261(d) i Dodatak 1 JAR-FCL 1.261(d)) ovaj uslov se neće primjenjivati; i

(IV) ispuni uslove prema JAR-FCL 1.285.

(2) bude učenik koji trenutno pohađa MPL(A) integrisani kurs obuke.

(b) Kandidat ispunjava uslove za MSS ukoliko posjeduje:

- (1) uvjerenje o uspešno završenom MSS kursu u skladu sa JAR-FCL 2 i iskustvo od više od 100 sati naleta kao pilot helikoptera sa više pilota, ili
- (2) nalet više od 500 sati na helikopterima sa više pilota, ili
- (3) nalet od najmanje 500 sati kao pilot na operacijama sa više pilota, u skladu sa JAR-OPS, na višemotornim avionima sa jednim pilotom JAR/FAR 23.

(c) Pretpostavljeni nivo znanja imaoca PPL(A) ili CPL(A) i ovlašćenja za letenje na tipu aviona sa više pilota, izdatim prema uslovima drugačijim od onih koji su propisani u JAR-FCL, ne mogu biti priznati kao zamjena za ispunjavanje uslova koji su navedeni u JAR-FCL 1.250 (a)(1)(IV).

(d) Izdavanje dodatnog ovlašćenja za letenje na tipu aviona sa više pilota zahtjeva važeće ovlašćenje za instrumentalno letenje višemotornim avionima.

JAR-FCL 1.251 Ovlašćenja za letenje na tipu ili klasi za avione visokih performansi sa jednim pilotom – uslovi

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.251)

(Vidjeti AMS FCL 1.251)

(a) *Preduslovi za pristupanje obuci*

Kandidat za prvo ovlašćenje za letenje na tipu ili klasi aviona visokih performansi sa jednim pilotom (HPA) mora da:

- (1) ima najmanje 200 sati ukupnog naleta;
- (2) ispuni uslove propisane u JAR-FCL 1.255 ili 1.260; i
- (3) (I) posjeduje uvjerenje o uspešno završenom odobrenom pripremnom kursu, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.251 koji će se sprovesti u FTO ili TRTO; ili
(II) položi najmanje ATPL(A) teorijski ispit, u skladu sa JAR-FCL 1.285; ili
(III) posjeduje važeću ICAO ATPL(A) ili CPL/IR sa teorijskim kreditom za ATPL(A);

(b) Imaocu dozvole izdate od strane JAA države članice sa upisanim ovlašćenjem za letenje na tipu ili klasi za avion visokih performansi sa jednim pilotom, priznaće se položen teorijski ispit iz navedenog paragrafa (a)(3) kada se to ovlašćenje prenosi u JAR FCL dozvolu izdatu od strane države.

JAR-FCL 1.255 Ovlašćenje za letenje na tipu, sa jednim pilotom – uslovi

Iskustvo (samo višemotorni avioni)

Kandidat za prvo ovlašćenje za letenje na tipu višemotornog aviona sa jednim pilotom mora ostvariti nalet od najmanje 70 sati na avionu u svojstvu vođe zrakoplova.

JAR-FCL 1.260 Ovlašćenje za letenje na klasi – uslovi

Iskustvo (samo višemotorni avioni)

Kandidat za ovlašćenje za letenje na klasi višemotornih aviona sa jednim pilotom mora ostvariti nalet od najmanje 70 sati na avionu u svojstvu vođe zrakoplova.

JAR-FCL 1.261 Ovlašćenja za letenje na tipu i klasi znanje i letačka obuka

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.261(a) i AMC FCL 1.261(a))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.261 (c)(2))

(Vidjeti Dodatke 1, 2 i 3 JAR-FCL 1.240)
(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.261 (d))
(Vidjeti Dodatak 2 JAR-FCL 1.055)
(Vidjeti AMS FCL 1.261 (c)(2))
(Vidjeti AMS FCL 1.261 (d))
(Vidjeti JAR-FCL 1.251)
(Vidjeti AMS 1.251)

(a) Uslovi teorijske obuke i uslovi provjere

(1) Kandidat za ovlaštenje za letenje na klasi ili tipu jednomotornog ili višemotornog aviona mora da završi zahtjevanu teorijsku obuku (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.261(a) i AMS FCL 1.261(a)) i da prikaže nivo znanja koji je neophodan za sigurno korišćenje odgovarajućeg tipa aviona.

(2) Samo višemotorni avioni

Kandidat za ovlaštenje za letenje na klasi višemotornih aviona sa jednim pilotom mora da ostvari najmanje 7 sati teorijske obuke na višemotornom avionu.

(b) Letačka obuka

(1) Kandidat za ovlaštenje za klasu/tip jednomotornog i višemotornog aviona sa jednim pilotom mora da završi kurs letačke obuke koji se odnosi na odgovarajući praktični ispit za ovlaštenje letenja na klasi/tipu (vidjeti Dodatak 3 JAR-FCL 1.240).

(2) Samo višemotorni avioni

Kandidat za ovlaštenje za letenje na klasi/tipu višemotornog aviona sa jednim pilotom mora da ostvari najmanje 2 sata i 30 minuta letačke obuke na duploj komandi, pod normalnim uslovima rada na višemotornom avionu, kao i najmanje 3 sata i 30 minuta letačke obuke na duploj komandi za procedure otkaza motora i tehniku pilotiranja sa asimetričnom vučom.

(3) Kandidat za ovlaštenje za letenje na tipu aviona sa više pilota mora da završi kurs letačke obuke koji se odnosi na odgovarajući praktični ispit za ovlaštenje letenja na tipu (vidjeti Dodatak 2 JAR-FCL 1.240).

(c) Sprovođenje kurseva obuke

(1) Kursevi obuke za navedene svrhe moraju biti sprovedeni od strane FTO ili TRTO. Takođe, kurseve obuke mogu sprovesti organizacije angažovane od strane avio-prevoznika ili proizvođača, ili njihovi podugovarači ili, u posebnim slučajevima, samostalni posebno ovlašćeni instruktori.

(2) Ovakvi kursevi moraju biti odobreni od strane zrakoplovnih vlasti (vidjeti AMS FCL 1.261 (c)(2)) i te organizacije moraju ispunjavati odgovarajuće uslove iz Dodatka 2 JAR-FCL 1.055, kao što je propisano od strane zrakoplovnih vlasti. (U pogledu Zero Flight time Training (ZFTT) vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.261 (c)(2).)

(3) Izuzetno od paragrafa (c)(1) i (2), obuka za ovlaštenje za letenje na klasi jednomotornih aviona ili ovlaštenje za letenje na klasi motornih jedrilica može biti sprovedena od strane FI ili CRI.

(d) Obuka za saradnju unutar višečlane posade MSS (vidjeti JAR-FCL 1.250(a)(3))

(1) Namjena kursa je sprovođenje obuke MSS za:

(I) učenike koji pohađaju ATR integrisani kurs, u skladu sa ciljem kursa (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.160 i 1.165 (a)(1));

(II) imaoce PPL/IR ili CPL/IR, koji nisu završili ATR integrisani kurs, ali koji žele da steknu prvo ovlaštenje za letenje na tipu aviona sa više pilota (vidjeti JAR-FCL 1.250 (a)(3)).

MSS kurs mora da sadrži najmanje 25 sati teorijske obuke i vježbi, kao i 20 sati MSS obuke. Učenicima na ATR integrisanom kursu praktična obuka može biti skraćena za 5 sati. Kad god je

to moguće, MSS obuka treba da bude kombinovana sa obukom za prvo ovlašćenje za letenje na tipu aviona sa više pilota.

(2) MSS obuka mora biti završena u roku od 6 meseci, pod nadzorom rukovodioca obuke ovlašćenog FTO ili TRTO, ili na odobrenom kursu sprovedenom od strane avio-prevoznika. Kurs koji sprovodi avio-prevoznik mora da ispuni odgovarajuće uslove iz Dodatka 2 JAR-FCL 1.055, kao što je propisano od strane zrakoplovnih vlasti. Za ostale detalje u vezi sa MSS obukom vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.261 (d) i AMS FCL 1.261 (d). Moraju se koristiti FNPT II ili simulator letenja. Ukoliko je moguće, MSS obuka treba da bude kombinovana sa obukom za prvo ovlašćenje za letenje na tipu aviona sa više pilota. U tom slučaju praktična MSS obuka može biti skraćena, ali ne ispod 10 sati ako se isti simulator koristi za obje obuke.

JAR-FCL 1.262 Ovlašćenja za letenje na tipu i klasi – praktični ispit

(Vidjeti Dodatke 1, 2 i 3 JAR-FCL 1.240)

(Vidjeti Dodatak 1 AMS FCL 1.261(d))

(a) Praktični ispit za avione sa jednim pilotom

Kandidat za ovlašćenje za letenje na tipu ili klasi aviona sa jednim pilotom mora da pokaže obučenosť koja se zahtjeva za sigurno upravljanje na određenom tipu ili klasi aviona, kao što je propisano u Dodacima 1 i 3 JAR-FCL 1.240.

(b) Praktični ispit za avione sa više pilota

Kandidat za ovlašćenje za letenje na tipu aviona sa više pilota mora da pokaže obučenosť koja se zahtjeva za sigurno upravljanje na određenom tipu aviona u radu višečlane posade, kao vođa zrakoplova ili kao kopilot, ako je primjenjivo, kao što je propisano u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.240.

(c) Saradnja unutar višečlane posade

Po završetku MSS obuke kandidat mora da prikaže sposobnosť obavljanja dužnosti pilota na avionu sa više pilota time što će položiti praktični ispit za ovlašćenje letenja na tipu aviona sa više pilota, kao što je propisano u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.240, ili mu mora biti izdato uvjerenje o završenoj MSS obuci, kao što je propisano u Dodatku 1 AMS FCL 1.261 (d).

Dodatak 1 JAR-FCL 1.240 i 1.295**Praktični ispit i provjera stručnosťi za ovlašćenja za letenje na tipovima/klasama aviona i ATPL**

(Vidjeti JAR-FCL 1.240 do 1.262 i 1.295)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.261 (a))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525)

(Vidjeti AMS FCL 1.261 (a))

1. Kandidat mora da završi zahtjevanu obuku u skladu sa programom (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.261(a) i Dodatke 2 i 3 JAR-FCL 1.240). Kada je to preporučeno od strane Joint Operational Evaluation Board (JOEB) i dogovoreno sa JAA, program može biti smanjen da bi se kreditiralo prethodno iskustvo na sličnim tipovima aviona. Zrakoplovna vlast određuje način administrativne provjere ispunjenosťi uslova za pristupanje kandidata ispitu, uključujući i uvid ispitivača u dosije obuke kandidata.

2. Tačke koje se polažu tokom praktičnih ispita, odnosno provjera stručnosťi su date u Dodacima 2 i 3 JAR-FCL 1.240. Kada je preporučeno od strane JOEB i dogovoreno sa JAA, mogu se kreditirati tačke praktičnog ispita koje su zajedničke sa drugim tipovima ili varijantama aviona, kada pilot posjeduje iskustvo na njima. Ovi krediti se ne mogu koristiti tokom praktičnog ispita za ATPL. Sa odobrenjem zrakoplovni vlasti, može biti razrađeno nekoliko različitih načina izvođenja praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosťi, koji sadrže simulirane operacije na liniji. Ispitivač bira jedan od tih načina. Ukoliko su dostupni, mogu se koristiti simulatori letenja i drugi odobreni uređaji za obuku.

3. (a) Za SPA: Kandidat mora da položi sve dijelove praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosťi. Ukoliko se ne položi bilo koja tačka jednog dijela, taj dio se ponovo polaže. Ukoliko kandidat ne položi više od jednog dijela mora ponovo da polaže cjelokupan praktični ispit, odnosno provjeru. Ako kandidat ne položi samo jedan dio, on mora ponovo da polaže taj dio. Ponovno polaganje cjelokupnog praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosťi je neophodno ukoliko kandidat ne položi bilo koji dio ponovljenog ispita, uključujući i dijelove koje je položio u prethodnom pokušaju.

(b) Za MRA: Kandidat mora da položi sve dijelove praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti. Ponovno polaganje cjelokupnog praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti je neophodno u slučaju neuspješnog polaganja više od pet tačaka. Svaki kandidat koji ne položi pet ili manje tačaka mora ponovo da polaže te tačke. Ponovno polaganje cjelokupnog praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti je neophodno ako kandidat ne položi bilo koju tačku u ponovnom polaganju ispita, odnosno provjere, uključujući i tačke koje je položio u prethodnom pokušaju.

(c) U slučaju da kandidat ne položi samo Dio 6 ili ako nije polagao Dio 6, ovlaštenje za letenje na tipu se izdaje bez prava Sat II i Cat III.

(d) Dio 6 nije dio praktičnog ispita za ATPL ili MPL.

4. Posle neuspješnog polaganja ispita, odnosno provjere može se zahtjevati dalja obuka. Ispitivač mora odrediti dalju obuku u slučaju da kandidat ne položi sve dijelove iz dva pokušaja. Ne postoji ograničenje broja pokušaja polaganja praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti.

SPROVOĐENJE ISPITA ILI PROVJERE – OPŠTE ODREDBE

5. Zrakoplovna vlast daje ispitivaču savjete vezane za bezbjednost, kako bi osigurala da će let biti sproveden sigurno i bezbjedno tokom ispita, odnosno provjere.

6. U slučaju da kandidat odluči da prekine ispit ili provjeru iz razloga koje ispitivač smatra neopravdanim, smatra se da kandidat nije položio one tačke koje nije pokušao da položi. Ukoliko se ispit ili provjera prekine iz razloga koje ispitivač smatra opravdanim, u sljedećem letu provjeriće se samo one tačke koje nisu sprovedene u prethodnom letu.

7. Ispitivač može da odobri kandidatu da svaki manevar ili proceduru tokom ispita ili provjere ponovi jedanput. Ispitivač može da prekine ispit ili provjeru u bilo kojoj fazi ukoliko smatra da je sposobnost kandidata nedovoljna i da je neophodno da se ponovi cjelokupan ispit ili provjera.

8. Provjere i procedure se moraju sprovoditi prema odobrenim listama provjere za avion koji se koristi na ispitu ili provjeri i, ako je moguće, sa MSS konceptom. Podatke performansi za polijetanje, prilaz i slijetanje mora proračunati kandidat, u skladu sa operativnim priručnikom ili letačkim priručnikom aviona. Visinu odluke, najmanju visinu snižavanja i tačku prekinutog prilaza mora, tokom provjere stručnosti, odrediti kandidat za ATPL(A) ili ovlaštenje za letenje na tipu/klasi.

POSEBNI USLOVI ZA PRAKTIČNI ISPIT ILI PROVJERU STRUČNOSTI ZA AVIONE SA VIŠE PILOTA I ZA PRAKTIČNI ISPIT ZA ATPL(A)

9. Ispit, odnosno provjera stručnosti za avione sa više pilota mora biti sprovedena u višečlanoj posadi. Drugi kandidat ili drugi pilot može da obavlja funkciju drugog pilota. Ukoliko se ispit ili provjera sprovodi samo na avionu, drugi pilot mora biti instruktor.

10. Od kandidata se mora zahtjevati da se nalazi u ulozi „pilota koji leti“ (pilot flying - PF) tokom svih dijelova ispita, odnosno provjere, osim tačke 2.6 i tački 3.4.0 do 3.4.14 (vanrednih postupaka i postupaka u nuždi) i tački 3.6.0 do 3.6.9 koje se mogu sprovesti kao PF ili PNF, sa saradnjom unutar višečlane posade (u skladu sa Dodatkom 2 JAR 1.240 i 1.295). Kandidat za prvo izdavanje ovlaštenja za letenje na tipu aviona sa više pilota ili ATPL(A) mora, takođe, prikazati sposobnost da obavlja poslove kao „pilot koji ne leti“ (pilot not flying - PNF).

Kandidat može da se odluči za lijevo ili desno sjedište na ispitu ili provjeri, ukoliko se sve tačke ispita, odnosno provjere mogu izvesti sa izabranog sjedišta.

11. Tokom ispita ili provjere kandidata za ATPL(A) ili proširenja ovlašćenja za letenje na tipu aviona sa više pilota na dužnosti vođe zrakoplova, bez obzira na to da li kandidat leti kao PF ili PNF, posebno će se provjeravati sljedeće:

- (a) rukovođenje saradnjom unutar višečlane posade;
- (b) nadzor nad upravljanjem avionom;
- (c) definisanje prioriteta i donošenje odluka koje odgovaraju situaciji, uključujući i vanredne situacije, u skladu sa postupcima sigurnosti i odgovarajućim pravilima i propisima.

12. Ispit, odnosno provjeru treba sprovoditi prema IFR i, kada god je to moguće, u simuliranom okruženju komercijalnog vazdušnog transporta. Ključni element je sposobnost planiranja i sprovođenja leta na osnovu uobičajenog materijala za pripremu leta.

KRITERIJUMI ZA SPROVOĐENJE ISPITA

13. Kandidat mora da prikaže sposobnost da:

- (a) upravlja avionom u okviru njegovih ograničenja;
- (b) izvodi sve manevre koordinirano i tačno;
- (c) sigurno donosi odluke i ima dobro zrakoplovno ponašanje;
- (d) primjenjuje stečeno zrakoplovno znanje;
- (e) sve vrijeme upravlja avionom tako da ne dovede u pitanje uspješno izvođenje manevra i procedura;
- (f) razumije i primjenjuje saradnju unutar posade i procedure u slučaju nesposobnosti posade, ukoliko je primjenljivo;
- (g) efikasno komunicira sa ostalim članovima posade, ukoliko je primjenljivo.

14. Sljedeća ograničenja služe kao opšta uputstva. Ispitivač će uzeti u obzir uslove turbulencije i upravljačke kvalitete i performanse tipa aviona koji se koristi.

Visina

normalan let	±100 stopa
početak procedure prekinutog prilaza na visini odluke	+50 stopa /-0 stopa
najmanja visina snižavanja	+50 stopa /-0 stopa

Održavanje zadate linije puta

po radionavigacionom sredstvu	±5°
u preciznom prilazu	polu otklona skale, po azimutu i liniji poniranja

Kurs

sa svim motorima u radu	±10°
sa simuliranim otkazom motora	±15°

Brzina

sa svim motorima u radu	±5 čvorova
sa simuliranim otkazom motora	+10 čvorova/-5 čvorova

SADRŽAJ PRAKTIČNOG ISPITA/PROVJERE STRUČNOSTI

15. (a) Sadržaj i sekcije praktičnog ispita i provjere stručnosti za avione sa više pilota su propisani u Dodatku 2 JAR-FCL 1.240, a za avione sa jednim pilotom u Dodatku 3 JAR-FCL 1.240. Format i obrazac prijave za praktični ispit određuje zrakoplovna vlast (vidjeti IEM FCL 1.240(1) i (2)).
- (b) Ukoliko kurs za ovlašćenje za letenje na tipu sadrži manje od 2 sata letačke obuke na avionu, praktični ispit može da se obavi samo na simulatoru letenja i može se izvršiti prije letačke obuke na avionu. U tom slučaju, potvrda o završetku kursa za ovlašćenje za letenje na tipu, uključujući letačku obuku na avionu, mora biti dostavljena zrakoplovnim vlastima prije upisa novog ovlašćenja za letenje na tipu u dozvolu kandidata.

Dodatak 2 JAR-FCL 1.240 i 1.295

Sadržaj ATPL/MPL ovlašćenja za letenje na tipu, obuke, praktičnog ispita i provjere stručnosti na avionima sa više pilota

(Vidjeti JAR-FCL 1.240 do 1.262 i 1.295)

(Vidjeti Dodatak1 JAR-FCL 1.520 i 1.525)

1. Značenje sljedećih simbola je:

R = obučen kao vođa zrakoplova ili kopilot i kao pilot koji leti (PF) i pilot koji ne leti (PNF) za izdavanje ovlašćenja za letenje na tipu;

H = za ove vježbe se moraju koristiti simulatori ako su na raspolaganju, u suprotnom se mora koristiti zrakoplov, ako je podesan za manevre i procedure;

R# = obuka mora biti dopunjena nadzorom u avionu.

2. Praktična obuka se sprovodi najmanje na nivou trenažne opreme označene sa (R), ili na opremi višeg nivoa označenoj strelicom (---->).

Sljedeće skraćenice se koriste da označe trenažnu opremu:

A = avion;

FS = simulator letenja;

FTD = trenažer letenja;

OTD = drugi uređaj za obuku.

3. Tačke označene sa zvezdicom (*) se moraju letjeti samo na osnovu instrumenata. Ukoliko se ovaj uslov ne ispuni tokom praktičnog ispita ili provjere stručnosti, ovlašćenje za letenje na tipu biće ograničeno samo na VFR.

4. Slovo „M“ u koloni praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti ukazuje na obaveznu vježbu.

5. Simulator letenja se mora koristiti za praktičnu obuku i ispitivanje, ukoliko je simulator sastavni dio odobrenog kursa za ovlašćenje za letenje na tipu. Za odobrenje kursa treba uzeti u obzir sljedeće uslove:

(a) kvalifikaciju simulatora letenja ili FNPT II propisanu u JAR-STD;

(b) kvalifikacije instruktora i ispitivača;

(c) broj vježbi linijske obuke na simulatoru;

(d) kvalifikacije i prethodno linijsko iskustvo pilota na obuci;

(e) linijsku obuku pod nadzorom, izvedenu poslije izdavanja novog ovlašćenja za letenje na tipu.

Manevri/Procedure (uključujući saradnju unutar višečlane posade)	PRAKTIČNA OBUKA					ATPL/TIP-OVLAŠĆENJE PRAKTIČNI ISPIT / PROVJERA STRUČNOSTI				
	OTD	FTD	FS	A	Inicijali instruktora po završetku obuke	Provjeren na		Inicijali ispitivača po završetku ispita/provjere		
						A	FS	AS	S	BS
Dio 1 PRIPREME ZA LET										
1.1 Proračuni performansi	P									
1.2 Vizuelna inspekcija spoljašnjosti aviona, lokacija svakog uređaja i svrha inspekcije	P#			P						
1.3 Inspekcija pilotske kabine		P								
1.4 Korišćenje liste provjere prije startovanja motora, procedura startovanja motora, provjera radio i navigacione opreme, selekcija navigacionih i komunikacionih frekvencija	P→	→	→	→		M	M			
1.5 Voženje u skladu sa odobrenjem kontrole letenja ili instruktorovim instrukcijama			P→	→						
1.6 Provjere prije polijetanja		P→	→	→		M	M			
Dio 2 POLIJETANJE										
2.1 Normalna polijetanja sa različitim pozicijama zakrilaca, uključujući polijetanje bez zaustavljanja			P→	→						
2.2* Instrumentalno polijetanje, prelaz na instrumentalni let je zahtjevan tokom rotacije ili odmah nakon uzleta			P→	→						
2.3 Polijetanju pri bočnom vjetru (A ako je moguće)			P→	→						
2.4 Polijetanje sa maksimalnom poletnom masom (stvarna ili simulirana maksimalna poletna masa)			P→	→						
2.5 Polijetanje sa simuliranim otkazom motora 2.5.1* neposredno nakon dostizanja V ₂ , (U avionima koji nisu sertifikovani kao avioni transportne kategorije (JAR/FAR 25) ili kao kategorija regionalnih aviona (SFAR 23), otkaz motora ne treba biti simuliran do dostizanja minimalne visine od 500 ft iznad kraja piste. U avionima koji imaju iste performanse kao avioni transportne kategorije u pogledu poletne mase i visine po gustini zraka instruktor može da simulira otkaz motora nakon dostizanja V ₂ .)			P→	→						

3.6.1 Protivpožarne vežbe npr. požar motora, APU, kabine, teretnog odjeljka, pilotske kabine, strukture, požar elektroinstalacije, vježbe evakuacije.		P→	→	→	→					
3.6.2 Procedura za neutralisanje i otklanjanje dima		P→	→	→	→					
3.6.3 Otkaz motora, gašenje motora i ponovni start na bezbjednoj visini		P→	→	→	→					
3.6.4 Izbacivanje goriva (simulirano)		P→	→	→	→					
3.6.5 Smicanje vjetra na polijetanju/slijetanju			R	X			FS samo			
3.6.6 Simulirani otkaz sistema za pritisak u kabini/ Poniranje u slučaju gubitka pritiska u kabini			P→	→						
3.6.7 Onesposobljenost člana letačke posade		P→	→	→						
3.6.8 Ostale procedure u slučaju opasnosti kao što je objašnjeno u odgovarajućem avionskom Letačkom Priručniku		P→	→	→						
3.6.9 ACAS upozorenje i procedura	P→	→	→				FS samo			
3.7 Oštri zaokreti sa nagibom od 45°, 180° do 360° lijevo i desno		P→	→	→						
3.8 Prepoznavanje predznaka i postupak sprečavanja gubitka uzgona (do aktiviranja uređaja za upozorenje o gubitku uzgona) u poletnoj konfiguraciji (zakrilca u poletnoj poziciji), u konfiguraciji krstarećeg leta i u konfiguraciji za slijetanje (zakrilca u položaju za slijetanje, stajni trap izvučen)			P→	→						
3.8.1 Vadenje iz prevlačenja ili nakog aktiviranja uređaja za upozoravanje o gubitku uzgona u konfiguraciji za penjanje, krstarenje i prilaz.			R	X						
3.9 Procedure instrumentalnog letenja										
3.9.1* Pridržavanje odlaznih i dolaznih procedura i instrukcija kontrole letenja		P→	→	→		M	M			
3.9.2* Procedure kruga čekanja		P→	→	→						
3.9.3* Precizni prilaz do visine odluke (DH) ne manje od 60 m (200 stopa)										
3.9.3.1* ručno, bez uređaja za optimalno upravljanje			P→	→		M (samo pr.ispit)	M (samo pr.ispit)			
3.9.3.2* ručno, sa uređajem za optimalno upravljanje			P→	→						

3.9.3.3* sa autopilotom			P→	→						
3.9.3.4* ručno, sa jednim motorom simulirano neoperativnim; otkaz motora da bude simuliran tokom završnog prilaza do prolaska spoljnog markera (OM) ili u proceduri neuspelog prilaza. U avionima koji nisu sertifikovani kao avioni transportne kategorije (JAR/FAR 25) ili kao kategorija regionalnih aviona (SFAR 23), prilaz sa simuliranim otkazom motora i odlaskom u drugi krug trebao bi biti urađen zajedno sa NDB ili VOR prilazom kao što je opisano u 3.9.4. Odlazak u krug bi trebao biti započet kada se dostigne objavljena visina nadvišavanja prepreka (OCH/A), međutim, ne kasnije od dostizanja minimalne relativne visine/apsolutne visine spuštanja (MDH/A) od 500 stopa iznad visine praga piste. U avionima koji imaju iste performanse kao avioni transportne kategorije u pogledu mase pri polijetanju i visine po gustini zraka, instruktor može da simulira otkaz motora u skladu sa			P→	→						
3.9.4* NDB ili VOR/LOC – prilaz do MDH/A			P*→	→		M	M			
3.9.5 Vizuelno manevrisanje poslije instrumentalnog prilaza. Prilaz iz kruga pod sljedećim uslovima: (a) * prilaz do dozvoljene minimalne visine prilaza iz kruga na aerodromu koji je u pitanju u skladu sa lokalnim karakteristikama instrumentalnog prilaza u simuliranim uslovima inst. leta; ili koji je: (b) vizuelni prilaz do druge piste koja je najmanje 90° od centralne linije od finalnog prilaza korišćenog pod a), na dozvoljenoj minimalnoj visini prilaza iz kruga;			P→	→						
Primjedba: ako a) i b) nisu mogući zbog razloga kontrole letenja, može se simulirati niski krug sa slabom vidljivošću			P→	→						
Dio 4 PROCEDURE PONOVOG PRILAZA										
4.1 Odlazak u krug sa svim operativnim* motorima nakon ILS prilaza pri dostizanju visine odluke.			P*→	→						
4.2 Ostale procedure ponovnog prilaza			P*→	→						
4.3* Odlazak u krug sa jednim motorom simuliranim neoperativnim* nakon ILS prilaza pri dostizanju DH (videti takode 3.9.3.4)			P*→	→		M	M			

4.4 Prekinut prilaz na 15 m (50 stopa) iznad praga piste i odlazak na ponovni prilaz.			P*→	→						
Dio 5 SLIJETANJA										
5.1 Normalna slijetanja* nakon ILS prilaza sa prelaskom na vizuelni let po dostizanju visine odluke DH.			P							
5.2 Slijetanje sa simuliranim zaglavljem horizontalnog stabilizatora u bilo kojoj neuravnoteženoj poziciji.			P→	A može da se ne koristi za ovu vježbu						
5.3 Slijetanje po bočnom vetru (avion, ako je praktično)			P→	→						
5.4 Vizuelni krug i slijetanje bez izbučenih ili sa dijelom izbučenim zakrilcima i pretkrilcima.			P→	→						
5.5 Slijetanje sa simuliranim otkazom kritičnog motora.			P→	→		M	M			
5.6 Slijetanje bez dva motora - Avioni sa tri motora: centralni motor i jedan spoljni motor ako je dozvoljeno po AFM. - Avioni sa četiri motora, dva motora otkazala na jednoj strani.			P	→			M FS (samo prak. ispit			
Specijalni uslovi za produženje kvalifikacije za tip aviona za instrumentalni prilaz do visine odluke manjoj od 200 stopa (60m), tj. CAT II/III operacije. (Odnosi se na Poglavlje E, JAR-FCL 1.180)										
Dio 6 OVLAŠĆENJE ZA KVALIFIKACIJU ZA TIP AVIONA ZA INSTRUMENTALNI PRILAZ DO VISINE ODLUKE MANJOJ OD 60 m (200 stopa) (CAT II/III)										
Sljedeći instrumentalni manevri i procedure su minimalni trening zahtjevi da bi se dozvolili instrumentalni prilazi do DH ili niže od 60 m (200 stopa). Za vrijeme sljedećih instrumentalnih prilaza i procedura neuspjelog prilaza sva avionska oprema zahtjevana za sertifikovanje tipa za instrumentalni prilaz do DH ili niže od 60 m (200 stopa) treba biti korišćena.										
6.1* Prekinuto polijetanje na minimalnoj dozvoljenoj RVR			P→	→ X	Avion može da se ne koristi za ovu vežbu.	M*	M*			
6.2* ILS Prilazi u simuliranim instrumentalnim uslovima leta do propisane visine odluke DH, koristeći sistem vođenja u letu. Standardne procedure koordinacije posade (podela zaduženja, glasno uzvikivanje upozorenja, zajedničko nadgledanje, razmjena i podrška informacija) moraju biti nadgledane.			P*→	→		M	M			
6.3* Produžavanje nakon prilaza, kao što je pokazano u 6.2 po dostizanju visine odluke DH. Obuka takođe mora da uključuje odlazak u proceduru neuspjelog prilaza zbog (simulirano) nedovoljne RVR, udara vetra, odstupanje avionske opreme u odnosu na limite prilaza, i otkaz zemaljske/avio opreme prije dostizanja visine odluke DH i odlazak u proceduru ponovnog prilaza sa simuliranim otkazom avio opreme.			P*→	→		M*	M*			

6.4* Slijetanje(a) sa vizuelnom referencom ustanovljenom na visinu odluke DH nakon instrumentalnog prilaza u zavisnosti od specifičnog sistema za vođenje u letu, automatsko slijetanje može da se izvrši.			P*→	→		M	M			

BILJEŠKA: CAT II/III operacije moraju biti izvedene u skladu sa Operativnim pravilima

Dodatak 3 JAR-FCL 1.240**Sadržaj ovlaštenja za letenje na klasi/tipu, obuke, praktičnog ispita i provjere stručnosti na jednomotornim i višemotornim avionima sa jednim pilotom**
(Vidjeti JAR-FCL 1.240 do 1.262 i 1.295)

1. Značenje sljedećih simbola je:

R = obučen kao vođa zrakoplova za izdavanje ovlaštenja za letenje na klasi/tipu.

H = za ove vježbe se moraju koristiti simulatori letenja ako su na raspolaganju, u protivnom se mora koristiti zrakoplov, ako je podesan za manevre i procedure.

2. Praktična obuka se mora sprovoditi sa najmanje nivoom trenažne opreme označene sa (R), ili na opremi višeg nivoa označenoj strelicom (---->).

Sljedeće skraćenice se koriste da označe trenažnu opremu:

A = avion;

FS = simulator letenja;

FTD = trenažer letenja (uključujući FNPT II za ovlaštenje za letenje na ME klasi).

3. Tačke označene zvjezdicom (*) dijela 3B i za višemotorne avione - Dio 6, se moraju letjeti samo na osnovu instrumenata, ukoliko je produženje ili obnova ovlaštenja za instrumentalno letenje uključeno u praktični ispit, odnosno provjeru stručnosti. Ukoliko se tačke sa zvezdicom (*) ne lete samo na osnovu instrumenata tokom praktičnog ispita ili provjere stručnosti, kao i kada nema kreditiranja ovlaštenja za instrumentalno letenje, ovlaštenje za letenje na tipu/klasi će biti ograničeno samo na VFR.

4. Dio 3A se mora završiti za produženje važenja ovlaštenja za letenje na tipu ili višemotornoj klasi, samo VFR, kada nije ostvareno zahtjevano iskustvo od 10 rutnih sektora u toku prethodnih 12 mjeseci. Dio 3A nije potreban ukoliko je završen dio 3B.

5. Slovo „M“ u koloni praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti označava obaveznu vježbu ili izbor jedne od vježbi, ukoliko ih je navedeno više.

6. Kada se obavlja provjera stručnosti na avionu sa jednim pilotom u operacijama sa više pilota, u skladu sa JAR-OPS, ovlaštenje za letenje na tipu/klasi ograničeno je na više pilota.

7. Simulator letenja ili FNPT II se mora koristiti za praktičnu obuku za ovlaštenje za letenje na tipu ili višemotornoj klasi ukoliko je taj simulator ili FNPT II sastavni dio odobrenog kursa za ovlaštenje za letenje na tipu/klasi. Za odobrenje kursa treba uzeti u obzir sljedeće uslove:

(a) kvalifikaciju simulatora letenja ili FNPT II, propisanu u JAR-STD;

(b) kvalifikacije instruktora i ispitivača;

(c) trajanje obuke na simulatoru ili FNPT II koja se obavlja na kursu;

(d) kvalifikacije i prethodno iskustvo pilota na obuci.

	PRAKTIČNA OBUKA	ATPL/TIP-OVLAŠĆENJE PRAKTIČNI ISPIT /
--	-----------------	--

Manevri/Procedure (uključujući saradnju unutar višočlane posade)	FTD	FS	A	Inicijali instruktora po završetku obuke	PROVJERA STRUČNOSTI	
					Provjeren na	Inicijali ispitivača po završetku ispita/provjere
					FS A	
Dio 1 POLIJETANJE						
1.1. Predpoletni pregled koji uključuje: dokumentaciju, masu i centražu, meteo briefing						
1.2. Predpolazna spoljašnja i unutrašnja provjera			P		M	
1.3. Startovanje motora: Normalno Sa kvarom	P→	→	→		M	
1.4. Voženje	→	P→	→		M	
1.5. Predpoletna provjera: Run-up motora (ukoliko se primjenjuje)	P→	→	→		M	
1.6. Procedura polijetanja: Normalno sa zakrilcima podešenim za bočni vetar (ukoliko uslovi dozvoljavaju)		P→	→		M	
1.7. Penjanje: Vx/Vy Zaokreti po pravcima Izravnjavanje		P→	→		M	
1.8. Saradnja sa kontrolom letenja i procedure radio-telefonije						
Dio 2 LET U ZONI (VMC)						
2.1. Pravolinijski horizontalni let na različitim brzinama uključujući i let na kritično maloj brzini sa i bez zakrilaca (uključujući približavanje vrijednosti minimalne brzine upravljivosti posle polijetanja (VMCA) kada je to moguće)		P→	→			
2.2. Oštri zaokreti (360° lijevi i desni sa nagibom od 45°)		P→	→		M	
2.3. Vadenje iz prevučenog leta: 1. čist prevučeni let 2. približavanje prevučenom letu u poniru u zaokretu u konfiguraciji za prilaz 3. približavanje prevučenom letu u konfiguraciji za slijetanje 4. približavanje prevučenom letu u penjućem zaokretu sa konfiguracijom za polijetanje (samo za jednomotorne avione)		P→	→		M	
2.4. Postupci upotrebe autopilota i navigacionog uređaja (može se sprovesti u delu 3 ukoliko je moguće)		P→	→		M	
2.5. Saradnja sa kontrolom letenja i procedure radio-telefonije						
	PRAKTIČNA OBUKA				ATPL/TIP-OVLAŠĆENJE PRAKTIČNI ISPIT / PROVJERA STRUČNOSTI	

Manevri/Procedure (uključujući saradnju unutar višečlane posade)	FTD	FS	A	Inicijali instruktora po završetku obuke	Provjeren na	Inicijali ispitivača po završetku ispita/provjere
					FS A	
Dio 3A PROCEDURE NA RUTI - VFR (Vidjeti Dodatak na JAR-FCL 1.240 bilješka 3 i 4)						
3A.1. Plan leta, računski navigacija i čitanje mape						
3A.2. Održavanje visine, pravca i brzine						
3A.3. Orijentacija, mjerenje vremena i korekcija očekivanog vremena dolaska (ETA)						
3A.4. Upotreba radio navigacionih sredstava (ukoliko je to moguće)						
3A.5. Upravljanje letom (knjiga leta, rutinske provjere goriva, sistema i sistema protiv zaleđivanja)						
3A.6. Saradnja sa kontrolom letenja i procedure radio- telefonije						
Dio 3 B INSTRUMENTALNO LETENJE						
3B.1.* IFR Odlazak		P→	→		M	
3B.2.* IFR ruta		P→	→		M	
3B.3.* Holding procedure		P→	→		M	
3B.4.* ILS do DH/A od 200' (60 m) ili do propisanog minimuma (može se koristiti autopilot za presretanje ravni poniranja)		P→	→		M	
3B.5.* Neprecizan prilaz do MDH/A i MAP		P→	→		M	
3B.6.* Vježbe letenja uključujući simuliranje otkaza kompasa i indikatora visine: Zaokret odgovarajućom brzinom Vađenje iz nepravilnih položaja	P→	→	→		M	
3B.7.* Otkaz lokalajzera ili ravni poniranja	P→	→	→		M	
3B.8.* Saradnja sa kontrolom letenja i procedure radio- telefonije						
Dio 4 DOLAZAK I SLIJETANJE						
4.1. Aerodromska procedura dolaska		P→	→		M	
4.2. Normalno slijetanje		P→	→		M	
4.3. Slijetanje bez zakrilaca		P→	→		M	
4.4. Slijetanje sa bočnim vetrom (ukoliko uslovi dozvoljavaju)		P→	→			
4.5. Prilaz i slijetanje na relantu sa visine 2000' ili više iznad piste (samo za jednomotorne avione)		P→	→			
4.6. Produžavanje na drugi krug sa minimalne visine		P→	→		M	
4.7. Produžavanje i slijetanje noću (ukoliko se primjenjuje)	P→	→	→			

4.8. Saradnja sa kontrolom letenja i procedure radio-telefonije						
Dio 5 ABNORMALNE I VANREDNE PROCEDURE (Ovaj dio se može kombinovati sa dijelom 1 do 4)						
5.1. Prekidanje polijetanja na prihvatljivoj brzini		P→	→		M	
5.3. Simulirati otkaz motora nakon polijetanja (samo za jednomotorne avione)			P		M	
5.3. Simulirano prinudno slijetanje bez motora (samo za jednomotorne avione)			P		M	
5.4. Simulirati vanredne situacije: 1. požar ili dim u toku leta 2. kvar pogodnih sistema	P→	→	→			
5.5. Gašenje i zapuštanje motora (samo na ME praktičnom ispitu)	P→	→	→			
5.6. Saradnja sa kontrolom letenja i procedure radio-telefonije						
Dio 6 SIMULIRNI LET SA JEDNIM MOTOROM						
6.1.* (Ovaj dio može da se kombinuje sa dijelom 1 do 5). Simulirati otkaz motora tokom polijetanja (na bezbjednoj visini osim ako se izvodi u simulatoru ili trenažeru)	P→	→	→X		M	
6.2.* Prilaz i produžavanje na drugi krug sa jednim motorom	P→	→	→		M	
6.3.* Prilaz i slijetanje sa potpunim zaustavljanjem sa jednim motorom	P→	→	→		M	
6.4. Saradnja sa kontrolom letenja i procedure radio-telefonije						

Dodatak 1 JAR-FCL 1.246**Kreditiranje prilikom provjere stručnosti za ovlaštenja za letenje na tipu/klasi dijela koji se odnosi na IR**

(Vidjeti JAR-FCL 1.246)

Kreditiranje se mora omogućiti samo kada imalac produžava prava IR za jednomotorne i višemotorne avione sa jednim pilotom.

Kada se vrši provjera stručnosti koja uključuje IR, i imalac ima važeće:	Kredit je važeći za dio IR za provjeru stručnosti za:	
(1)	(2)	
Ovlaštenje za letenje na tipu MR	a. SE klasa * i b. SE ovlaštenje za tip *, i c. SP ME ovlaštenje za letenje na klasi/tipu, samo se kreditira Dio 3b Dodatka 3 na JAR-FCL 1.240	(a)
SP ME ovlaštenje za letenje na tipu, rad kao jedan pilot	a. SP ME klasa, i b. SE ovlaštenje za letenje na tipu i klasi	(b)
SP ME ovlaštenje za letenje na tipu, ograničeno na MR	a. SP ME klasa*, i b. SE ovlaštenje za letenje na klasi i tipu*	(c)
SP ME ovlaštenje za letenje na klasi, rad kao jedan pilot	a. SE ovlaštenje za letenje na klasi i tipu, i b. SP ME ovlaštenje za letenje na tipu	(d)
SP ME ovlaštenje za letenje na klasi, ograničeno na MR	a. SE ovlaštenje za letenje na klasi i tipu*, i b. SP ME ovlaštenje za letenje na tipu*	(e)
SP SE ovlaštenje za letenje na klasi	SE ovlaštenje za letenje na tipu i klasi	(f)
SP SE ovlaštenje za letenje na tipu	SE ovlaštenje za letenje na tipu i klasi	(g)

* Obavezno je izvođenje najmanje 3 IFR odlaska i prilaza u prethodnih 12 mjeseci na klasi ili tipu SP aviona u radu sa jednim pilotom.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.251**Dodatna teorijska obuka za ovlaštenje za letenje na klasi ili tipu aviona sa visokim performansama sa jednim pilotom**

(Vidjeti Dodatak 3 JAR-FCL 1.055)

(Vidjeti JAR-FCL 1.251)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.285)

(Vidjeti AMS FCL 1.055(a))

(Vidjeti AMS FCL 1.251)

OBUKA NA AVIONIMA SA VISOKIM PERFORMANSAMA

1. Cilj teorijske obuke je da pruži kandidatu viši nivo znanja o upravljanju avionima koji mogu letjeti na velikim brzinama i na velikim visinama, kao i o sistemima zrakoplova koji su neophodni za takvo letenje.

2. Imalac ICAO ATPL(A), kao i lice koje je položilo teorijske ispite za ATPL(A) nivo, nisu dužni da ispune uslove JAR-FCL 1.251(a)(3).

3. Položeni teorijski predmeti, kao dio NRA kursa, neće moći da se koriste kao kredit za ispunjenje uslova budućih teorijskih ispita za izdavanje CPL(A), IR(A) ili ATPL(A).

IZVOĐAČI KURSA

4. Teorijsku obuku za NRA može da sprovodi FTO kojoj je odobreno da sprovodi teorijsku obuku za ATPL(A). Kursevi se, takođe, mogu sprovoditi u TRTO koja vrši obuku za ovlašćenje za letenje na klasi i tipu NRA, ali se u tom slučaju zahtjeva da kurs bude posebno odobren. Od izvođača kursa će se tražiti potvrda o završetku obuke i prikazu znanja kandidata kao preduslov za obuku za prvo ovlašćenje za letenje na tipu ili klasi aviona koji su označeni kao avioni visokih performansi.

PROGRAM KURSA

5. Trajanje teorijske obuke nije ograničeno za učenje na daljinu. Predmeti koji su obuhvaćeni kursom i pismenim ispitima su prikazani u priloženoj tabeli.

Glavni predmeti su prikazani velikim slovima. Brojevi uz predmete odnose se na program teorijske obuke za avion, sadržan u Dodatku 1 JAR-FCL 1.470. Sadržaj programa je opšti prikaz oblasti koje treba obuhvatiti, a sadržaj ispita treba da obuhvati predmete, bez obzira na njihov odnos prema određenom tipu ili klasi aviona.

Broj teme	Sadržaj teme
021 00 00 00	KONSTRUKCIJA I SISTEMI, ELEKTRONIKA I ELEKTRIKA, POGONSKA GRUPA
021 02 02 01 do 021 02 02 03	Naizmjenične struje – opšte Generatori Distribucija naizmjenične struje
021 01 08 03	Presurizacija (Vazdušno pokretani sistem – klipni motori)
021 01 09 04	Presurizacija (Vazdušno pokretani sistem – turbomlazni i turboelisni motori)
021 03 01 06 021 03 01 07 021 03 01 08 021 03 01 09	Performanse motora – klipni motori Uređaji za povećanje snage (turbo/super punjači) Gorivo Smeša
021 03 02 00 do 021 03 04 09	Turbinski motori
021 04 05 00	Avionska kiseonički oprema
032 02 00 00	PERFORMANSE KLASA B – VIŠEMOTORNI AVIONI
032 02 01 00 do 032 02 04 01	Performanse višemotornih aviona koji nisu sertifikovani po JAR/FAR 25 – Cio predmet
040 02 00 00	LJUDSKE MOGUĆNOSTI
040 02 01 00 do 040 02 01 03	Osnovi ljudske psihologije Uslovi na velikim visinama
050 00 00 00	METEOROLOGIJA – VJETAR I OPASNE POJAVE U LETU
050 02 07 00 do 050 02 08 01	Mlazna struja Turbulencija čistog zraka - CAT Vazdušni talasi
050 09 01 00 do 050 09 04 05	Opasne pojave u letu Zaledivanje i turbulencija Grmljavina
062 02 00 00	OSNOVI RADA RADARA
062 02 01 00 do	Osnovi rada radara Radari na avionu

062 02 05 00	Sekundarni nadzorni radar - SSR
081 00 00 00	TEORIJA LETENJA – AVIONI
081 02 01 00	Transonična aerodinamika – cio predmet
do	Mahov broj/udarni talas
081 02 03 02	Graničen anvelope leta/aerodinamički plafon leta

ISPIT

6. Pismeni ispit bi trebalo da se sastoji od najmanje 60 pitanja sa višestrukim izborom ponuđenih odgovora i može biti podijeljen u pojedinačne ispite, prema diskrecionom pravu FTO/TRTO. Kandidat je uspješno položio ispit ukoliko je tačno odgovorio na 75% pitanja.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.261(a)**Uslovi teorijske obuke za praktičan ispit, odnosno provjeru stručnosti za ovlaštenje za letenje na klasi/tipu**

(Vidjeti JAR-FCL 1.261(a))

(Vidjeti AMS FCL 1.261(a))

1. Teorijska obuka se mora sprovesti od strane posebno ovlaštenog instruktora koji posjeduje odgovarajuće ovlaštenje za letenje na klasi/tipu ili drugog instruktora koji ima odgovarajuće iskustvo u zrakoplovstvu i znanje o avionu te klase/tipa (npr. inženjer letač, inženjer za održavanje, letačko-operativni službenik).

2. Teorijska obuka obuhvata program koji je propisan u AMC FCL 1.261(a) za odgovarajući tip/klasu aviona. U zavisnosti od opreme i instaliranih sistema, obuka obuhvata najmanje sljedeće sadržaje:

(a) struktura i oprema aviona, normalan rad sistema i kvarovi:

- dimenzije;
- motori, uključujući APU;
- gorivni sistem;
- sistem presurizacije i klimatizacije;
- zaštita od zaleđivanja, brisači vetrobrana i sredstvo za otklanjanje kiše;
- hidraulički sistemi;
- stajni trap;
- komande leta i uređaji za povećanje uzgona;
- snabdijevanje električnom energijom;
- letački instrumenti, komunikacija, radar i navigaciona oprema;
- pilotska i putnička kabina i kargo odeljak;
- oprema za vanredne situacije;

(b) ograničenja:

- opšta ograničenja;
- ograničenja motora;
- ograničenja sistema;
- minimalna lista opreme;

(c) performanse, planiranje i praćenje leta:

- performanse;
- planiranje leta;
- praćenje leta;

(d) masa, centraža i opsluživanje:

- masa i centraža;
- opsluživanje na zemlji;

(e) procedure u vanrednim situacijama;

(f) posebni uslovi za proširenje ovlašćenja za letenje na tipu na instrumentalne prilaze do visine odluke manje od 200 ft (60 m):

- oprema na avionu, procedure i ograničenja;

(g) posebni uslovi za avione sa „glass cocpit“:

- sistemi elektronskih letačkih instrumenata (npr. EFIS, EICAS)

(h) sistem upravljanja letom (FMS);

3. Za prvo izdavanje ovlašćenja za letenje na tipu aviona sa više pilota pismeni ispit ili ispit koji se sprovodi na računaru sadrži najmanje 100 pitanja sa višestrukim izborom ponuđenih odgovora, odgovarajuće raspoređenih po glavnim predmetima programa. Kandidat je položio ispit ako je tačno odgovorio na 75% pitanja u svakom od glavnih predmeta.

4. Za prvo izdavanje ovlašćenja za letenje na tipu i klasi višemotornog aviona sa jednim pilotom broj pitanja na pismenom ispitu ili ispitu koji se sprovodi na računaru zavisi od složenosti aviona. Kandidat je položio ispit ako je tačno odgovorio na 75% pitanja.

5. Za jednomotorne avione sa jednim pilotom ispitivač može usmeno sprovesti teorijski dio praktičnog ispita ili provjere stručnosti i mora odrediti da li je dostignut odgovarajući nivo znanja.

6. Za provjere stručnosti za višemotorne avione sa jednim i više pilota teorijsko znanje mora biti provjereno na osnovu zbirke pitanja sa višestrukim ponuđenim odgovorima ili drugim odgovarajućim načinom.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.261(c)(2)**Odobrenje kurseva obuke za ovlaštenje za letenje na avionu sa nula sati naleta na tipu aviona***1. OPŠTE ODREDBE*

- (a) Odobrenje za ZFTT izdaje se samo organizaciji za obuku JAR-OPS avio-prevoznika ili organizaciji za obuku koja ima posebno odobren sporazum sa JAR-OPS avio-prevoznikom.
- (b) Organizacija za obuku mora obezbijediti da učenik ispunjava preduslove prije započinjanja obuke za ovlaštenje za tip.
- (c) Ovlaštenje za tip je ograničeno na tog avio-prevoznika sve dok letenje pod nadzorom ne bude završeno.

2. ODOBRENJE OBUKE SA NULA SATI NALETA NA TIPU AVIONA (ZFTT)

- (a) Simulator letenja koji se koristi mora biti kvalifikovan prema JAR-STD i korisnik mora biti odobren za ZFTT od strane zrakoplovnih vlasti. Odobrenje se daje korisniku samo ako simulator letenja predstavlja avion koji se koristi kod avio-prevoznika.
- (b) Simulator letenja odobren za ZFTT mora biti ispravan, u skladu sa kriterijumom sistema kvaliteta STD avio-prevoznika (vidjeti AMC STD 1A.025). Pojedina oprema može biti neispravna pod uslovom da nije potrebna tokom sprovođenja vježbe na simulatoru. Kretanje i vidljivost moraju biti potpuno ispravni.
- (c) Ako nije drugačije određeno, određena simulatorska sesija, uključujući minimalno 6 dodatnih polijetanja i slijetanja uključenih u obuku za ovlaštenje na tipu, mora biti sprovedena u skladu sa JAR-OPS 1.945(d)(2).
- (d) Za prvo odobrenje za sprovođenje ZFTT neophodno je da je avio-prevoznik posjedovao JAR-OPS uvjerenje o osposobljenosti za obavljanje djelatnosti u vazдушnom saobraćaju (AOC) najmanje jednu godinu. Ovaj period može biti smanjen, prema diskrecionom pravu zrakoplovne vlasti, ukoliko avio-prevoznik i TRTO imaju iskustva u obuci za ovlaštenje na tipu.
- (e) Odobrenje za ZFTT izdaje se samo ukoliko avio-prevoznik ima najmanje 90 dana operativnog iskustva na tom tipu aviona. U slučaju da ZFTT sprovodi organizacija za obuku koja ima posebno odobren sporazum sa JAR-OPS avio-prevoznikom, uslov od 90 dana operativnog iskustva se neće tražiti ako TRI(A), uključen u dodatna polijetanja i slijetanja prema JAR-OPS 1.945 (d)(2), ima operativno iskustvo na tipu aviona koje je prihvatljivo za zrakoplovne vlasti.
- (f) Provjera koja se zahtjeva u JAR-OPS 1.965(b) može se kombinovati sa praktičnim ispitom za ovlaštenje za tip. Kad to nije slučaj, obuka konverzije će biti sprovedena i provjera završena u skladu sa JAR-OPS 1.945 prije određene simulatorske sesije.

3. POTREBNO PILOTSKO ISKUSTVO

Na turbo-mlaznom avionu transportne kategorije sa više pilota ili na turbo-elisnom avionu sa više pilota koji ima maksimalnu masu na polijetanju (MTOM) ne manju od 10 tona ili odobrenu konfiguraciju putničkih sjedišta za više od 19 putnika, pilot koji se nalazi na ZFTT obuci mora imati najmanje:

- (a) nalet od 1500 sati ili 250 rutnih sektora, ako je simulator letenja koji je korišćen tokom obuke kvalifikovan za nivo CG, C ili privremeno C; ili
- (b) nalet od 500 sati ili 100 rutnih sektora, ako je simulator letenja koji je korišćen tokom obuke kvalifikovan za nivo DG, privremeno D ili D.

Kada pilot prelazi sa turbo-elisnog na turbo-mlazni avion ili sa turbo-mlaznog na turbo-elisni avion, neophodna je dodatna obuka na simulatoru odobrena od zrakoplovnih vlasti.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.261(d)**Kurs saradnje unutar višečlane posade (Avion)**

(Vidjeti JAR-FCL 1.261(d))

(Vidjeti AMS FCL 1.261(d))

1. Cilj kursa je osposobljavanje za saradnju unutar višečlane posade (MSS), u svrhu sigurnog upravljanja višemotornim avionima sa više pilota prema IFR, pri čemu se mora obezbijediti:

a) da vođa zrakoplova ispunjava dužnosti u upravljanju i donošenju odluka, bez obzira da li je PF ili PNF;

b) da su zadaci PF i PNF jasno određeni i raspoređeni na takav način da PF može usmeriti svu svoju pažnju na upravljanje i kontrolu aviona;

c) da se saradnja uredno sprovodi na odgovarajući način, u zavisnosti od normalne, vanredne ili situacije u nuždi.

d) da je sve vrijeme obezbeđen obostrani nadzor, informisanje i podrška.

INSTRUKTORI

2. Instruktori za MSS obuku moraju biti u potpunosti upoznati sa ljudskim faktorima i upravljanjem ljudskim mogućnostima (CRM). Oni moraju biti u toku sa najnovijim razvojem obuke o ljudskim faktorima i tehnikama CRM.

TEORIJSKO ZNANJE

3. Program teorijskog znanja je propisan u AMC FCL 1.261(d). Odobrena teorijska obuka MSS mora se sastojati od najmanje 25 sati.

LETAČKA OBUKA

4. Program letačke obuke je propisan u AMC FCL 1.261(d).

UVJERENJE O ZAVRŠENOM KURSU

5. Po završetku kursa kandidatu se izdaje uvjerenje o uspešno završenom kursu.

UZAJAMNO KREDITIRANJE

6. Imalac uvjerenja o završenom kursu za MSS na helikopterima izuzet je od obaveze ispunjenja uslova za pohađanje programa teorijske obuke, kao što je propisano u AMC FCL 1.261(d).

POGLAVLJE G – DOZVOLA TRANSPORTNOG PILOTA (Avion) – ATPL(A)**JAR-FCL 1.265 Minimalna starosna granica**

Kandidat za ATPL(A) mora imati najmanje 21 godinu života.

JAR-FCL 1.270 Zdravstvena sposobnost

Kandidat za ATPL(A), kao i imalac ATPL(A) prilikom korišćenja prava iz dozvole, moraju posjedovati važeće ljekarsko uvjerenje klase 1.

JAR-FCL 1.275 Prava i uslovi

(a) *Prava ATPL(A) zasnovana na CPL(A)*

Zavisno od drugih uslova određenih u JAR, prava imaoaca ATPL(A) zasnovana na CPL(A) su da:

- (1) koristi sva prava imaoaca PPL(A), CPL(A) i IR(A); i
- (2) da obavlja poslove vođe zrakoplova ili kopilota na avionima koji su angažovani u komercijalnom vazдушnom saobraćaju.

(b) Kada je imalac ATPL(A) prethodno posjedovao samo dozvolu pilota višečlane posade, prava iz dozvole će biti ograničena na rad sa više pilota, izuzev ukoliko imalac ispunio uslove iz JAR-FCL 1 Poglavlje C i JAR-FCL 1.510(a)(2) i (a)(3) koji se primjenjuju na letenje avionima sa jednim pilotom. Svako takvo ograničenje mora biti upisano u dozvolu.

(c) *Uslovi*

Kandidat za ATPL(A) koji je ispunio uslove propisane u JAR-FCL 1.010(a)(4), 1.265, 1.270, 1.280, 1.285, 1.290 i 1.295, ispunjava uslove za izdavanje ATPL(A) sa ovlašćenjem za letenje na tipu aviona na kojem je obavljen praktični ispit.

JAR-FCL 1.280 Iskustvo i priznavanje

(Vidjeti JAR-FCL 1.050(a)(3))

(a) Kandidat za ATPL(A) mora ostvariti najmanje 1500 sati letenja kao pilot aviona (vidjeti JAR-FCL 1.050(a)(3)). Od ukupnog naleta kandidat može ostvariti najviše 100 sati letenja na simulatoru letenja i na FNPT, od čega najviše 25 sati može biti ostvareno na FNPT. Od ukupnog naleta kandidat mora ostvariti najmanje:

(1) 500 sati letenja u radu sa više pilota na avionima koji su sertifikovani u skladu sa JAR/EASA-CS/FAR-25 transportnom kategorijom ili JAR/EASA-CS/FAR-23 Commuter kategorijom, ili BCAR ili AIR2051;

(2) (i) 500 sati kao vođa zrakoplova pod nadzorom; ili
(ii) 250 sati kao vođa zrakoplova; ili
(iii) 250 sati od kojih najmanje 70 sati kao vođa zrakoplova i preostalo neophodno vrijeme letenja kao vođa zrakoplova pod nadzorom;

(3) 200 sati međuaerodromskog letenja, od čega najmanje 100 sati mora biti ostvareno kao vođa zrakoplova ili kao vođa zrakoplova pod nadzorom ;

(4) 75 sati instrumentalnog letenja, od čega najviše 30 sati može biti vrijeme letenja po instrumentima na uređajima na zemlji;

(5) 100 sati noćnog letenja kao vođa zrakoplova ili kopilot.

(b) (1) Imaoci pilotske dozvole ili odgovarajućeg dokumenta za druge kategorije zrakoplova će biti kreditirani sa naletom ostvarenim na tim kategorijama zrakoplova, kao što je dato u JAR-FCL 1.155, osim naleta ostvarenog na helikopterima koji će biti kreditirani sa do 50% ukupnog zahtjevanog naleta iz podparagrafa (a).

(2) Imaoci dozvole inženjera letača će biti kreditirani sa 50% naleta ostvarenog u svojstvu inženjera letača, do najviše 250 sati. Ovih 250 sati može biti priznato, prema uslovima iz podparagrafa (a) od 1500 sati, i zahtjevanih 500 sati iz podparagrafa (a)(1), ukoliko ukupan kredit prema uslovima propisanim u ovim podparagrafima ne iznosi više od 250 sati.

(c) Zahtjevano iskustvo mora biti stečeno prije pristupanja praktičnom ispitu, propisanom u JAR-FCL 1.295.

JAR-FCL 1.285 Teorijsko znanje

(Vidjeti AMC FCL 1.285)

(a) *Kurs*

Teorijska obuka kandidata za ATPL(A) vrši se na odobrenom kursu u ovlaštenoj organizaciji za letačku obuku (FTO). Kandidat koji nije završio teorijsku obuku tokom integrisanog kursa mora pristupiti kursu koji je propisan u Dodatku 1 JAR-FCL 1.285.

(b) *Ispitivanje*

Kandidat za ATPL(A) mora prikazati nivo znanja koji odgovara pravima imaoca ATPL(A), u skladu sa uslovima JAR-FCL 1 (Avioni) Poglavlje J.

JAR-FCL 1.290 Letačka obuka

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.261(d))

(Vidjeti AMC FCL 1.261(d))

Kandidat za ATPL(A) mora imati CPL(A), ovlaštenje za instrumentalno letenje višemotornim avionima i završenu obuku saradnje unutar višečlane posade, kao što je propisano u JAR-FCL 1.261(d) (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.261(d) i AMC FCL 1.261(d)) ili mora biti imalac MPL(A).

JAR-FCL 1.295 Praktična obučenost

(a) Kandidat za ATPL(A) mora prikazati sposobnost da kao vođa zrakoplova na tipu aviona koji je sertifikovan za posadu od najmanje dva pilota pod IFR (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.220 dio B), izvodi procedure i manevre koji su opisani u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.240 i 1.295, sa stepenom sposobnosti koji odgovara pravima imaoca ATPL(A).

(b) Praktičan ispit za ATPL(A) može u isto vrijeme da služi kao praktičan ispit za izdavanje dozvole i kao provjera stručnosti za produženje važenja ovlaštenja za letenje na tipu aviona koji se koristi na ispitu i može se kombinovati sa praktičnim ispitom za izdavanje ovlaštenja za letenje na tipu aviona sa više pilota.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.285**ATPL(A) – Modularni kurs teorijskog znanja**

(Vidjeti JAR-FCL 1.285)

(Vidjeti Dodatak 1a JAR-FCL 1.055)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.470)

1. Cilj ovog kursa je obuka pilota koji nisu završili teorijsku obuku tokom integrisanog kursa za nivo teorijskog znanja koji je neophodan za ATPL(A).
2. Kandidat koji želi da pohađa modularni ATPL(A) kurs teorijskog znanja mora pod nadzorom rukovodioca obuke odobrene FTO da završi 650 sati (1 sat = 60 minuta) obuke za ATPL teoriju, u periodu od 18 mjeseci. Kandidat mora biti imalac PPL(A) koja je izdata u skladu sa ICAO Annex 1.
Imaocima CPL(A)/IR teorijska obuka se može skratiti za 350 sati.
Imaocima CPL(A) teorijska obuka se može skratiti za 200 sati, a imaocima IR teorijska obuka se može skratiti za 200 sati.
3. FTO se mora uvjeriti da kandidat prije pristupanja obuci ima dovoljan nivo znanja iz matematike i fizike, kako bi se olakšala teorijska obuka.
4. Obuka mora obuhvatiti sve stavke iz odgovarajućeg programa koji je propisan u Dodatku 1 JAR-FCL 1.470. Odobreni kurs treba da uključi rad u učionici, a mogu se koristiti interaktivni video, prezentacije slajdova i kasete, nastava na računarima, kao i drugi mediji koji su odobreni od strane zrakoplovnih vlasti. Shodno diskrecionom pravu zrakoplovnih vlasti, odobreni kurs obuke na daljinu (dopisni kurs) može biti dio kursa.

POGLAVLJE H – INSTRUKTORSKA OVLAŠĆENJA (Avion)**JAR-FCL 1.300 Obuka – opšte odredbe**

(a) Letačku obuku za izdavanje određene dozvole ili ovlašćenja može da vrši samo lice koje ima:

- (1) pilotsku dozvolu koja sadrži instruktorsko ovlašćenje;
- (2) posebno ovlašćenje izdato od strane države članice JAA u slučajevima:

(i) kad se uvodi novi avion;

(ii) kada su u pitanju oldtajmeri ili avioni koji su posebno proizvedeni i koji su registrovani, a za koje nijedno lice ne posjeduje instruktorsko ovlašćenje;

(iii) kad se obuka izvodi izvan države članice JAA sa instruktorima koji ne posjeduju JAR-FCL dozvolu (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.300).

(b) Obuku na uređajima za simuliranje leta može da vrši samo lice koje posjeduje FI(A), TRI(A), IRI(A), CRI(A) ovlašćenje ili MCCI(A), SFI(A) ili STI(A) posebno ovlašćenje. Odredba paragrafa (a)(2) primjenjuje se takođe na obuku na uređaju za simuliranje leta.

JAR-FCL 1.305 Instruktorska ovlašćenja i posebna ovlašćenja - svrhe

Instruktorske kategorije su:

(a) ovlašćenje instruktora letenja – avion (FI(A));

(b) ovlašćenje instruktora letenja na tipu – avion (TRI(A));

(c) ovlašćenje instruktora letenja na klasi – avion (CRI(A));

(d) ovlašćenje instruktora za instrumentalno letenje - avion (IRI(A));

(e) posebno ovlašćenje instruktora letenja na uređaju za simulirano letenje – avion (SFI(A));

(f) posebno ovlašćenje instruktora za saradnju unutar višečlane posade - avion (MCCI(A));

(g) posebno ovlašćenje instruktora na trenažeru – avion (STI(A)).

JAR-FCL 1.310 Instruktorska ovlašćenja – opšte odredbe

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.310(d))

(a) *Preduslovi*

Izuzev ukoliko je drugačije propisano, instruktor mora da:

(i) posjeduje najmanje dozvolu, ovlašćenje i kvalifikacije koje se odnose na obuku koja se izvodi;

(ii) ima najmanje 15 sati iskustva kao pilot na tipu ili klasi aviona na kojem se obuka izvodi, i

(iii) bude određen da leti u ulozi vođe zrakoplova u toku takve obuke.

(b) *Višestruke uloge*

Ukoliko ispunjava uslove u pogledu kvalifikacija i iskustva propisanih u ovom poglavlju za svako pojedinačno ovlašćenje, instruktor može obavljati poslove instruktora leta (FI), instruktora letenja na tipu (TRI), instruktora letenja na klasi (CRI) ili instruktora za instrumentalno letenje (IRI).

(c) *Kreditiranje za sticanje dodatnih posebnih ovlaštenja i ovlaštenja*

Kandidati za dodatna posebna ovlaštenja i ovlaštenja mogu biti kreditirani pod uslovom da su ranije položili potrebne predmete.

(d) (1) *Sposobnost instruktora za MPL(A)*

Instruktori koji žele da vrše obuku sa pristupom obuci zasnovanoj na sposobnosti moraju:

- (i) posjedovati važeće instruktorsko ovlaštenje ili posebno ovlaštenje; i
- (ii) ispuniti odgovarajuće uslove iz ovog poglavlja; i
- (iii) uspješno završiti kurs obuke instruktora MPL(A) koji je propisan u Dodatku 1 JAR-FCL 1.310(d).
- (iv) za osnovne, srednje i napredne faze integrisanog kursa obuke za MPL(A)- da imaju iskustvo u radu sa više pilota koje je prihvatljivo zrakoplovnim vlastima i da završe CRM elemente avio-prevoznikovog kursa konverzije u skladu sa JAR-OPS 1.945 paragraf (a)(9).

(2) *Održavanje kvalifikacija za instruktora MPL(A).*

Za održavanje kvalifikacija instruktora MPL(A) neophodno je da je instruktor u prethodnih 12 mjeseci sproveo jedan od sljedećih dijelova kursa obuke za MPL(A):

- (i) jednu simulatorsku sesiju od najmanje 3 sata; ili
 - (ii) jednu vježbu u zraku od najmanje 1 sata, uključujući najmanje 2 polijetanja i slijetanja.
- (3) Ukoliko MPL(A) instruktor, nije ispunio uslove date pod (2), on mora pohađati obuku osvježavanja znanja za MPL(A) instruktore prihvatljivu zrakoplovnim vlastima.

JAR-FCL 1.315 Instruktorska ovlaštenja i posebna ovlaštenja – period važenja

- (a) Instruktorska ovlaštenja i posebna ovlaštenja važe 3 godine;
- (b) Rok važenja posebnih ovlaštenja ne može biti duži od 3 godine;
- (c) Kandidat koji ne položi sve dijelove provjere stručnosti prije dana isticanja važenja instruktorskog ovlaštenja ne smije da koristi prava iz tog ovlaštenja dok uspješno ne završi provjeru stručnosti.

JAR-FCL 1.320 Ovlaštenje instruktora letenja (aviona) (FI(A)) – minimalna starosna granica

Kandidat za ovlaštenje instruktora letenja mora imati najmanje 18 godina života.

JAR-FCL 1.325 FI(A) – Ograničena prava

(a) *Period ograničenja*

Prava imaoa FI(A) ovlaštenja su ograničena dok ne završi najmanje 100 sati letačke obuke i nadgleda najmanje 25 samostalnih letova učenika. Ograničenja se ukidaju po ispunjenju navedenih uslova i po preporuci FI(A) pod čijim je nadzorom.

(b) *Ograničenja*

Prava su ograničena na sprovođenje obuke pod nadzorom FI(A) koji je ovlašten za tu svrhu, što podrazumijeva:

- (1) pravo da vrši obuku kandidata za sticanje PPL(A) (ili dijelova integrisanog kursa do nivoa za PPL(A)) i obuku kandidata za sticanje ovlaštenja za letenje na klasi i tipu jednomotornog aviona, bez prava odobrenja prvog samostalnog dnevnog i noćnog leta kandidata i prvog samostalnog dnevnog i noćnog navigacijskog leta;
- (2) pravo da vrši obuku kandidata za noćno letenje pod uslovom: da posjeduje ovlaštenje za noćno letenje; ukoliko je pokazao sposobnosti za sprovođenje obuke u noćnom letenju pred posebno ovlašćenim FI(A) koji je ovlašćen za obuku instruktora letenja avionom, u

skladu sa JAR-FCL 1.330(f) i ukoliko su ispunjeni uslovi trenaže noću, u skladu sa JAR-FCL 1.026.

JAR-FCL 1.330 FI(A) – Prava i uslovi

(Vidjeti JAR-FCL 1.325)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.330 i 1.345)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.395)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525)

(Vidjeti AMC FCL 1.395)

Prava imaoća ovlašćenja FI(A) (vidjeti JAR-FCL 1.325 za ograničenja) su da sprovodi letačku obuku za:

(a) izdavanje PPL(A) i ovlašćenja za letenje na tipu i klasi jednomotornih aviona;

(b) izdavanje CPL(A), ukoliko je FI(A) ostvario najmanje 500 sati letenja kao pilot aviona, uključujući najmanje 200 sati letačke obuke;

(c) noćno letenje, ukoliko posjeduje ovlašćenje za noćno letenje i ukoliko je prikazao sposobnost za vršenje obuke u noćnom letenju pred FI(A) koji je posebno ovlašćen da sprovodi FI(A) obuku, u skladu sa JAR-FCL 1.330(f) i ukoliko su ispunjeni uslovi trenaže noću, u skladu sa JAR-FCL 1.026;

(d) (1) izdavanje IR(A) pod uslovom da instruktor posjeduje:

(I) najmanje 200 sati letenja, u skladu sa pravilima instrumentalnog letenja, od kojih najviše 50 sati može biti instrumentalno letenje na zemlji na simulatoru letenja ili FNPT II; i

(II) da je kao učenik na odobrenom kursu izvršio najmanje 5 sati letačke obuke na avionu, simulatoru letenja ili FNPT II (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.395 i AMC FCL 1.395) i da je položio odgovarajući praktični ispit, kao što je propisano u Dodatku 1 JAR-FCL 1.330 i 1.345;

(2) za izdavanje IR(A) na višemotornim avionima instruktor mora ispuniti uslove iz JAR-FCL 1.380(a);

(e) izdavanje ovlašćenja za letenje na tipu ili klasi višemotornog aviona sa jednim pilotom, ukoliko instruktor ispunjava uslove iz JAR-FCL 1.380(a);

(f) izdavanje FI(A), ukoliko je instruktor:

(1) ostvario najmanje 500 sati obuke na avionima;

(2) prikazao ispitivaču FI(A) sposobnost da vrši obuku FI(A) tokom praktičnog ispita koji je sproveden u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.330 i 1.345;

(3) posebno ovlašćen od strane zrakoplovnih vlasti.

(g) izdavanje MPL(A):

(1) ukoliko ispuni uslove iz JAR-FCL 1.310(d);

(2) za fazu „srž“ letačke obuke (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525)- ukoliko je FI(A) ostvario najmanje 500 sati letenja kao pilot aviona, uključujući najmanje 200 sati letenja kao instruktor;

(3) za fazu „osnovne“ obuke (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525)- ukoliko FI(A) posjeduje prava instruktora IR(A) ME, IR(A); i

- (i) ima najmanje 1500 sati letenja u višečlanoj posadi; ili
- (ii) za postojeće FI(A) na ATP(A) ili CPL(A)/IR integrisanom kursu, da slijede strukturu kursa koja se sastoji od:
- (a) MCC kvalifikacija; i
 - (b) posmatranja 5 sesija obuke u fazi 3 kursa MPL(A); i
 - (c) posmatranja 5 sesija obuke u fazi 4 kursa MPL(A); i
 - (d) posmatranja 5 sesija LOFT obuke obnavljanja kod avio-prevoznika; i
 - (e) sadržaja kursa za instruktora MCCI (AMC FCL 1.417) i
 - (f) prvih 5 instruktorskih sesija mora nadgledati TRI(A) koji je određen od strane zrakoplovnih vlasti za tu svrhu.

JAR-FCL 1.335 FI(A) – preduslovi

(Vidjeti Dodatak 3 JAR-FCL 1.240)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.470)

Prije pristupanja odobrenom kursu obuke za ovlaštenje FI(A) kandidat mora:

- (a) da ima najmanje CPL(A) ili da je ostvario najmanje 200 sati letenja, od čega 150 sati kao vođa zrakoplova ukoliko posjeduje PPL(A);
- (b) da ispunjava uslove u pogledu znanja za CPL(A), kao što je propisano u Dodatku 1 JAR-FCL 1.470;
- (c) da je ostvario najmanje 30 sati letenja na jednomotornim klipnim avionima, od čega najmanje 5 sati mora biti ostvareno u toku 6 mjeseci prije ispitnog leta datog pod (f);
- (d) da je imao najmanje 10 sati obuke u instrumentalnom letenju, od čega najviše 5 sati može biti instrumentalno letenje na zemlji na FNPT ili na simulatoru letenja;
- (e) da je izvršio najmanje 20 sati međuaerodromskog letenja kao vođa zrakoplova, uključujući i letove dužine najmanje 540 km (300 nm) tokom obuke, pri čemu se moraju izvesti slijetanja sa potpunim zaustavljanjem na 2 različita aerodroma;
- (f) da je položio poseban prijemni ispitni let sa FI, koji je kvalifikovan u skladu sa JAR-FCL 1.330(f), a koji je zasnovan na provjeri stručnosti propisanoj u Dodatku 3 JAR-FCL 1.240, u roku od 6 mjeseci prije početka kursa. Ispitni let će procijeniti mogućnosti kandidata da pohađa kurs.

JAR-FCL 1.340 FI(A) – kurs

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.340)

(Vidjeti AMC FCL 1.340)

- (a) Kandidat za ovlaštenje FI(A) mora da završi odobrenu teorijsku obuku i letačku obuku u odobrenom FTO (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.340 i AMC FCL 1.340).
- (b) Svrha kursa je da osposobi kandidata da vrši obuku na jednomotornim avionima do PPL(A) standarda. Letačka obuka mora sadržati najmanje 30 sati obuke u letenju, od čega 25 sati mora biti obuka na duploj komandi. Preostalih 5 sati može biti zajedničko letenje (koje podrazumijeva da dva kandidata lete zajedno radi uvježbavanja obuke u zraku). Od navedenih 25 sati, 5 sati može biti izvedeno na simulatoru letenja ili na FNPT koji je odobren za tu svrhu od strane zrakoplovnih vlasti. Praktičan ispit je dodatak u odnosu na predviđeno vrijeme trajanja kursa.

JAR-FCL 1.345 FI(A) – Praktična obučenost

(Vidjeti Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 1.330 i 1.345)

Kandidat za FI(A) ovlaštenje mora prikazati ispitivaču koji je određen od zrakoplovnih vlasti za ovu svrhu, sposobnost da obučava pilota učenika za izdavanje PPL(A), uključujući prepoletnu razradu, razradu nakon leta i teorijsku obuku, u skladu sa uslovima iz Dodatka 1 i Dodatka 2 JAR-FCL 1.330 i 1.345.

JAR-FCL 1.350 FI(A) – Izdavanje ovlašćenja

Ovlašćenje FI(A), sa ograničenjima navedenim u JAR-FCL 1.325 može se izdati kandidatu:

- (a) koji je ispunio uslove iz JAR-FCL 1.310, 1.315 i 1.335 do 1.345, ili
- (b) kome je izdato posebno ovlašćenje u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.300, a koji ispunjava uslove JAR-FCL 1.355 i posjeduje JAR-FCL dozvolu.

JAR-FCL 1.355 FI(A) – Produženje važenja i obnova

(Vidjeti Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 1.330 i 1.345)

(Vidjeti AMC FCL 1.355(a)(2))

(Vidjeti IEM FCL 1.355)

(a) Za produženje važenja ovlašćenja FI(A) imalac mora da ispuni dva od sljedeća tri uslova:

- (1) da je izvršio najmanje 100 sati letačke obuke na avionima kao FI, CRI, IRI ili kao ispitivač tokom perioda važenja ovlašćenja, uključujući najmanje 30 sati letačke obuke u toku 12 mjeseci koji prethode danu isticanja ovlašćenja FI, pri čemu 10 sati od navedenih 30 sati mora biti za IR ukoliko se produžavaju prava obuke za IR;
- (2) da je u toku perioda važenja ovlašćenja FI pohađao seminar osvježavanja znanja za FI (vidjeti AMC FCL 1.355(a)(2)), koji je odobren od strane zrakoplovnih vlasti;
- (3) da je položio, kao provjeru stručnosti, praktičan ispit propisan u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.330 i 1.345 u toku 12 mjeseci koji prethode danu isticanja ovlašćenja FI.

(b) Za najmanje svako drugo produženje važenja ovlašćenja FI(A) imalac mora da položi, kao provjeru stručnosti, praktičan ispit propisan u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.330 i 1.345, kao jedan od dva zahtjeva koji se moraju zadovoljiti u cilju ispunjavanja uslova iz JAR-FCL 1.355(a).

(c) Ukoliko je ovlašćenje isteklo, kandidat mora ispuniti uslove propisane u (a)(2) i (a)(3) u posljednjih 12 mjeseci prije obnove ovlašćenja.

JAR-FCL 1.360 Ovlašćenje instruktora letenja na tipu aviona sa više pilota (TRI(MPA)) – prava

(Vidjeti JAR-FCL 1.261(d))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.261(d))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525)

(Vidjeti AMC FCL 1.261(d))

(a) Prava imaoca ovlašćenja TRI(MPA) su da vrši:

- (1) obuku za izdavanje ovlašćenja za letenje na tipu MRA;
- (2) obuku za saradnju unutar višečlane posade (vidjeti JAR-FCL 1.261(d), Dodatak 1 JAR-FCL 1.261(d) i AMC FCL 1.261(d)); i
- (3) obuku tokom „osnovne“ faze MPL(A) integrisanog kursa (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525), ukoliko posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) ovlašćenje i ispuni zahtjeve JAR-FCL 1.310(d).
- (4) obuku tokom „srednje“ i „napredne“ faze MPL(A) integrisanog kursa (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525), ukoliko ispuni zahtjeve JAR-FCL 1.310(d).

(b) Ako je obuka za TRI(A) sprovedena samo na simulatoru letenja, ovlašćenje TRI(A) će biti ograničeno tako da isključuje obuku vanrednih procedura, odnosno postupke u nuždi na avionu.

Za ukidanje ovog ograničenja imalac ovlašćenja TRI(A) mora da izvrši obuku na avionu koja je sadržana u AMC FCL 1.365 Dio 2 paragraf 8.

JAR-FCL 1.365 TRI(MPA) – uslovi

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.365)

(Vidjeti AMC FCL 1.365)

(a) Kandidat za prvo izdavanje ovlašćenja TRI(MPA) mora da:

(1) uspešno završi odobreni TRI kurs u odobrenoj FTO ili TRTO (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.365 i AMC FCL 1.365);

(2) ima najmanje 1500 sati letenja kao pilot na avionu sa više pilota;

(3) u toku poslednjih 12 meseci pre podnošenja prijave završi najmanje 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja u ulozi vođe zrakoplova ili u ulozi kopilota na odgovarajućem tipu aviona, ili sličnom tipu uz saglasnost zrakoplovnih vlasti, od čega najviše 15 rutnih sektora može biti izvedeno na simulatoru letenja;

(4) u toku kompletnog kursa za ovlašćenje za letenje na tipu izvrši najmanje 3 sata letačke obuke koja odgovara dužnostima TRI na odgovarajućem tipu aviona i/ili na simulatoru letenja, pod nadzorom TRI koji je određen od strane zrakoplovnih vlasti za tu svrhu i koji se uvjerio u osposobljenost kandidata.

Gore navedeni uslovi su ispunjeni ukoliko je kandidat imalac JAR-FCL dozvole i ako mu je izdato posebno ovlašćenje, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.300 i u skladu sa JAR-FCL 1.370.

(b) Prije nego što se prava prošire na sledeće MPA tipove imalac mora da:

(1) u toku poslednjih 12 meseci prije podnošenja prijave završi najmanje 15 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja u ulozi vođe zrakoplova ili u ulozi kopilota na odgovarajućem tipu aviona, ili sličnom tipu uz saglasnost zrakoplovnih vlasti, od čega najviše 7 rutnih sektora može biti izvedeno na simulatoru letenja;

(2) uspešno završi odgovarajući sadržaj tehničke obuke odobrenog TRI kursa u odobrenoj FTO ili TRTO (vidjeti AMC FCL 1.365);

(3) u toku kompletnog kursa za ovlašćenje za letenje na tipu izvrši najmanje 3 sata letačke obuke koja odgovara dužnostima TRI(MPA) na odgovarajućem tipu aviona ili simulatoru letenja pod nadzorom TRI(A) koji je određen od strane zrakoplovnih vlasti za tu svrhu i koji se uverio u osposobljenost kandidata.

JAR-FCL 1.370 TRI(MPA) – Produženje važenja i obnova

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.365)

(Vidjeti AMC FCL 1.365)

(a) Za produženje važenja ovlašćenja TRI(MPA) kandidat mora, u toku poslednjih 12 meseci pre isticanja važenja ovlašćenja, da:

(1) izvede jedan od sljedećih dijelova kompletnog kursa obuke za ovlašćenje za letenje na tipu, osvježenje znanja ili obnavljanje:

(I) jednu sesiju na simulatoru letenja od najmanje 3 sata; ili

(II) jednu vježbu u zraku u trajanju od najmanje 1 sata koja će sadržati najmanje 2 polijetanja i slijetanja;

ili

(2) dobije TRI(A) obuku osvježenja znanja koja je prihvatljiva zrakoplovnoj vlasti.

(b) Ukoliko je ovlašćenje isteklo kandidat mora da:

(1) u toku poslednjih 12 meseci pre podnošenja prijave završi najmanje 30 rutnih sektora, uključujući i polijetanja i slijetanja u ulozi vođe zrakoplova ili u ulozi kopilota na

odgovarajućem tipu aviona ili sličnom tipu, uz saglasnost zrakoplovnih vlasti, od čega najviše 15 sektora može biti izvedeno na simulatoru letenja;

(2) uspješno završi odgovarajuće dijelove odobrenog TRI(MPA) kursa, uz saglasnost zrakoplovnih vlasti (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.365 i AMC FCL 1.365), uzimajući u obzir prethodno iskustvo kandidata;

(3) u toku kompletnog kursa za ovlaštenje za letenje na tipu izvrši najmanje 3 sata letačke obuke koja odgovara dužnostima TRI(MPA) na odgovarajućem tipu aviona ili simulatoru letenja pod nadzorom TRI(A) koji je određen od strane zrakoplovnih vlasti za tu svrhu i koji se uverio u osposobljenost kandidata.

JAR-FCL 1.375 Ovlaštenje instruktora letenja na klasi aviona sa jednim pilotom (CRI(SPA)) – prava

(Vidjeti JAR-FCL 1.310(a))

Prava imaoća ovlaštenja CRI(SPA) su da obučava imaoce dozvola za sticanje ovlaštenja za letenje na tipu ili klasi aviona sa jednim pilotom. Imalac može vršiti obuku na jednomotornim ili višemotornim avionima, u zavisnosti od njegovih odgovarajućih kvalifikacija (vidjeti JAR-FCL 1.310(a)).

JAR-FCL 1.380 CRI(SPA) – uslovi

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.330 i 1.345)

(Vidjeti Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 1.380)

(Vidjeti AMC FCL 1.380)

(a) Višemotorni avioni

Kandidat za izdavanje ovlaštenja CRI(SPA) za višemotorne avione mora da:

(1) ostvari najmanje 500 sati letenja kao pilot aviona;

(2) ostvari najmanje 30 sati letenja kao vođa zrakoplova na odgovarajućem tipu ili klasi aviona, prije pristupanja kursu;

(3) završi odobreni kurs u odobrenoj FTO ili TRTO, uključujući najmanje 5 sati letačke obuke na avionu ili na simulatoru letenja koja je sprovedena od strane instruktora koji je odobren za tu svrhu (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.380 i AMC FCL 1.380);

(4) položi praktičan ispit u skladu sa Dodatkom 1 i Dijelovima 1, 2, 3, 5 i 7 Dodatka 2 JAR-FCL 1.330 i 1.345.

(b) Jednomotorni avioni

Kandidat za izdavanje ovlaštenja CRI(SPA) za jednomotorne avione mora da:

(1) ostvari najmanje 300 sati letenja kao pilot aviona;

(2) ostvari najmanje 30 sati letenja kao vođa zrakoplova na odgovarajućem tipu ili klasi aviona, prije pristupanja kursu;

(3) završi odobreni kurs u odobrenoj FTO ili TRTO, uključujući najmanje 3 sata letačke obuke na avionu ili simulatoru letenja koja je sprovedena od strane instruktora koji je odobren za tu svrhu (vidjeti Dodatak 2 JAR-FCL 1.380);

(4) položi praktičan ispit u skladu sa Dodatkom 1 i Dijelovima 1, 2, 3, 4 i 7 Dodatka 2 JAR-FCL 1.330 i 1.345.

(c) Prije proširenja prava iz ovlaštenja na drugi tip ili klasu aviona potrebno je da je imalac u toku posljednjih 12 mjeseci ostvario najmanje 10 sati letenja na avionima odgovarajuće klase ili tipa ili sličnog tipa, ako postoji saglasnost zrakoplovnih vlasti. Za proširenje ovlaštenja CRI(A) sa SE na ME avione, moraju biti ispunjeni uslovi koji su propisani pod (a).

JAR-FCL 1.385 CRI(SPA) – Produženje važenja i obnova

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.330 i 1.345)

(a) Za produženje važenja CRI(SPA) ovlašćenja kandidat mora, u toku posljednjih 12 mjeseci prije dana isticanja važenja ovlašćenja, da:

- (1) (I) izvede najmanje 10 sati letačke obuke u ulozi CRI(SPA);
(II) ako kandidat CRI(SPA) ima prava i za SE i za ME avione, mora da obavi najmanje 5 sati na SE avionima i 5 sati na ME avionima od potrebnih 10 sati letačke obuke koja se zahtjeva za tu ulogu, ili
- (2) da sprovede obuku osvježenja znanja koja je prihvatljiva zrakoplovnoj vlasti; ili
- (3) dobije obuku osvježenja znanja kao CRI(A).

(b) Ukoliko je važenje ovlašćenja isteklo, kandidat mora u toku posljednjih 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva da:

- (1) završi obuku osvježenja znanja kao CRI(A) koja je prihvatljiva zrakoplovnoj vlasti;
- (2) položi, u vidu provjere stručnosti, odgovarajući dio (npr. SE ili ME) praktičnog ispita, kao što je propisano u Dodatku 1 i 2 JAR-FCL 1.330 i 1.345.

JAR-FCL 1.390 Ovlašćenje instruktora instrumentalnog letenja (avioni) (IRI(A)) – prava

Prava imaoća ovlašćenja IRI(A) odnose se na sprovođenje letačke obuke:

- (a) za izdavanje IR(A) na jednomotornim avionima;
- (b) za izdavanje IR(A) na višemotornim avionima, ukoliko instruktor ispunjava uslove iz JAR-FCL 1.380(a).
- (c) za „osnovnu“ fazu obuke (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525), ukoliko IRI(A) posjeduje prava instruktora IR(A) ME, IR(A); i
 - (1) ima najmanje 1500 sati letenja u višečlanoj posadi; ili
 - (2) za postojeće FI(A) na ATP(A) ili CPL(A)/IR integrisanom kursu, da slijede strukturu kursa obuke koja se sastoji od:
 - (a) MCC kvalifikacija; i
 - (b) posmatranja 5 sesija obuke u fazi 3 kursa MPL(A); i
 - (c) posmatranja 5 sesija obuke u fazi 4 kursa MPL(A); i
 - (d) posmatranja 5 sesija LOFT obuke obnavljanja kod avio-prevoznika; i
 - (e) sadržaja kursa za instruktora MCC (AMC FCL 1.417); i
 - (f) prvih 5 instruktorskih sesija mora nadzirati TRI(A) koji je određen od strane zrakoplovnih vlasti za tu svrhu.

JAR-FCL 1.395 IRI(A) – uslovi

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.330 i 1.345)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.395)

(Vidjeti AMC FCL 1.395)

Kandidat za IRI(A) ovlašćenje mora da:

- (a) ima najmanje 800 sati letenja u IFR, od čega najmanje 400 sati mora biti na avionima;
- (b) uspješno završi odobreni kurs u odobrenoj FTO (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.395 i AMC FCL 1.395) koji sadrži teorijsku obuku i najmanje 10 sati letačke obuke na avionu, simulatoru letenja ili FNPT II;
- (c) položi praktičan ispit, kao što je propisano u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.330 i 1.345.

JAR-FCL 1.400 IRI(A) – Produženje važenja i obnova

- (a) Za produženje IRI(A) ovlašćenja imalac mora da ispuni uslove propisane u JAR-FCL 1.355(a).
- (b) Ako je važenje ovlašćenja isteklo, imalac mora da ispuni uslove JAR-FCL 1.355(c), kao i druge uslove koje odredi zrakoplovna vlast.

JAR-FCL 1.405 Posebno ovlašćenje instruktora letenja na uređaju za simulirano letenje (avioni) (SFI(A)) – prava

(Vidjeti JAR-FCL 1.261(d))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525)

Imalac posebnog ovlašćenja SFI(A) može na uređaju za simulirano letenje da sprovodi:

- (a) obuku za ovlašćenje za letenje na tipu aviona;
- (b) obuku za saradnju unutar višečlane posade (vidjeti JAR-FCL 1.261(d)); i
- (c) (i) obuku tokom „osnovne“ faze MPL(A) integrisanog kursa obuke (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525), ukoliko posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) ovlašćenje i ispunio uslove propisane u JAR-FCL 1.310(d).
- (ii) obuku tokom „srednje“ i „napredne“ faze MPL(A) integrisanog kursa obuke (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525), ukoliko su ispunjeni uslovi JAR-FCL 1.310(d).

JAR-FCL 1.410 SFI(A) – uslovi

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.240)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.365)

(Vidjeti AMC FCL 1.365)

(a) Kandidat za posebno ovlaštenje SFI(A) mora da:

(1) posjeduje ili da je posjedovao CPL ili ATPL dozvolu izdatu od strane države članice JAA, ili CPL ili ATPL dozvolu koja nije izdata u skladu sa JAR-FCL, ali koja je prihvatljiva zrakoplovnoj vlasti;

(2) završi simulatorski dio odgovarajućeg kursa obuke za ovlaštenje za letenje na tipu aviona u odobrenoj FTO ili TRTO;

(3) ima najmanje 1500 sati letačkog iskustva kao pilot na avionima sa više pilota;

(4) završi odobreni kurs za TRI(A) (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.365 i AMC FCL 1.365);

(5) u toku kompletnog kursa za ovlaštenje za letenje na tipu sprovede najmanje 3 sata letačke obuke koja odgovara dužnostima TRI(A) na odgovarajućem tipu aviona pod nadzorom TRI(A) koji je određen od strane zrakoplovne vlasti za tu svrhu i koji se uvjerio u osposobljenost kandidata;

(6) u periodu od 12 mjeseci koji prethode podnošenju prijave završi provjeru stručnosti na simulatoru letenja za odgovarajući tip, kao što je propisano u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.240;

(7) (I) u periodu od 12 mjeseci koji prethode podnošenju prijave završi najmanje 3 rutna sektora kao posmatrač (observer) u kabini odgovarajućeg tipa aviona ili sličnog tipa, uz saglasnost zrakoplovnih vlasti, ili

(II) u periodu od 12 mjeseci koji prethode podnošenju prijave završi kao posmatrač (observer) u kabini odgovarajućeg tipa aviona ili sličnog tipa najmanje 2 LOFT bazirane sesije na simulatoru letenja koje sprovodi kvalifikovana letačka posada, uz saglasnost zrakoplovnih vlasti. Ove simulatorske sesije moraju da uključe:

(A) let između 2 različita aerodroma od najmanje 2 sata za svaki let,

(B) odgovarajuće pretpoletno planiranje i analizu poslije leta.

Navedeni uslovi su ispunjeni ako je kandidatu izdato posebno ovlaštenje, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.300 i ako je u skladu sa uslovima koji su propisani u JAR-FCL 1.415.

(b) Ako se prava proširuju na druge tipove aviona sa više pilota imalac mora da:

(1) uspješno završi simulatorski sadržaj odgovarajućeg kursa za ovlaštenje za letenje na tipu;

(2) u toku kompletnog kursa za ovlaštenje za letenje na tipu sprovede najmanje 3 sata letačke obuke koja odgovara dužnostima TRI(A) na odgovarajućem tipu aviona, pod nadzorom TRI(A) koji je određen od strane zrakoplovne vlasti za tu svrhu i koji se uvjerio u osposobljenost kandidata.

JAR-FCL 1.415 SFI(A) – Produženje važenja i obnova

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.240)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.365)

(Vidjeti AMC FCL 1.365)

(a) Za produženje važenja posebnog ovlaštenja SFI(A) kandidat mora u posljednjih 12 mjeseci važenja posebnog ovlaštenja da:

(1) izvede jednu sesiju na simulatoru od najmanje 3 sata, kao dio kompletnog kursa za ovlaštenje za letenje na tipu, osvježnja znanja ili obnovu;

(2) završi provjeru stručnosti na simulatoru letenja za odgovarajući tip, kao što je propisano u Dodatku 1 i 2 FCL 1.240.

- (b) Ako je važenje posebnog ovlašćenja isteklo kandidat mora da:
- (1) završi simulatorski sadržaj kursa obuke za ovlašćenje za letenje na odgovarajućem tipu;
 - (2) uspješno završi odobreni kurs TRI(A), uz saglasnost zrakoplovnih vlasti (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.365 i AMC FCL 1.365);
 - (3) sprovede u toku kompletnog kursa za ovlašćenje za letenje na tipu najmanje 3 sata letačke obuke koja odgovara dužnostima TRI(A) na odgovarajućem tipu aviona pod nadzorom TRI(A) koji je određen od strane zrakoplovnih vlasti za tu svrhu i koji se uvjerio u osposobljenost kandidata;
 - (4) završi provjeru stručnosti na simulatoru letenja odgovarajućeg tipa, kao što je propisano u Dodatku 1 JAR-FCL 1.240.

JAR-FCL 1.416 Posebno ovlašćenje instruktora za saradnju unutar višočlane posade (avion) MCCI(A) – prava

(vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525)

Pravo imao ca MCCI(A) je da vrši :

- (a) obuku tokom praktičnog dijela MSS kurseva kada ona nije kombinovana sa obukom za ovlašćenje za letenje na tipu.
- (b) obuku tokom „osnovne“ faze MPL(A) integrisanog kursa (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525), ukoliko posjeduje ili je posjedovao FI(A) ovlašćenje i ispunio uslove koji su propisani u JAR-FCL 1.310(d).

JAR- FCL 1.417 MCCI(A) - uslovi

(Vidjeti AMC FCL 1.417)

- (a) Kandidat za MCCI(A) posebno ovlašćenje mora da:
- (1) posjeduje ili da je posjedovao CPL ili ATPL dozvolu izdatu od države članice JAA ili CPL ili ATPL dozvolu koja nije u skladu sa JAR-FCL, a koja je prihvatljiva zrakoplovnim vlastima;
 - (2) ima najmanje 1500 sati letačkog iskustva kao pilot na avionima sa više pilota;
 - (3) završi odobreni MCCI kurs na FNPT II ili na simulatoru letenja (vidjeti AMC FCL 1.417);
 - (4) sprovede u toku kompletnog MCC kursa najmanje 3 sata letačke obuke/MCC-obuke na odgovarajućem FNPT II ili na simulatoru letenja pod nadzorom TRI(A), SFI(A) ili MCCI(A) koji je određen od strane zrakoplovnih vlasti za tu svrhu i koji se uvjerio u osposobljenost kandidata.
- (b) Ako se prava proširuju na drugi tip FNPT II ili simulatora letenja, imalac mora da ispunji uslove navedene pod (a)(4) na tom tipu FNPT II ili na simulatoru letenja.

JAR-FCL 1.418 MCCI(A) - Produženje važenja i obnova

- (a) Za produženje važenja posebnog ovlašćenja MCCI(A) kandidat mora, u toku posljednjih 12 mjeseci važenja posebnog ovlašćenja, da ispunji sve uslove koji su propisani u JAR-FCL 1.417(a)(4).
- (b) Ako je važenje posebnog ovlašćenja isteklo kandidat mora da ispunji:
- (1) sve uslove kursa za osvježanje znanja prema diskrecionoj odluci zrakoplovnih vlasti; i
 - (2) sve uslove koji su propisani u JAR-FCL 1.417(a)(4).

JAR-FCL 1.419 Posebno ovlaštenje instruktora na trenažeru (aviona) STI(A) – prava, uslovi, produženje važenja i obnova
(vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525)

(a) *Prava*

Imalac posebnog ovlaštenja STI(A) ovlašten je da izvodi letačku obuku na uređaju za simulirano letenje:

- (1) za izdavanje dozvole,
- (2) za izdavanje ovlaštenja za instrumentalno letenje i ovlaštenje za letenje na klasi ili tipu aviona sa jednim pilotom; i
- (3) tokom faze „srž“ letačke obuke integrisanog kursa za MPL(A) (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525), ukoliko su ispunjeni zahtjevi JAR-FCL 1.310(d).

(b) *Uslovi*

Kandidat za posebno ovlaštenje STI(A) mora da:

- (1) posjeduje ili da je u toku prethodne 3 godine posjedovao pilotsku dozvolu koja sadrži instruktorsku kvalifikaciju koja odgovara obuci koju treba da obavlja ili dozvolu koja nije JAA, a koja je prihvatljiva zrakoplovnoj vlasti;
- (2) (I) sprovede na simulatoru letenja ili na FNPT II najmanje 3 sata letačke obuke koja odgovara dužnostima STI(A), pod nadzorom FIE(A) koji je određen od zrakoplovne vlasti za tu svrhu i koji se uvjerio u osposobljenost kandidata; ili
(II) za STI(A) koji želi da obučava samo na BITD - da je izvršio na BITD najmanje 3 sata letačke obuke pod nadzorom FIE(A) koji je određen od zrakoplovne vlasti za tu svrhu i koji se uvjerio u osposobljenost kandidata;
- (3) (I) u periodu od posljednjih 12 mjeseci prije podnošenja prijave završi provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 3 JAR-FCL 1.240 na FNPT klase ili tipa aviona koji odgovara namjeravanoj obuci; ili
(II) za STI(A) koji želi da obučava samo na BITD - da je u periodu od posljednjih 12 mjeseci prije podnošenja prijave, izvršio provjeru stručnosti koja pokriva samo one vježbe koje su navedene u Dodatku 1 JAR-FCL 1.125.

(c) Za produženje važenja posebnog ovlaštenja STI(A) kandidat mora da u toku posljednjih 12 mjeseci važenja posebnog ovlaštenja:

- (1) sprovede najmanje 3 sata obuke na simulatoru letenja, FNPT II ili BITD ukoliko je primjenjivo, kao dio kompletnog kursa za CPL, IR, PPL ili za ovlaštenje za letenje na klasi ili tipu, i
- (2) da je završio dio 3B provjere praktične stručnosti propisane u Dodatku 3 JAR-FCL 1.240 za odgovarajući tip ili klasu aviona na simulatoru letenja ili na FNPT II na kome se obuka rutinski izvodi; ili
- (3) za STI(A) obučavanje samo na BITD - da završi provjeru stručnosti koja pokriva samo one vježbe koje su navedene u Dodatku 1 JAR-FCL 1.125.

(d) Ukoliko je važenje posebnog ovlaštenja isteklo kandidat mora da:

- (1) (I) završi najmanje 3 sata obuke osvježavanja znanja na simulatoru letenja ili na FNPT II; ili
(II) za STI(A) koji želi da obučava samo na BITD - da je izvršio najmanje 3 sata obuke osvježavanja znanja na BITD;
- (2) da je na kompletnom kursu za CPL, IR, PPL ili na kursu za ovlaštenje za letenje na klasi ili tipu sproveo najmanje 3 sata obuke pod nadzorom FIE(A), FI(A), CRI(A), IRI(A), TRI(A) ili SFI(A) koji je određen od strane zrakoplovne vlasti za tu svrhu i koji je uvjeren u osposobljenost kandidata. Najmanje 1 sat obuke mora biti pod nadzorom FIE(A) i on mora biti uvjeren u osposobljenost kandidata;

- (3) (I) završi Dio 3B provjere stručnosti propisane u Dodatku 3 JAR-FCL 1.240 za odgovarajući tip ili klasu aviona na simulatoru letenja ili na FNPT II na kome se obuka rutinski izvodi; ili
- (II) za STI(A) obučavanje samo na BITD - da završi provjeru stručnosti koja pokriva samo one vježbe navedene u Dodatku 1 JAR-FCL 1.125.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.300

Uslovi za posebna ovlašćenja instruktora koji ne posjeduju JAR-FCL dozvolu i sprovode obuku u TRTO izvan država članica JAA ili u FTO koje dijelove obuke izvode van država članica JAA u skladu sa Dodatkom 1b JAR-FCL 1.055

(Vidjeti JAR-FCL 1.300(a)(2)(III))

1. (a) Instruktor koji želi da izvodi obuku za JAR-FCL dozvole, uključujući i ovlašćenja za letenje na klasi i ovlašćenje za instrumentalno letenje mora da:

- (I) posjeduje najmanje CPL i ovlašćenja izdata u skladu sa ICAO Annex I koje država koja nije članica JAA zahtjeva za obuku koja će se izvoditi na zrakoplovu koji je u njoj registrovan;
- (II) ostvari najmanje 500 sati letenja kao pilot aviona, od čega najmanje 200 sati letenja kao instruktor letenja, uključujući iskustvo koje se odnosi na letačku obuku koja će se sprovoditi, kao i da ispunjava uslove u pogledu iskustva koji su propisani u JAR-FCL 1.330(a), (b), (c), (d) ili (e);
- (III) završi, u skladu sa JAR-FCL, odgovarajuću odobrenu teorijsku obuku i letačku obuku. Kurs može biti izmijenjen, po odobrenju zrakoplovne vlasti, uzimajući u obzir prethodnu obuku ili iskustvo podnosioca zahtjeva, ali mora sadržati najmanje 30 sati zemaljske obuke i 15 sati letačke obuke na duploj komandi koju izvodi instruktor letenja koji je imalac JAR-FCL dozvole i ovlašćenja, u skladu sa JAR-FCL 1.330(f);
- (IV) položi praktičan ispit propisan u JAR-FCL 1.345;
- (V) posjeduje posebno ovlašćenje sa rokom važenja određenim od strane zrakoplovne vlasti, ali koji ne smije biti duži od 3 godine;
- (VI) ne vrši obuku na dijelu MPL obuke na kojoj se uče principi MSS.
- (VII) produži važenje ili obnovi bilo koje posebno ovlašćenje izdato u skladu sa navedenim tačkama (I)-(IV), shodno JAR-FCL 1.355.

(b) Posebno ovlašćenje je ograničeno na sljedeće:

- (I) ne može se vršiti obuka za izdavanje bilo kog instruktorskog ovlašćenja;
- (II) ne može se vršiti obuka unutar države članice JAA;
- (III) obuka će se izvoditi samo sa učenicima koji imaju adekvatno znanje jezika na kome se obuka izvodi;
- (IV) može se vršiti obuka samo u pogledu onih dijelova integrisanog kursa za ATP gdje instruktor može da prikaže iskustvo koje se odnosi na obuku koju namjerava da obavlja, u skladu sa tačkama 1(a)(II);
- (V) ne može se vršiti obuka za saradnju unutar višočlane posade, kao što je određeno u Dodatku 1 JAR-FCL 1.261(d) i AMC FCL 1.261(d).

2. (a) Instruktor koji želi da vrši obuku za JAR-FCL ovlašćenje za letenje na tipu mora da:

- (I) posjeduje najmanje dozvolu i ovlašćenja izdata u skladu sa ICAO Annex I koje zahtjeva država koja nije članica JAA, za obuku koja se izvodi na zrakoplovu koji je u njoj registrovan;
- (II) ispunjava uslove u pogledu iskustva iz JAR-FCL 1.365(a)(2) i (3), kako bi mogao da radi kao TRI(A), ili uslove propisane u JAR-FCL 1.410 (a)(3) i (7), kako bi mogao da radi kao SFI(A);

- (III) u svojstvu instruktora za letenje na tipu (TRI(A) ili slično) ostvari najmanje 100 sati letenja na avionu ili simulatoru letenja;
- (IV) period važenja posebnog ovlašćenja određuje zrakoplovna vlast, ali ne smije biti duži od 3 godine;
- (V) ispuni uslove za produženje važenja ovlašćenja, u skladu sa JAR-FCL 1.370 u svojstvu TRI(A) ili u skladu sa JAR-FCL 1.415, u svojstvu SFI(A).

(b) Posebno ovlašćenje je ograničeno na sljedeće:

- (I) ne može se vršiti obuka za izdavanje bilo kog instruktorskog ovlašćenja;
- (II) ne može se vršiti obuka unutar države članice JAA;
- (III) obuka će se izvoditi samo sa učenicima koji imaju adekvatno znanje jezika na kome se obuka izvodi;
- (IV) ne može se vršiti obuka za MSS, kao što je određeno u Dodatku 1 JAR-FCL 1.261(d) i AMC FCL 1.261(d).

Dodatak 1 JAR-FCL 1.310(d)
MPL(A) Kurs obuke instruktora
(Vidjeti JAR-FCL 1.310(d))
(Vidjeti AMC FCL 1.310(d))
(Vidjeti IEM FCL 1.310(d))

CILJ KURSA

1. Instruktori koji sprovode MPL obuku moraju biti sposobni da pruže kvalitetnu obuku, a, posebno da:

- a) prikažu znanje koje ukazuje na njihovu kompetentnost da pristupe vršenju obuke;
- b) pripreme sredstva;
- c) naprave radnu atmosferu koja unapređuje učenje;
- d) prenesu znanje;
- e) integrišu upravljanje ugrožavanjem i greškom i CRM;
- f) raspoređuju vrijeme potrebno za postizanje ciljeva kursa;
- g) olakšaju učenje;
- h) procijene izvođenje kandidata;
- i) nadziru i ocjenjuju napredak;
- j) ocijene sesije obuke;
- k) izvjestite o rezultatima.

2. Cilj obuke instruktora za MPL(A) je da osposobi kandidate da mogu kompetentno, u skladu sa karakteristikama obuke, vršiti tu obuku i ocenjivanje. Odobreni kurs obuke instruktora za MPL(A) mora sadržati najmanje 14 sati.

3. Odobrenje kursa za instruktora MPL(A) može dobiti FTO određenog JAR-OPS 1 avio-prevoznika ili FTO koji posjeduje posebni odobreni sporazum sa JAR-OPS 1 avio-prevoznikom. Sam FTO mora biti odobren za sprovođenje kursa obuke za MPL(A).

MPL(A) UVJERENJE O KVALIFIKACIJI INSTRUKTORA

4. Po završetku kursa, izvršiće se procena sposobnosti instruktora kroz praktičnu demonstraciju obuke u odgovarajućoj fazi kursa obuke MPL(A). Kurs mora biti sproveden na zadovoljavajući način pod nadzorom TRI(A) koji je određen od strane zrakoplovnih vlasti za tu svrhu. FTO mora izdati kandidatu uvjerenje o uspješno završenom kursu.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.330 i 1.345

Načini sprovođenja praktičnog ispita, provjere stručnosti i usmenog teorijskog ispita za ovlaštenje instruktora letenja (FI(A))
(Vidjeti JAR-FCL 1.330, 1.345, 1.355, 1.380, 1.385 i 1.395)

1. Praktičan ispit za ovlaštenje FI(A) je propisan u Dodatku 2 JAR-FCL 1.330 i 1.345. Ispit sadrži usmene teorijske ispite na zemlji, pretpoletnu pripremu i analizu posle leta, kao i demonstraciju u letu FI(A) tokom praktičnog ispita na avionu.

2. Kandidat za praktičan ispit mora obaviti obuku na istom tipu ili klasi aviona koji se koristi na ispitu. Avion koji se koristi na ispitu mora da ispunji uslove propisane u Dodatku 1 JAR-FCL 1.055, paragraf 25.

3. Prije pristupanja praktičnom ispitu kandidat mora da završi potrebnu obuku. Na zahtjev ispitivača, FTO mora da podnese dosije obuke kandidata.

4. Dio 1, usmeni teorijski ispit je podijeljen u dva dijela:

(a) od kandidata se traži da održi predavanje drugim „učenicima“, od kojih jedan treba da bude ispitivač. Ispitno predavanje treba da bude izabrano od tački a-h Dijela 1. Vrijeme za pripremu sadržaja ispitnog predavanja mora biti prethodno dogovoreno sa ispitivačem. Kandidat može da koristi odgovarajuću literaturu. Ispitno predavanje ne treba da traje duže od 45 minuta.

(b) ispitivač usmeno ispituje kandidata delove a-i Dijela 1, kao i „podučavanje i učenje“ iz kurseva za FI(A)).

5. Dijelovi 2, 3 i 7 predviđeni su za ovlašćenje FI(A) za jednomotorni (SE) avion sa jednim pilotom (SPA). Ovi dijelovi sadrže vježbe demonstracije sposobnosti obavljanja poslova kao FI(A) (npr. vježbe koje prikazuje instruktor) koje su izabrane od strane ispitivača iz letačkog programa kurseva za obuku FI(A) (vidjeti AMC FCL 1.340, 1.380 i 1.395). Od kandidata će se tražiti da prikaže sposobnosti FI(A), uključujući pripremu, letačke instrukcije u letu i analizu posle leta.

6. Dio 4 je namjerno ostavljen prazan i može biti korišćen za uključivanje drugih vježbi demonstracija sposobnosti FI(A), na osnovu odluke ispitivača i nakon prihvatanja od strane kandidata prije izvođenja praktičnog ispita.

7. Dio 5 sadrži dodatne vežbe demonstracije sposobnosti za ovlašćenje FI(A) za višemotorne avione (ME) sa jednim pilotom (SPA). Za ovaj dio se, ako je zahtjevano, mora koristiti avion koji je ME SPA, simulator letenja ili FNPT II. Ako se koristi simulator letenja ili FNPT, on mora simulirati ME avion. Ovaj dio mora biti završen kao dodatak Dijelova 2, 3 i 4 (ako je primjenljivo) i 7.

8. Dio 6 je namjerno ostavljen prazan. Ovaj dio će uključiti dodatne vježbe demonstracije sposobnosti za FI(A) ovlašćenja, na osnovu odluke ispitivača i uz saglasnost kandidata prije praktičnog ispita, za ovlašćenje FI(A) za ovlašćenja za instrumentalno letenje (IR). Ove vježbe će se odnositi na uslove obuke za prvo izdavanje IR.

9. Tokom praktičnog ispita kandidat mora da sjedi na sjedištu na kome uobičajeno sjedi FI(A). Ispitivač ili drugi FI(A) se mora ponašati kao „učenik“. Od kandidata se mora tražiti da objašnjava odgovarajuće vježbe i da prikazuje njihovo izvođenje „učeniku“, kada je to moguće. Poslije toga „učenik“ mora izvesti iste manevre, uključujući i tipične greške neiskusnih učenika. Od kandidata se očekuje da ispravlja greške usmeno ili, ako je potrebno, preuzimanjem komandi.

10. Dio 1 i Dijelovi 2-7 (ako se primjenjuju) moraju biti izvršeni u periodu od 6 mjeseci, ali bi svi dijelovi trebalo, kad god je to moguće, da budu završeni istog dana. Neuspješno polaganje bilo koje vježbe u okviru Dijelova 2, 3 i 4 (ako je primjenljivo) i 5/6 (ako se odnosi), zahtjeva ponavljanje ispita koji se odnosi na sve vježbe. Ako se ne položi samo Dio 1, on se može posebno ponoviti.

11. Ispitivač može prekinuti ispit u bilo kojoj fazi ako smatra da prikazana vještina letenja kandidata ili njegova sposobnost da vrši obuku zahtjeva ponavljanje ispita.

12. Ispitivač mora biti vođa zrakoplova, izuzev kada se ispitivač složi da se drugi FI(A) odredi za vođu zrakoplova za let. Odgovornost za let mora biti određena u skladu sa nacionalnom regulativom.

13. Sadržaj praktičnog ispita i dijelova koji su propisani u Dodatku 2 JAR-FCL 1.330 i 1.345 moraju biti korišćeni za praktičan ispit. Format i obrazac prijave za praktičan ispit može utvrditi zrakoplovna vlast (vidjeti IEM FCL 1.130).

Dodatak 2 JAR-FCL 1.330 i 1.345

Sadržaj praktičnog ispita za ovlaštenje instruktora letenja (FI(A)), usmeni teorijski ispit i provjera stručnosti

(Vidjeti JAR-FCL 1.330, 1.345)

(Vidjeti IEM FCL 1.330)

DIO 1	
USMENA PROVJERA TEORIJSKOG ZNANJA	
a	Zrakoplovni propisi
b	Opšte poznavanje zrakoplova
c	Performanse i planiranje leta
d	Ljudske mogućnosti i ograničenja
e	Meteorologija
f	Navigacija
g	Operativne procedure
h	Teorija letenja
i	Administracija koja se vodi tokom obuke

DIJELOVI 2 I 3 IZABRANE GLAVNE VJEŽBE:

DIO 2	
PRETPOLETNA PRIPREMA	
a	Vizuelna prezentacija
b	Tehnička preciznost
c	Jasnoća objašnjavanja
d	Jasnoća govora
e	Tehnika obučavanja
f	Upotreba modela i pomoćnih sredstava
g	Učešće učenika

DIO 3	
LET	
a	Dogovor oko prikazivanja
b	Sinhronizacija govora sa prikazivanjem
c	Ispravljanje grešaka
d	Rukovanje avionom
e	Tehnike obučavanja
f	Upravljanje avionom/bezbjednost
g	Određivanje pozicije, upotreba vazdušnog prostora

DIO 4	
OSTALE VJEŽBE	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	

DIO 5	
VJEŽBE NA VIŠEMOTORNIM AVIONIMA	

a	1Radnje poslije otkaza jednog motora neposredno poslije polijetanja
b	1Prilaženje i produžavanje sa jednim motorom
c	1Prilaženje i slijetanje sa jednim motorom
d	
e	
f	
g	

Ove vježbe se moraju prikazati na praktičnom ispitu za ovlaštenje instruktora na klasi višemotornih aviona sa jednim pilotom.

DIO 6	
VJEŽBE INSTRUMENTALNOG LETENJA	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
DIO 7	
ANALIZA POSLIJE LETA	
a	Vizuelna prezentacija
b	Tehnička preciznost
c	Jasnoća objašnjavanja
d	Jasnoća govora
e	Tehnike obučavanja
f	Upotreba modela i pomoćnih sredstava
g	Učešće učenika

Dodatak 1 JAR-FCL 1.340

Kurs za ovlaštenje instruktora letenja (avion) (FI(A))

(Vidjeti JAR-FCL 1.340)

(Vidjeti AMC FCL 1.340)

CILJ KURSA

1. Cilj kursa za FI(A) je da obuči imaoce dozvola pilota aviona do nivoa stručnosti potrebnog za izdavanje ovlaštenja FI(A), i u tu svrhu da:

- a) osvježi i osavremeni tehničko znanje učenika-instruktoru;
- b) uvježba učenika-instruktoru da sprovodi zemaljsku obuku i vježbe u zraku;
- c) da osigura da je tehnika pilotiranja učenika-instruktoru- na dovoljno visokom nivou;
- d) da nauči učenike-instruktoru principima osnovne obuke i njihovoj primjeni na PPL nivou.

2. Sa izuzetkom dijela „podučavanje i učenje”, svi predmeti sadržani u Programu zemaljske i letačke obuke odgovaraju programu obuke za PPL(A) i treba da su već poznati kandidatima.

3. Kurs za FI(A) treba da naglasi posebnu ulogu pojedinca u odnosu na značaj ljudskih faktora u interakciji čovjek-mašina i u interakciji teoretskog znanja. Posebna pažnja treba da se obrati na zrelost i prosuđivanje kandidata, uključujući razumijevanje odraslih, njihove tipove ličnosti i različite nivoe obrazovanja.

4. U toku kursa kandidati moraju da postanu svjesni značaja svojih stavova za sigurnost letenja. Unapređenje svijesti o sigurnosti mora da bude osnovni cilj tokom kursa. Cilj kursa obuke je da kandidat stekne znanja, vještine i stavove koji su potrebni za obavljanje zadatka instruktora letenja.

5. Poslije uspješno završenog kursa i završenog ispita kandidatu se izdaje ovlaštenje FI(A).

PODUČAVANJE I UČENJE

6. Program je propisan u AMC FCL 1.340, Dio 1. Odobreni teorijski kurs za FI(A) mora da sadrži najmanje 125 sati, uključujući i testove napredovanja. Piloti koji imaju ili su imali ovlaštenje FI(H) se kreditiraju sa 75 sati od 125 sati „podučavanja i učenja“ iz Dijela 1 kursa za FI(A).

LETAČKA OBUKA

7. Program letačke obuke je propisan u AMC FCL 1.340, Dio 2. Odobreni kurs FI(A) mora da sadrži najmanje 30 sati letačke obuke.

PRAKTIČAN ISPIT

8. Po završetku kursa, kandidat mora da pristupi praktičnom ispitu, u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.330 i 1.345.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.365

Kurs za instruktora letenja na tipu aviona sa više pilota (TRI) (MPA)

(Vidjeti JAR-FCL 1.365)

(Vidjeti AMC FCL 1.365)

CILJ KURSA

1. Cilj kursa TRI(A) je da obučeni imaoce dozvola pilota aviona sa više od 1500 sati naleta na avionima sa više pilota, do nivoa stručnosti potrebnog za izdavanje ovlaštenja TRI(A). Kurs mora biti organizovan na način da omogući odgovarajuće osposobljavanje kandidata za vršenje teorijske obuke, letačke obuke i obuke na uređaju za simuliranje leta, kako bi mogao da obučava za ovlaštenje za letenje na tipu aviona sa više pilota za koji je kandidat kvalifikovan (vidjeti JAR-FCL 1.365).

PODUČAVANJE I UČENJE

2. Program je propisan u AMC FCL 1.365. Odobreni kurs TRI(A) „podučavanja i učenja“ mora sadržati najmanje 25 sati. Piloti koji posjeduju ili su posjedovali neko od sljedećih ovlaštenja su oslobođeni pohađanja dela TRI(A) kursa koji se odnosi na “podučavanje i učenje”: FI(A), CRI(A), IRI(A), STI(A), MCCI(A)
FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

LETAČKA OBUKA

3. Program letačke obuke je propisan u AMC FCL 1.365.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.380

Kurs za ovlaštenje instruktora za letenje na klasi višemotornih aviona sa jednim pilotom (CRI(SPA))

(Vidjeti JAR-FCL 1.380)

(Vidjeti AMC FCL 1.380)

1. Cilj kursa je da osposobi imaoce dozvola pilota aviona, sa najmanje 500 sati naleta na avionima, do nivoa stručnosti potrebnog za izdavanje ovlašćenja CRI(A) za višemotorne avione sa jednim pilotom. Kurs mora biti tako organizovan da omogući odgovarajuće osposobljavanje kandidata za vršenje teorijske obuke, letačke obuke i obuke na uređaju za simuliranje leta, kako bi mogao da obučava za ovlašćenje za letenje na tipu ili klasi višemotornih aviona sa jednim pilotom za koje je kandidat kvalifikovan (vidjeti JAR-FCL 1.380).

PODUČAVANJE I UČENJE

2. Program je propisan u AMC FCL 1.380. Odobreni kurs CRI(A) „podučavanja i učenja” mora sadržati najmanje 25 sati. Piloti koji posjeduju ili su posjedovali neko od sljedećih ovlašćenja su oslobođeni pohađanja dijela CRI(A) kursa koji se odnosi na „podučavanje i učenje“: FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)
FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

LETAČKA OBUKA

3. Kandidat za izdavanje ovlašćenja CRI(SPA) na višemotornim avionima mora da završi najmanje 5 sati letačke obuke, obavljene od strane instruktora koji je odobren za tu svrhu. Letačka obuka ima za cilj da omogući osposobljenost kandidata da sigurno i efikasno, putem vježbi u zraku, obučava učenike koji pohađaju kurs obuke za izdavanje ovlašćenja letenja za klasi/tipu višemotornog aviona sa jednim pilotom. Program letačke obuke je propisan u AMC FCL 1.380.

PRAKTIČAN ISPIT

4. Po završetku kursa kandidat mora da pristupi praktičnom ispitu u skladu sa Dodatkom 1 i Dijelovima 1, 2, 3, 5 i 7 Dodatka 2 JAR-FCL 1.330 i 1.345.

Dodatak 2 JAR-FCL 1.380

Kurs za ovlašćenje instruktora za letenje na klasi jednomotornih aviona sa jednim pilotom (CRI(SPA))

(Vidjeti JAR-FCL 1.380)

1. Cilj kursa je da obuči imaoce dozvola pilota aviona sa više od 300 sati naleta na avionima, do nivoa stručnosti potrebnog za izdavanje ovlašćenja CRI(A) za jednomotorne avione. Kurs mora biti tako organizovan da omogući osposobljavanje kandidata za vršenje teorijske obuke, letačke obuke i obuke na uređaju za simuliranje leta, kako bi mogao da obučava za ovlašćenje za letenje na klasi ili tipu jednomotornog aviona sa jednim pilotom za koje je kandidat kvalifikovan (vidjeti JAR-FCL 1.380).

PODUČAVANJE I UČENJE

2. Odobreni kurs CRI(A) „podučavanja i učenja” mora sadržati najmanje 25 sati. Piloti koji posjeduju ili koji su posjedovali neko od sljedećih ovlašćenja su oslobođeni pohađanja dijela CRI(A) kursa koji se odnosi na „podučavanje i učenje“:

FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)

FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

LETAČKA OBUKA

3. Kandidat za izdavanje ovlašćenja CRI(SPA) na jednomotornim avionima mora da završi najmanje 3 sata letačke obuke obavljene od strane instruktora, odobrenog za tu svrhu. Letačka obuka ima za cilj da obezbijedi osposobljenost kandidata da sigurno i efikasno, putem vježbi u

zraku, obučava učenike koji pohađaju kurs obuke za izdavanje ovlašćenja za letenje na klasi ili tipu jednomotornog aviona sa jednim pilotom.

PRAKTIČNI ISPIT

4. Po završetku kursa kandidat mora da pristupi praktičnom ispitu, u skladu sa Dodatkom 1 i Dijelovima 1, 2, 3, 4 i 7 Dodatka 2 JAR-FCL 1.330 i 1.345.

Dodatak 1 JAR FCL 1.395

Kurs za ovlašćenje instruktora instrumentalnog letenja (Avion) (IRI(A))

(Vidjeti JAR-FCL 1.395)

(Vidjeti AMC FCL 1.395)

1. Cilj ovog kursa je da obučeni imaoce dozvola pilota aviona do nivoa stručnosti potrebnog za izdavanje ovlašćenja IRI(A). Kurs mora da bude tako organizovan da kandidatu pruži odgovarajuću obuku u pogledu tehnika obučavanja na zemlji i u zraku, koje su zasnovane na ustanovljenim metodama podučavanja.

PODUČAVANJE I UČENJE

2. Program je propisan u AMC FCL 1.395. Odobreni kurs IRI(A) „podučavanja i učenja” mora sadržati najmanje 25 sati. Piloti koji posjeduju ili koji su posjedovali neko od sljedećih ovlašćenja su oslobođeni pohađanja dijela IRI(A) kursa koji se odnosi na „podučavanje i učenje“: FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)

FI(H), TRI(H), SFI(H)

Piloti koji posjeduju ovlašćenje IRI(H) i koji ispunjavaju uslove propisane u JAR-FCL 1.395(a) su oslobođeni pohađanja kursa, osim u pogledu “Dugačkog brifinga 2”, “Vježbe u zraku 2” i praktičnog ispita.

LETAČKA OBUKA

3. Odobreni IRI(A) kurs mora da sadrži najmanje 10 sati ili 5 sati - ukoliko je riječ o instrukturu letenja FI(A) u letačkoj obuci na avionu, simulatoru letenja ili FNPT II.

PRAKTIČAN ISPIT

4. Po završetku kursa kandidat mora da pristupi praktičnom ispitu, u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR FCL 1.330 i 1.345.

POGLAVLJE I – ISPITIVAČI (Avion)**JAR-FCL 1.420 Ispitivači**

Vrste ispitivača su:

- (a) ispitivač u letu – avion (FE(A));
- (b) ispitivač na tipu – avion (TRE(A));
- (c) ispitivač na klasi – avion (CRE(A));
- (d) ispitivač za instrumentalno letenje – avion (IRE(A));
- (e) ispitivač na uređajima za simuliranje leta – avion (SFE(A));
- (f) ispitivač instruktora letenja – avion (FIE(A)).

JAR-FCL 1.425 Ispitivači – opšte odredbe
(Vidjeti AMC FCL 1.425)
(Vidjeti IEM FCL 1.425)**(a) Preduslovi**

(1) Ispitivač mora da posjeduje dozvolu i ovlašćenje koje je najmanje jednako dozvoli ili ovlašćenju za koje je ispitivač posebno ovlašćen da sprovodi praktične ispite ili provjere stručnosti i, osim ako nije drugačije određeno, da vrši obuku za sticanje tih dozvola ili ovlašćenja.

(2) Ispitivač mora biti kvalifikovan da obavlja dužnost vođe zrakoplova tokom praktičnog ispita ili provjere stručnosti, osim ako nije drugačije određeno, i mora da ispuni odgovarajuće uslove u pogledu iskustva propisane u JAR-FCL 1.435 do 1.460. Ukoliko nema kvalifikovanih ispitivača, zrakoplovne vlasti mogu odlučiti da posebno ovlaste ispitivače, odnosno inspektore, iako ne ispunjavaju odgovarajuće uslove u pogledu ovlašćenja za instruktora/tip/klasu.

(3) Kandidat za posebno ovlašćenje ispitivača mora da sprovede najmanje jedan praktičan ispit kao ispitivač za posebno ovlašćenje čije izdavanje zahtjeva, uključujući briefing, obavljanje samog praktičnog ispita, procjenu kandidata koji polaže ispit, briefing nakon leta i ažuriranje zapisnika, odnosno dokumentacije. Provjeru osposobljenosti kandidata za posebno ovlašćenje ispitivača nadgleda inspektor ili stariji ispitivač, koji je posebno ovlašćen za tu svrhu od strane zrakoplovnih vlasti.

(b) Višestruke uloge

Ukoliko ispunjavaju uslove u pogledu kvalifikacije i iskustva koji su navedeni u ovom poglavlju za pojedina posebna ovlašćenja, ispitivači nisu ograničeni samo na jedno posebno ovlašćenje, kao FE(A), TRE(A), CRE(A), IRE(A), SFE(E) ili FIE(A).

(c) Usklađivanje sa JAR

Ispitivači će biti posebno ovlašćeni u skladu sa JAR-FCL 1.030. Ispitivač mora da ispuni određene standarde ispitivača koje je odredila ili odobrila zrakoplovna vlast (vidjeti AMC FCL 1.425 i IEM FCL 1.425).

(d) Upisivanje u dozvolu

U dozvolama u kojima ispitivač upisuje produženje važenja ovlašćenja, ispitivač će:

(1) upisati sljedeće podatke: ovlašćenja, datume provjere, rok važenja, broj posebnog ovlašćenja i potpis;

(2) podnijeti zrakoplovnim vlastima original obrasca praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti i jednu kopiju obrasca zadržati za ličnu arhivu.

JAR-FCL 1.430 Ispitivači – period važenja posebnog ovlašćenja

Posebno ovlašćenje ispitivača važi najviše 3 godine, a može biti ponovo izdato prema odluci zrakoplovnih vlasti i u skladu sa Dodatkom JAR-FCL 1.425.

JAR-FCL 1.435 Ispitivač u letu (avion) (FE(A)) – prava i uslovi

Prava FE(A) su da sprovodi:

(a) praktične ispite za izdavanje PPL(A) i praktične ispite i provjere stručnosti za odgovarajuća ovlašćenja za letenje na klasi/tipu sa jednim pilotom, ukoliko ispitivač ima najmanje 1000 sati letenja kao pilot aviona, uključujući najmanje 250 sati letenja kao instruktor letenja;

(b) praktične ispite za izdavanje CPL(A) i praktične ispite i provjere stručnosti za odgovarajuća ovlašćenja za letenje na klasi/tipu aviona sa jednim pilotom, ukoliko ispitivač ima najmanje 2000 sati letenja kao pilot aviona, uključujući najmanje 250 sati letenja kao instruktor.

JAR-FCL 1.440 Ispitivač na tipu aviona (TRE(A)) – prava i uslovi

Ispitivač TRE(A) koji je ostvario najmanje 1500 sati letenja kao pilot na avionima sa više pilota, od čega najmanje 500 sati u svojstvu vođe zrakoplova, i koji posjeduje ili je posjedovao TRI(A) ovlašćenje ili posebno ovlašćenje može da sprovodi:

- (a) praktične ispite za izdavanje ovlašćenja za letenje na tipu aviona sa više pilota;
- (b) provjere stručnosti za produženje važenja ili obnovu ovlašćenja za letenje na tipu aviona sa više pilota i ovlašćenja za instrumentalno letenje;
- (c) praktične ispite za izdavanje ATPL(A);
- (d) praktični ispit za izdavanje MPL(A), ukoliko ispitivač ispunjava uslove iz JAR-FCL 1.310(d).

JAR-FCL 1.445 Ispitivač na klasi (aviona) (CRE(A)) – prava i uslovi

Ispitivač CRE(A) koji posjeduje ili je posjedovao dozvolu profesionalnog pilota aviona i posjeduje PPL(A) i koji ima najmanje 500 sati letenja kao pilot aviona može da sprovodi:

- (a) praktične ispite za izdavanje ovlašćenja za letenje na klasi i tipu aviona sa jednim pilotom;
- (b) provjere stručnosti za produženje važenja i obnovu ovlašćenja za letenje na klasi i tipu aviona sa jednim pilotom i produženje važenja ovlašćenja za instrumentalno letenje.

JAR-FCL 1.450 Ispitivač za instrumentalno letenje (IRE(A)) – prava i uslovi

Ispitivač IRE(A) može da sprovodi praktične ispite za prvo izdavanje i provjere stručnosti za produženje važenja i obnovu ovlašćenja za instrumentalno letenje, ukoliko ima najmanje 2000 sati letenja kao pilot aviona, uključujući najmanje 450 sati letenja u IFR, od čega 250 sati letenja mora biti u ulozi instruktora letenja.

JAR-FCL 1.455 Ispitivač na uređaju za simulirano letenje (avionom) (SFE(A)) – prava i uslovi

Ispitivač SFE(A) koji posjeduje ATPL(A), ima najmanje 1500 sati letenja kao pilot na avionima sa više pilota, ako mu je dato da koristi prava SFI(A) i ukoliko, za svrhu koja je navedena pod (a), posjeduje važeće ovlašćenje za letenje na tipu odgovarajućeg tipa aviona (vidjeti JAR-FCL 1.405) ima pravo da sprovodi na simulatoru letenja:

- (a) praktične ispite za izdavanje ovlašćenja za letenje na tipu aviona sa više pilota;
- (b) provjere stručnosti za produženje važenja i obnovu ovlašćenja za letenje na tipu aviona sa više pilota i ovlašćenja za letenje po instrumentima.

JAR-FCL 1.460 Ispitivač instruktora letenja (avion) (FIE(A)) – prava i uslovi

Ispitivač FIE(A) koji ima najmanje 2000 sati letenja kao pilot aviona, od čega najmanje 100 sati letenja kao instruktor kandidata za ovlašćenje instruktora letenja FI(A) može da sprovodi praktične ispite i provjere stručnosti za izdavanje i produženje ili obnove važenja ovlašćenja instruktora letenja

Dodatak 1 JAR-FCL 1.425

Mjere standardizacije za ispitivače

(Vidjeti JAR-FCL 1.425 i 1.430)

(Vidjeti AMC FCL 1.425)

OPŠTE ODREDBE

1. Svaka država članica JAA objaviće i podnijeti centrali JAA listu posebno ovlašćenih ispitivača, sa preciziranim ulogama i napomenom za svaki dodatni slučaj za koji su posebno ovlašćeni.
2. Tokom ispita, odnosno provjera, ispitivači moraju konstantno primjenjivati JAR-FCL standarde. S obzirom da okolnosti u kojima se sprovodi ispit, odnosno provjera mogu varirati, važno je da ispitivač uzme u obzir sve nepovoljne uslove koji se mogu pojaviti tokom ispita, odnosno provjere.

IMENOVANJE I POSEBNO OVLAŠĆENJE ISPITIVAČA

3. Ispitivač će biti imenovan i posebno ovlašćen u skladu sa JAR-FCL i to može biti:
 - (a) inspektor letačkog osoblja zrakoplovnih vlasti; ili
 - (b) instruktor iz Registrovane organizacije (RF), FTO, TRTO; proizvođač ili podizvođač; ili
 - (c) pilot koji posjeduje posebno ovlašćenje od države članice JAA.
4. Svi ispitivači moraju imati odgovarajuću obuku, kvalifikacije i iskustvo za određeni tip/klasu aviona. Zbog razlika između određenih uslova u organizacijama, nema posebnih pravila u vezi kvalifikacija ispitivača. Međutim, u svakom pogledu je važno da ispitivač ima profesionalni ugled, odgovarajuću biografiju i iskustvo.

PONOVNO IZDAVANJE POSEBNOG OVLAŠĆENJA ISPITIVAČA

5. Ispitivačima se može ponovo izdati posebno ovlašćenje u skladu sa JAR-FCL 1.430. Da bi mu bilo ponovo izdato posebno ovlašćenje, ispitivač mora sprovesti bar dva praktična ispita ili provjere stručnosti u svakoj godini, u periodu od tri godine koliko mu važi posebno ovlašćenje. Jedan od praktičnih ispita ili provjere stručnosti koju sprovodi ispitivač u toku važenja posebnog ovlašćenja, mora nadgledati inspektor zrakoplovnih vlasti ili stariji ispitivač koji je posebno ovlašćen za ovu svrhu.

POGLAVLJE J – USLOVI U POGLEDU TEORIJSKOG ZNANJA I PROCEDURE ZA SPROVOĐENJE TEORIJSKIH ISPITA ZA DOZVOLE PROFESIONALNIH I TRANSPORTNIH PILOTA I OVLAŠĆENJA ZA INSTRUMENTALNO LETENJE

JAR-FCL 1.465 Uslovi

Kandidat za dozvolu profesionalnog ili transportnog pilota ili ovlaštenje za instrumentalno letenje mora da prikaže nivo znanja koji odgovara pravima dozvole ili ovlaštenja za koje je podnio prijavu, tako što će položiti teorijski ispit, u skladu sa procedurama propisanim u JAR-FCL 1.470 do 1.495.

JAR-FCL 1.470 Sadržaj teorijskog ispita

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.470)

(a) Kandidat za ATPL(A) ili MPL(A) mora prikazati odgovarajući nivo znanja iz sljedećih predmeta: zrakoplovni propisi; opšte poznavanje zrakoplova – konstrukcije/sistemi/pogonska grupa; opšte poznavanje zrakoplova – instrumenti; masa i centraža; performanse; planiranje i praćenje leta; ljudske mogućnosti i ograničenja; meteorologija; opšta navigacija; radio navigacija; operativne procedure; teorija letenja; VFR komunikacije; IFR komunikacije.

(b) Kandidat za CPL(A) mora prikazati odgovarajući nivo znanja iz sljedećih predmeta: zrakoplovni propisi; opšte poznavanje zrakoplova; performanse i planiranje leta; ljudske mogućnosti i ograničenja; meteorologija; navigacija; operativne procedure; teorija letenja; VFR komunikacije.

(c) Kandidat za IR(A) mora prikazati odgovarajući nivo znanja iz sljedećih predmeta: zrakoplovni propisi; opšte poznavanje zrakoplova; performanse i planiranje leta; ljudske mogućnosti i ograničenja; meteorologija; navigacija; IFR komunikacije.

(d) Podjela predmeta na ispite (ispitne papire), dozvoljeno vrijeme za rješavanje i ukupni broj i podjela pitanja biće određeni u odgovarajućim procedurama.

JAR-FCL 1.475 Pitanja

(Vidjeti IEM FCL 1.475 (a) i (b))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.470)

(a) Centralna banka pitanja

Pitanja koja odgovaraju programima (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.470) čuvaju se u JAA centralnoj banci pitanja (CQB). Pitanja unesena u CQB će biti sastavljena na engleskom, prema metodi opisanoj u IEM FCL 1.475(a), koristeći skraćenice (vidjeti IEM FCL 1.475(b)), i usklađena sa formatom pogodnim za računar. Pitanja će biti u formi više ponuđenih odgovora. Zrakoplovna vlast ima pravo odabira pitanja za ispit prema JAR-FCL 1.480.

(b) Objavljivanje

JAA će povremeno objavljivati primjere pitanja i višestrukih odgovora.

JAR-FCL 1.480 Procedura ispita
(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.470)*(a) Učestalost*

Država članica JAA mora omogućiti kandidatu da polaže odgovarajuće ispite, u skladu sa procedurama propisanim u ovom poglavlju. Ispit za dozvolu ili za ovlaštenje za instrumentalno letenje sastoji se od ispita iz svakog predmeta navedenog u Dodatku 1 JAR-FCL 1.470.

(b) Jezik

Ispiti se održavaju na jeziku koji zrakoplovna vlast odredi. Zrakoplovna vlast će obavijestiti kandidate o jeziku na kojem će se ispiti sprovesti.

(c) Sadržaj

Pitanja za ispite zrakoplovna vlast određuje iz CQB, tako da njima bude obuhvaćen sadržaj svakog predmeta u cjelini. Sadržaj pitanja se neće mijenjati, osim ako olakšava prevod na domaći jezik. Stil odgovora na pitanja koja zahtijevaju matematički proračun ili grafički prikaz može se mijenjati u druge forme koje zrakoplovna vlast smatra odgovarajućim. Ispit iz predmeta komunikacije može se polagati odvojeno od ostalih predmeta, prema odluci zrakoplovnih vlasti. Kandidat koji je prethodno položio jedan ili oba predmeta iz VFR ili IFR komunikacija neće ponovno polagati ispit iz ovih predmeta.

(d) Usmeno ispitivanje

Usmenim ispitom ne može da se zamjeni pismeni ispit ili ispit na računaru.

(e) Sredstva

Zrakoplovna vlast mora da obezbijedi odgovarajuće karte, mape, tablice sa podacima i opremu koja je potrebna za ispit.

(f) Bezbjednost

Identitet kandidata će biti utvrđen prije pristupanja ispitu.

(g) Povjerljivost

Sadržaj ispitnog materijala je povjerljiv dokument.

JAR-FCL 1.485 Odgovornost kandidata

(a) Kandidat je obavezan da cio ispit obavi u jednoj državi članici JAA.

(b) Kandidat mora biti prijavljen za ispit od strane odobrenog FTO koji je odgovoran za obuku kandidata kada kandidat završi određene elemente teorijske obuke sa odgovarajućim uspjehom. Kandidat koji ne položi ispit sa uspjehom, kako je predviđeno u JAR-FCL 1.490, mora da podnese dokaz o dopunskoj obuci koji je izdala odobrena organizacija za obuku.

(c) Ukoliko zrakoplovna vlast smatra da kandidat ne poštuje ispitne procedure tokom ispita, takvo kršenje discipline smatra se uzrokom neuspjeha kandidata u pojedinačnom predmetu ili u cijelom ispitu.

JAR-FCL 1.490 Standardi uspješnog polaganja

- (a) Kandidat je uspješno položio određeni predmet ukoliko je postigao najmanje 75% bodova od ukupnog broja bodova predviđenih za taj predmet. Nema kaznenih bodova.
- (b) Zavisno od drugih uslova propisanih u JAR, smatra se da je kandidat uspješno položio teorijske ispite za odgovarajuću pilotsku dozvolu ili ovlaštenje ukoliko uspješno položi sve potrebne predmete u periodu od 18 mjeseci, počevši od kraja kalendarskog mjeseca kada kandidat prvi put pristupi ispitu.
- (c) Kandidat mora ponovo polagati cio ispit kao prvi pokušaj ukoliko nije položio bilo koji pojedinačni ispit iz četiri pokušaja, ili ako nije položio sve ispite iz 6 pokušaja ili u periodu navedenom u paragrafu (b). Prije pristupanja ponovnom polaganju ispita kandidat mora obaviti dopunsku obuku koju će odrediti nadležna zrakoplovna vlast.

JAR-FCL 1.495 Period prihvatanja

- (a) Položeni teorijski ispit obavljen u skladu sa JAR-FCL 1.490, priznaće se za dobijanje CPL(A) ili IR(A) tokom 36 mjeseci od dana kada je položen ispit iz posljednjeg predmeta.
- (b) Pod uslovom da je IR(A) stečeno u skladu sa navedim paragrafom (a), položen teorijski dio ispita za ATPL(A) važiće narednih 7 godina od dana posljednjeg produženja IR(A) upisanog u CPL(A) za izdavanje ATPL(A).
- (c) Položen teorijski dio ispita za ATPL(A) važiće narednih 7 godina od dana posljednjeg produženja ovlaštenja za letenje na tipu upisanog u F/E dozvolu.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.470**Teorijsko znanje – ATPL, CPL i IR**

(Vidjeti JAR-FCL 1.470)

1. Kandidat mora završiti odgovarajuću teorijsku obuku na odobrenom kursu u ovlaštenoj organizaciji za letačku obuku (FTO), u skladu sa programom predmeta i sljedećim navedenim oblastima (pogledati Theoretical Knowledge Learning Objectives):

		Avion		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
010 00 00 00	ZRAKOPLOVNO PRAVO I PROCEDURE KONTROLE LETENJA	H	H	H	H	H	H
010 01 00 00	MEĐUNARODNO PRAVO: KONVENCIJE, SPORAZUMI I ORGANIZACIJE						
010 02 00 00	PLOVIDBENOST ZRAKOPLOVA						
010 03 00 00	DRŽAVNA PRIPADNOST I REGISTRARSKE OZNAKE ZRAKOPLOVA						
010 04 00 00	IZDAVANJE DOZVOLA OSOBLJU						
010 05 00 00	PRAVILA LETENJA (ICAO Annex 2)						
010 06 00 00	PROCEDURE ZRAKOPLOVNE NAVIGACIJE - OPERACIJE ZRAKOPLOVA						
010 07 00 00	SLUŽBE KONTROLE LETENJA I UPRAVLJANJE						
010 08 00 00	SLUŽBE ZRAKOPLOVNOG INFORMISANJA						
010 09 00 00	AERODROMI/HELIDROMI						
010 10 00 00	OLAKŠICE (ICAO Annex 9)						
010 11 00 00	TRAGANJE I SPASAVANJE						
010 12 00 00	BEZBJEDNOST						
010 13 00 00	ISPITIVANJE UDESA I NEZGODA ZRAKOPLOVA						

		<i>Avion</i>		<i>Helikopter</i>			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
021 00 00 00	OPŠTE POZNAVANJE ZRAKOPLOVA – KONSTRUKCIJA I SISTEMI, ELEKTRIČNI SISTEMI, POGONSKA GRUPA, OPREMA U SLUČAJU OPASNOSTI	H	H	H	H	H	H
021 01 00 00	DIZAJN, TERET, OPTEREĆENJE, ODRŽAVANJE						
021 02 00 00	KONSTRUKCIJA						
021 03 00 00	HIDRAULIČNI SISTEM						
021 04 00 00	STAJNI TRAP, TOČKOVI, PNEUMATICI, KOČNICE						
021 05 00 00	KOMANDE LETA						
021 06 00 00	PNEUMATSKI SISTEM – PRESURIZACIJA I ODRŽAVANJE TEMPERATURE ZRAKA						
021 07 00 00	SISTEM ZA ODLEĐIVANJE I SISTEM PROTIV ZALEĐIVANJA						
021 08 00 00	GORIVNI SISTEM						
021 09 00 00	ELEKTRIČNI SISTEM						
021 10 00 00	KLIPNI MOTORI						
021 11 00 00	MLAZNI MOTORI						
021 12 00 00	SISTEM ZAŠTITE I DETEKCIJE						
021 13 00 00	KISEONIČKI SISTEM						
021 14 00 00	HELIKOPTER: OSTALI SISTEMI						
021 15 00 00	HELIKOPTER: GLAVE ROTORA						
021 16 00 00	HELIKOPTER: TRANSMISIJA						
021 17 00 00	HELIKOPTER: LOPATICE						

		Avion		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
022 00 00 00	OPŠTE POZNAVANJE ZRAKOPLOVA – INSTRUMENTI	H	H	H	H	H	H
022 01 00 00	SENZORI I INSTRUMENTI						
022 02 00 00	MJERENJE PARAMETARA VAZDUŠNE STRUJE						
022 03 00 00	MAGNETIZAM – KOMPAS SA DIREKTNIM OČITAVANJEM I MAGNETSKI VENTIL						
022 04 00 00	ŽIROSKOPSKI INSTRUMENTI						
022 05 00 00	SISTEMI INERCIJALNE NAVIGACIJE						
022 06 00 00	AVION: SISTEMI AUTOMATSKIH KOMANDI LETA						
022 07 00 00	HELIKOPTER: SISTEMI AUTOMATSKIH KOMANDI LETA						
022 08 00 00	TRIMERI – PRIGUŠIVAČ SKRETANJA – ZAŠTITA ANVELOPE LETA						
022 09 00 00	AUTOMATSKI POTISAK – SISTEM AUTOMATSKE KONTROLE POTISKA						
022 10 00 00	KOMUNIKACIONI SISTEM						
022 11 00 00	SISTEM UPRAVLJANJA LETOM (FMS)						
022 12 00 00	SISTEMI UPOZORAVANJA, SISTEMI PRIBLIŽAVANJA						
022 13 00 00	INTEGRISANI INSTRUMENTI – ELEKTRONSKI POKAZIVAČI						
022 14 00 00	SISTEMI ZA ODRŽAVANJE, PRAĆENJE I BILJEŽENJE						
022 15 00 00	DIGITALNA ELEKTRIČNA KOLA I RAČUNARI						

		Avion		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
030 00 00 00	PERFORMANSE LETA I PLANIRANJE	H	H	H	H	H	
031 00 00 00	MASA I CENTRAŽA – AVIONI/HELIKOPTERI	H	H	H	H	H	
031 01 00 00	SVRHA RAZMATRANJA MASE I CENTRAŽE						
031 02 00 00	TERET						
031 03 00 00	OSNOVE PRORAČUNA CENTRA TEŽIŠTA						
031 04 00 00	POJEDINOSTI MASE I CENTRAŽE ZRAKOPLOVA						
031 05 00 00	ODREĐIVANJE CENTRA TEŽIŠTA						
031 06 00 00	RUKOVANJE TERETOM						

		<i>Avion</i>		<i>Helikopter</i>			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
032 00 00 00	PERFORMANSE - AVIONI	H	H				
032 01 00 00	OPŠTE						
032 02 00 00	PERFORMANSE KLASE B – JEDNOMOTORNI AVIONI						
032 03 00 00	PERFORMANSE KLASE B – VIŠEMOTORNI AVIONI						
032 04 00 00	PERFORMANSE KLASE A – AVIONI SERTIFIKOVANI ISKLJUČIVO PREMA CS 25						

		<i>Avion</i>		<i>Helikopter</i>			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
033 00 00 00	PLANIRANJE I PRAĆENJE LETA	H	H	H	H	H	H
033 01 00 00	PLANIRANJE LETA ZA VFR LETOVE						
033 02 00 00	PLANIRANJE LETA ZA IFR LETOVE						
033 03 00 00	PLANIRANJE GORIVA						
033 04 00 00	PRIPREMA PRIJE LETA						
033 05 00 00	PLAN LETA KONTROLE LETENJA						
033 06 00 00	PRAĆENJE LETA I PONOVRNO PLANIRANJE U TOKU LETA						

		<i>Avion</i>		<i>Helikopter</i>			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
040 00 00 00	LJUDSKE MOGUĆNOSTI I OGRANIČENJA	H	H	H	H	H	H
040 01 00 00	LJUDSKI FAKTORI: OSNOVNI KONCEPTI						
040 02 00 00	OSNOVE ZRAKOPLOVNE PSIHOLOGIJE I OČUVANJE ZDRAVLJA						
040 03 00 00	OSNOVE ZRAKOPLOVNE PSIHOLOGIJE						

		<i>Avion</i>		<i>Helikopter</i>			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
050 00 00 00	METEOROLOGIJA	H	H	H	H	H	
050 01 00 00	ATMOSFERA						
050 02 00 00	VJETAR						
050 03 00 00	TERMODINAMIKA						
050 04 00 00	OBLACI I MAGLA						
050 05 00 00	PADAVINE						
050 06 00 00	VAZDUŠNE MASE I FRONTOVI						
050 07 00 00	SISTEMI VAZDUŠNOG PRITISKA						
050 08 00 00	KLIMATOLOGIJA						
050 09 00 00	OPASNOSTI TOKOM LETA						
050 10 00 00	METEOROLOŠKE INFORMACIJE						

		<i>Avion</i>		<i>Helikopter</i>			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
060 00 00 00	NAVIGACIJA	H	H	H	H	H	H
061 00 00 00	OPŠTA NAVIGACIJA	H	H	H	H	H	H
061 01 00 00	OSNOVE NAVIGACIJE						
061 02 00 00	MAGNETIZAM I KOMPASI						
061 03 00 00	KARTE						
061 04 00 00	RAČUNSKA NAVIGACIJA (DEAD RECKONING)						
061 05 00 00	NAVIGACIJA TOKOM LETA						

		<i>Avion</i>		<i>Helikopter</i>			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
062 00 00 00	RADIO NAVIGACIJA	H	H	H	H	H	H
062 01 00 00	OSNOVE TEORIJE PROSTIRANJA RADIO TALASA						
062 02 00 00	RADIO SREDSTVA						
062 03 00 00	RADAR						
062 04 00 00	Namjerno ostavljeno prazno						
062 05 00 00	SISTEMI PROSTORNE NAVIGACIJE RNAV/FMS						
062 06 00 00	GLOBALNI NAVIGACIONI SATELITSKI SISTEMI						

		<i>Avion</i>		<i>Helikopter</i>			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
070 00 00 00	OPERATIVNE PROCEDURE	H	H	H	H	H	
071 01 00 00	OPŠTI USLOVI						
071 02 00 00	POSEBNE OPERATIVNE PROCEDURE I OPASNOSTI (OPŠTI AKTI)						
071 03 00 00	PROCEDURE ZA SLUČAJ OPASNOSTI KOD HELIKOPTERA						

		<i>Avion</i>		<i>Helikopter</i>			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
080 00 00 00	TEORIJA LETENJA	H	H	H	H	H	H
081 00 00 00	TEORIJA LETENJA – AVION	H	H				
081 01 00 00	PODZVUČNA AERODINAMIKA						
081 02 00 00	AERODINAMIKA VELIKIH BRZINA						
081 03 00 00	Namjerno ostavljeno prazno						
081 04 00 00	STABILNOST						
081 05 00 00	UPRAVLJIVOST						
081 06 00 00	OGRANIČENJA						
081 07 00 00	ELISE						

081 08 00 00	MEHANIKA LETA						
		<i>Avion</i>		<i>Helikopter</i>			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
090 00 00 00	KOMUNIKACIJE	H	H	H	H	H	H
091 00 00 00	VFR KOMUNIKACIJE						
091 01 00 00	DEFINICIJE						
091 02 00 00	OPŠTE PERATIVNE PROCEDURE						
091 03 00 00	NAZIVI METEOROLOŠKIH INFORMACIJA OD VAŽNOSTI VFR						
091 04 00 00	MJERE KOJE TREBA PREDUZETI U SLUČAJU OTKAZA RADIO VEZE						
091 05 00 00	PROCEDURE U NEVOLJI I HITNOJ SITUACIJI (DISTRESS AND URGENCY)						
091 06 00 00	OPŠTI PRINCIPI VHF I LOCIRANJA FREKVENCIJA						
092 00 00 00	IFR KOMUNIKACIJE						
092 01 00 00	DEFINICIJE						
092 02 00 00	OPŠTE OPERATIVNE PROCEDURE						
092 03 00 00	MJERE KOJE TREBA PREDUZETI U SLUČAJU OTKAZA RADIO VEZE						
092 04 00 00	PROCEDURE U NEVOLJI I HITNOJ SITUACIJI (DISTRESS AND URGENCY)						
092 05 00 00	NAZIVI METEOROLOŠKIH INFORMACIJA OD VAŽNOSTI (IFR)						
092 06 00 00	OPŠTI PRINCIPI VHF I LOCIRANJA FREKVENCIJA						
092 07 00 00	MORZEOV KOD						

POGLAVLJE K – DOZVOLA PILOTA VIŠEČLANE POSADE (AVION) – MPL(A)**JAR-FCL 1.500 Minimalna starosna granica**

Kandidat za MPL(A) mora da ima najmanje 18 godina života.

JAR-FCL 1.505 Zdravstvena sposobnost

Kandidat za MPL(A), kao i imalac MPL(A) prilikom korišćenja prava iz dozvole moraju da posjeduju važeće ljekarsko uvjerenje klase 1.

JAR-FCL 1.510 Prava i uslovi

(Vidjeti JAR-FCL 1.155)

(Vidjeti JAR-FCL 1.210)

(Vidjeti JAR-FCL 1.275)

(a) Prava

U zavisnosti od drugih uslova određenih u JAR, prava imaoca MPL(A) su:

- (1) da koristi prava imaoca PPL(A), ukoliko su ispunjeni uslovi u pogledu PPL (A) koji su propisani u Poglavlju C;
- (2) da koristi prava imaoca SPL(A), ukoliko su ispunjeni uslovi u pogledu SPL (A) koji su propisani u JAR-FCL 1.155(d);
- (3) da koristi prava IR(A) na avionima sa jednim pilotom, ukoliko imalac dozvole prikaže sposobnost da obavlja poslove kao vođa zrakoplova na avionima sa jednim pilotom koristeći samo instrumente, tako što završi posebnu obuku određenu od strane zrakoplovne vlasti i ispunji uslove propisane u JAR-FCL 1.210. Zrakoplovne vlasti se mogu rukovoditi preporukama koje je dao FTO;
- (4) da koristi prava IR(A) na avionima za koje se zahtjeva rad sa kopilotom;
- (5) da radi kao kopilot na avionu za koji se zahtjeva rad sa kopilotom.

(b) Uslovi

Kandidatu za MPL(A) koji je ispunio uslove propisane u JAR-FCL 1.500, 1.505, 1.515, 1.530 i ukoliko je primjenljivo - 1.010(a)(4) izdaje se MPL(A) dozvola koja sadrži ovlašćenje za letenje na tipu aviona na kojem je obavljen praktični ispit i ovlašćenje IR(A) ograničeno na avion sa kopilotom.

JAR-FCL 1.515 Iskustvo i priznavanje vremena letenja

(Vidjeti JAR-FCL 1.120)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525)

- (a) Kandidat za MPL(A) mora završiti odobreni kurs obuke sa najmanje 240 sati letenja kao pilot koji leti i pilot koji ne leti u realnom ili simuliranom letu.
- (b) Letačko iskustvo u realnom letu mora uključivati uslove u pogledu iskustva propisane u JAR-FCL 1.120 i 1.125(b), obuku povratka iz narušenog stanja, noćno letenje, letenje samo na osnovu instrumenata i odgovarajuće dobro zrakoplovno ponašanje.
- (c) Obuka u asimetričnom letu mora biti obavljena na avionu ili na simulatoru letenja, u odgovarajućim fazama.
- (d) Pored uslova navedenih pod (b), kandidat mora, na višemotornom-turbinskom avionu koji je sertifikovan za rad sa posadom od najmanje 2 pilota ili na FSTD, steći iskustvo neophodno za postizanje naprednog nivoa sposobnosti koji je definisan u Dodatku 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525 paragraf 16.
- (e) Zahtjevano iskustvo mora biti ostvareno prije pristupanja praktičnom ispitu koji je propisan u JAR-FCL 1.530.

JAR-FCL 1.520 Teorijsko znanje

(Vidjeti JAR-FCL 1.155)

(Vidjeti AMC FCL 1.125)

(a) Kurs

Kandidat za MPL(A) mora pohađati teorijsku obuku na odobrenom kursu u odobrenoj ograničenoj organizaciji za letačku obuku (FTO).

(b) Ispiti

Kandidat za MPL(A) mora prikazati nivo znanja koji odgovara pravima imaoaca ATPL(A) u skladu sa zahtjevima JAR-FCL 1 (Avioni), Poglavlje J i kursa za ovlašćenje za letenje avionom sa više pilota.

JAR-FCL 1.525 Letačka obuka

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525)

(a) Kandidat za MPL(A) mora završiti odobrenu obuku i ispuniti uslove u pogledu iskustva koji su propisani u JAR-FCL 1.515.

(b) Kandidat mora završiti letačku obuku za svaku jedinicu sposobnosti koja je propisana u Dodatku 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525, do nivoa potrebnog za izdavanje MPL(A).

JAR-FCL 1.530 Praktična obučenost

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.240 i 1.295)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525)

(a) Kandidat za MPL(A) mora prikazati potrebnu veštinu u pogledu svake od jedinica sposobnosti koje su propisane u Dodatku 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525, kao pilot koji leti i pilot koji ne leti, do nivoa potrebnog za kopilota višemotornog-turbinskog aviona sertifikovanog za rad sa posadom od najmanje 2 pilota po VFR i IFR, sa stepenom osposobljenosti imaoaca MPL(A). Kandidat mora položiti praktični ispit koji je propisan u dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.240 i 1.295 na tipu aviona koji je korišćen u naprednoj fazi integrisanog kursa obuke za MPL(A).

(b) Napredak u sticanju veština navedenih pod (a) mora biti stalno ocenjivan i dokumentovan.

JAR-FCL 1.535 Nadzor implementacije – Savjetodavni odbor za dozvolu pilota višečlane posade

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.535)

(Vidjeti Dodatak 2 JAR-FCL 1.535)

(a) Razmjena podataka između nacionalnih zrakoplovnih vlasti, organizacija za obuku i avio-prevoznika koji su uključeni u obuku za MPL(A) i organizacija koje predstavljaju pilote je neophodna za postizanje uspješne implementacije MPL. Savjetodavni panel, imenovan kao „MPL Savjetodavni odbor Licencing Sectorial Team“, uspostavljen je radi korišćenja ovih podataka za pružanje uputstava vlastima i zainteresovanim stranama u implementaciji i unapređenju kurseva obuke za MPL(A)

(b) Odobrene organizacije za obuku za MPL(A) kurseve moraju redovno, u skladu sa uslovima navedenim u odobrenju, pružati povratne informacije zrakoplovnim vlastima, kao što je navedeno u Dodatku 1 JAR-FCL 1.535, posebno u svrhu pružanja potrebnih informacija savjetodavnom odboru MPL.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 525**MPL(A) – Integrirani kurs obuke za dozvolu pilota višečlane posade**

(Vidjeti JAR-FCL 1.520)

(Vidjeti JAR-FCL 1.525)

(Vidjeti JAR-FCL 1.535)

(Vidjeti Dodatak 1a JAR-FCL 1.055)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.240 i 1.295)

(Vidjeti Dodatak 2 JAR-FCL 1.240 i 1.295)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.261(c)(2))

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.535)

(Vidjeti Dodatak 2 JAR-FCL 1.535)

(Vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 1.470)

(Vidjeti AMS FCL 1.261(a))

(Vidjeti AMS FCL 1.520 i 1.525)

(Vidjeti IEM Br.1 na Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525)

(Vidjeti IEM Br.2 na Dodatak 1 JAR-FCL 1.520 i 1.525)

(Vidjeti JAR-OPS 1.945)

1. (a) Cilj integriranog kursa za MPL(A) je da obuči pilote do nivoa stručnosti neophodnog za rad u svojstvu kopilota višemotornog-turbinskog aviona u vazдушnom saobraćaju, sertifikovanog za rad sa posadom od najmanje dva pilota po VFR i IFR i za sticanje MPL(A).

(b) Nivo sposobnosti koji se očekuje od imaoaca MPL(A) je detaljno definisan u ovom poglavlju. U širem smislu, od imaoaca MPL(A) se očekuje da bude sposoban da završi kompanijski kurs konverzije u skladu sa JAR-OPS 1, Poglavlje N, sa velikom vjerovatnoćom za uspjeh i u roku koji je uobičajeno dozvoljen za ovu fazu. Ovaj nivo sposobnosti odgovara nivou koji se očekuje od učenika koji su završili integrirani ATPL(A) kurs i obuku za ovlašćenje za letenje na tipu.

(c) Integrirani kurs obuke za ATP(A) treba da služi kao referenca i da se postepeno implementira integrirani MPL(A) kurs obuke i, posebno, prelazak sa realnog na simulirani let.

(d) Ovaj prelazak mora biti organizovan na način koji je sličan pristupu koji se koristi za ETOPS. Uspješan razvoj programa obuke postepeno uvodi više nivoe simuliranog leta i smanjuje realno letenje. Promjena iz jedne u sljedeću verziju mora da bude izvedena tek poslije sticanja dovoljno iskustva i nakon što su analizirani i uzeti u obzir svi rezultati, uključujući i one sa kompanijskih kurseva konverzije.

2. Odobrenje za MPL(A) kurseve obuke može se izdati samo FTO u okviru JAR-OPS 1 avio-prevoznika ili FTO koji ima odobren ugovor sa JAR-OPS 1 avio-prevoznikom. Dozvola mora biti ograničena na tog avio-prevoznika do završetka kompanijskog kursa konverzije prema JAR-OPS 1, Poglavlju N.

3. Kandidat koji želi da pohađa integrirani kurs za MPL(A) mora, pod nadzorom rukovodioca obuke odobrene organizacije za letačku obuku (FTO), da završi sve faze odobrene obuke, na način kako FTO uredi. Obuka mora biti zasnovana na sposobnosti i sprovedena kroz rad višečlane posade.

4. Kandidat može biti primljen na obuku samo kao početnik. Kandidat koji nije položio ili nije u stanju da završi cio MPL(A) kurs može da zrakoplovnoj vlasti podnese zahtjev za priznavanje teorijskih ispita i praktičnog ispita za drugu dozvolu i, ukoliko je primjenljivo, ovlašćenje za letenje po instrumentima.

5. Kandidat koji želi da pređe u drugu FTO u toku trajanja obuke mora da podnese zahtjev zrakoplovnim vlastima za procenu potrebnih sati letačke obuke koje mora da ostvari u drugoj FTO.

6. FTO se mora uvjeriti da kandidat, pre pristupanja obuci, ima odgovarajuće znanje kako bi se olakšalo shvatanje sadržaja teorijske obuke i praktičnih vještina koje kurs sadrži.

7. Kurs obuhvata:

- (a) teorijsku obuku do nivoa znanja ATPL(A);
- (b) letačku obuku prema pravilima za vizuelno i instrumentalno letenje;
- (c) obuku saradnje u višečlanoj posadi za rad na avionima sa više pilota;
- (d) obuku za ovlašćenje za letenje na tipu.

8. Uspješno završenim teorijskim ispitom iz paragrafa 10. i prikazom vještina iz paragrafa 18. i 19. ispunjeni su uslovi za izdavanje MPL(A), uključujući ovlašćenje za tip aviona koji je korišćen na ispitu i IR(A) koje je ograničeno na avione koji zahtjevaju rad sa kopilotom.

TEORIJSKO ZNANJE

9. Program teorijske obuke je propisan u Dodatku 1 JAR-FCL 1.470. Odobreni ATP(A) kurs teorijskog znanja mora da sadrži najmanje 750 sati (1 sat = 60 minuta obuke) obuke u koju su uključeni: rad u učionici, interaktivni video, prezentacije slajdova i kasete, čitaonica, nastava koja se izvodi na računarima, kao i drugi mediji koji su odobreni od strane zrakoplovnih vlasti.

750 sati nastave mora biti raspodijeljeno na takav način da je za svaki predmet minimalni broj sati sljedeći:

<i>Predmet</i>	<i>sati</i>
Zrakoplovni propisi	40
Opšte poznavanje zrakoplova	80
Performanse leta i planiranje	90
Ljudske mogućnosti i ograničenja	50
Meteorologija	60
Navigacija	150
Operativne procedure	20
Teorija leta	30
Komunikacije	30

Dalje raspodjele broja sati mogu biti dogovorene između zrakoplovnih vlasti i FTO.

Teorijska obuka za ovlašćenje za letenje na tipu mora biti u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 1.261(a).

TEORIJSKI ISPIT

11. Kandidat mora da prikaže nivo znanja koji odgovara pravima imaoca ATPL(A), u skladu sa uslovima iz JAR-FCL 1 (Avion), Poglavlje J i kursa za ovlašćenje za letenje na tipu aviona sa više pilota.

LETAČKA OBUKA

12. Letačka obuka mora da sadrži najmanje 240 sati i da obuhvati sljedeće 4 faze obuke:
- (a) Faza 1 – „srž“ letačke obuke: posebna osnovna obuka u avionu sa jednim pilotom.
 - (b) Faza 2 – osnove: upoznavanje sa radom višečlane posade i letenja po instrumentima.
 - (c) Faza 3 – srednja: primjena rada višečlane posade na višemotorne-turbinske avione visokih performansi.
 - (d) Faza 4 – napredna: obuka za ovlašćenje za letenje na tipu u kompaniji.

MCC zahtjevi moraju da budu uključeni u odgovarajuće navedene faze. Obuka za ovlašćenje za letenje na tipu mora sadržati odgovarajuće zahtjeve Dodatka 1 i 2 JAR-FCL 1.240 i 1.295.

12. Svaka faza u programu letačke obuke je sastavljena od obuke osnovnog znanja i segmenata praktične obuke. Obuka osnovnog znanja, koje se zahtjeva za MPL(A), mora da bude potpuno integrisana sa obukom zahtjevano veštine.

13. Tokom obuke mora se vršiti stalna procena programa obuke i stalna ocjena učenika prema programu koji je prihvatljiv zrakoplovnim vlastima. Procjenjivanje mora da obezbijedi:
- (a) da osposobljenost i ocjene budu adekvatne zadacima kopilota aviona sa više pilota;
 - (b) da učenici steknu potrebnu osposobljenost na napredan i zadovoljavajući način.

14. Kurs obuke sadrži najmanje 12 polijetanja i slijetanja koja se izvode pod nadzorom instruktora u avionu za koji se izdaje ovlašćenje za letenje na tipu.

NIVO OCJENJIVANJA

15. Kandidat za MPL(A) u kategoriji aviona mora uspješno da prikaže izvođenje svih 9 jedinica sposobnosti koje su propisane u paragrafu 16, sa naprednim nivoom osposobljenosti, koji se definiše kao nivo osposobljenosti koji se zahtjeva za rad i interakciju kao kopilot na turbinski pogonjenom avionu, sertifikovanom za rad sa posadom od najmanje dva pilota, u vizuelnim i instrumentalnim uslovima. Ocjenom se mora potvrditi da kandidat sve vrijeme upravlja avionom ili situacijom na način koji obezbeđuje uspješno izvođenje procedure ili manevra. Kandidat mora stalno prikazivati znanje, vještine i stavove neophodne za siguran rad odgovarajućeg tipa aviona, kao što je precizirano u kriterijumu izvođenja.

JEDINICE SPOSOBNOSTI

16. Jedinice sposobnosti koje kandidat mora da prikaže u skladu sa JAR-FCL 1.515(d) su:
- 1. primjena principa ljudskih mogućnosti, uključujući princip upravljanja ugrožavanjem i greškom;
 - 2. izvođenje radnji na avionu na zemlji;
 - 3. izvođenje polijetanja;
 - 4. izvođenje penjanja;
 - 5. izvođenje krstarenja;
 - 6. izvođenje snižavanja;
 - 7. izvođenje prilaza;
 - 8. izvođenje slijetanja; i
 - 9. izvođenje radnji posle slijetanja i posle leta.

SIMULIRANI LET

17. Minimalni zahtjevi za FSTD:

(a) Faza 1 – „srž“ letačke obuke

E-obuka i uređaji sa djelimičnim zadacima odobreni od zrakoplovnih vlasti koji imaju sljedeće karakteristike:

- obuhvataju veću opremu od one koja se inače vezuje za desktop računare, kao što su funkcionalne replike kvadranta, side-stick controller, ili FMS tastatura;
- obuhvataju psihomotorne aktivnosti sa odgovarajućom primjenom sile i vremena odaziva.

(b) Faza 2 – osnovna

-FNTP II MCC koji predstavlja opšti višemotorni-turbinski pogonjen avion.

(c) Faza 3 – srednja

FSTD koji predstavlja višemotorni-turbinski pogonjen avion za koji potreban rad sa kopilotom i koji je kvalifikovan ekvivalentu standarda nivoa B, koji dodatno posjeduje:

- najmanje kontinualni daylight/twilight/night visual cross-cocpit system sa koliminisanim vizuelnim poljem pogleda koji svakom pilotu obezbjeđuje 180 stepeni horizontalnog i 40 stepeni vertikalnog polja pogleda, i
- simulirano ATS okruženje.

(d) Faza 4 – napredna

FS koji je u potpunosti ekvivalentan nivou D ili nivou C sa naprednim daylight vizuelnim sistemom, uključujući simulaciju ATS okruženja.

VEŠTINE

18. Napredak u postizanju veština koje su navedene u JAR-FCL 1.530(a) mora biti stalno ocjenjivan.

19. Kandidat mora prikazati veštine potrebne za ispunjavanje svih jedinica sposobnosti, kao što je dato u paragrafu 16. - kao pilot koji leti i pilot koji ne leti, do nivoa potrebnog za vršenje poslova kopilota turbinski pogonjenih aviona sertifikovanih za rad sa posadom od najmanje dva pilota po VFR i IFR, kao što je propisano u dodacima 1 i 2 JAR-FCL 1.240 i 1.295.

Dodatak 1 JAR-FCL 1.535**Razmena podataka**

(Vidjeti JAR-FCL 1.535)

1. Brza, jasna i redovna razmjena podataka vezanih za pitanja obuke za MPL(A) na lokalnom, nacionalnom i evropskom nivou je važna za uspješnu implementaciju MPL obuke.

2. Organizacije za obuku koje podnose zahtjev ili posjeduju odobrenje za obavljanje MPL(A) obuke moraju zrakoplovnim vlastima dati relevantne podatke koji se odnose na:

- (a) opis MPL(A) obuke;
- (b) podatke o trajanju praktične i teorijske obuke;
- (c) avione, FSTD i ostalu opremu koja se koristi;
- (d) metode ocjenjivanja;
- (e) statistiku ocjene napretka i rezultata konačnih ispita;
- (f) pregled procedura za prilagođavanje i unapređenje kursa koje su zasnovane na analizi obuke učenika.

Dodatak 2 JAR-FCL 1.535**Sastav i nadležnost - Savetodavni odbor za MPL**

(Vidjeti JAR-FCL 1.535)

Savjetodavni odbor za MPL Licensing Sectorial Team-a je uspostavljen sa sljedećim sastavom i nadležnostima:

1. Sastav

Odbor se sastoji od:

- predsjednika Licensing Sectorial Team-a ili njegovog predstavnika;
- dva predstavnika zrakoplovnih vlasti iz JAA Licensing Sectorial Team-a;
- jednog predstavnika organizacija koje predstavljaju pilote;
- jednog predstavnika organizacija koje predstavljaju kompanije;
- jednog stručnjaka-predstavnika organizacija koje predstavljaju centre za obuku.

Sastav odbora svake godine usaglašava Licensing Sectorial Team.

2. Nadležnost

(a) Odbor je ustanovljen radi koordinacije, saradnje i razmjene podataka između zrakoplovnih vlasti, FTO, kompanija koje će angažovati lica koja su završila obuku i organizacija koje predstavljaju pilote, a koji su uključeni u obuku za MPL. Odbor pruža i povratne informacije ICAO o pitanjima implementacije MPL za države članice JAA.

(b) Zadaci

Odbor mora:

- biti odgovoran predsjedniku Licensing Sectorial Team;
- objavljivati poslovnik Licensing Sectorial Team;
- primiti izvještaje, podatke i preporuke zrakoplovnih vlasti koje su odobrile MPL kurseve;
- na osnovu izvještaja, pripremiti podatke i preporuke za JAA Licensing Sectorial Team, uključujući zaključke nacionalnih izvještaja i sva druga pitanja koja se pojave u periodu koji je obuhvaćen izvještajem. U izvještajima se mora voditi računa o povjerljivosti i zaštiti komercijalnih podataka;
- dati savjet povodom zahtjeva za dugoročno izuzeće, ukoliko to zahtjeva Licensing Sectorial Team;
- savjetovati Licensing Sectorial Team, ukoliko je potrebno, o pitanjima implementacije koja nastaju iz povratnih informacija koje pružaju zrakoplovne vlasti ili organizacije za obuku;
- pripremiti godišnji izvještaj sa analizom dobijenih podataka;
- pripremiti NPA materijal za izmjene JAR-FCL1, uzimajući u obzir procese JAR 11, ukoliko to zahtjeva Licensing Sectorial Team;
- obavještavati Licensing Sectorial Team o odgovarajućim svjetskim podacima vezanim za MPL;
- saradivati sa savjetodavnim ili nadzornim grupama koje su osnovane van Evrope i redovno izvještavati ICAO u skladu sa principima implementacije MPL.