

DIO 1 - USLOVI**1. OPŠTE ODREDBE**

Ovaj dio sadrži uslove vezane za dozvole letačkog osoblja (Helikopter).

POGLAVLJE A - OPŠTI USLOVI**JAR-FCL 2.001 Definicije i skraćenice**

(Vidi IEM FCL 2.001)

Kategorije (zrakoplova):

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

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 helikopterom, različite od poslova vođe zrakoplova, na helikopterima za koje je potrebno više od jednog pilota u posadi, ali isključujući pilota koji leti zrakoplovom u cilju obuke za dozvolu ili ovlašćenje.

Vrijeme obuke sa instruktorom

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

Nalet:

ukupno vrijeme od trenutka kada su lopatice rotora pokrenute, do momenta kada je helikopter došao na mjesto parkiranja, a lopatice rotora zaustavljene.

Uređaji za simuliranje letenja na zemlji (FSTD):

bilo koji sintetički uređaj koji djelimično ili kompletno odgovara nekom tipu helikoptera, razni sistemi, uključujući uređaje za opšte (nespecifične) postupke, koji se koriste kao dio obuke i koji su za ovu svrhu odobreni u skladu sa JAR – FSTD (H).

Instrumentalni nalet:

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 instrumentalnog 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 vodom zrakoplova.

Helikopteri s više pilota:

tip helikoptera za čiju upotrebu se zahtjeva i kopilot, kako je određeno u letačkom priručniku ili potvrdom operatora ili drugim odgovarajućim dokumentom.

Angažovanje posade sa više pilota:

zadaci odobreni od nadležne zrakoplovne vlasti za koje se zahtjevaju najmanje dva pilota i saradnja unutar višočlane posade na helikopterima sa više 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.

Privatni pilot:

pilot koji posjeduje dozvolu na osnovu koje mu nije dozvoljeno da leti zrakoplovom u cilju sticanja zarade.

Komercijalni pilot:

pilot koji posjeduje dozvolu koja mu dozvoljava da leti zrakoplovom u cilju sticanja zarade.

Provjere stručnosti:

demonstracija stručnosti u cilju produženja važenja ili obnove ovlašćenja, uključujući i usmeno ispitivanje koje ispitivač može da zahtjeva.

Ovlašćenje:

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

Obnova važenja (npr. ovlašćenja/odobrenja):

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

Produženje važenja (npr. ovlašćenja/odobrenja):

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

Helikopteri s jednim pilotom:

helikopter koji ima odobrenje da njime upravlja samo jedan pilot.

Zadaci s jednim pilotom u posadi:

sve postupke u letu izvršava samo jedan pilot.

Praktični ispiti:

praktični ispiti predstavljaju prikaz stručnosti u cilju izdavanja dozvole/ovlašćenja, uključujući i usmeno ispitivanje koje ispitivač može da zahtjeva.

Vrijeme samostalnog letenja:

vrijeme letenja tokom kojeg je učenik pilot jedina osoba u helikopteru.

Letenja u ulozi učenika - vođe zrakoplova (SPIC):

letenje tokom kojeg instruktor letenja samo nadgleda učenika koji vrši dužnost vođe zrakoplova, a ne vrši uticaj niti upravlja zrakoplovom.

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 2.215).

Motorna jedrilica mora biti sposobna da izvrši polijetanje i penjanje sopstvenim pogonom, a u skladu sa 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 2.001.

JAR-FCL 2.005 Primjena

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.005)

(Vidi AMC FCL 2.005 i 2.015)

(a) Opšte

(1) Uslovi propisani u JAR-FCL primjenjivaće na sve podneske koji se odnose na obuku, ispite i prijave za izdavanje dozvola, ovlašćenja, autorizacija, odobrenja ili uvjerenja, koje zrakoplovna vlast primi nakon stupanja na snagu ovog pravilnika.

(2) (I) Kad god se dozvole, ovlašćenja, autorizacije, odobrenja ili uvjerenja spominju u JAR-FCL, to znači da su te dozvole, ovlašćenja, autorizacije, odobrenja ili uvjerenja izdata u skladu sa JAR-FCL. U svim drugim slučajevima ti dokumenti se označavaju kao npr. ISAO ili nacionalne dozvole.

(II) Kad god se pomenu zahtjevi u pogledu iskustva, to se odnosi na vrijeme leta u helikopteru, osim ukoliko nije drugačije navedeno.

(3) Kad god se pomene država članica JAA u cilju međusobnog prepoznavanja dozvola, ovlašćenja, autorizacija, ovlašćenja ili uvjerenja, to označava punopravnu državu članicu JAA.

(4) Svi uređaji za simuliranje leta koji se pominju u JAR-FCL, a koji zamjenjuju zrakoplov 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) Sve što se odnosi na avione, ne odnosi se na mikro lake avione, koji se definišu nacionalnim propisima, osim ako nije drugačije određeno.

(6) U dozvolu izdatu na osnovu obuke izvršene izvan države članice JAA, osim obuke izvršene u skladu sa JAR-FCL 2.055(a)(1), prava iz dozvole ograničena su na zrakoplov registrovan u državi koja je izdala dozvolu.

(7) Ovlašćenje izdato na osnovu obuke sprovedene izvan države članice JAA, osim obuke obavljene u skladu sa JAR-FCL 2.055(a)(1), ograničeno je na zrakoplov registrovan u državi izdavanja dozvole.

(b) Prelazne odredbe

(1) Nije primjenljivo.

(2) Nije primjenljivo.

(3) Imaoci dozvola koje su izdate u skladu sa nacionalnim propisima države članice JAA prije stupanja na snagu ovog pravilnika, ili u skladu sa stavom (b)(1), mogu da zahtjevaju od države izdavaoca dozvole izdavanje odgovarajuće dozvole navedene u JAR-FCL 2 (helikopteri), koja njenom imaoocu omogućava korišćenje prava iz dozvole u ostalim državama, kao što je propisano u JAR-FCL 2.015(a)(1). Za izdavanje takvih dozvola, imalac dozvole treba da ispuni uslove propisane u Dodatku 1 JAR-FCL 2.005.

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

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

(I) izvršiti upis znanja jezika u skladu sa JAR-FCL 2.010(a)(4), u svim novim ili obnovljenim dozvolama. Pilot može imati upis više od jednog jezika (vidi napomenu FCL 2.010(a)(4);

(II) uvesti procedure tako da postojeće dozvole sadrže upis znanja jezika u skladu sa JAR-FCL 2.075(a)(2)(XIII).

B. Na osnovu postojećih metoda ocenjivanja, 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 nacionalne autorizacije

Ispitivači koji su posjedovali nacionalne autorizacije prije početka primjene JAR-FCL propisa, mogu biti autorizovani kao JAR-FCL 2 (Helikopteri) ispitivači, pod uslovom da zrakoplovnim vlastima dokažu poznavanje JAR-FCL i JAR-OPS. Autorizacija važi najduže tri godine. Po isteku tog perioda ponovna autorizacije uslovljena je ispunjenjem uslova propisanih u JAR-FCL 2.425(a) i (b).

JAR-FCL 2.010 Osnovna prava člana letačke posade

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.010)

(Vidi AMC br.1 JAR-FCL 2.010)

(a) Dozvola i ovlašćenje

(1) Lice koje obavlja dužnosti člana letačke posade u civilnom helikopteru registrovanom u državi članici JAA mora posjedovati važeću dozvolu i odgovarajuća ovlašćenja, u skladu sa zahtjevima JAR-FCL i dužnostima koje treba da obavlja, ili autorizaciju, kako je to propisano u JAR-FCL 2.085 i/ili 2.230.

Dozvola mora biti izdata od strane:

(I) države članice JAA;

(II) države članice ICAO i da je učinjena važećom u skladu sa JAR-FCL 2.015(b) ili (c).

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

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

(4) Kandidati za dozvole i imaoce dozvola od kojih se zahtjeva upotreba radiotelefonijske moraju prikazati sposobnost da govore i razumiju jezik koji se koristi u radiotelefonijskim komunikacijama u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.010. Znanje jezika mora biti najmanje na operativnom nivou (nivo 4) ICAO (ICAO Language Proficiency Rating) (vidi Dodatak 2 JAR-FCL 2.010 i AMC br. 1 JAR-FCL 2.010).

Napomena: Ove odredbe koje se odnose na ICAO, Volume II, Chapter 5, propisuju da jezik koji se koristi u radiotelefonijskim komunikacijama može biti jezik koji se uobičajeno upotrebljava na zemaljskim stanicama ili engleski jezik. U praksi će, međutim, biti situacija u kojima će imaoce dozvole biti potrebno da zna samo jezik kojim se uobičajeno govori na zemaljskim stanicama.

(b) Korišćenje prava

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

(c) Prigovori, ograničenja

(1) Država članica JAA može uvek, u skladu sa svojim nacionalnim procedurama, da postupa po žalbama, ograniči prava, ili privremeno ili trajno stavi van snage dozvolu, ovlašćenje, autorizaciju 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 domaćeg 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 helikopter leti, država članica JAA će o tome obavijestiti državu izdavaoca dozvole i Odjeljenje za izdavanje dozvola u centrali JAA. U skladu sa svojim nacionalnim propisom, država članica JAA mora da, u interesu sigurnosti, obavijesti državu izdavaoca dozvole i JAA da, iz navedenih razloga, podnosilac zahtjeva ili imalac dozvole ne može upravljati helikopterom koji je registrovan u toj državi ili upravljati bilo kojim helikopterom unutar vazdušnog prostora te države.

JAR-FCL 2.015. Prihvatanje dozvola, ovlašćenja, autorizacija, odobrenja ili uvjerenja

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.015)

(Vidi Dodatak 2 JAR-FCL 2.015)

(Vidi Dodatak 3 JAR-FCL 2.015)

(Vidi AMS FCL 2.005 i 2.015)

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

(1) Ako lice, organizacija ili služba posjeduju dozvolu koja je izdata sa ovlašćenjem, autorizacijom, odobrenjem ili potvrdom od strane zrakoplovnih vlasti u državi članici JAA, u skladu sa uslovima JAR-FCL i pratećih procedura, te dozvole, ovlašćenja, autorizacije, odobrenja ili uvjerenja mogu se prihvatiti bez formalnosti od strane drugih država članica JAA.

(2) Nije primjenljivo.

(b) Dozvole izdate od 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 2.015.

(2) Prihvatanje dozvola profesionalnog pilota, kao i dozvola privatnog pilota sa ovlašćenjem za instrumentalno letenje, ne može trajati duže od godinu dana od dana prihvatanja, pod uslovom da je važeća osnovna dozvola. Dalje prihvatanje dozvole za letenje na zrakoplovu 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 u tačkama (1) i (2) ne primjenjuju se kada je zrakoplov, registrovan u državi članici JAA, dat u zakup operateru u državi koja nije članica JAA, pod uslovom da je država tog operatera prihvatila da u toku trajanja zakupa snosi odgovornost da tehnički i/ili operativni nadzor bude u skladu sa JAR-OPS 3.165. Dozvole članova letačke posade operatera iz države koja nije članica JAA mogu biti prihvaćene na osnovu diskrecionog prava zrakoplovnih vlasti države članice JAA koja je u pitanju, pod uslovom da su prava iz prihvaćenih letačkih dozvola ograničena samo na period zakupa tog zrakoplova za određene delatnosti u kojima neposredno ili posredno, na osnovu „wet lease“ ili drugog komercijalnog aranžmana ne učestvuje operater iz države članice JAA.

(c) Zamjena dozvole izdate od strane država koje nisu članice JAA.

(1) Dozvola profesionalnog pilota sa/bez ovlašćenja 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 to nije. Taj sporazum se mora zasnivati na osnovu reciprociteta 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 takvog sporazuma mora sadržati napomenu o državi koja nije članica JAA, a čija je dozvola zamijenjena. Druge države članice JAA nisu u obavezi da prihvate tu dozvolu.

(2) Dozvola privatnog pilota, izdata od države koja nije članica JAA, može se zamijeniti za JAR-FCL dozvolu sa ovlašćenjem za tip helikoptera sa jednim pilotom nakon ispunjenja uslova propisanih u Dodatku 2 JAR-FCL 2.015.

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

JAR-FCL 2.016 Povlastice date imaoocu dozvole izdate u državi koja nije članica JAA

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

Kod određivanja stepena kreditiranja zrakoplovna vlast može da se rukovodi preporukom centara za obuku.

(b) Imalac dozvole transportnog pilota helikoptera sa važećim ovlašćenjem za instrumentalno letenje, izdate u skladu sa ICAO Annex 1, a koji ispunjava uslov od 1000 sati naleta na helikopterima sa više pilota u ulozi PIC ili kopilota prema Dodatku 1 JAR-FCL 2.015, može biti oslobođen pohađanja odobrene obuke prije pristupanja teorijskom i praktičnom ispitu, ukoliko dozvola sadrži važeće ovlašćenje za letenje kao PIC na tipu helikoptera sa više pilota sa ovlašćenjem za instrumentalno letenje za helikopter na kojem će se izvoditi praktični ispit za ATP(H) i IR(N), u skladu sa JAR – FCL 2.295.

(c) Imalac ATP(H) dozvole, izdate u skladu sa ICAO Annex 1, koji ispunjava uslov od 1000 sati naleta na helikopterima sa više pilota, kao PIC ili kopilot prema Dodatku 1 JAR – FCL 2.015, može biti oslobođen pohađanja odobrene obuke prije pristupanja teorijskom i praktičnom ispitu, ukoliko dozvola sadrži važeće ovlašćenje za letenje u ulozi PIC na tipu helikoptera sa više pilota na kojem će se vršiti praktični ispit za ATPL(H), u skladu sa JAR – FCL 2.295.

JAR-FCL 2.017 Autorizacije/ovlašćenja za posebne poslove

Autorizacije/ovlašćenja za posebne poslove vezane za dozvolu (na primer: letenje u IMC uslovima, zaprašivanje usjeva, letenje iznad planinskog zemljišta, gašenje požara, 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 takvih autorizacija/ovlašćenja u vazdušnom prostoru druge države članice JAA može se vršiti na osnovu posebnog sporazuma sa tom državom, izuzev ako postoji bilateralni sporazum.

JAR-FCL 2.020 Priznavanje vojne obuke

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.005)

Prijava za priznavanje:

Prijavu za sticanje dozvole i ovlašćenja 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 će biti priznati u skladu sa odgovarajućim uslovima JAR-FCL u pogledu dozvola i ovlašćenja, na osnovu diskrecionog prava nadležne zrakoplovne vlasti. Uslovi i način priznavanja vojne obuke 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 2.005.

JAR-FCL 2.025 Važenje dozvola i ovlašćenja

(Vidi JAR-FCL 2.010(a)(4))

(Vidi IEM FCL 2.025)

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

(b) Važenje dozvole i produženje važenja ovlašćenja

(1) Važenje dozvole je određeno važenjem upisanih ovlašćenja i ljekarskog uvjerenja (vidi IEM FCL 2.025), pravom korišćenja R/T u skladu sa JAR-FCL 2.010(A)(4) i upisanim znanjem jezika.

(2) Kada se ovlašćenje izdaje, produžava ili obnavlja njegovo važenje, zrakoplovna vlast može produžiti važenje ovlašćenja do kraja mjeseca u kome važenje inače ističe.

(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 ovlašćenja;

(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 ovlašćenja.

Zrakoplovna vlast će važeća ovlašćenja prenijeti u novi obrazac dozvole.

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

Prijava mora da sadrži potrebnu dokumentaciju.

JAR-FCL 2.026 Trenaža pilota koji ne lete u skladu sa JAR-OPS 3

(a) Helikopterom koji prevozi putnike ne smije upravljati, u svojstvu vođe zrakoplova ili kopilota, pilot koji u posljednjih 90 dana nije izvršio 3 školska kruga, od kojih svaki uključuje polijetanje i slijetanje, na helikopteru istog tipa ili na simulatoru letenja tog tipa helikoptera;

(b) Helikopterom koji prevozi putnike kopilot ne smije upravljati kao pilot za komandama u fazama polijetanja i slijetanja, osim ako je u posljednjih 90 dana upravljao helikopterom kao pilot u toku polijetanja i slijetanja, leteći na helikopteru ili simulatoru leta istog tipa helikoptera koji će biti korišćen.

(c) Imalac dozvole bez važećeg ovlašćenja za instrumentalno letenje (helikopter) ne može obavljati dužnost vođe zrakoplova na helikopteru koji prevozi putnike noću, ako u prethodnih 90 dana nije u potpunosti ispunio uslove JAR – FCL 2.026 (a) koji se odnose na noćno letenje.

JAR-FCL 2.030 Uslovi za provjere

(a) *Autorizacija ispitivača:* zrakoplovna vlast će za ispitivače imenovati i ovlastiti lica sa odgovarajućim kvalifikacijama i ugledom, koja će u njeno ime sprovesti praktične ispite i provjere stručnosti. Minimalne kvalifikacije ispitivača propisane su u JAR-FCL 2, Poglavlje I. Zrakoplovna vlast će u pismenoj formi obavijestiti pojedinačno 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 će biti dostupna TRTO, FTO i RF na teritoriji države članice JAA. Zrakoplovna vlast određuje načine na koje će ispitivači biti raspoređeni na praktične ispite.

(2) Zrakoplovna vlast obavještava svakog kandidata o ispitivaču koji je određen za sprovođenje praktičnog ispita za izdavanje ATRL(H).

(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 ovlaštenja, 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 2.035 Zdravstvena sposobnost

(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 prijave 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) Zrakoplovno-zdravstvena sposobnost

Poslije završenog ljekarskog pregleda kandidat će biti obaviješten da li je sposoban, nesposoban ili se mora javiti zrakoplovnim vlastima. Ovlašćeni ljekar (AME) će obavijestiti kandidata o svakom stanju/stanjima (ljekarskim, operativnim ili drugim) koja mogu ograničiti letačku obuku i/ili prava iz izdate dozvole.

JAR-FCL 2.040 Umanjenje zdravstvene sposobnosti

(Vidi IEM FCL 3.040)

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

(b) Imaoci ljekarskih uvjerenja ne smiju da uzimaju prepisane ili neprepisane lijekove ili narkotike, ili da se podvrgavaju nekim drugim liječenjima, osim ako nisu potpuno sigurni da taj lijek, narkotik ili lečenje neće imati neke nepovoljne efekte u pogledu njihove sposobnosti da sigurno izvršavaju svoje dužnosti. Ukoliko postoji bilo kakva sumnja, treba tražiti savjet od organizacione jedinice za zrakoplovnu medicinu (Aeromedical Section, AMS), zrakoplovno-medicinskog centra (Aeromedical Centre, AMC) ili ovlašćenog lekara (Authorised Medical Examiner, AME). Opširnija uputstva data su u JAR-FCL 3. (Vidi IEM FCL 3.040).

(c) Imaoci ljekarskih uvjerenja su dužni da, bez nepotrebnog odlaganja, zatraže uputstva od AMS, AMC ili AME, kada postanu svjesni neophodnosti:

- (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) Imaoci ljekarskih uvjerenja koji su svjesni:

(1) značajne tjelesne povrede koja prouzrokuje nesposobnost za obavljanje dužnosti člana letačke posade;

(2) bolesti koja prouzrokuje njihovu nesposobnost da vrše dužnosti člana letačke posade tokom perioda od 21 dana ili duže;

(3) trudnoće,

dužni su da, u pisanoj formi, obavijeste 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 stavljeno van snage posle pojave takve povrede ili isteka tog perioda bolesti ili potvrde trudnoće, i:

(4) u slučaju povrede ili bolesti, privremeno stavljanje van snage uvjerenja će se ukinuti nakon što se imalac podvrgne ljekarskom ispitivanju 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 mjerodavnim, oslobodi imaooca obaveze podvrgavanja ljekarskom pregledu; i

(5) u slučaju trudnoće, zrakoplovna vlast može ukinuti privremeno stavljanje van snage uvjerenja za period i pod uslovima koje smatra odgovarajućim. Suspenzija prestaje nakon što se imalac podvrgne propisanom ljekarskom pregledu po prestanku trudnoće i bude proglašen sposobnim da nastavi sa obavljanjem dužnosti člana letačke posade.

JAR-FCL 2.045 Posebne okolnosti

(a) Odredbe JAR-FCL ne mogu obuhvatiti svaku moguću situaciju. 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 2.050 Priznavanje naleta i teorijskog znanja

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.050)

(Vidi Dodatak 2 JAR-FCL 2.050)

(Vidi Dodatak 3 JAR-FCL 2.050)

(Vidi Dodatak 4 JAR-FCL 2.050)

(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 zrakoplova za koju se traži dozvola ili ovlašćenje.

(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 zrakoplova priznaće se do 50 časova letenja ostvarenih u svojstvu učenika-vođe zrakoplova, za nalet kao vođa zrakoplova, potreban za izdavanje: dozvole transportnog pilota, dozvole profesionalnog pilota i ovlašćenja za tip višemotornog zrakoplova.

(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 obavlja funkcije i dužnosti 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 ovlaštenja za instrumentalno letenje na avionu je oslobođen teorijske obuke i teorijskog dijela ispita propisanog za sticanje ovlaštenja za instrumentalno letenje na helikopteru.

(2) Da bi stekao dozvolu privatnog pilota helikoptera imalac dozvole PPL(A), CPL(A) ili ATPL(A) mora da ispuni uslove propisane u Dodatku 1 JAR-FCL 2.050.

(3) Da bi stekao dozvolu profesionalnog pilota helikoptera imalac dozvole CPL(A) ili ATPL(A) treba da ispuni uslove određene u Dodatku 2 JAR-FCL 2.050.

(4) Da bi stekao dozvolu transportnog pilota helikoptera imalac dozvole ATPL(A) mora da ispuni uslove naznačene u Dodatku 3 JAR-FCL 2.050.

(5) Priznavanje 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 aviona, pod uslovom da ispunjavaju period prihvatanja u skladu sa JAR-FCL 1.495.

(6) Kandidatu koji je položio teorijski dio ispita za sticanje dozvole transportnog pilota helokoptera priznaće se teorijski ispit za PPL(H) i CPL(H).

(7) Kandidatu koji je položio teorijski dio ispita za sticanje dozvole profesionalnog pilota helikoptera priznaće se teorijski dio ispita za PPL(H).

(8) Kandidatu koji je položio odgovarajući teorijski dio ispita za sticanje dozvole profesionalnog pilota helikoptera ili ovlaštenja za instrumentalno letenje IR(H) priznaće se da je ispunio uslove u pogledu teorijskog znanja, kao što je određeno u Dodatku 4 JAR-FCL 2.050.

(9) Kandidatu koji je položio ispit iz teorijskog znanja za sticanje CPL(H) u skladu sa prethodnim amandmanima JAR – FCL 2, uključujući i Amandman 3, priznaće se da je ispunio uslove u pogledu teorijskog znanja za ATPL(H).

(10) Imaocu dozvole CPL(H) koju je dobio u skladu sa amandmanima JAR – FCL 2, uključujući i Amandman 3, priznaće se teorijsko znanje za ATPL(H).

(11) Imaocu dozvole profesionalnog pilota CPL(H) i ovlaštenja za instrumentalno letenje IR(H) koji su dobijeni u skladu sa navedenim amandmanima JAR – FCL 2, uključujući i Amandman 3, priznaće se teorijsko znanje za ATPL(H) i IR(H).

JAR-FCL 2.055 Organizacije za obuku i druge registrovane škole

(Vidi Dodatke 1a ,1b, 2 i 3 JAR-FCL 2.055)

(Vidi Dodatak 2 JAR-FCL 2.125)

(Vidi Dodatak 3 JAR – FCL 2.055)

(a) (1) Organizacije za letačku obuku (FTOs) koje namjeravaju da vrše obuku za sticanje dozvola i pripadajućih ovlaštenja, a kojima je mjesto poslovanja i sjedište u državi članici JAA, dobiće odobrenje od strane te države kada ispune uslove iz JAR-FCL. Uslovi za odobrenje FTOs su dati u Dodatku 1a JAR-FCL 2.055. Dio obuke može biti obavljen izvan države članice JAA (vidjeti takođe Dodatak 1b JAR-FCL 2.055).

(2) FTOs koji namjeravaju da vrše obuku za dozvole i pripadajuća ovlaštenja, a kojima je osnovno mjesto poslovanja i sjedište izvan države članice JAA, mogu dobiti odobrenje od strane zrakoplovnih vlasti države punopravne članice JAA u pogledu lokacije:

(I) ukoliko je sklopljen sporazum između zrakoplovnih vlasti države članice JAA i države koja nije članica JAA 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 da:

- (II) (A) je obezbijedena odgovarajuća nadležnost i nadzor zrakoplovne vlasti;
- (B) su ispunjeni odgovarajući dodatni uslovi iz Dodatka 1c JAR-FCL 2.055;
- (C) je procedura za izdavanje odobrenja u skladu sa administrativnim postupcima prihvaćenim u JAA, a primjenjena od strane zrakoplovnih vlasti te države.

(b) (1) Organizacijama za obuku za letenje na tipu (TRTOs) smještenim u državi članici JAA, koje namjeravaju da vrše obuku za sticanje ovlaštenja za letenje na tipu, odobrenje se izdaje od strane te države kada ispune uslove iz JAR-FCL. Uslovi za odobrenje TRTOs su navedeni u Dodatku 2 JAR-FCL 2.055.

(2) Organizacijama za obuku za letenje na tipu (TRTOs) smještenim izvan države članice JAA odobrenje se izdaje kada ispune uslove iz JAR-FCL, a odobrenje izdaje država koja je primila molbu. Uslovi za odobrenje TRTOs su navedeni u Dodatku 2 JAR-FCL 2.055.

(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 (vidi JAR-FCL 2.125).

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

(a) *Starost 60-64 godine*

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

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

(b) *Starost 65 godina*

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

<p>(CZ) JAR-FCL 2.060 Ograničenje prava imaoca pilotskih dozvola koji imaju 60 ili više godina života (Češka Republika)</p>

<p>Imalac pilotske dozvole koji je navršio 60 godina života ne smije letjeti kao pilot zrakoplova u komercijalnom vazдушnom saobraćaju.</p>

<p>(F) JAR-FCL 2.060 Ograničenje prava imaoca pilotskih dozvola koji imaju 60 ili više godina života (Francuska)</p>

<p>Imalac pilotske dozvole koji je navršio 60 godina života ne smije letjeti kao pilot zrakoplova u komercijalnom vazдушnom saobraćaju.</p>

<p>(I) JAR-FCL 2.060 Ograničenje prava imaoca pilotskih dozvola koji imaju 60 ili više godina života (Italija)</p>

<p>Imalac pilotske dozvole koji je navršio 60 godina ne smije letjeti kao pilot zrakoplova u komercijalnom vazдушnom saobraćaju.</p>

JAR-FCL 2.065 Država izdavalac dozvole

(a) Kandidat je obavezan da dokaže zrakoplovnoj vlasti države izdavaoca dozvole da je u potpunosti ispunio sve uslove za izdavanje dozvole (vidi JAR-FCL 2.010(c)).

(b) Ako postoji sporazum 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) medicinski pregled i procjena sposobnosti;
- (3) letačka obuka i provjera.

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

(c) Dalja ovlaštenja mogu biti stečena u skladu sa 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 (vidi JAR-FCL 2.070). Ta država tada postaje država izdavalac dozvole i preuće odgovornost za izdavanje dozvole u smislu navedenog stava (a).

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

JAR-FCL 2.070 Stalni boravak

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

JAR-FCL 2.075 Obrazac i sadržaj dozvole letačkog osoblja

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.075)

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

(a) *Sadržaj*: broj rubrike će uvijek biti ispisan uz naslov rubrike. Standardni obrazac JAA dozvole je prikazan u Dodatku 1 JAR-FCL 2.075. 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 i/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 autorizacija 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) Ovlaštenja - klasa, tip, instruktor itd, sa datumima prestanka važenja. Prava za korišćenje radiotelefonijske (R/T) mogu biti naznačena na obrascu dozvole ili na posebnom uvjerenju.

(XIII) Napomene - npr. specijalne odredbe u vezi sa ograničenjima i odredbe za dodatna prava.

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

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

(c) *Boja*: bijeli 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 drugim jezicima koje zrakoplovna vlast smatra odgovarajućim.

FCL 2.080 Evidentiranje naleta

(a) Podaci o svakom letu u ulozi pilota treba da budu pouzdano zabilježeni u knjižici letenja čiji format je prihvaćen od strane zrakoplovne vlasti (vidi IEM FCL 2.080). Podaci o letovima koji se obavljaju po JAR-OPS 3 mogu biti evidentirani u prihvatljivom kompjuterskom formatu koji će čuvati operater. U tom slučaju operater će evidentirati sve letove pilota, uključujući i obuku za upoznavanje sa razlikama i obuku za prilagođavanje, 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 zrakoplova;

(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 helikoptera;

(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 zrakoplova (uključujući samostalno, učenik-vođa, vođa 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-PIC, PIC pod nadzorom, vrijeme letenja po instrumentima*, itd.

*Pilot može evidentirati, kao instrumentalno vrijeme leta, samo vrijeme kada je stvarno upravljao helikopterom isključivo na osnovu pokazivanja instrumenata, u stvarnim ili simuliranim instrumentalnim uslovima leta.

(5) Uslovi pod kojima je izvršen let:

(I) Noć;

(II) IFR (po 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 bio 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 ovlašćenja instruktora može upisati nalet kao vođa zrakoplova sve vrijeme tokom kojeg je vršio ulogu instruktora u helikopteru.

(IV) Imalac autorizacije ispitivača može upisati nalet kao vođa zrakoplova sve vrijeme tokom kojeg se nalazio na pilotskom sjedištu i letio kao ispitivač u helikopteru.

(V) Kopilot u ulozu vođe zrakoplova pod nadzorom, na helikopteru sa više od jednog pilota, može upisati sve vrijeme letenja kao vođa pod nadzorom, pod uslovom da je to vrijeme potpisano od strane vođe zrakoplova (vidjeti (c) (5)).

(VI) Ako imalac dozvole obavlja veći broj letova u toku istog dana, vraćajući se svaki put na isto mjesto polijetanja, a interval između uzastopnih letova ne prelazi 30 minuta, takav broj letova se može evidentirati jednim upisom.

(2) Nalet kao kopilot

Imalac pilotske dozvole, koji se nalazi na pilotskom sjedištu kao kopilot, može upisati sve vrijeme letenja kao kopilotski nalet na helikopteru u čijoj posadi su dva pilota.

(3) Namjerno ostavljeno prazno.

(4) Nalet na obuci sa instruktorom

Zbir cjelokupnog naleta kandidata za dozvolu ili ovlašćenje, kao što je nalet na obuci, instrumentalni nalet u obuci na helikopteru, instrumentalni nalet u obuci na uređajima za simulirano letenje itd, mora biti ovjeren od strane ovlašćenog i/ili autorizovanog instruktora koji je sprovodio obuku.

(5) PICUS (Vođa zrakoplova pod nadzorom)

Pod uslovom da je način nadzora prihvatljiv za 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 intervencija vođe zrakoplova u interesu sigurnosti nije potrebna.

(d) *Stavljanje evidencije naleta na uvid*

(1) Imalac dozvole ili učenik pilot je obavezan da, bez odlaganja, stavi 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 rutnim međuaerodromskim letovima, kao dokaz da ima upisane zahtjevane autorizacije od strane instruktora.

(e) *Upisivanje naleta na helikopterima sa više pilota u posadi*

Zrakoplovna vlast može za određeni helikopter izdati odobrenje da se koristi kao helikopter sa više pilota u posadi ukoliko je:

(1) u pitanju višemotorni helikopter;

(2) adekvatno i stalno opremljen za rad, gdje se zahtjeva više pilota u posadi, sa najmanje:

(I) duplim komandama leta i dva seta nezavisnih upravljačkih instrumenata, po jedan ispred svake pilotske pozicije; i

(II) sve komande potrebne za sigurno upravljanje helikopterom mogu da se koriste sa bilo kog pilotskog sedišta;

(3) podesan za posadu od najmanje dva pilota koji su kvalifikovani u skladu sa JAR – FCL 2.250, a postupci u letenju odobreni od operatera.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.005**Minimalni uslovi za izdavanje JAR-FCL dozvole/autorizacije na osnovu nacionalne dozvole/autorizacije koju je izdala država članica JAA**

(Vidi JAR-FCL 2.005(b)(3))

(Vidi AMS FCL 2.005 i 2.015)

1. Pilotske dozvole

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

- (a) izvršiti proveru stručnosti prema uslovima JAR-FCL 2.245 (b) za produženje ovlašćenja za tip i instrumentalno letenje (IR, ako postoji), koji se odnose na prava imaoca dozvole;
- (b) (I) Za ATRL(H) i SRL(H), pred zrakoplovnim vlastima pokazati zadovoljavajuće poznavanje odgovarajućih delova JAR-OPS 3 i JAR-FCL (vidi AMC FCL 2.005 i 2.015);
(II) Za PPL(H), pred zrakoplovnim vlastima pokazati zadovoljavajući nivo poznavanja odgovarajućih delova JAA zahtjeva (vidi AMC FCL 2.125);
- (c) Pokazati zadovoljavajuće poznavanje engleskog jezika prema JAR-FCL 2.200, ako posjeduje IR.
- (d) Ispuniti uslove u pogledu iskustva i sve druge uslove prikazane u sljedećoj 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(H) važeće IR(H)	>1000 kao PIC na helikopterima sa više pilota	nema	ATRL (H) i IR	Ne primjenjuje se	(a)
ATPL(H) bez IR(H) ovlašćenja	>1000 na helikopterima sa više pilota	nema	ATRL (H)		(b)
ATPL(H) važeće IR(H)	>1000 na helikopterima sa više pilota	nema	ATRL (H) i IR sa ovlašćenjem za tip i ograničenjem na kopilota	Pokazati sposobnost da upravlja kao PIC kao što je propisano u Dodatku 1 JAR-FCL 2.240 i 2.295, tačke 9 do 15	(c)
ATPL(H) bez IR(H) ovlašćenja	>1000 na helikopterima sa više pilota	nema	ATPL(H) Ovlašćenje za tip ograničeno na kopilota	Pokazati sposobnost da upravlja kao PIC, u skladu sa uslovima u Dodatku 1 JAR – FCL 2.240 i 2.295 tačke 9 do 15	(d)
ATPL(H) važeće IR(H)	>500 na helikopteru sa više pilota	Pred zrak. vlastima dokazati znanje u planiranju leta i letnim performansama u skladu sa Dodatkom 1 JAR_FCL 2.470	Kao pod (4) (c)	Kao pod (5) (c)	(e)

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(H) bez IR(H) ovlaštenja	>500 na helikopterima sa više pilota	Kao pod (3) (e)	Kao pod (4) (c)	Kao pod (5) (d)	(f)
CPL/IR(H) i položio test ICAO za ATPL(H) u državi članici JAA koja je izdala dozvolu	>500 na helikopterima sa više pilota	(I) pred vazd, vlastima dokazati poznavanje performansi i planiranja leta prema uslovima Dodatka 1 JAR-FCL 2.470; (II) ispuniti ostale uslove JAR-FCL 2.250(a)	CPL/IR(H) sa priznavanjem teorije za JAR-FCL ATPL(H)	Ne primjenjuje se	(g)
CPL/IR(H)	<500 sati na helikopterima sa jednim pilotom	(I) položiti ispit teorijskog znanja za JAR-FCL ATPL(H) u državi članici JAA koja je izdala dozvolu* (vidi tekst ispod tabele) (II) ispuniti preostale uslove JAR-FCL 2.250 (a)	CPL/IR(H) sa priznatom teorijom za ATPL(H)	Ne primjenjuje se	(h)
CPL/IR (H)	< 500 sati kao PIC na helikopterima sa jednim pilotom	Nema	CPL/IR(H) sa ovlaštenjima za tip ograničenim na helikoptere sa jednim pilotom	Dobija ovlaštenja za tip MPH u skladu sa JAR-FCL 2.240	(i)
CPL/IR (H)	<500 sati kao PIC na helikopterima sa jednim pilotom	(II) pred vazd. vlastima dokazati poznavanje performansi i planiranje leta prema uslovima Dodatka 1 JAR-FCL 2.470	Kao pod (4) (h)		(j)
CPL(H)	<500 sati kao PIC na helikopterima sa jednim pilotom	Noćno letenje, ako je primjenljivo	CPL(H) sa ovlaštenjima za tip ograničenim na helikoptere sa jednim pilotom		(k)
CPL(H)	<500 sati kao PIC na helikopterima sa jednim pilotom	Noćno letenje, ako je primjenljivo; pokazati pred vazd. vlastima poznavanje performansi i planiranja leta prema uslovima iz Dodatka 1 JAR-FCL 2.470	Kao pod (4) (j)		(l)
PPL(H)/ IR	≥75 sati u skladu sa IR	Odobrenje za noćno letenje; ako noćno letenje nije sastavni deo IR(H)	PPL/IR(H) (IR ograničen na (PPL))		Pokazati pred vazd. vlastima poznavanje performansi planiranja leta prema uslovima iz Dodatka 1 JAR-FCL 2.470
PPL(H)	≥75 sati na helikopterima	Pokazati sposobnost korišćenja radionavigacijskih sredstava	PPL(H)		(n)

* Imaoci CPL(H) koji već imaju ovlaštenje za letenje na tipu helikoptera sa više pilota ne moraju da polažu teorijski ispit za ATPL(H) sve dok lete taj tip helikoptera, ali im neće biti priznata

teorijska obuka za ATPL JAR-FCL dozvolu. Ako žele da ostvare ovlaštenje na drugom tipu MPH, moraju da polažu ispit znanja za JAR-FCL ATPL(H) u državi članici JAA koja izdaje dozvolu.

2. Instruktorska ovlaštenja

Nacionalno ovlaštenje, autorizacija i prava koje ima	Iskustvo	Dodatni uslovi JAA	Zamjena JAR-FCL ovlaštenjem
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/ IRI(H)/ TRI(H)	prema JAR-FCL 2 (helikopteri) za odgovarajuće ovlaštenje	pred vazd. vlastima pokazati poznavanje odgovarajućih delova JAR-FCL 2 (helikopter) i JAR- OPS, kako propisuje AMS FCL 2.005 i 2.015	FI(H)/IRI(H)/ TRI (H)*

* Instruktorima država članica JAA koji u potpunosti ispunjavaju sve navedene uslove, ali ne mogu da dobiju JAR-FCL dozvolu/ovlaštenje zbog trenutnog statusa njihove države-izdavaoca dozvole, može biti dozvoljeno da obučavaju za JAR-FCL dozvole i/ili ovlaštenja.

3. SFI autorizacija

Autorizacija instruktora na sintetičkom trenažeru koju je izdala država članica JAA, u skladu sa svojim propisima, može da se zamijeni JAR-FCL autorizacijom, ukoliko iskustvo imao ca autorizacije odgovara potrebnom iskustvu i drugim uslovima navedenim u sljedećoj tabeli:

Nacionalna autorizacija koju ima	Iskustvo	Dodatni uslovi JAA	Zamjena JAR-FCL autorizacijom
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	>1000 sati kao pilot na helikopteru sa više pilota	(I) ima ili je imao dozvolu profesionalnog pilota izdatu od države članice JAA ili dozvolu profesionalnog pilota koja nije po JAR-FCL a prihvatljiva je za vazd. vlasti (II) uspješno završen kurs obuke na simulatoru za ovlaštenje za odgovarajući tip helikoptera uključujući i MSS	SFI(H)
SFI(H)	3 godine prethodnog iskustva kao SFI koje je prihvatljivo za vazd. vlasti	uspješno završena obuka na simulatoru za određen tip helikoptera uključujući i MSS	SFI(H)

Ova autorizacija se izdaje na period od najviše 3 godine.

Ponovna autorizacija zavisi od ispunjenja uslova koji su propisani u JAR-FCL 2.415.

4. STI autorizacija

STI autorizacija koju je izdala država članica JAA u skladu sa svojim propisima, može da se zamijeni JAR-FCL autorizacijom, ukoliko iskustvo imaoca autorizacije odgovara zahtjevanom iskustvu i drugim uslovima navedenim u sljedećoj tabeli:

Nacionalna autorizacija koju ima	Iskustvo	Dodatni uslovi JAA	Zamjena JAR-FCL autorizacijom
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	>500 sati kao pilot na SPH	(I) ima ili je imao dozvolu pilota izdatu od države članice JAA ili dozvolu pilota koja nije po JAR-FCL, a prihvatljiva je za vazd. vlasti; (II) izvršena provjera stručnosti namenjene obuke u FSTD, prema Dodatku 3 JAR-FCL 2.240	STI(H)

Ova autorizacija se izdaje za period od najviše 3 godine.

Ponovna autorizacija zavisi od ispunjenja uslova koji su propisani u JAR-FCL 2.430.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.010**Uslovi u pogledu znanja jezika koji se koriste u radiotelefonijskim komunikacijama**

(Vidi JAR-FCL 2.010(a)(4))

(Vid AMC br. 1 JAR-FCL 2.010)

(Vidi AMC br. 2 JAR-FCL 2.010)

(Vidi IEM FCL 2.010)

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 2.010(a)(4), kandidat za dozvolu ili imalac dozvole mora da prikaže, na način koji je prihvatljiv za zrakoplovnu vlast, sposobnost da:
 - a) efikasno komunicira putem glasa (telefon, radiotelefon) i u situacijama lice u lice;
 - b) tečno 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 provjeri, potvrdi ili razjasni informaciju);
 - d) uspješno koristi znanje jezika u složenom ili neočekivanom razvoju događaja koji nastane u toku obavljanja rutinskog posla ili uobičajene komunikacije;
 - e) koristi akcenat ili dijalekat koji je razumljiv u zrakoplovstvu.
3. Znanje jezika treba da bude ponovo provjereno u intervalima koje odrede zrakoplovne vlasti (vidi AMC br.2 JAR-FCL 2.010, stavovi 4 i 5).
4. Metod procjene i obnavljanja znanja određuju zrakoplovne vlasti (vidi AMS br. 2 JAR-FCL 2.010).
5. Lice koje u ime zrakoplovnih vlasti vrši ocjenjivanje znanja jezika mora biti prihvaćeno od strane zrakoplovnih vlasti države članice JAA.
6. Ukoliko navedena ocjena znanja jezika ispunjava uslove iz Dodatka 1 JAR-FCL 2.200, ista se može koristiti za produženje prava korišćenja radiotelefonijske komunikacije na engleskom jeziku, u skladu sa JAR-FCL 2.200, stav (b).

Dodatak 2 JAR-FCL 2.010

Skala procjene nivoa znanja jezika

(Vidi JAR-FCL 2.010(a)(4))
 (Vidi AMC 1 JAR-FCL 2.010)
 (Vidi AMC 2 JAR-FCL 2.010)
 (Vidi IEM FCL 2.010)

NIVO	IZGOVOR	STRUKTURA	FOND RIJEČI	TEČNOST	RAZUMIJEVANJE	INTERAKCIJE
	Koristi dijalekat i/ili akcenat razumljiv u zrakoplovstvu	Odgovarajuće gramatičke strukture i sastav rečenica se određuju jezičkim funkcijama koje odgovaraju zadatku				
Operativni (stepen 4)	Na izgovar, 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 rijetko utiču na smisao.	Fond riječi i preciznost su obično dovoljni za svrsishodnu komunikaciju u poznatim, konkretnim temama u vezi oblasti rada. Često može da uspješno parafrazira u nedosttku fonda reči, posebno u neuobičajenim i neočekivanim situacijama.	Jezičke cjeline se izlažu odgovarajućim tempom. Može povremeno da se javi nedostatak tečnosti na prelazu iz uvežbanog ili formalizovanog govora u spontanu interakciju, ali ovo ne ometa uspješnu komunikaciju. 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 se snalazi u očiglednim nesporazumima tako što provjerava, potvrđuje ili objašnjava.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.015**Minimalni uslovi za prihvatanje dozvola država koje nisu članice JAA**

(Vidi JAR-FCL 2.015)

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 aviotransport i druge profesionalne aktivnosti

2. Pilotska dozvola izdata u skladu sa ICAO Annex 1 u državi koja nije članica JAA može biti prihvaćena u skladu sa uslovima države članice JAA radi odobrenja za letenje (osim za obuke) na helikopterima registrovanim u toj državi. Da bi se ovakve dozvole prihvatile, imalac mora:

- (a) izvršiti praktičan ispit na tipu, shodno uslovima JAR-FCL 2.245 za produženje ovlašćenja koji odgovaraju pravima iz dozvole;
- (b) pred zrakoplovnom vlašću pokazati poznavanje odgovarajućih dijelova JAR-OPS i JAR-FCL (Vidi AMC JAR-FCL 2.005 i 2.015);
- (c) pokazati zadovoljavajuće znanje engleskog jezika u skladu sa JAR-FCL 2.200;
- (d) imati važeće JAR-FCL ljekarsko uvjerenje klase 1;
- (e) ispuniti i druge objavljene dodatne uslove koje ta država članica JAA smatra potrebnim;
- (f) ispuniti uslove u pogledu iskustva i ostvarenog naleta (kolona 2) iz 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(H) važeće IR	> 1000 sati letenja kao vođa zrakoplova na MPH	Komercijalni transport na MPH, kao vođa u VFR i IFR letovima	(a)
ATPL(H) bez prava IR ovlašćenja	> 1000 sati letenja kao vođa zrakoplova na MPH	Komercijalni transport na MPH u VFR letovima, kao vođa zrakoplova	(b)
ATPL(H) važeće IR	> 1000 sati letenja kao pilot na MPH	Komercijalni transport na MPH, kao kopilot u VFR IFR letovima	(c)
ATPL(H) bez prava IR ovlašćenja	> 1000 sati letenja kao pilot na MPH	Komercijalni transport na MPH, kao kopilot u VFR uslovima	(d)
CPL(H)/IR*	> 1000 sati letenja kao pilot na MPH	Komercijalni transport na MPH, kao kopilot	(e)
CPL(H)/IR	>1000 sati letenja kao vođa zrakoplova u komercijalnom transportu od sticanja IR	Kao vođa zrakoplova u komercijalnom transportu na SPH	(f)
CPL(H)**	>700 sati letenja na helikopterima koji nisu navedeni u JAR-27/29, uključujući 200 sati aktivnosti u ulozi koja se traži za prihvatanje dozvole i 50 sati u toj ulozi u poslednjih 12 mjeseci.	Druge aktivnosti, osim komercijalnog transporta.	(g)

* Prije prihvatanja dozvole imao ci CPL(H)/IR na MPH moraju pokazati teorijsko znanje za nivo ICAO ATPL. 25

Dozvola privatnog pilota sa ovlašćenjem za instrumentalno letenje

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

- (a) položiti, kroz praktični ispit, sve dijelove Dodatka 1 i 3 JAR-FCL 2.240;
- (b) pokazati pred zrakoplovnim vlastima zadovoljavajuće znanje prema Poglavlju J iz: zrakoplovnih propisa i zrakoplovnih meteoroloških kodova, predmet broj 050 10 03 01, kao i planiranje letenja i performanse (za IR), predmet broj 030 00 00 00, ljudske mogućnosti, predmet broj 040 00 00 00, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.470;
- (c) pokazati zadovoljavajuće znanje engleskog jezika, shodno JAR-FCL 2.200;
- (d) imati važeće JAR-FCL ljeakarsko uvjerenje najmanje klase 2, u koje su uključeni uslovi u pogledu sluha dati u JAR-FCL 3. 335 (b);
- (e) imati ovlaštenje za radio-telefoniju koje je prihvatljivo za zrakoplovnu vlast;
- (f) ispunjavati uslove naleta i iskustva iz kolone (2) sljedeće tabele:

Vrsta dozvole (1)	Ukupni nalet (2)
PPL(H)/IR	> 100 sati kao vođa zrakoplova u instrumentalnom letenju

Dodatak 2 JAR-FCL 2.015**Zamjena PPL (H) dozvole izdate u državi koja nije članica JAA za JAR-FCL RRL (H) dozvolu**

(Vidi JAR-FCL 2.015(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 ljetarsko uvjerenje najmanje klase 2;
- (c) mora da posjeduje ovlaštenje za radio-telefoniju koje je prihvatljivo za zrakoplovnu vlast;
- (d) kandidat mora da ispunjava uslove u pogledu letačkog iskustva prikazane u sljedećoj tabeli:

Nacionalna dozvola koju ima	Zahtjevano iskustvo	Dodatni JAR-FCL zahtjevi
Važeća nacionalna ICAO PPL dozvola	> 100 sati kao pilot helikoptera	(a) Položen pismeni ispit iz predmeta zrakoplovni propisi i ljudske mogućnosti i ograničenja (b) Položen praktični ispit za PPL(H) prema Dodatku 1 JAR-FCL 2.130 i 2.135 i Dodatku 2 JAR-FCL 2.135 (c) Ispuniti odgovarajuće uslove Poglavlja F

Dodatak 3 JAR-FCL 2.015**Prihvatanje pilotskih dozvola država koje nisu članice JAA za posebne zadatke u ograničenom trajanju**

(Vidi JAR-FCL 2.015)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.015)

PRIVREMENO PRIHVATANJE/AUTORIZACIJA PILOTSKIH DOZVOLA DRŽAVA KOJE NISU ČLANICE JAA ZA PILOTE PROIZVOĐAČA HELIKOPTERA

1. Dozvola pilota izdata u skladu sa ICAO Annex 1 od strane države koja nije članica JAA, uključujući instruktorsko ovlaštenje i ovlaštenje ispitivača, izdati od te države, može biti prihvaćena ili na drugi način autorizovana od strane države članice JAA za period od najviše jedne godine, da bi se omogućili demonstracioni i operativni letovi, kao i letovi za prelet i ispitivanje helikoptera registrovanih u državi članici JAA. Kada se prihvata dozvola prema odredbama ovog Dodatka, imalac dozvole koju je izdala država koja nije članica JAA može biti oslobođen zahtjeva ispunjenosti uslova za prihvatanje dozvole koji su sadržani u Dodatku 1 JAR-FCL 2.015, pod sljedećim uslovima:

Da bi ostvario pravo za prihvatanje takve dozvole imalac mora:

- (a) posjedovati odgovarajuću dozvolu, ljeakarsko uvjerenje, ovlaštenja za tip i kvalifikaciju, uključujući ovlaštenje instruktora na tipu ili autorizaciju ispitivača na tipu, važeće u državi koja nije članica JAA za obavljanje predviđenih poslova;
- (b) biti zaposlen kod proizvođača helikoptera ili TRTO gde se sprovodi obuka za potrebe proizvođača helikoptera;
- (c) da bude ograničen na vršenje obuke i provjere za početna izdavanja ovlaštenja za tip, nadgledanje početnih linijskih letova pilota, vršenje preleta, početnih linijskih letova, demonstracionih i probnih letova.

2. Uvijek kada obavlja ili nadgleda linijsko letenje pilot mora da ispunjava odgovarajuće uslove JAR OPS prema odredbama zrakoplovne vlasti države u čijem je registru zrakoplov.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.050**Priznavanje teorijskog znanja - dopunska obuka i uslovi ispita**

(Vidi JAR-FCL 2.050 (b)(2))

Za sticanje dozvole privatnog pilota helikoptera PPL(H) imalac dozvole pilota aviona je obavezan da položi teorijske ispite za PPL(H) (iz AMS- FCL 2.125 - Program teorijske obuke za dozvolu privatnog pilota helikoptera) iz sljedećih oblasti: opšte poznavanje zrakoplova, performanse leta i planiranje, operativne procedure i teorija letenja.

Dodatak 2 JAR-FCL 2.050**Priznavanje teorijskog znanja za izdavanje CPL(H) - dodatna obuka i uslovi ispita**

(Vidi JAR-FCL 2.050 (b)(3))

1. Kandidat mora da završi teorijsku obuku na odobrenom kursu u ovlaštenoj organizaciji za letačku obuku (FTO), u skladu sa niže navedenim predmetima nastavnog plana (pogledati: Predmeti teorijskog znanja (Theoretical Knowledge Learning Objectives)):

021 00 00 00	OPŠTE POZNAVANJE ZRAKOPLOVA – KONSTRUKCIJA I SISTEMI, ELEKTRO OPREMA, POGONSKA GRUPA, OPREMA ZA VANREDNE SITUACIJE
021 02 00 00	KONSTRUKCIJA
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 11 00 00	MLAZNI MOTORI
021 13 00 00	KISEONIČKI SISTEMI
021 14 00 00	HELIKOPTER: RAZNI SISTEMI
021 15 00 00	HELIKOPTER: GLAVE ROTORA
021 16 00 00	HELIKOPTER: REDUKTORI
021 17 00 00	HELIKOPTER: LOPATICE

022 00 00 00	OPŠTE POZNAVANJE ZRAKOPLOVA - INSTRUMENTI (H)
022 02 00 00	MJERENJE PARAMETARA VAZDUŠNE STRUJE
022 07 00 00	HELIKOPTER I SISTEMI AUTOMATSKIH KOMANDI LETA
022 12 00 00	SISTEMI ZA UPOZORAVANJE I SISTEMI BLIZINE
022 13 00 00	INTEGRISANI INSTRUMENTI – ELEKTRONSKI DISPLEJI
022 14 00 00	SISTEMI ZA ODRŽAVANJE, PRAĆENJE I REGISTROVANJE PARAMETARA

030 00 00 00	PERFORMANSE I PLANIRANJE LETA
031 00 00 00	MASA I CENTRAŽA – HELIKOPTERI
031 01 00 00	ZNAČAJ RAZMATRANJA MASE I CENTRAŽE
031 02 00 00	OPTEREĆENJE

033 00 00 00	PLANIRANJE I PRAĆENJE LETA
033 03 00 00	PRORAČUN GORIVA

034 00 00 00	PERFORMANSE – HELIKOPTERI
034 01 00 00	OPŠTE
034 02 00 00	PERFORMANSE KLASA 3 – SAMO JEDNOMOTORNI HELIKOPTERI
034 03 00 00	PERFORMANSE KLASA 2
034 05 00 00	PERFORMANSE KLASA 1 – SAMO HELIKOPTERI SERTIFIKOVANI POD CS 29

070 00 00 00	OPERATIVNI POSTUPCI –HELIKOPTER
071 01 00 00	OPŠTI USLOVI
071 02 00 00	SPECIJALNI OPERATIVNI POSTUPCI I OPASNOSTI (OPŠTI ASPEKTI)
071 03 00 00	VANREDNI POSTUPCI NA HELIKOPTERU

082 00 00 00	TEORIJA LETENJA – HELIKOPTER
082 01 00 00	AERODINAMIKA PODZVUČNIH BRZINA
082 02 00 00	AERODINAMIKA VELIKIH BRZINA I EFEKTI SABIJANJA
082 03 00 00	TIPOVI ZRAKOPLOVA SA ROTOROM
082 04 00 00	AERODINAMIKA GLAVNOG ROTORA
082 05 00 00	MEHANIKA GLAVNOG ROTORA
082 06 00 00	REPNI ROTORI
082 07 00 00	RAVNOTEŽA, STABILNOST I KONTROLA
082 08 00 00	MEHANIKA LETA HELIKOPTERA

2. Kandidat je obavezan da pokaže nivo znanja u skladu sa pravima koja pripadaju imaoocu dozvole profesionalnog pilota helikoptera, kao i da ispuni uslove propisane u JAR-FCL 2 (Helikopter) Pododjeljak J.

Kandidat je obavezan da položi teorijske ispite iz sljedećih predmeta: opšte poznavanje zrakoplova, performanse i proračun leta, operativne procedure i teorija letenja (helikopter), po sljedećem:

- a) ispitni testovi za predmete performanse leta i teorija letenja (helikopter), su određeni u JAR-FCL 2.470(b).
- b) ispitni testovi za predmete konstrukcija i sistemi, električni sistemi, pogonska grupa, oprema za slučaj opasnosti, instrumenti, masa i centraža, proračun i praćenje leta i operativne procedure će pokriti dopunske teme koje su određene u gore navedenom programu.

Dodatak 3 JAR-FCL 2.050**Priznavanje teorijskog znanja za izdavanje ATPL(H) - dopunska obuka i uslovi ispita**

(Vidi JAR-FCL 2.050(b)(4))

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

021 00 00 00	OPŠTE POZNAVANJE ZRAKOPLOVA – KONSTRUKCIJE I SISTEMI, ELEKTRO OPREMA, POGONSKA GRUPA, OPREMA ZA VANREDNE SITUACIJE
021 02 00 00	KONSTRUKCIJA
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 11 00 00	MLAZNI MOTORI
021 13 00 00	KISEONIČKI SISTEMI
021 14 00 00	HELIKOPTER: RAZNI SISTEMI
021 15 00 00	HELIKOPTER: GLAVE ROTORA
02 16 00 00	HELIKOPTER: REDUKTORI
	HELIKOPTER: LOPATICE

022 00 00 00	OPŠTE POZNAVANJE ZRAKOPLOVA – INSTRUMENTI (H)
022 02 00 00	MJERENJE PARAMETARA LETA
022 07 00 00	HELIKOPTER: SISTEMI AUTOMATSKIH KONTROLA LETA
022 12 00 00	SISTEMI ZA UPOZORAVANJE I SISTEMI BLIZINE
022 13 00 00	INTEGRISANI INSTRUMENTI – ELEKTRONSKI DISPLEJI
022 14 00 00	SISTEMI ZA ODRŽAVANJE, PRAĆENJE I REGISTROVANJE PARAMETARA

030 00 00 00	PERFORMANSE I PLANIRANJE LETA
031 00 00 00	MASA I CENTRAŽA – HELIKOPTERI
031 01 00 00	ZNAČAJ RAZMATRANJA MASE I CENTRAŽE
031 04 00 00	PODACI ZA MASU I CENTRAŽU ZRAKOPLOVA

033 00 00 00	PLANIRANJE I PRAĆENJE LETA
033 03 00 00	PRORAČUN GORIVA

034 00 00 00	PERFORMANSE – HELIKOPTERI
034 01 00 00	OPŠTE
034 02 00 00	PERFORMANSE KLASA 3 – SAMO JEDNOMOTORNI HELIKOPTERI
034 03 00 00	PERFORMANSE KLASA 2
034 05 00 00	PERFORMANSE KLASA 3 – SAMO HELIKOPTERI SERTIFIKOVANI POD CS 29

070 00 00 00	OPERATIVNI POSTUPCI – HELIKOPTER
071 01 00 00	OPŠTI USLOVI
071 02 00 00	SPECIJALNI OPERATIVNI POSTUPCI U OPASNOSTI (OPŠTI ASPEKTI)
071 03 00 00	VANREDNI POSTUPCI NA HELIKOPTERU

082 00 00 00	TEORIJA LETA – HELIKOPTER
082 01 00 00	AERODINAMIKA PODZVUČNIH BRZINA
082 02 00 00	AERODINAMIKA VELIKIH BRZINA I EFEKTI SABIJANJA
082 03 00 00	TIPOVI ZRAKOPLOVA SA ROTOROM
082 04 00 00	AERODINAMIKA GLAVNOG ROTORA
082 05 00 00	MEHANIKA GLAVNOG ROTORA
082 06 00 00	REPNI ROTORI
082 07 00 00	RAVNOTEŽA, STABILNOST I KONTROLA
082 08 00 00	MEHANIKA LETA HELIKOPTERA

2. Kandidat mora pokazati određeni nivo znanja u skladu sa pravima koja pripadaju imaću dozvole transportnog pilota helikoptera i ispuniti uslove propisane u JAR-FCL 2 (Helikopter) Pododeljak J.

Kandidat je obavezan da položi teorijske ispite iz sljedećih predmeta: opšte poznavanje zrakoplova, performanse i proračun leta, operativne procedure i teorija letenja (helikopter), po sljedećem:

c) ispitni testovi za predmete performanse leta i teorija letenja (helikopter) su određeni u JAR-FCL 2.470(a).

d) ispitni testovi za predmete konstrukcija i sistemi, električni sistemi, pogonska grupa, oprema za slučaj opasnosti, instrumenti, masa i centraža, proračun i praćenje leta i operativne procedure će pokriti dodatne teme određene u navedenom programu.

Dodatak 4 JAR-FCL 2.050**Priznavanje ispunjenosti uslova u pogledu teorijskog znanja za izdavanje CPL(H), IR(H) ili ATPL(H)**

(vidi JAR-FCL 2.050 (b)(8))

1. Kandidat za IR(H) koji je položio odgovarajuće teorijske ispite za CPL(H) biće oslobođen ispunjavanja uslova u pogledu teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:

- ljudske mogućnosti i ograničenja;
- meteorologija.

2. Kandidat za CPL(H) koji je položio odgovarajuće teorijske ispite za IR(H) biće oslobođen ispunjavanja uslova u pogledu teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:

- ljudske mogućnosti i ograničenja;
- meteorologija.

3. Kandidat za ATPL(H) ili kandidat za ATPL(H) sa IR(H) koji je položio odgovarajuće teorijske ispite za CPL(H) biće oslobođen ispunjavanja uslova u pogledu teorijskog znanja iz predmeta:

- performanse (helikopter);
- teorija leta (helikopter);
- komunikacije u VFR uslovima.

4. Kandidat za ATPL(H) sa IR(H) koji je položio odgovarajuće teorijske ispite za ATPL(H) biće oslobođen ispunjavanja uslova u pogledu teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:

- opšte poznavanje zrakoplova – konstrukcije/ sistemi/ pogonska grupa;
- opšte poznavanje zrakoplova - instrumenti;
- masa i centraža;
- performanse (helikopter);
- ljudske mogućnosti i ograničenja;
- meteorologija;
- opšta navigacija;
- teorija leta (helikopter);
- VFR komunikacije.

Dodatak 1a JAR-FCL 2.055**Organizacije za letačku obuku (FTO) za pilotske dozvole i ovlašćenja**

(Vidi JAR-FCL 2.055)

(Vidi IEM 1 JAR-FCL 2.055)

(Vidi IEM 2 JAR-FCL 2.055)

(Vidi IEM 3 JAR-FCL 2.055)

(Vidi IEM 4 JAR-FCL 2.055)

(Vidi AMC- FCL 2.261(c)(2))

UVOD

1. Organizacija za letačku obuku (FTO) je organizacija sa potrebnim osobljem i opremom, smještena u odgovarajuće okruženje za vršenje letačke obuke i/ili obuke na uređajima za simulirano letenje i/ili za pružanje teorijskog znanja za određene programe obuke.

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

(a) može da primjenjuje JAR – FCL uslove i

(b) FTO ispunjava sve JAR-FCL uslove.

Ovaj dodatak sadrži uslove za izdavanje, produženje važenja i izmjenu uvjerenja o osposobljenosti FTO. FTO treba da ispuni sve uslove vezane za vrstu obuke koju namjerava da obavlja.

DOBIJANJE 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 tačkama 32. i 33. Takođe će utvrditi procedure prihvatljive za zrakoplovnu vlast kako bi se osigurala usaglašenost sa svim odgovarajućim uslovima JAR-FCL. Ove procedure treba da sadrže sistem kvaliteta (vidi AMS- FCL 2.055 i IEM FCL No. 1 JAR-FCL 2.055) unutar organizacije radi lakog uočavanja bilo kog nedostatka u cilju korekcije. Po prijemu zahtjeva za izdavanje uvjerenja o osposobljenosti FTO, zrakoplovne vlasti će utvrditi 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 za 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. Sve obuke moraju biti odobrene (vidi IEM FCL 2.055 (biće razrađeno)).

5. Zrakoplovna vlast vrši nadzor nad kvalitetom obuke i obavlja kontrolne letove sa učenicima. Za vrijeme tih inspekcija FTO će omogućiti pristup evidenciji izvršene obuke, dokumentaciji o autorizacijama, tehničkim knjigama, predavanjima, bilješkama sa nastave i priprema za letenje, kao i bilo kom drugom relevantnom materijalu. Zrakoplovna vlast je dužna da dostavi FTO kopiju svog izveštaja o obavljenoj inspekciji.

6. Zrakoplovna vlast može da izmijeni ili privremeno ili trajno stavi van snage uvjerenje o osposobljenosti ukoliko odobreni zahtjevi ili održavani kvalitet opadne ispod odobrenog minimuma.

7. Ukoliko FTO namjerava da izmijeni odobrenu obuku, OM, ili TM, ona je obavezna da podnese zahtjev za izmjenu uvjerenja o osposobljenosti prije nego što izvrši te promjene. FTO ne mora da

obavještava zrakoplovnu vlast o manjim promjenama svakodnevnih aktivnosti. Kad god postoji nedoumica u pogledu obima izmjena, zrakoplovnu vlast mora biti konsultovana.

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

IZVORI FINANSIRANJA

9. (a) FTO je obavezna da dokaže zrakoplovnoj vlasti da raspolaže dovoljnim sredstvima za sprovođenje obuke prema odobrenim standardima (vidi IEM 2 JAR-FCL 2.055).
(b) FTO mora da imenuje lice koje je prihvatljivo za zrakoplovnu vlast, a koje je obavezno da dokaže da su obezbijedena dovoljna sredstva za sprovođenje obuke prema odobrenim standardima. To lice mora da ima funkciju odgovornog rukovodioca (accountable manager).

RUKOVODSTVO I OSOBLJE

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

11. FTO je dužna da dokaže zrakoplovnoj vlasti da zapošljava potreban broj kvalifikovanog i kompetentnog osoblja. Za integrisane kurseve obuke najmanje tri lica moraju biti stalno zaposlena na sljedećim 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 zaposlena puno ili nepuno radno vrijeme, zavisno od vrste obuke. Najmanje jedno lice rukovodećeg osoblja mora da bude zaposleno puno radno vrijeme. U 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 tačkom 19.

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

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 uspješno 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 profesionalnih dozvola i izražene rukovodeće sposobnosti. Rukovodilac obuke mora da posjeduje ili da je posjedovao dozvolu profesionalnog pilota i ovlaštenje, izdate u skladu sa ICAO Annex 1 najmanje tri godine prije prvog imenovanja za rukovodioca, a koji se odnose na letačku obuku koja se sprovodi.

RUKOVODILAC PRAKTIČNE OBUKE

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 dozvolu profesionalnog pilota, u odnosu na obuku koja se sprovodi;
- (b) da posjeduje ovlaštenja koja se odnose na obuku koja se sprovodi;
- (c) da posjeduje ovlaštenje instruktora letenja na najmanje jednom tipu helikoptera koji se koriste na obuci;
- (d) da ima nalet na helikopterima od najmanje 1000 sati kao vođa zrakoplova, od čega najmanje 500 sati u svojstvu instruktora za onu letačku obuku koja se sprovodi, od čega najviše 200 sati može biti instrumentalno vrijeme ostvareno na zemlji.

16. Instruktori moraju da posjeduju:

- (a) dozvolu profesionalnog pilota sa ovlaštenjem/ovlaštenjima koja odgovaraju letačkoj obuci koju će sprovoditi;
- (b) ovlaštenje instruktora letenja u zavisnosti od dijela obuke koju sprovode; npr. ovlaštenje instruktora za instrumentalno letenje, instruktora letenja, instruktora na tipu, ili
- (c) autorizaciju izdatu od zrakoplovne vlasti za obavljanje specifične obuke u FTO (JAR – FCL 2.305).

17. Maksimalni nalet, maksimalno radno vrijeme i minimalni odmor između instruktorskih zadataka moraju biti prihvatljivi za zrakoplovne vlasti.

INSTRUKTORI NA UREDAJIMA ZA SIMULIRANO LETENJE

18. Za vršenje letačke obuke na FTD i FNPT I instruktori moraju da posjeduju ili da su posjedovali, najmanje 3 godine prije prvog postavljenja, dozvolu profesionalnog pilota i ovlaštenje/ovlaštenja odgovarajuća letačkoj obuci koja se sprovodi (osim SFI instruktora koji posjeduju ovlaštenje u skladu sa tač. 3. i 4. Dodatka 1 JAR-FCL 2.005), kao i da imaju iskustvo u vršenju obuke. Za vršenje letačke obuke na uređaju za simulirano letenje i/ili FNPT II, instruktori moraju imati ovlaštenje instruktora letenja FI(H), instruktora letenja na tipu TRI(MPH) ili SFI(H) autorizaciju.

RUKOVODILAC TEORIJSKE OBUKE

19. Rukovodilac teorijske obuke je odgovoran za nadgledanje svih instruktora teorijske obuke i standardizaciju cjelokupne teorijske obuke. On mora da ima praktično iskustvo u zrakoplovstvu i završen kurs iz metodike obučavanja ili bogato prethodno 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 pružiti dokaz o svojoj stručnosti, tako što će održati pokazno predavanje iz predmeta koji će predavati.

DOKUMENTACIJA

21. Administrativno osoblje FTO mora da vodi i najmanje 5 godina čuva sledeću 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 procjene i redovne provjere napretka u letenju i u teorijskim provjerama;
- (c) lične podatke o učenicima kao što su datum isticanja ljekarskog uvjerenja, ovlaštenja itd.

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

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

PROGRAM OBUKE

24. Za svaku vrstu obuke koja se sprovodi mora biti razrađen program obuke. Program treba da je razrađen po sedmičnom ili fazno-tematskom principu i da sadrži listu standardnih vježbi i sadržaj programa. Programi teorijske obuke i obuke na sintetičkim simulatorima moraju biti tako raspoređeni da učenici mogu da, na osnovu obavljene zemaljske obuke, pristupe obuci u letenju. Usklađivanje treba da omogući da problemi ispoljeni u obuci budu rešeni u njenom nastavku. Sadržaj i dijelove programa obuke treba da odobri zrakoplovna vlast.

HELIKOPTER ZA OBUKU I PROVJERE

25. Za svaku vrstu obuke, kao i praktične provjere koje će se vršiti u okviru obuke, treba da bude obezbijeđen odgovarajući broj helikoptera, računajući i mogućnost korišćenja STDs. Svaki helikopter mora da bude opremljen duplim osnovnim komandama koje mogu da koriste i učenik i instruktor. Promjena mjesta upravljačkih komandi nije dozvoljena.

U ukupan broj helikoptera, zavisno od vrste obuke, treba uključiti helikoptere na kojem je moguće izvoditi demonstraciju autorotacije, helikoptere adekvatno opremljene za simulaciju letenja bez spoljne vidljivosti i helikoptere koji su opremljeni za obuku i provjere u instrumentalnom letenju. Za obuku i ispit za IR(H) mora biti uključen helikopter koji ima odobrenje za letenje u IFR uslovima.

26. Za obuku se mogu koristiti samo helikopteri koje je odobrila zrakoplovna vlast. Ako je helikopter koji se koristi na praktičnom ispitu različitog tipa od simulatora leta koji je korišćen za obuku u vizuelnim uslovima, maksimalno priznavanje će biti ograničeno na ono koje je određeno za FNPT II/III u odgovarajućem programu letačke obuke.

AERODROMI I POVRŠINE ZA POSEBNE NAMJENE

27. Aerodrom baziranja i svaki alternativni aerodrom baziranja, gdje je planirano izvođenje obuke, treba da ispunjava sljedeće uslove:

(a) da ima najmanje jednu poletno-sletnu stazu ili površinu koja omogućava helikopterima za obuku normalno polijetanje ili slijetanje sa odobrenom maksimalnom težinom u polijetanju ili slijetanju i slijetanje iz autorotacije, u skladu sa sledećim:

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

(b) da ima pokazivač pravca vjetra, koji je vidljiv sa zemlje sa oba praga poletno-sletne staze, odnosno površine;

(c) da ima odgovarajuće osvetljenje poletno-sletne staze, odnosno površine, ukoliko se koristi za obuku u noćnom letenju;

(d) da ima službu kontrole letenja, osim u slučaju kada po odobrenju zrakoplovne vlasti obuka može da se obavi drugim načinom komunikacije zemlja – zrak.

28. Površine za posebne namjene treba da omoguće sljedeće:

- uvježbavanje postupaka na ograničenom prostoru;
- uvježbavanje imitacije autorotacije;
- uvježbavanje rada na terenu sa nagibom.

PROSTORIJE ZA OBEZBJEĐENJE LETENJA

29. Organizacija treba da raspolaže sljedećim prostorijama:

- (a) operativnim centrom, odgovarajuće opremljenim za vođenje letačkih aktivnosti;
- (b) prostorijom za planiranje letenja sa sljedećom opremom:

- odgovarajuće aktuelne rutne i aerodromske karte,
- važeće publikacije službe zrakoplovnog informisanja (AIS),
- tekuće meteorološke izveštaje,
- sredstva veze sa kontrolom letenja,
- karte sa standardnim rutama za letenje,
- karte sa važećim zabranjenim, opasnim i uslovno zabranjenim zonama,
- druge materijale vezane za sigurnost letenja,

- (c) odgovarajućim brojem adekvatnih prostorija za pripremu i analizu letenja;
- (d) odgovarajućim kancelarijama za rukovodeće osoblje i prostorijom za instruktore letenja;
- (e) namještenom prostorijom za boravak instruktora i učenika na obuci.

SREDSTVA ZA SPROVOĐENJE TEORIJSKE OBUKE

30. Za sprovođenje teorijske obuke treba obezbijediti sljedeća sredstva:

- (a) odgovarajuće učionice, shodno broju kandidata na obuci;
- (b) odgovarajući pribor za sprovođenje teorijske obuke;
- (c) uređaj za obuku i provjeru obučenosti u radio-telefoniji;
- (d) biblioteku sa publikacijama koji odgovaraju programima i planovima obuke;
- (e) kancelarije za nastavno osoblje.

USLOVI ZA PRISTUPANJE OBUCI

31. Učenik koji je primljen na obuku treba da ima ljekarsko uvjerenje za dozvolu za koju se obučava i da ispuni preduslove koje je propisala FTO, a odobrila zrakoplovna vlast.

PRIRUČNIK O OBUCI I OPERATIVNI PRIRUČNIK

32. Priručnik o obuci treba da definiše standarde, smijernice i ciljeve obuke za svaku fazu obuke koje učenici treba da ispune i da 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 2.055.

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

- (a) opšta uputstva;
- (b) tehnička uputstva;
- (c) rute;
- (d) obuka osoblja.

Dalja uputstva vidjeti u IEM 3 JAR-FCL 2.055.

Dodatak 1b JAR-FCL 2.055**Parcijalna obuka izvan država članica JAA**

(Vidi JAR-FCL 2.030)

(Vidi JAR-FCL 2.055(a) (1))

(Vidi JAR-FCL 2.485)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.055)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.305)

Organizacije za letačku obuku mogu izvoditi parcijalnu obuku izvan država članica JAA, u skladu sa sljedećim:

(a) odobrenje se može izdati pod uslovom da se ispune uslovi dati u ovom Dodatku. Ukoliko zrakoplovne vlasti smatraju da je moguće ostvariti potreban nadzor, može se sprovesti kompletan ili samo dio integrisanog kursa za ATPL(H). (Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.305).

(b) provjera napredovanja u navigacijskoj obuci, kao što je u fazi 2 ATPL(H) integrisanog kursa, može biti sprovedena od strane lokalnog instruktora letenja koji nije uključen u obuku kandidata, pod uslovom da instruktor posjeduje odgovarajuću JAR-FCL dozvolu koja sadrži FI(H) ovlašćenje. Po završetku, ATPL(H) integrisanog kursa, praktični ispit za CPL(H) može biti izvršen od strane lokalnog ispitivača (helikopter) (FE(H)), pod uslovom da je ispitivač ovlašćen u skladu sa JAR-FCL 2, Poglavlje I i da je potpuno nezavisan od FTO, osim ako ima izričito pisano odobrenje 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 odobrava obuku. FTO koja sprovodi odobrenu obuku za instrumentalno letenje izvan država članica JAA treba da, prije nego što kandidat otpočne sa praktičnom obukom u instrumentalnom letenju, definiše pripremu za odobreni kurs, koji uključuje aklimatizaciju u letenju unutar vazdušnog prostora one članice JAA čija zrakoplovna vlast odobrava kurs, ili u vazdušnom prostoru bilo koje članice JAA prema odluci zrakoplovne vlasti koja daje odobrenje.

(d) FTO može sprovesti odobrenu teorijsku obuku za ATPL izvan država članica JAA. Teorijske ispite za izdavanje dozvole ili ovlašćenja sprovode zrakoplovne vlasti države izdavaoca dozvole (vidi JAR-FCL 2.485). Aranžman za provjere (vidi JAR-FCL 2.030) treba da bude pažljivo razmotren s obzirom na obuku izvan država članica JAA.

(e) Obuka se može vršiti samo pod direktnom kontrolom CFI(H) ili ovlašćenog zamjenika koji posjeduju JAR-FCL dozvolu i ovlašćenje instruktora, kao što je propisano paragrafom 15. Dodatka 1a JAR-FCL 2.055, a koji će biti prisutan u toku obuke koja se vrši u državi koja nije članica JAA.

Dodatak 1c JAR-FCL 2.055**Dodatni uslovi za obuku u organizacijama za letačku obuku (FTOs) čije je osnovno mjesto poslovanja i sjedište izvan država JAA**

(Vidi JAR-FCL 2.055(a)(2))

(Vidi Dodatak 1a JAR-FCL 2.055)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.305)

PROCES ODOBRAVANJA

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

(a) FTO mora da ispuni uslove iz Dodatka 1a JAR-FCL 2.055, kao i sve dopunske uslove iz ovog dodatka;

(b) zrakoplovna vlast kojoj je podnijet zahtjev razmatra mogućnost ispunjenja sopstvene pravne odgovornosti za proces odobravanja i odgovarajući nivo nadzora koji se zahtjeva usaglašenim JAA procedurama. Troškovi i postupak odobravanja i nadzora ne smiju biti neprihvatljivi za zrakoplovnu vlast;

(c) nacionalna zrakoplovna vlast države članice JAA koja izdaje odobrenje može obezbijediti odgovarajuću kontrolu nad FTO za vrijeme procesa odobravanja i sprovođenje tražene obuke;

(d) nacionalna zrakoplovna vlast države koja nije članica JAA u kojoj FTO ima glavno mjesto poslovanja i sjedište može pomoći zrakoplovnim vlastima države članice JAA u procesu odobravanja i obezbijediti nadgledanje obuke prema sporazumu koji je postignut između države koja nije članica i države članice JAA.

2. Nakon što se utvrdi da su ispunjeni svi propisani uslovi, izdaje se odobrenje FTO za period od jedne godine, a produženje važenja odobrenja može biti izdato za naredni period od jedne godine.

NADLEŽNOST

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

(a) vrše inicijalne i rutinske inspekcije nad FTO koja se nalazi u državi koja nije članica JAA, kako bi osigurala usklađenost sa uslovima JAR-FCL;

(b) vrše provjere u letu i druge provjere standardizacije koje zrakoplovna vlast koja je izdala odobrenje smatra neophodnim;

(c) ispune svoje zakonske obaveze u pogledu izdavanja, izmjene, privremenog ili trajnog stavljanja van snage odobrenja, u skladu sa odgovarajućim zakonom države članice JAA koja izdaje odobrenje.

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

FTO KOJE SPROVODE OBUKU ZA PROFESIONALNE DOZVOLE I OVLAŠĆENJA

4. Pod uslovom da su uslovi propisani u ovom Dodatku ispunjeni, odobrenje može biti izdato ako zrakoplovna vlast smatra da je moguće vršiti odgovarajući nadzor u skladu sa JAA pravilima.

5. Praktični ispit za ovlašćenje za instrumentalno letenje sprovodi se u državi članici JAA čija je zrakoplovna vlast izdala odobrenje. FTO treba da u odobreni kurs uključi i aklimatizacijsko letenje unutar države članice JAA koja odobrava kurs ili druge države članice JAA, prema diskrecionom pravu zrakoplovne vlasti koja daje odobrenje, prije nego što kandidat pristupi

polaganju praktičnog ispita za ovlaštenje za instrumentalno letenje sa ispitivačem ovlaštenim od zrakoplovne vlasti koja izdaje odobrenje.

6. Provjera napredovanja u obuci za navigacijsko letenje, kao što je u fazi 2 ATP(H) integrisanog kursa, može biti sprovedena od strane lokalnog FI(H), koji ima odobrenje od JAA zrakoplovnih vlasti koja odobrava obuku, i nije uključen u obuku kandidata, pod uslovom da instruktor posjeduje JAR-FCL dozvolu koja sadrži FI(H) odgovarajuće ovlaštenje. Po završetku zahtjevane obuke praktični ispit za CPL(H), kao dela ATPL(H) integrisanog kursa, može biti sproveden od strane lokalnog FE(H) 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 pismenu saglasnost zrakoplovne vlasti koja daje odobrenje.

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

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

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

9. Po završetku potrebne obuke za PPL(H), praktični ispit može sprovesti lokalni FE(H), ovlašten 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 prema Dodataku 1a JAR-FCL 2.055, za FTOs koje sprovode obuku samo za PPL(H) i pripadajuća ovlaštenja, mogu biti kombinovani i mogu sadržavati samo dijelove relevantne za PPL(H) 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 je obuku odobrila (vidi JAR-FCL 2.485).

Dodatak 2 JAR-FCL 2.055**Organizacije za obuku za letenje na tipu (TRTO) za izdavanje ovlaštenja za letenje na tipu samo imaočima pilotske dozvole**

(Vidi JAR-FCL 2.055)

(Vidi takođe JAR-FCL 2.261(c) i (d) za odobravanje kurseva)

(Vidi IEM 1 JAR-FCL 2.055)

(Vidi IEM 2 JAR-FCL 2.055)

(Vidi IEM 3 JAR-FCL 2.055)

(Vidi AMC FCL 2.261 (c)(2))

UVOD

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

2. TRTO koja namjerava da sprovodi 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 primjeni JAR-FCL uslove;
- (b) TRTO ispunjava sve JAR-FCL uslove.

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

DOBIJANJE UVJERENJA

3. TRTO koja traži izdavanje uvjerenja mora da dostavi zrakoplovnim vlastima Operativni priručnik i Priručnik o obuci, uključujući sistem kvaliteta, kao i opis šema obuke, kako je propisano u tačkama 17. i 25. do 27. Nakon razmatranja zahtjeva za izdavanje uvjerenja za TRTO zrakoplovne vlasti će utvrditi da li ispunjava sve uslove iz ovog dodatka. Nakon što se utvrdi da su ispunjeni svi 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. 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. Sve obuke moraju biti odobrene (vidi IEM FCL 2.055 (biće razrađeno)).

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

6. Ukoliko TRTO želi da učini izmene u odobrenoj obuci ili u svom Operativnom priručniku ili u Priručniku o obuci, izmjena uvjerenja o osposobljenosti mora da bude zahtjevana prije sprovođenja tih promjena. TRTO ne mora da obavještava zrakoplovnu vlast o manjim promjenama svakodnevnih aktivnosti. Kad god postoji bilo kakva nedoumica o obimu izmjena, zrakoplovna vlast mora biti konsultovana.

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 je obavezan da dokaže zrakoplovnoj vlasti da raspolaže dovoljnim sredstvima za sprovođenje obuke prema odobrenim standardima (vidi IEM br. 2 JAR-FCL 2.055).
(b) TRTO mora da imenuje lice koje je prihvatljivo za zrakoplovnu vlast, a koje je obavezno da uvjeri vazduhoplovnu vlast da se raspolaže dovoljnim sredstvima za sprovođenje obuke prema odobrenim standardima. To lice mora da ima funkciju odgovornog rukovodioca (accountable manager).

INSPEKCIJA

9. Pored 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, izdatim odobrenjima, tehničkim dnevnicima, predavanjima, bilješkama i drugom relevantnom materijalu. Kopija svakog izveštaja o kontroli mora biti dostupna toj TRTO.

RUKOVODSTVO I OSOBLJE

11. Rukovodeća struktura treba da obezbijedi nadzor nad radom osoblja od strane lica koja posjeduju iskustvo i kvalitete neophodne za održavanje visokih standarda. Detalji u pogledu rukovodeće strukture, uključujući pojedinačne odgovornosti, moraju da budu sadržani u Operativnom priručniku TRTO.

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

13. TRTO mora da ima odgovarajuće osoblje koje će ispuniti ciljeve obuke. Dužnosti svakog instruktora moraju biti definisane i dokumentovane.

INSTRUKTORI LETENJA NA TIPU HELIKOPTERA

14. Instruktori letenja na tipu (TRI) treba da posjeduju:
- (a) dozvolu profesionalnog pilota helikoptera i ovlašćenje/a u skladu sa obukom za čije sprovođenje su angažovani;
 - (b) ovlašćenje instruktora letenja na tipu helikoptera koji se koriste na kursu; ili
 - (c) autorizaciju izdatu od zrakoplovne vlasti za sprovođenje specifične obuke u TRTO (vidi JAR-FCL 2.305).

INSTRUKTORI ZA OBUKU NA UREĐAJIMA ZA SIMULIRANO LETENJE (SFI i STI)

15. Za vršenje letačke obuke na FTD instruktori moraju da imaju instruktorsko iskustvo adekvatno obuci za čije sprovođenje su angažovani, i da posjeduju ili da su posjedovali, najmanje 3 godine prije prvog postavljenja, dozvolu profesionalnog pilota helikoptera, izuzev instruktora koji posjeduju SFIs autorizaciju u skladu sa tačkom 4. Dodatka 1 JAR-FCL 2.005. Za ovlašćenje za tip helikoptera sa više pilota i/ili MCC letačku obuku na simulatoru letenja i/ili FTD, i/ili FNTP II/III, instruktori moraju da posjeduju TRI(MPH) ovlašćenje ili SFI(H) autorizaciju.

TEORIJSKA OBUKA

16. Teorijsku obuku može da sprovodi samo ovlašćeni instruktor koji posjeduje odgovarajuće ovlašćenje za tip ili instruktor koji posjeduje odgovarajuće iskustvo u zrakoplovstvu i znanje o

relevantnom zrakoplovu, npr. inženjer-letač, inženjer za održavanje, službenik za letačke operacije.

STANDARDI OBUKE

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

DOKUMENTACIJA

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

- (a) procjene pilota na obuci, prije početka i tokom obuke;
- (b) detalje o teorijskom znanju, letačkoj obuci i obuci na simulatoru koja je sprovedena sa svakim pilotom na obuci;
- (c) lične podatke (datumi isticanja ljekarskih uvjerenja, ovlašćenja, itd) koji se odnose na osoblje TRTO.

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

20. Na zahtjev zrakoplovne vlasti TRTO je obavezna da pruži na uvid podatke i izvještaje o obuci.

PROGRAM OBUKE

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

HELIKOPTERI ZA OBUKU

22. Svaki helikopter mora da bude opremljen prema uslovima o specifikaciji obuke koja se odnosi na odobreni kurs na kojem se koristi, kao i da ima odobrenje za letenje u IFR uslovima (ako je primjenljivo)

SREDSTVA

23. Za sprovođenje obuke moraju biti obezbijedena odgovarajuća sredstva.

USLOVI ZA PRISTUPANJE OBUCI

24. TRTOs su odgovorne da obezbijede da kandidat ispunjava preduslove za obuku za ovlašćenje za tip, kao što je propisano u JAR-FCL 2.250. ili JAR-FCL 2.255 , ako je primjenljivo.

UPUTSTVO ZA OBUKU 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 vrši svoju dužnost i pruži uputstva kandidatima kako da savladaju zahtjeve kursa. 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/priručnika treba da bude naznačena, a ispravke pravilno kontrolisane.

26. Priručnik o obuci mora da definiše standarde i ciljeve za svaku fazu obuke koje kandidati moraju ostvariti, uključujući i uslove za pristupanje svakoj obuci. Priručnik o obuci mora da 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 br. 3 JAR-FCL 2.055.

27. Operativni priručnik mora da sadrži neophodne podatke za pojedine grupe osoblja, npr. TRIs, instruktore na sintetičkim uređajima za letenje, instruktore teorijske nastave, operativno i tehničko osoblje, itd. Takođe, mora da sadrži i sljedeće dijelove:

- (a) opšta uputstva;
- (b) tehnička uputstva;
- (c) rute;
- (d) obuka osoblja.

Dalja uputstva vidjeti u IEM br. 3 JAR-FCL 2.055.

Dodatak 3 JAR-FCL 2.055**Odobranje modularnih teorijskih obuka za učenje na daljinu**

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 1.230 i 2.135)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(3))

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.205)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.255)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.285)

(Vidi AMC FCL 2.160 i 2.160(a)(3), 2.205 i 2.285)

ORGANIZACIJA ZA OBUKU

1. Prostorije za obuku treba da se nalaze u mjestu registracije organizacije za obuku ili u bilo kom drugom odgovarajućem mjestu po odobrenju zrakoplovnih vlasti. Učionice i sva raspoloživa tehnička sredstva moraju biti prilagođeni uslovima za izdavanje uvjerenja o osposobljenosti organizacije. Odobrenje za modularni program obuke na daljinu treba da bude izdato od zrakoplovnih vlasti, prije nego što započne obuka.

2. Rukovodilac obuke ili CGI FTO prilikom sprovođenja učenja na daljinu mora da ispuni uslove iz Dodatka 1a JAR-FCL 2.055. Svi instruktori teorijske obuke su obavezni da ispune uslove JAR-FCL i da imaju odgovarajuće kvalifikacije ili relevantno iskustvo koje je prihvatljivo za zrakoplovne vlasti.

3. FTO koja sprovodi samo teorijsku obuku mora imati isto uvjerenje i mora ispuniti uslove nadzora koji se primjenjuju za FTOs u skladu sa Dodatkom 1a JAR-FCL 2.055.

4. FTO može da ponudi sve ili neke od kurseva 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 manje od 10% od ukupnog vremena trajanja obuke.

INSTRUKTORI

5. Instruktori moraju da budu u potpunosti upoznati sa zahtjevima programa učenja na daljinu, uključujući sistem osiguranja kvaliteta. Njihova početna obuka se vrši u osnovnom mjestu registracije; dalja obuka mora da se obavlja po istim standardima, kao i za instruktore u osnovnom sjedištu registracije. Bez obzira gdje se instruktori nalaze, sistem kontrole kvaliteta mora da obezbijedi zadovoljavajuće nadgledanje individualnih karakteristika i pridržavanja odobrenog programa obuke.

OBUKA

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

(a) modularnu obuku teorijskog znanja za PPL(H), CPL(H), IR(H) i ATPL(H);

(b) kurseve ulaznog teorijskog znanja za sticanje prvog ovlašćenja za tip za višemotorne helikoptere (MEH).

Dodatak 1 JARFCL 2.075

Specifikacije za dozvole letačkog osoblja

OPŠTE

1. Pilot mora sa sobom da nosi važeću dozvolu i važeće ljekarsko uvjerenje prilikom vršenja prava iz dozvole.
2. U svrhu identifikacije imalac dozvole mora da nosi dokument koji sadrži fotografiju.
3. Svako medicinsko ograničenje (npr. korišćenje naočara, itd) unijeće se u ljekarsko uvjerenje (vidi JAR-FCL 3, IEM FCL 3.100).
4. U ovom Poglavlju „zrakoplovna vlast” podrazumijeva zrakoplovnu vlast države koja izdaje dozvolu.

STANDARDNI FORMAT JAA DOZVOLE

<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 dozvole
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 imaoaca
VIII	Zrakoplovna vlast koja je izdala dozvolu npr. ova CPL(H) 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)
Vidi JAR-FCL 2.070*

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. Primjenom 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 imaoaca 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	Primjedbe: npr. važi samo za avione registrovane u zemlji koja je izdala dozvolu.

*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 specifikovan, 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*

Strana 4.

XII Ovlašćenja koja se produžavaju	
Klasa/Tip/IR	Primjedbe/Ograničenja
.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
Instruktor	
.....
.....
.....
.....

Uslovi: Ove strane su namijenjene za upotrebu od strane zrakoplovne vlasti da naznače uslove prvog izdavanja ovlaštenja ili obnove isteklih ovlaštenja.

Zrakoplovna vlast će uvijek unijeti prvo izdavanje ili obnovu ovlaštenja.

Operativna ograničenja će biti unijeta u primjedbe/ograničenja nasuprot odgovarajućeg ograničenog prava, npr. IR praktični ispit izvršen sa kopilotom, ograničeno pravo da drži obuku na jednom tipu zrakoplova, itd. Ljekarska ograničenja, uslovi i varijante (npr. važi samo „kao kopilot“) biće unešena kao što je naznačeno u ljekarskom uvjerenju (vidi IEM FCL3.100).

Stranice 5, 6, i 7:

Za produženje redovnih ovlaštenja za tip i ovlaštenja za instrumentalno letenje, standardni format JAA dozvole omogućava ispitivaču da na tim stranama unese podatke kada vrši redovnu provjeru. Alternativno, prema diskrecionom pravu zrakoplovne vlasti, unos podataka za produženje može se vršiti samo od strane zrakoplovne vlasti.

Ako se provjera stručnosti vrši na višemotornom helikopteru i uključuje i provjeru za IR ovlaštenje, isto će biti produženo (uz ograničenja, ako postoje). Ako se provjera za IR ne vrši na takav način, nego na helikopterima koji ne odgovaraju IFR ovlaštenjima, ispitivač će u dozvoli naglasiti "VFR", dok se ne izvrši sljedeća provjera za produženje IR.

Prema diskrecionom pravu zrakoplovne vlasti, instruktorska ovlaštenja mogu, takođe, biti produžena od strane ispitivača koji čini dio procedure produžavanja. Ukoliko ispitivač nije uključen u proceduru produženja, produženje će u dozvoli unijeti zrakoplovna vlast.

Ovlaštenja koja nisu važeća biće uklonjena iz dozvole prema diskrecionom pravu zrakoplovne vlasti, najkasnije 5 godina od posljednjeg produžavanja.

XII

Ovlaštenje	Datum provjere	Važi do	Autorizacija ispitivača br.	Potpis ispitivača

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

Strana 8:

Skrćenice koje se koriste u ovoj dozvoli	
PPL	
ATPL	
CPL	
IR	
SE	
ME	
MPH	
SPL	
R/T	
T/R	

FI	
TRI	
IRI	

npr. ATPL (Airline Transport Pilot Licence), CPL (Commercial Pilot Licence), IR (Instrument rating), R/T (Radi Telephony), FI (Flight Instructor), itd.

POGLAVLJE B UČENIK PILOT (Helikopter)**JAR-FCL 2.085 Uslovi**

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

(b) Učenik pilot ne može letjeti samostalno dok ne dobije odobrenje instruktora letenja.

JAR-FCL 2.090 Minimalna starosna granica

Učenik pilot mora imati najmanje 16 godina života prije prvog samostalnog leta.

JAR-FCL 2.095 Zdravstvena sposobnost

Učenik pilot ne smije letjeti samostalno ukoliko ne posjeduje važeće ljekarsko uvjerenje klase 1 ili klase 2.

POGLAVLJE C DOZVOLA PRIVATNOG PILOTA (Helikopter) - PPL(H)**JAR-FCL 2.100 Minimalna starosna granica**

Kandidat za PPL(H) mora imati najmanje 17 godina života.

JAR-FCL 2.105 Zdravstvena sposobnost

Kandidat za PPL(H) mora da posjeduje važeće ljekarsko uvjerenje klase 1 ili klase 2. Da bi koristio prava iz PPL(H) imalac dozvole mora posjedovati važeće ljekarsko uvjerenje klase 1 ili klase 2.

JAR-FCL 2.110 Prava i uslovi**(a) Prava**

U zavisnosti od drugih uslova određenih u JARs, pravo imaoaca dozvole PPL(H) su da leti, ali ne za naknadu, kao vođa zrakoplova ili kopilot na bilo kom helikopteru u letovima koji se ne vrše za naknadu.

(b) Uslovi

(1) Kandidat za PPL(H) koji je ispunio uslove propisane u JAR-FCL 2.100, 2.105, 2.120, 2.125(a) i (b), 2.130, 2.135, 2.261(a) i, ako je primjenljivo, 2.010(a)(4), smatraće se da ispunjava uslove za izdavanje PPL(H), uključujući najmanje ovlašćenje za tip helikoptera koji je korišćen na praktičnom ispitu.

(2) Ukoliko imalac dozvole namjerava da prava na osnovu dozvole koristi u noćnom letenju, dužan je da ispuni uslove propisane u JAR-FCL 2.125(c).

JAR-FCL 2.115 Namjerno ostavljeno prazno**JAR-FCL 2.120 Iskustvo i priznavanje naleta**

Kandidat za PPL(H) treba da ima ostvarenih najmanje 45 sati letenja kao pilot helikoptera, od kojih 5 sati mogu biti ostvareni na FNTP ili na simulatoru letenja. Imaocima pilotske dozvole ili odgovarajućih ovlašćenja za avione, ultralake avione, ultralake zrakoplove sa fiksnim krilima i pokretnim aerodinamičkim kontrolnim površinama koje djeluju u sve tri dimenzije, mikrolake helikoptere, žiroplane, jedrilice, jedrilice sa sopstvenim pogonom ili samopoletajuće jedrilice, može se priznati 10% ukupnog naleta ostvarenog kao PIC na takvim zrakoplovima, ali maksimalno do 6 sati u nalet koji se zahtjeva za dobijanje PPL(H).

JAR-FCL 2.125 Kurs obuke

(Vidi Dodatak 1, 2 i 3 JAR-FCL 2.125)

(Vidi AMC FCL 2.125)

(a) Opšte

Kandidat za PPL(H) treba da završi propisanu obuku u FTO ili drugim odobrenim registrovanim organizacijama u skladu sa programom, kao što je propisano u Dodatku 1 JAR-FCL 2.125. Registrovanim organizacijama je ograničeno sprovođenje obuke na jednomotornom helikopteru, s propisanim brojem sjedišta za ne više od 4 osobe.

U izuzetnim prilikama postojeći jednomotorni helikopteri mogu biti korišćeni u nastavku obuke kada zrakoplovna vlast, pod posebnim uslovima i pod oznakom - oslobođen, odobri registrovanoj organizaciji obuku za PPL.

Uslovi za registraciju su propisani u Dodatku 2 i 3 JAR-FCL 2.125.

(b) Letačka obuka

Kandidat za PPL(H) mora da ostvari na helikopterima koji imaju uvjerenje o ploidbenosti izdato ili prihvaćeno od strane države članice JAA najmanje 25 sati letenja sa instruktorom, i najmanje

10 sati samostalnog letenja pod nadzorom, uključujući najmanje 5 sati samostalnih preleta, sa najmanje jednim letom dužim od 185 km (100 NM) tokom kojeg mora sletjeti, sa potpunim zaustavljanjem na dva različita aerodroma koji nisu aerodrom polijetanja.

(c) Osposobljenost za noćno letenje

(1) Ukoliko se prava po osnovu dozvole koriste noću, imalac PPL dozvole mora da završi predviđenu obuku za noćno letenje, u skladu sa Dodatkom 4 JAR-FCL 2.125.

(2) Kandidat koji posjeduje, ili je posjedovao IR(A), treba u skladu sa Dodatkom 4 JAR-FCL 2.125 da završi vežbe 4 do 6, kao i da ostvari najmanje 5 sati letenja na helikopteru sa duplim komandama u obuci za instrumentalno letenje, po vježbama 1 do 3, a prema odluci instruktora.

(3) Ova osposobljenost će biti upisana u dozvolu.

JAR-FCL 2. 130 Ispit teorijskog znanja

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.130 i 2.135)

Kandidat za PPL(H) je obavezan da pred zrakoplovnim vlastima pokaže nivo teorijskog znanja koji odgovara pravima imaoaca PPL(H). Uslovi i postupci sprovođenja ispita teorijskog znanja su propisani u Dodatku 1 JAR-FCL 2.130 i 2.135 i JAR-FCL 2.261(a)

JAR-FCL 2.135 Praktična obučenost

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.130 i 2.135)

Kandidat za PPL(H) treba da pokaže sposobnost izvođenja, kao vođa zrakoplova na helikopteru, odgovarajućih postupaka i manevara opisanih u Dodatku 1 JAR-FCL 2.130 i 2.135 i Dodatku 2 JAR-FCL 2.135, sa stepenom sposobnosti koji odgovara pravima imaoaca PPL(H). Praktični ispit se mora sprovesti u roku od 6 mjeseci po završetku letačke obuke (vidi JAR-FCL 2.125(a)).

Dodatak 1 JAR-FCL 2.125
PPL(H) Kurs obuke - pregled
(Vidi JAR-FCL 2.125)
(Vidi AMC FCL 2.125)

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

TEORIJSKA OBUKA

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

Dalji detalji celokupne teorijske obuke su propisani u AMC FCL 2.125.

LETAČKA OBUKA

3. Program letačke obuke za PPL(N) treba da obuhvati sljedeće:

- (a) pretpoletne radnje, uključujući određivanje težine i centraže helikoptera, pregled i održavanje helikoptera;
- (b) šeme aerodromskih i saobraćajnih operacija, mjere bezbjednosti i procedure za izbjegavanje sudara;
- (c) kontrolisanje položaja helikoptera u prostoru uz pomoć vizuelnih orijentira;
- (d) polijetanja, slijetanja, lebdenje, okretanje u mjestu i normalni prelasci iz i u lebdenje;
- (e) vanredne postupke, osnovne autorotacije, imitacije otkaza motora, izlazak iz rezonanse ako odgovara tipu;
- (f) bočna pomijeranja, pomijeranje unazad, okretanje u mjestu;
- (g) stvaranje vrtložnog prstena, prepoznavanje i izlazak;
- (h) pristajanje iz autorotacije, slijetanje sa imitacijom otkaza motora, uvježbavanje prinudnih slijetanja, imitacije neispravnosti uređaja i opreme, vanredne postupke u slučaju neispravnog rada motora, komandi, električnog i hidrauličnog sistema;
- (i) oštre manevre;
- (j) prelasci u progresivan let, brzo zaustavljanje, manevre u uslovima bez vjetera, polijetanje i slijetanje na terene pod nagibom;
- (k) postupke kod ograničene snage motora i ograničenog prostora, uključujući izbor postupaka prema i od nepripremljenog mjesta slijetanja;
- (l) upravljanje helikopterom na osnovu pokazivanja osnovnih instrumenata, uključujući horizontalni zaokret za 180 stepeni i vađenje iz nepravilnih položaja za imitaciju nenamjernog ulaska u oblak (ovu obuku može da izvodi FI(H));
- (m) rutno letenje uz korišćenje vizuelnih orijentira i računске navigacije i uz pomoć radionavigacijskih sredstava;
- (n) postupke za dolaske, odlaske i prelete kontrolisanih aerodroma, saradnju sa kontrolom leta, procedure u komunikacijama i frazeologiju.

HELIKOPTER ZA OBUKU I PROVJERE

4. U zavisnosti od vrste obuke organizacija koja sprovodi obuku treba da obezbijedi adekvatan broj helikoptera za obuku i provjere. Helikopter mora da bude opremljen duplim osnovnim komandama leta koje mogu da koriste i učenik i instruktor. Promjena mjesta upravljačkih komandi nije dozvoljena.

U ukupan broj helikoptera, zavisno od vrste obuke, treba uključiti helikopter na kojem je moguće izvoditi demonstraciju autorotacije, helikopter adekvatno opremljen za simulaciju instrumentalnih

meteoroloških uslova i helikopter koji je opremljen za obuku i provjere u instrumentalnom letenju. Za obuku i ispit za IR(H) mora biti uključen helikopter koji ima odobrenje za letenje u IFR uslovima.

Helikopteri koji se koriste za obuku treba da budu odobreni za tu namenu od strane zrakoplovne vlasti.

AERODROMI I POVRŠINE ZA POSEBNE NAMJENE

5. Bazni aerodrom ili bilo koji alternativni aerodrom koji se koristi za obuku, mora da ispunjava sljedeće uslove:

(a) da ima najmanje jednu poletno-sletnu stazu ili površinu za polijetanje koja omogućava helikopteru koji se koristi za obuku normalna polijetanja i slijetanja sa maksimalnom dozvoljenom poletno-sletnom masom i slijetanje iz autorotacije:

(I) pri tihom vremenu (vjetar ne jači od 4 čvora) i temperaturama jednakim najvišoj prosječnoj temperaturi za najtopliji mjesec u godini u operativnoj zoni;

(II) uklonjene sve prepreke u poletnoj ravni na minimalnoj udaljenosti od 50 stopa;

(III) korišćenje pogonske grupe i stajnih trapova (ukoliko se primjenjuju) u skladu sa preporukama proizvođača;

(IV) normalno prevođenje iz faze polijetanja u fazu penjanja sa najboljim uglom penjanja, a da pri tome nije potrebna posebna vještina ili tehnika pilotiranja.

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

(c) da ima adekvatno osvjetljenje poletno-sletne staze, odnosno poletno-sletne površine ako se koristi za obuku u noćnom letenju.

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

6. Površine za posebne namjene treba da omoguće:

- uvježbavanje postupaka na ograničenom prostoru;
- uvježbavanje imitacije autorotacije;
- uvježbavanje postupaka na terenu pod nagibom.

Za detalje vidjeti AMC FCL 2.125.

Dodatak 2 JAR-FCL 2.125**Registracija organizacije za obuku samo za PPL**

(Vidi JAR-FCL 2.125)

1. Vlasnik organizacije za obuku ili odgovorno lice koje rukovodi organizacijom, podnosi prijavu za registraciju zrakoplovnim vlastima države članice JAA u kojoj se nalazi i koja je dužna da mu obezbijedi obrazac prijave.
2. Obrazac prijave za registraciju mora da sadrži informacije predviđene u Dodatku 3 JAR-FCL 2.125.
3. Nakon prijema ispunjenog obrasca prijave, zrakoplovne vlasti države članice JAA u kojoj se organizacija za obuku nalazi, na osnovu diskrecione ocjene, registrovaće organizaciju za sprovođenje obuke za PPL u toj državi, bez formalne procedure odobravanja, osim ukoliko postoji osnovana sumnja da se obuka neće izvoditi sigurno. Zrakoplovne vlasti će o tome obavijestiti podnosioca prijave.
4. O bilo kojoj promjeni podataka unetih u obrazac prijave treba obavijestiti zrakoplovne vlasti.
5. Organizacija za obuku će ostati registrovana sve dok operator ne obavijesti zrakoplovne vlasti o prekidu obuke za PPL, ili ukoliko zrakoplovne vlasti utvrde da se obuka ne sprovodi sigurno i/ili u skladu sa JAR-FCL. U oba slučaja registracija organizacije za obuku će biti povučena.

Dodatak 3 JAR-FCL 2.125**Sadržaj obrasca prijave za registraciju organizacije za obuku kandidata za PPL**

(Vidi JAR-FCL 2.125)

a	Naziv i adresa na kojoj 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 operatera aerodroma;
f	Lista helikoptera koji se koriste, uključujući i sredstva za simuliranje leta (ukoliko se koriste), navodeći: tip helikoptera, registraciju(e), vlasnika(e) helikoptera, kategoriju uvjerenja o plovidbenosti;
g	Vrsta obuke koja će se vršiti: teorijska obuka za PPL(H) (Vidi JAR-FCL 2.130) letačka obuka za PPL(H) sa odgovarajućim ovlaštenjem za tip za jednomotorni helikopter (vidi JAR-FCL 2.125 (a)) osposobljavanje za noćno letenje Druge vrste obuke (navesti) (vidi JAR-FCL 2.017)
h	Podaci o polisi osiguranja helikoptera;
i	Navesti 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 2.
Datum:	
Potpis:	

Dodatak 4 JAR-FCL 2.125**PPL(H) - Kurs osposobljavanja za noćno letenje****(Vidi JAR-FCL 2.125 (c))**

1. Cilj kursa je da se imaoi PPL(H) osposobe za korišćenje prava iz dozvole noću.
2. Imalac PPL(H) koji se osposobljava za noćno letenje treba da ima najmanje 100 sati letenja na helikopterima nakon što mu je izdata dozvola, uključujući najmanje 60 sati u ulozi PIC i 20 sati u navigacijskom letenju.
3. Kurs treba da bude završen u roku od 6 mjeseci.
4. Upisivanje u dozvolu potvrde o uspješno završenom kursu može da izvrši instruktor letenja ili rukovodilac obuke.

TEORIJSKO ZNANJE

5. Program teorijskog znanja treba da sadrži najmanje 5 časova obuke sa akcentom na reviziju i/ili objašnjenje za:

- minimalne meteorološke uslove za noć;
- pravila osmatranja vazdušnog prostora noću i upotreba pogodnih sredstava;
- pravila za osvetljavanje aerodromskih površina/piste/sletne površine/prepreka;
- navigacijska svetla na helikopteru i pravila za izbegavanje sudara;
- fiziološke aspekte iluzija i orijentacije;
- opasnosti od dezorijentacije noću;
- instrumentalne sisteme/ funkcije i greške;
- osvetljavanje instrumenata u kabini u normalnim i vanrednim situacijama;
- osvetljavanje i upotrebu karata pomoću kabinskog osvetljenja;
- principe vođenja navigacije;
- određivanje sigurne visine;
- opasnost od zaleđivanja, manevri za izbegavanje i izlaženje iz zona zaleđivanja.

OBUKA U LETENJU

6. U svim slučajevima, moraju se obaviti vježbe 4 - 6 programa osposobljavanja.

7. Za vježbe 1 - 3, od ukupnog predviđenog naleta 50% se može realizovati na STD(H). Međutim, sve pojedinosti iz svake vježbe se moraju uvijek obaviti u letu, na helikopteru.

8. Dijelovi programa označeni sa (*) treba da se izvršavaju u simuliranim IMC (instrumentalni meteorološki uslovi) i mogu se izvršavati danju.

9. Vježbe 1 - 3 programa letačke obuke moraju da sadrže najmanje 10 sati obuke.

10. Vježbe 4 - 6 programa letačke obuke treba da sadrže najmanje 5 sati obuke, od čega najmanje 3 sata obuke na duploj komandi i 5 samostalnih školskih krugova noću.

11. Vježbe u zraku treba da obuhvate sljedeće:

- Vježba 1:

(ponavljati koliko je potrebno dok učenik ne dostigne zahtjevani standard sigurnosti)

- obnoviti osnovne manevre u kojima se upravljanje helikopterom vrši na osnovu pokazivanja instrumenata*;

- objasniti i pokazati prelazak iz vizuelnog u instrumentalni let*;

- objasniti i obnoviti vađenje iz nepravilnih položaja na osnovu pokazivanja instrumenata*;

- Vježba 2:

(ponavljati koliko je potrebno dok učenik ne dostigne zahtjevani standard sigurnosti)

- objasniti i pokazati upotrebu radionavigacijskih sredstava kada se upravljanje vrši samo na osnovu pokazivanja instrumenata, uključujući i određivanje i održavanje pozicije*;

Vježba 3:

(ponavljati dok učenik ne dostigne zahtjevani standard sigurnosti)

- objasniti i pokazati korišćenja radara*;

- Vježba 4:

(ponavljati dok učenik ne dostigne zahtjevani nivo sigurnosti)

- objasniti i pokazati upotrebu i podešavanja svjetala za slijetanje;

- objasniti i pokazati lebdenje noću;

- više i sporije nego danju;
- izbjegavati slučajna pomijeranja bočno i nazad;
- objasniti i pokazati tehnike polijetanja noću;
- objasniti i pokazati tehniku izvođenja školskih krugova noću;
- objasniti i pokazati prilaze na slijetanje noću (stalni ugao prilaza), sa ili bez vizuelnih pomoćnih sredstava, na:
 - helidrome;
 - osvijetljena mjesta za slijetanje;
 - uvježbavati polijetanja, krugove i prilaze;
 - objasniti i pokazati postupke u slučaju:
 - imitacija otkaza motora (sa povećanjem snage motora na sigurnoj visini);
 - imitacija otkaza motora uključujući prilaz i slijetanje sa jednim motorom (samo za višemotorne helikoptere);
 - imitacija iznenadnog ulaska u IMC (ne između tredeg i četvrtog zaokreta i u finalu);
 - otkaz servo sistema (uključujući i slijetanje);
 - otkaz unutrašnjih i spoljnih svjetala;
 - ostali kvarovi i otkazi i postupci u skladu sa Priručnikom za upravljanje helikopterom;

- Vježba 5:
 - samostalni krugovi noću;

- Vježba 6:
 - objasniti i pokazati tehniku navigacijskog letenja noću;
 - uvježbavati rutno letenje noću na duploj komandi i kao SPIC, do zahtjevanog kvaliteta.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.130 i 2.135
Teorijski i praktični ispit za PPL(H)
 (Vidi JAR-FCL 2.130 i 2.135)

TEORIJSKI ISPIT

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

Predmet	Vrijeme (ne više od)	
Zrakoplovni propisi i procedure kontrole letenja		Podjela vremena prema odluci zrakoplovne vlasti
Opšte poznavanje zrakoplova		
Performanse leta i planiranje		
Ljudske mogućnosti i ograničenja		
Meteorologija		
Navigacija		
Operativne procedure		
Teorija letenja		
Komunikacije		
Ukupno	6.00 čas	

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

2. Većina pitanja moraju biti pitanja sa više ponuđenih odgovora.

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

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

5. Smatra se da je kandidat uspješno položio teorijske ispite za PPL(H) kada položi sve predmete u roku od 18 mjeseci, računajući od kraja kalendarskog mjeseca kada je kandidat prvi put pristupio ispitu. Položeni teorijski ispit se priznaje za dobijanje dozvole PPL(N) u periodu od 24 mjeseca od datuma kada je kandidat uspješno položio sve teorijske predmete (NPA 20).

PRAKTIČNI ISPIT

6. Kandidat za praktični ispit za PPL(H) mora biti obučavan na istom tipu helikoptera koji će se koristiti na praktičnom ispitu. Kandidatu se dozvoljava da izabere da polaže praktični ispit na jednomotornom helikopteru ili, ukoliko ispunjava uslove prema JAR-FCL 2.255 od 70 sati letenja u ulozi vođe zrakoplova, na višemotornom helikopteru. Helikopter koji se koristi za polaganje praktičnog ispita mora da ispunjava uslove za helikoptere za obuku (vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.125).

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

8. Kandidat mora da polaže dijelove od 1 do 5 praktičnog ispita. Ukoliko kandidat ne položi bilo koju stavku 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. Ako 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 u prethodnom pokušaju položio, moraće ponovo da pristupi polaganju kompletnog ispita za PPL(H). Svi dijelovi praktičnog ispita moraju biti završeni u roku od šest mjeseci.

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

SPROVOĐENJE ISPITA

10. Zrakoplovna vlast daje ispitivaču savjete vezane za sigurnost, u cilju sigurnog i bezbjednog sprovođenja ispita.

11. 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 ispitnom 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 vještina kandidata nedovoljna i da je potrebno ponoviti čitav praktični ispit.

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

14. Ispitivač će izabrati rejon i rutu kojom će se letjeti na praktičnom ispitu, dok će se lebdenje i pomijeranje na niskoletjećoj površini izvoditi na aerodromu, odnosno letjelištu prihvata. 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 helikopteru. Navigacijski dio praktičnog ispita je naveden u Dodatku 2 JAR-FCL 2.135, a ruta treba da se sastoji od najmanje 3 etape, od kojih svaka traje minimalno 10 minuta. Praktični ispit se može izvoditi u dva leta.

15. Kandidat treba da pokaže ispitivaču provjere i predviđene radnje u letu, uključujući i identifikaciju radio sredstava. Provjere moraju da budu izvedene u skladu sa odobrenim listama za proveru (check list) za helikopter koji se koristi na praktičnom ispitu. U toku prethodne pripreme za praktični ispit kandidat je dužan da odredi proračun snage motora i brzine. Kandidat, takođe, mora da odredi performanse u polijetanju, prilazu i slijetanju na osnovu operativnog priručnika ili letačkog priručnika za helikopter koji se koristi.

16. Ispitivač neće uticati na upravljanje helikopterom, osim u slučaju da je intervencija neophodna iz sigurnosnih razloga ili da se izbjegne zastoje saobraćaja.

KRITERIJUMI NA ISPITNOM LETU

17. Kandidat treba da pokaže sposobnost da:

- upravlja helikopterom u skladu sa ograničenjima;
- izvodi sve manevre sa lakoćom i precizno;
- ispolji dobro procenjivanje i samostalnost u odlučivanju;
- primjenjuje stečena zrakoplovna znanja; i
- sve vrijeme upravlja helikopterom na takav način da ne ugrozi sigurno izvođenje postupaka ili manevara.

18. Sljedeća ograničenja služe kao opšte uputstvo. Ispitivač će uzeti u obzir uslove leta, npr. turbulenciju i manevarske kvalitete i performanse helikoptera koji se koristi na ispitu.

Visina

normalan pravolinijski let	±150 stopa (ft)
sa simuliranim glavnim slučajevima opasnosti	±200 stopa (ft)
lebdenje sa uticajem tla	±2 stope (ft)

Pravac / Smjer na radio sredstva

normalni uslovi leta	±10°
sa simuliranim glavnim slučajevima opasnosti	±15°

Brzina

polijetanje i prilaz	-10/+15 čvorova (kt)
svi ostali režimi leta	±15 čvorova (kt)

Uticaj blizine tla

lebdenje	±3 stope (ft)
slijetanje bez bočnog pomijeranja ili pomijeranja unazad	

SADRŽAJ PRAKTIČNOG ISPITA

19. Sadržaj i dijelovi praktičnog ispita propisani u Dodatku 2 JAR-FCL 2.135 moraju biti zastupljeni na praktičnom ispitu za sticanje dozvole PPL(H) na jednomotornim i višemotornim

helikopterima. Ako se ispit obavlja na višemotornom helikopteru kandidat mora da ispuni uslove JAR-FCL 2.255.

Format i obrazac prijave za polaganje praktičnog ispita može odrediti zrakoplovna vlast (vidi IEM FCL 2.135).

Dodatak 2 JAR-FCL 2.135**Sadržaj praktičnog ispita za sticanje PPL(H)**

(Vidi JAR-FCL 2.135)

(Vidi IEM FCL 2.135)

Napomena: Korišćenje ček-liste, zrakoplovne manire, vizuelni spoljni pregled helikoptera, postupke protiv zaleđivanja itd, potrebno je primjeniti u svim dijelovima.

DIO 1	
PROVJERE I POSTUPCI PRIJE/POSLIJE LETA	
a	Poznavanje helikoptera (npr. Tehnička knjižica, gorivo, masa i centar težišta, performanse) planiranje leta, NOTAMs, vremenski uslovi
b	Pretpoletni pregled/postupak, položaj dijelova i namjena
c	Pregled kabine, postupak startovanja motora
d	Provjera komunikacijske i navigacijske opreme, izbor i podešavanje frekvencija
e	Postupci prije polijetanja, R/T procedure, veza sa ATC - usaglašavanje
f	Parkiranje, zaustavljanje motora i rotora i postupci poslije leta
DIO 2	
MANEVRI U LEBDENJU, TEHNIKA PILOTIRANJA NA OGRANIČENIM POVRŠINAMA	
a	Polijetanje i slijetanje (uzlijetanje i pristajanje)
b	Voženje, voženje-pomijeranjem iz lebdenja
c	Lebdenje u mjestu sa čeonim/bočnim/leđnim vjetrom
d	Okretanje u lebdenju za 360 ° u lijevu i desnu stranu (u mjestu)
e	Pomijeranje naprijed, bočno, nazad
f	Imitacija otkaza motora u lebdenju
g	Brzo zaustavljanje u vjetar i niz vjetar
h	Nagnuti tereni/polijetanje i slijetanje na nepripremljene terene
i	Polijetanje (različiti profili)
j	Polijetanje sa bočnim ili leđnim vjetrom (ako je izvodljivo)
k	Polijetanje sa maksimalnom poletnom masom (stvarnom i simuliranom)
l	Prilazi (različiti profili)
m	Polijetanje i slijetanje sa ograničenom snagom
n	Autorotacija (ispitivač bira dvije mogućnosti od – opšti postupci, dolet, na maloj brzini, u zaokretima za 360°)
o	Slijetanje iz autorotacije
p	Postupak prinudnog slijetanja sa korišćenjem snage motora
r	Provjere snage, tehnika praćenja, tehnika prilaza i odleta
DIO 3	
NAVIGACIJA POSTUPCI NA RUTI	
a	Navigacija i orijentacija na različitim visinama/visine, očitavanje karata
b	Održavanje visine, brzine i kursa, osmatranje vazdušnog prostora, podešavanje visinomjera
c	Praćenje leta, zapisivanje podataka, potrošnja goriva, PVD, određivanje ispravke kursa i održavanje korekcije, osmatranje instrumenata
d	Osmatranje vremenskih uslova, proračun zaobilaznja
e	Upotreba radionavigacijskih sredstava (gdje je moguće)
f	Osnovno letenje pomoću instrumenata (zaokret za 180° u simuliranim IMC uslovima)
g	Veza sa ATC i pridržavanje propisa
DIO 4	
POSTUPCI U LETU I MANEVRI	
a	Horizontalni let, kontrola pravca, visine i brzine
b	Penjanjući i spuštajući zaokreti sa vađenjem u određenim kursevima
c	Lijevi i desni horizontalni zaokreti nagiba do 30° , za 180° i 360°
d	Lejvi i desni standardni horizontalni zaokret za 180°, samo na osnovu pokazivanja instrumenata

DIO 5 VANREDNI POSTUPCI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI (IMITACIJA GDE JE PRIMJENLJIVO)	
Napomena (1) Ako se ispit sprovodi na višemotornom helikopteru, imitacija otkaza motora, uključujući prilaz i slijetanje sa jednim motorom, mora biti uključena u ispit.	
Napomena (2) Ispitivač će odabrati 4 stavke od navedenih:	
a	Neispravnosti rada motora, uključujući kvar generatora, zaleđivanje karburatora/motora, uljnog sistema (ako je primjenljivo)
b	Neispravnost gorivnog sistema
c	Neispravnost električnog sistema
d	Neispravnost hidrauličnog sistema, uključujući prilaz i slijetanje bez servo uređaja, ako je primjenljivo
e	Neispravnost glavnog rotora i/ili torkvmetra (samo na simulatoru leta ili kroz usmeno objašnjavanje postupaka)
f	Pojava požara, uključujući kontrolu i otklanjanje uzroka pojave dima (ako je primjenljivo)
g	<p>Drugi vanredni i postupci u opasnosti, kao što je opisano u odgovarajućem letačkom priručniku i u skladu sa Dodatkom 3 JAR-FCL 2.240, Dijelovi 7 i 8; uključujući višemotorne helikoptere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>simulirani otkaz motora u polijetanju:</i> <ul style="list-style-type: none"> - prekinuto polijetanje na ili prije TDP ili sigurno prinudno slijetanje na ili prije DPATO; - ubrzo poslije LDP ili DPATO; - <i>slijetanje sa simuliranim otkazom motora:</i> <ul style="list-style-type: none"> - slijetanje ili produžavanje na drugi krug nakon otkaza motora prije LDP ili DPBL - otkaz motora poslije LDP ili sigurno slijetanje posle DPBL.

POGLAVLJE D - DOZVOLA PROFESIONALNOG PILOTA (Helikopter) - CPL(H)**JAR-FCL 2.140 Minimalna starosna granica**

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

JAR-FCL 2.145 Zdravstvena sposobnost

Kandidat za CPL(H) mora da posjeduje važeće ljekarsko uvjerenje klase 1. Da bi koristio prava CPL(H) mora posjedovati važeće ljekarsko uvjerenje klase 1.

JAR-FCL 2.150 Prava i uslovi

(Vidi JAR-FCL 2.250)

(a) *Prava*: zavisno od drugih uslova određenih u JARs, prava imaoaca CPL(H) su:

- (1) da koristi sva prava imaoaca PPL(H);
- (2) da obavlja poslove kao vođa zrakoplova ili kopilot na bilo kom helikopteru koji nije angažovan u komercijalnom vazdušnom transportu;
- (3) obavlja poslove vođe zrakoplova u komercijalnom vazdušnom transportu na bilo kom helikopteru predviđenom da u posadi bude jedan pilot;
- (4) obavlja poslove kopilota u komercijalnom vazdušnom transportu na helikopteru za čiju upotrebu se u posadi zahtjeva i kopilot.

(b) *Uslovi*: kandidat za CPL(H) koji je ispunio uslove propisane u JAR-FCL 2.140, 2.145, 2.155, 2.160, 2.165, 2.170, 2.261(a) i, ako je primjenljivo, 2.261(a)(4), smatra se da ispunjava uslove za izdavanje CPL(H), uključujući najmanje ovlaštenje za tip helikoptera koji je korišćen na praktičnom ispitu, a ukoliko je završio obuku i ispit za instrumentalno letenje, u skladu sa JAR-FCL 2 Poglavlje E, dobiće i ovlaštenje za instrumentalno letenje.

JAR-FCL 2.155 Iskustvo i priznavanje

(Vidi Dodatak 1 do 5 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(1))

(Vidi AMC FCL 2.160 i 2.165(a)(1) do (5))

(a) *Integrisane obuke*

(1) *Iskustvo*

Kandidat za CPL(H) koji je pohađao i uspešno završio integrisanu letačku obuku, mora da ostvari najmanje 135 sati letenja kao pilot na helikopteru 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 2.160 i 2.165(a)(1), paragraf 4. u Dodatku 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(2) ili Dodatku 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(4).

(b) *Modularna obuka*

(1) *Iskustvo*

Kandidat za CPL(H) koji nije završio integrisanu letačku obuku, mora da ostvari najmanje 185 sati letenja kao pilot na helikopteru koji posjeduje uvjerenje o plovidbenosti izdato ili prihvaćeno od strane države članice JAA.

(2) Priznavanje

Od 185 sati letenja priznaće se:

- (I) 20 sati letenja ostvarenih u svojstvu vođe aviona koji posjeduje PPL(A); ili
- (II) 50 sati letenja u svojstvu vođe aviona koji posjeduje CPL(A); ili
- (III) 10 sati mogu biti ostvareni u svojstvu vođe zrakoplova na motornim jedrilicama ili jedrilicama.

(c) Vrijeme letenja

Kandidat mora da ostvari na helikopterima najmanje (vidi JAR-FCL 2.050 (a)(3)):

- (1) 50 sati u svojstvu vođe zrakoplova;
- (2) 10 sati na preletima u svojstvu vođe zrakoplova, uključujući tokom obuke i međuaerodromski let od najmanje 185 km (100 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 instrumentalnog letenja na uređajima na zemlji; i
- (4) 5 sati noćnog letenja, kao što je propisano u JAR-FCL 2.165(b).

JAR-FCL 2.160 Teorijsko znanje

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(1) do (5))

(Vidi AMS FCL 2.160(a)(1) i 2.165(a)(1) do (3))

(a) Obuka

Kandidat za CPL(H) mora da obavi teorijsku obuku u odobrenoj organizaciji za letačku obuku (FTO). Obuka mora biti kombinovana sa letačkom obukom, kao što je propisano u JAR-FCL 2.165.

(b) Ispit

Kandidat za CPL(H) mora da pokaže nivo teorijskog znanja koji odgovara pravima koja imaocu pruža CPL(H), i mora ispuniti uslove propisane u JAR-FCL 2 (Helikopter) Poglavlje J.

(c) Kandidat koji je pohađao integrisanu letačku obuku mora da pokaže najmanje nivo znanja koji je zahtjevan tom obukom, kao što je propisano u odgovarajućem Dodatku 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(1) do (4).

FCL 2.165 Letačka obuka

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(1) do (3) i AMC FCL 2.160 i 2.165(a)(1) do (3))

(a) Obuka

Kandidat za CPL(H) mora da završi odobreni integrisani ili modularni kurs letačke obuke na helikopterima koji imaju uvjerenje o ploidbenosti izdato ili prihvaćeno od strane države članice JAA u odobrenoj organizaciji za letačku obuku. Obuka u letenju mora da se kombinuje sa teorijskom obukom. Za detalje odobrenih obuka vidjeti sljedeće:

- (1) ATR(H)/IR integrisani kurs - Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(1) i AMC FCL 2.160 i 2.165 (a)(1);
- (2) ATP(H) integrisani kurs - Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(2) i AMC FCL 2.160 i 2.165(a)(2);
- (3) CPL(H)/IR integrisani kurs - Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165 (a)(3) i AMC FCL 2.160 i 2.165(a)(3);
- (4) CPL(H) integrisani kurs - Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165 (a)(4) i AMC FCL 2.160 i 2.165(a)(4) i
- (5) CPL(H) modularni kurs - Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(5) i AMC FCL 2.160 i 2.165(a)(5)

(b) Obuka za noćno letenje

Kandidat mora da ostvari najmanje 5 sati letenja na helikopterima noću, od čega najmanje 3 sata sa instruktorom, uključujući najmanje 1 sat međuaerodromskog letenja i 5 samostalnih školskih krugova, od kojih svaki podrazumijeva polijetanja i slijetanja sa potpunim zaustavljanjem.

JAR-FCL 2.170 Praktična obučenost

(Vidi Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 2.170)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165 (a)(1) do (5)) 61

Kandidat za CPL(H) mora da pokaže kao vođa helikoptera sposobnost izvođenja odgovarajućih postupaka i manevara opisanih u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.170, sa stepenom osposobljenosti koji odgovara pravima imaoca CPL(H). Kandidat mora da položi praktični ispit, u skladu sa odgovarajućim uslovima iz Dodatka 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165 (a)(1) do (5) i AMC FCL 2.160 i 2.165(1) do (5).

Dodatak 1 2.160 i 2.165(a)(1)**ATP(H)/IR /integrisani kurs**

(Vidi JAR-FCL 2.160, 2.165 i 2.170)

(Vidi Dodatak 1 i 2 JAR-FCL 2.170)

(Vidi Dodatak 1 i 2 JAR-FCL 2.210)

(Vidi AMC FCL 2.160 i 2.165(a)(1))

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.470)

(Vidi IEM FCL 2.170)

1. Cilj ATP(H)/IR integrisanog kursa je da obuči pilote do nivoa stručnosti potrebnog da rade kao kopiloti na višemotornim helikopterima sa više pilota u komercijalnom vazдушnom saobraćaju i da steknu CPL(H)/IR, ali ne i neka druga ovlašćenja (npr. obavljanje raznih poslova u zraku).

2. Kandidat koji želi da pohađa ATP(H)/IR integrisani kurs mora, pod nadzorom rukovodioca obuke odobrene organizacije za letačku obuku (FTO), da završi sve nivoe obuke u jednom neprekidnom, odobrenom kursu obuke, kako je utvrđeno u toj FTO.

3. Kurs treba da traje između 12 i 36 mjeseci. Izuzetno, uz odobrenje zrakoplovnih vlasti obuka može da se produži 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(H), izdatih u skladu sa ICAO Annex 1. Početnik mora da ispuni uslove za učenika pilota u skladu sa JAR-FCL Poglavlje B. U slučaju da je kandidat imalac PPL(H), može mu se priznati 50% naleta na helikopteru koji je ostvario prije pristupanja kursu potrebnog za obuku (vidi JAR-FCL 2.165(a)(1) i Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(1), paragraf 13), i to:

(a) do 40 sati naleta, od čega 20 sati može biti na duploj komandi;

(b) do 50 sati naleta, od čega 25 sati može biti na duploj komandi, ukoliko je izvršena obuka na helikopteru za osposobljavanje za noćno letenje.

Ovo priznavanje naleta je u nadležnosti FTO i mora biti uneseno u letački dosije kandidata. U slučaju da učenik-pilot ne posjeduje pilotsku dozvolu, a uz saglasnost zrakoplovne vlasti, FTO može odrediti dopunsku obuku određenih vežbi na duploj komandi (vidi AMC FCL 2.160 i 2.165(a)(1) faze 2 i 3), koja se može obaviti na avionu ili motornoj jedrilici, i to najviše do 20 sati naleta.

5. Kandidat koji nije položio ili nije u stanju da završi cio kurs ATP(H)/IR može da podnese prijavu zrakoplovnoj vlasti 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 procenu potrebnih sati letačke obuke koje mora da ostvari u drugoj FTO.

7. FTO je dužna da se uvjeri da kandidat, prije pristupanja obuci, ima odgovarajuće znanje iz matematike, fizike i engleskog jezika, kako bi se olakšalo shvatanje sadržaja teorijske obuke. Po završetku kursa nivo znanja engleskog jezika treba da bude u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.200.

8. Kurs mora da obuhvata:

(a) teorijsku obuku do nivoa znanja za ATPL(H) i IR;

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

(c) obuku saradnje u višečlanoj posadi na helikopterima sa više pilota (vidi JAR-FCL 2.261(d)).

9. Uspešno završenim teorijskim ispitom iz paragrafa 12. i praktičnim ispitom iz paragrafa 14. ispunjava se zahtjevani nivo teorijskog i praktičnog znanja koji je potreban za izdavanje CPL(H), uključujući ovlašćenje za tip helikoptera koji je korišćen na ispitu i ovlašćenje za instrumentalno letenje na helikopterima.

TEORIJSKO ZNANJE

10. Program teorijske obuke za ATPL(H)/IR je naveden u Dodatku 1 JAR-FCL 2.470. Uslovi za ovlašćenja za tip su navedeni u JAR-FCL 2.240. Odobreni ATP(H)/IR kurs teorijskog znanja mora da sadrži najmanje 750 časova (1 čas = 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 zrakoplovnih vlasti.

750 časova nastave mora da bude podijeljeno na takav način da je za svaki predmet minimalni broj časova sljedeći:

<i>Predmet</i>	<i>Časova</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 časova mogu biti u dogovoru između zrakoplovnih vlasti i FTO.

11. Kurs o saradnji višečlane posade mora da sadrži najmanje 25 časova teorijske obuke i vježbi.

TEORIJSKI ISPIT

12. Kandidat je obavezan da pokaže nivo znanja koji odgovara pravima imaoca ATPL(H) i IR, u skladu sa uslovima iz JAR-FCL 2 (Helikopter) Poglavlje J.

LETAČKA OBUKA

13. Letačka obuka mora da sadrži najmanje 195 sati letenja, uključujući i sve provjere napredovanja. Od ukupno 195 sati, kandidat mora da završi najmanje:

(a) 140 sati obuke na duploj komandi;

(b) 55 sati kao vođa zrakoplova, uključujući najmanje 14 sati samostalnog letenja u vizuelnim uslovima, 1 sat samostalnog letenja noću, a može da uključi i 40 sati letenja u ulozi učenika – vođe zrakoplova (SPIC).

(SPIC vrijeme mora biti priznato kao vrijeme letenja u svojstvu vođe zrakoplova, osim ukoliko instruktor letenja mora da utiče na kontrolisanje zrakoplova u bilo kom dijelu leta. Analiza leta na zemlji od strane instruktora letenja ne utiče na vrijeme koje se priznaje u nalet kao vođa zrakoplova. SPIC vrijeme se može voditi kao samostalno letenje);

(c) 50 sati međuaerodromskog letenja, od čega najmanje 10 sati u ulozi vođe zrakoplova, uključujući prelet u vizuelnim uslovima od najmanje 185 km (100 NM), pri čemu mora izvesti 2 slijetanja sa potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(d) 5 sati letenja na helikopterima mora biti izvedeno noću, od čega 3 sata na duploj komandi, uključujući najmanje 1 sat međuaerodromskog letenja i 5 samostalnih školskih krugova. Svaki krug mora da sadrži polijetanje i slijetanje; i

- (e) 50 sati instrumentalnog letenja na duploj komandi, a u okviru toga:
- (I) 10 sati obuke u osnovnom instrumentalnom letenju i
 - (II) 40 sati obuke za ovlašćenje za instrumentalno letenje, u koje treba da se uključi najmanje 10 sati na višemotornom helikopteru koji ima sertifikat za letenje u IFR uslovima.
- (f) 15 sati obuke za saradnju višečlane posade;
- (g) od 140 sati letenja na duploj komandi:
- (I) u 75 sati obuke u vizuelnim uslovima može se uključiti:
 - (1) 30 sati na simulatoru nivoa C/D, ili
 - (2) 25 sati na FTD 2,3 ili
 - (3) 20 sati na FNPT II/III, ili
 - (4) 20 sati na avionu ili motornoj jedrilici;
 - (II) u 50 sati obuke u instrumentalnom letenju može se uključiti:
 - (1) do 20 sati na simulatoru helikoptera ili FTD 2,3 ili FNPT II/III ili
 - (2) 10 sati, najmanje na helikopterskom FTD 1 ili FNPT 1, ili avionskom FNPT 1 ili na avionu;
 - (III) za 15 sati obuke za saradnju unutar višečlane posade može se koristiti simulator helikoptera ili FTD 2,3(MCC) ili FNPT II/III (MCC).

Ako je helikopter koji se koristi tokom praktičnog ispita različitog tipa od simulatora leta helikoptera koji se koristio za obuku u vizuelnim uslovima, maksimalno priznavanje ograničeno je vremenom dodijeljenim za helikopterski FNPT II/III.

Vidi AMC-FCL 2.160 i 2.165(a)(1) za program letačke obuke.

PRAKTIČNI ISPITI

14. Po završetku odgovarajuće letačke obuke kandidat će pristupiti praktičnom ispitu za CPL(H) na višemotornom helikopteru, u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.170 i praktičnom ispitu za sticanje ovlašćenja za instrumentalno letenje na jednomotornom ili višemotornom helikopteru, u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.210 ili drugim ispitima koji su u skladu sa uslovima JAR-FCL 2.262(c).

Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(2)**ATPL(H) integrisani kurs (bez ovlaštenja za instrumentalno letenje)**

(Vidi JAR-FCL 2.160, 2.165 i 2.170)

(Vidi Dodatak 1 i 2 JAR-FCL 2.170)

(Vidi AMC FCL 2.160 i 2.165(a)(2))

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.470)

(Vidi IEM FCL 2.170)

1. Cilj integrisanog kursa za ATPL(H) je da obuči pilote do nivoa stručnosti potrebnog da rade kao kopiloti na višemotornim helikopterima sa više pilota, ograničenim na upotrebu u VFR uslovima u komercijalnom vazдушnom saobraćaju i da steknu dozvolu CPL(H), ali ne i drugo ovlaštenje (npr. obavljanje raznih poslova u zraku).

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

3. Kurs mora da traje između 12 i 36 mjeseci. Uz odobrenje zrakoplovnih vlasti može da se napravi poseban dogovor da se obuka produži i preko 36 mjeseci, u FTO gdje se obavlja dodatna letačka i zemaljska obuka.

4. Kandidat može biti primljen na obuku kao početnik ili kao imalac PPL(H) izdate u skladu sa ICAO Annex 1. Početnik treba da ispuni uslove za pilota učenika, u skladu sa JAR-FCL Poglavlje B. U slučaju da je kandidat imalac PPL(H), može mu se priznati 50% naleta na helikopteru koji je ostvario prije pristupanja kursu, u nalet koji je ukupno potreban za obuku (vidi JAR-FCL 2.165(a)(2) i Dodatak 1 JAR-FCL 2.165(a)(2), paragraf 13) i to do:

(a) 40 sati naleta, od čega 20 sati može biti na duploj komandi, ili

(b) ako je završio osposobljavanje za noćno letenje - do 50 sati naleta, od čega 25 sati može biti na duploj komandi.

Ovo priznavanje sati naleta je u nadležnosti FTO i mora biti unijeto u letački dosije kandidata. Ukoliko učenik - pilot ne posjeduje pilotsku dozvolu, a uz odobrenje zrakoplovnih vlasti, FTO može odrediti dopunsku obuku određenih vježbi na duploj komandi (vidi AMC FCL 2.160 i 2.165 (a)(2), faza 2 i 3) koja se može obaviti na avionu ili motornoj jedrilici, i to najviše do 20 sati naleta.

5. Kandidat koji nije položio ili nije u stanju da završi cio kurs ATPL(H) može da podnese prijavu zrakoplovnim vlastima za teorijski i praktični ispit za nižu dozvolu.

6. Svaki kandidat koji želi da pređe u drugu FTO u toku trajanja kursa 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 pristupanja obuci, ima dovoljno znanje iz matematike, fizike i engleskog jezika, kako bi se olakšalo shvatanje sadržaja teorijske obuke na kursu.

8. Kurs mora da obuhvata:

(a) teorijsku obuku na nivou znanja za ATPL(H);

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

(c) obuku za saradnju višečlane posade na helikopterima sa više pilota (vidi JAR-FCL 2.261(d)).

9. Uspješno završenim teorijskim ispitom iz paragrafa 12. i praktičnim ispitom iz paragrafa 14. ispunjen je uslov u pogledu zahtjevanog nivoa teorijskog i praktičnog znanja koji je potreban za izdavanje CPL(H), uključujući ovlaštenje za tip helikoptera koji je korišćen na ispitu.

TEORIJSKO ZNANJE

10. Sadržaj Programa teorijske obuke za ATPL(H) je naveden u Dodatku 1 JAR-FCL 2.470. Uslovi za ovlaštenja za tip su dati u JAR-FCL 2.240. Odobreni ATPL(H) kurs teorijskog znanja mora da sadrži najmanje 550 časova (1 čas=60 minuta) 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.

550 časova nastave treba da bude podijeljeno tako da je za svaki predmet minimalni broj časova sljedeći:

<i>Predmet</i>		<i>Časova</i>
Zrakoplovni propisi	30	
Poznavanje zrakoplova		70
Performanse leta i planiranje	65	
Ljudske mogućnosti i ograničenja		40
Meteorologija	40	
Navigacija		120
Operativne procedure	20	
Teorija letenja	30	
Komunikacije	25	

Dalja raspodjela časova može biti dogovorena između zrakoplovnih vlasti i FTO.

11. Kurs za saradnju višečlane posade mora da sadrži najmanje 20 časova teorijske obuke i vježbi.

TEORIJSKI ISPIT

12. Kandidat treba da pokaže nivo znanja koji odgovara pravima imaoca ATPL(H), u skladu sa uslovima u JAR-FCL 2 (Helikopter) Poglavlje J.

LETAČKA OBUKA

13. Letačka obuka se sastoji od najmanje 150 sati naleta, uključujući sve provjere napredovanja, od čega kandidat mora da izvrši najmanje:

- (a) 95 sati obuke na duploj komandi;
- (b) 55 sati kao vođa zrakoplova, uključujući najmanje 14 sati samostalnog letenja danju, 1 sat samostalnog letenja noću, a može da se uključi i 40 sati letenja u ulozi učenik-vođa zrakoplova (SPIC).
Nalet u ulozi SPIC se priznaje kao vrijeme letenja u ulozi vođe zrakoplova, osim ukoliko instruktor letenja mora da utiče na kontrolisanje helikoptera 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 u ulozi vođe zrakoplova, uključujući prelet u vizuelnim uslovima od najmanje 185 km (100 NM), pri čemu mora izvesti 2 slijetanja na aerodrome različite od aerodroma polijetanja;
- (d) 5 sati noćnog letenja na helikopterima, od čega 3 sata na duploj komandi, uključujući najmanje 1 sat navigacijskog međuaerodromskog letenja i 5 samostalnih školskih krugova sa polijetanjem i slijetanjem;
- (e) 10 sati osnovnog instrumentalnog letenja na duploj komandi;
- (f) 10 sati za saradnju višečlane posade;
- (g) od 95 sati obuke na duploj komandi;

- (I) 75 sati može da obuhvati:
- (1) 30 sati na simulatoru helikoptera nivoa C/D, ili
 - (2) 25 sati na FTD 2,3 ili
 - (3) 20 sati na FNPT II/III, ili
 - (4) 20 sati na avionu ili motornoj jedrilici;
- (II) 10 sati obuke u osnovnom instrumentalnom letenju može da obuhvati:
5 sati na najmanje helikopterskom FTD 1 ili FNPT I ili avionskom FNPT I ili na avionu.
- (III) 10 sati obuke za saradnju višečlane posade na: simulatoru leta helikoptera (FS) ili FTD 2,3 (MCC) ili FNPT II/III (MCC).

Ako je helikopter koji se koristi na praktičnom ispitu različitog tipa od simulatora leta helikoptera koji se koristio za obuku u vizuelnim uslovima, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za helikopterski FNPT II/III.

Vidi AMC FCL 2.160 i 2.165(a)(1) za program letačke obuke.

PRAKTIČNI ISPITI

13. Po završetku odgovarajuće letačke obuke kandidat je obavezan da polaže praktični ispit za CPL(H) na višemotornom helikopteru u skladu sa Dodatkom 1 i 2 JAR-FCL 2.170, kao i druge ispite u skladu sa JAR-FCL 2.262(c).

Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 1.165(a)(3)**CPL(H)/IR integrisani kurs**

(Vidi JAR-FCL 2.160, 2.165 i 2.170)

(Vidi Dodatak 1 i 2 JAR-FCL 2.170)

(Vidi AMC FCL 2.160 i 2.165(a)(3))

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.470)

(Vidi IEM-FCL 2.170)

1. Cilj integrisanog kursa za CPL(H)/IR je da obuči pilote do nivoa stručnosti potrebnog za pojedinačno upravljanje višemotornim helikopterom i da stekne CPL(H)/IR višemotornog helikoptera.

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

3. Kurs traje između 9 i 30 mjeseci.

4. Kandidat može biti primljen na obuku kao početnik ili kao imalac PPL(H), izdate u skladu sa ICAO Annex 1. Početnik treba da ispuni uslove za učenika pilota u skladu sa JAR-FCL, Poglavlje B. U slučaju da je kandidat imalac PPL(H), može mu se priznati 50% naleta na helikopteru koji je ostvario prije pristupanja kursu, potrebnog za obuku (JAR-FCL 2.165(a)(3) i Dodatak 1 JAR-FCL 2.165(a)(3), paragraf 12) i to do:

(a) 40 sati naleta, od čega 20 sati može biti na duploj komandi, ili

(b) ako je kandidat završio osposobljavanje za noćno letenje - do 50 sati naleta, od kojih do 25 može biti obuka na duploj komandi.

Priznavanje naleta je u nadležnosti FTO i treba da bude unijeto u letački dosije kandidata. U slučaju da učenik pilot ne posjeduje pilotsku dozvolu, a uz odobrenje zrakoplovnih vlasti, FTO može odrediti dopunsku obuku za određene vježbe na duploj komandi (vidi AMC FCL 2.160 i 2.165 (a)(3), faza 2 i 3) koje mogu biti izvedene na avionu ili motornoj jedrilici, do najviše 20 sati.

5. Kandidat koji nije položio ispit ili nije u stanju da završi cio kurs CPL(H)/IR može da podnese prijavu zrakoplovnoj vlasti za teorijski ispit i praktični ispit za nižu dozvolu i, ako je primjenljivo, za ovlaštenje za instrumentalno letenje.

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

7. FTO je dužna da se uvjeri da kandidat prije pristupanja obuci ima odgovarajuće znanje iz matematike i fizike. Po završetku kursa nivo znanja engleskog jezika treba da bude u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.200.

8. Kurs sadrži:

- (a) teorijsku obuku za nivo znanja CPL(H) i IR, a za prvo izdavanje ovlaštenja za tip na višemotornim helikopterima i dodatnu teorijsku obuku, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.255(a);
- (b) letačku obuku prema pravilima za vizuelno i instrumentalno letenje.

9. Uspješno završenom obukom za ovlaštenje za tip i provjerama uslova (vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.261 i AMS FCL 2.261), teorijskim ispitom (paragraf 11) i praktičnim ispitom iz paragrafa 13, ispunjen je uslov u pogledu zahtjevanog nivoa teorijskog i praktičnog znanja koji je potreban za izdavanje CPL(H), uključujući ovlaštenje za tip helikoptera koji je korišćen na ispitu i ovlaštenja za instrumentalno letenje na višemotornim helikopterima.

TEORIJSKO ZNANJE

10. Program teorijske obuke za CPL(H)/IR je naveden u Dodatku 1 JAR-FCL 2.470. Uslovi za ovlaštenja za tip su navedeni u Dodatku 1 JAR-FCL 2.470. Odobreni kurs teorijske obuke za CPL(H)/IR sadrži najmanje 500 časova (1 čas = 60 minuta) obuke, uključujući i rad u učionici, interaktivni vidio, prezentacije slajdova i kasete, nastavu koja se izvodi na računarima, kao i druge medije koji su odobreni od strane zrakoplovnih vlasti, u odgovarajućem odnosu.

Minimalani broj časova potreban za svaki predmet u okviru 500 časova teorijske obuke je:

<i>Predmet</i>		<i>Časova</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 podjela časova se može dogovoriti između zrakoplovne vlasti i FTO.

TEORIJSKI ISPIT

11. Kandidat treba da polaže nivo znanja koji odgovara pravima imaoca CPL(H) i ovlašćenja za instrumentalno letenje, u skladu sa uslovima u JAR-FCL 2 (Helikopter), Poglavlje J.

LETAČKA OBUKA

12. Letačka obuka sadrži najmanje 135 sati letenja, uključujući sve provjere napredovanja. Od ukupno 135 sati, kandidat treba da završi najmanje:

- (a) 85 sati obuke na duploj komandi;
- (b) 50 sati kao vođa zrakoplova, uključujući najmanje 14 sati samostalnog letenja danju, 1 sat samostalnog letenja noću, a može da se uključi i 35 sati letenja u ulozi učenika-vođe zrakoplova (SPIC).

Nalet u ulozi SPIC se može priznati kao nalet u ulozi vođe zrakoplova, sve dok instruktor letenja ne mora da utiče na kontrolu bilo kog dela leta. Analiza leta na zemlji ne utiče na priznavanje naleta u ulozi vođe zrakoplova.

- (c) 10 sati međuaerodromskog letenja na duploj komandi;
- (d) 10 sati međuaerodromskog letenja kao vođa zrakoplova, uključujući prelet u VFR uslovima od najmanje 185 km (100 NM), pri čemu treba da izvrši dva slijetanja sa potpunim zaustavljanjem na 2 aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja;
- (e) 5 sati letenja na helikopterima noću, od čega 3 sata na duploj komandi, uključujući najmanje 1 sat međuaerodromskog letenja i 5 samostalnih školskih krugova, pri čemu u svakom krugu mora biti izvršeno polijetanje i slijetanje;
- (f) 10 sati obuke u instrumentalnom letenju na duploj komandi, od čega najmanje 5 sati na helikopteru;
- (g) od 85 sati letenja na duploj komandi:

(I) u 75 sati obuke u vizuelnim uslovima u koje se može uključiti:

- (1) 30 sati na simulatoru leta helikoptera (FS) nivoa C/D, ili
- (2) 25 sati na uređaju FTD 2,3 ili
- (3) 20 sati na uređaju FNPT II/III ili
- (4) 20 sati na avionu ili motornoj jedrilici;

(II) 10 sati obuke u instrumentalnom letenju, u koje se može uključiti 5 sati na helikopterskom FTD I ili FNPT I, ili avionskom FNPT I, ili na avionu.

Ako je helikopter koji se koristio u obuci različitog tipa od simulatora koji se koristio za vizuelnu obuku, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom dodijeljenim za helikopterski FNPT II/III.

PRAKTIČNI ISPIT

13. Po završetku odgovarajuće letačke obuke kandidat polaže praktični ispit za CPL(H) na jednomotornom ili na višemotornom helikopteru, u skladu sa Dodatkom 1 i 2 JAR-FCL 2.170 i ispit za ovlašćenje za instrumentalno letenje na višemotornom helikopteru sa sertifikatom za letenje u IFR uslovima, u skladu sa Dodatkom 1 i 2 JAR-FCL 2.210. 71

Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(4)**CPL(H) integrisani kurs**

(Vidi JAR-FCL 2.160, 2.165 i 2.170)

(Vidi Dodatak 1 i 2 JAR-FCL 2.170)

(Vidi AMC FCL 2.160 i 2.165(a)(4))

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.470)

(Vidi IEM-FCL 2.170)

1. Cilj integrisanog kursa za CPL(H) je da obuči pilote do nivoa stručnosti potrebnog za dobijanje CPL(H), ali ne i za sticanje ovlašćenja za instrumentalno letenje ili drugog ovlašćenja (npr. obavljanje raznih poslova u zraku).

2. Kandidat koji želi da pohađa integrisani kurs za CPL(H) treba 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(H), izdate u skladu sa ICAO Annex 1. Početnik treba da ispuni uslove za učenika pilota, u skladu sa JAR-FCL, Poglavlje B. U slučaju da je kandidat imalac PPL(H), može mu se priznati 50% naleta na helikopteru koji je ostvario prije pristupanja kursu, u nalet koji je ukupno potreban za obuku (vidi JAR-FCL 2.165(a)(4) i Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(4), paragraf 12), i to do:

(a) 40 sati naleta, od kojih 20 sati može biti obuka na duploj komandi, ili

(b) 50 sati ukoliko je osposobljen za noćno letenje, od čega 20 sati može biti na duploj komandi.

Ovo priznavanje sati naleta treba da bude u nadležnosti FTO i unijeto u letački dosije kandidata. Ukoliko učenik pilot ne posjeduje pilotsku dozvolu, a uz odobrenje zrakoplovnih vlasti, FTO može odrediti dodatnu obuku određenih vježbi na duploj komandi (vidi AMC FCL 2.160 i 2.165 (a)(4), paragraf 12) koje mogu biti izvedene na avionu ili motornoj jedrilici, do najviše 20 sati.

5. Kandidat koji nije položio ili nije sposoban da završi cio kurs za CPL(H) može podnijeti zahtjev zrakoplovnim vlastima da polaže ispit iz teorijskog znanja i praktični ispit za nižu dozvolu.

6. Kandidat koji u toku trajanja obuke želi da pređe u drugu FTO treba da podnese zahtjev zrakoplovnim vlastima za zvaničnu procjenu potrebnih sati letačke obuke koju mora da ostvari u drugoj FTO.

7. FTO je dužna da se uvjeri da kandidat prije pristupanja obuci ima odgovarajuće znanje iz matematike i fizike.

8. Kurs sadrži:

(a) obuku teorijskog znanja za nivo CPL(H);

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

9. Uspješno završenom obukom za ovlašćenje za tip i provjerama uslova (vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.261 i AMC FCL 2.261), teorijskim ispitom iz paragrafa 11. i praktičnim ispitom iz paragrafa 13, ispunjen je uslov u pogledu zahtjevanog nivoa teorijskog i praktičnog znanja koji je potreban za izdavanje CPL(H), uključujući i ovlašćenje za tip helikoptera koji je korišćen na praktičnom ispitu.

TEORIJSKO ZNANJE

10. Program teorijske obuke za CPL(H) je naveden u Dodatku 1 JAR-FCL 2.470. Uslovi za ovlaštenja za tip su navedeni u JAR-FCL 2.240. Odobreni kurs teorijskog znanja za CPL(H) treba da sadrži najmanje 300 časova (1 čas = 60 minuta) obuke u koju mogu biti uključeni: rad u učionici, interaktivni vidio, prezentacije slajdova i kasete, nastava koja se izvodi na računarima, kao i drugi mediji koji su odobreni od zrakoplovnih vlasti, u odgovarajućem odnosu.

Minimalni broj časova predviđen za svaki predmet u okviru 300 časova obuke je sljedeći:

<i>Predmet</i>	<i>Časova</i>
Zrakoplovni propisi	25
Opšte poznavanje zrakoplova	30
Performanse leta i planiranje	25
Ljudske mogućnosti i ograničenja	10
Meteorologija	30
Navigacija	55
Operativne procedure	8
Teorija leta	20
Komunikacije	10

Dalja podjela časova se može dogovoriti između zrakoplovnih vlasti i FTO.

TEORIJSKI ISPIT

11. Kandidat treba da pokaže nivo znanja koji odgovara pravima imaoca CPL(H), u skladu sa uslovima propisanim u JAR-FCL 2 (Helikopter), Poglavlje J.

LETAČKA OBUKA

12. Obuka u letu treba da obuhvati najmanje 135 sati, uključujući sve provjere napredovanja, od kojih do 5 sati može biti zemaljska obuka za instrumentalno letenje. Od ukupnih 135 sati kandidati treba da završe najmanje:

- (a) 85 sati na duploj komandi,
- (b) 50 sati kao PIC, uključujući najmanje 14 sati samostalnog letenja danju, 1 sat samostalnog letenja noću, kao i 35 sati kao SPIC,

Nalet ostvaren u svojstvu učenika vođe zrakoplova se može priznati kao nalet u svojstvu vođe zrakoplova, ako instruktor letenja nije morao da utiče na kontrolu bilo kog dijela leta. Analiza leta na zemlji ne utiče na priznavanje naleta u svojstvu vođe zrakoplova.

- (c) 10 sati navigacijskih preleta na duploj komandi,
- (d) 10 sati navigacijskih preleta u svojstvu vođe zrakoplova, uključujući prelet u vizuelnim uslovima od najmanje 185 km (100 NM) u kojem mora izvršiti dva slijetanja sa punim zaustavljanjem na dva aerodroma, različita od aerodroma polijetanja,
- (e) 5 sati u noćnim uslovima, od kojih 3 sata na duploj komandi, uključujući najmanje 1 sat navigacijskih preleta i 5 samostalnih školskih krugova, pri čemu u svakom krugu treba izvršiti polijetanje i slijetanje,
- (f) 10 sati obuke u instrumentalnom letenju na duploj komandi, uključujući najmanje 5 sati na helikopteru.
- (g) od 85 sati obuke na duploj komandi:

(I) u 75 sati obuke u vizuelnim uslovima se može uključiti:

- (1) 30 sati na simulatoru leta helikoptera (FS) nivoa C/D, ili
- (2) 25 sati na uređaju FTD 2,3 ili
- (3) 20 sati na uređaju FNPT II/III, ili
- (4) 20 sati na avionu ili motornoj jedrilici;

(II) 10 sati obuke u instrumentalnom letenju, u koju može da se uključi 5 sati obuke na uređajima, najmanje tipa helikopterski FTD I, ili FTD II, ili FNPT I, ili avionski FNPT I ili na avionu.

Ako je helikopter koji se koristio u letačkoj obuci drugog tipa od simulatora leta helikoptera koji se koristio u obuci za vizuelno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za helikopterski FNPT II/III.

Vidi AMC FCL 2.160 i 2.165(a)(2) za program letačke obuke.

PRAKTIČNI ISPIT

13. Po završetku letačke obuke i stečenog odgovarajućeg letačkog iskustva kandidat će polagati praktični ispit za CPL(H), u skladu sa Dodatkom 1 i 2 JAR-FCL 2.170.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(5)**CPL(H) modularni kurs**

(Vidi JAR-FCL 2.160, 2.165 i 2.170)

(Vidi Dodatak 1 i 2 JAR-FCL 2.170)

(Vidi AMC FCL 2.160 i 2.165(a)(5))

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.470)

(Vidi IEM-FCL 2.170)

1. Cilj modularnog kursa za CPL(H) je da obuči imaoce PPL(H) do nivoa stručnosti potrebnog za izdavanje CPL(H), ali ne i za ovlašćenje za instrumentalno letenje ili drugo ovlašćenje (npr. obavljanje raznih poslova u zraku).

2. Prije pristupanja modularnom kursu za CPL(H) kandidat mora:

(a) da ima PPL(H) izdatu u skladu sa ICAO Annex 1;

(b) da ima izvršenih 150 sati letenja na helikopterima, uključujući 50 sati kao vođa zrakoplova, od kojih 10 sati moraju biti navigacijski preleti, 105 sati kao pilot na helikopterima ako je imalac CPL(A), 135 sati kao pilot helikoptera ako je imalac PPL(A);
i

(c) da ispunjava uslove propisane u JAR-FCL 2.225 i 2.224 ako se praktični ispit izvodi na višemotornom helikopteru.

3. Kandidat koji želi da pohađa modularni kurs za CPL(H) mora pod nadzorom rukovodioca obuke u odobrenoj organizaciji za obuku (FTO) da završi sve nivoe obuke u jednom neprekidnom odobrenom kursu, kako je utvrđeno u toj FTO. Teorijska obuka može da se obavlja u FTO koja vrši samo teorijsku obuku, pri čemu rukovodilac obuke mora da nadgleda taj dio kursa.

4. Teorijska obuka mora da se završi u roku od 18 mjeseci. Obuka u letenju i praktični ispit se moraju završiti u roku važenja položenih teorijskih ispita, kao što je navedeno u JAR-FCL 2.495.

5. FTO je dužna da se uvjeri da kandidat prije pristupanja kursu posjeduje odgovarajući nivo znanja iz matematike i fizike.

6. Kurs mora da sadrži:

(a) obuku u teorijskom znanju za nivo CPL(H);

(b) obuku u vizuelnom i instrumentalnom letenju.

7. Uspješno položenim teorijskim ispitom iz paragrafa 9. i praktičnim ispitom iz paragrafa 12, ispunjava se uslov u pogledu potrebnog nivoa teorijskog i praktičnog znanja za izdavanje CPL(H), uključujući i ovlašćenje za tip helikoptera na kojem je obavljen praktični ispit.

TEORIJSKO ZNANJE

8. Program teorijske obuke za CPL(H) je naveden u Dodatku 1 JAR-FCL 2.470. Uslovi za ovlašćenja za tip su navedeni u JAR-FCL 2.470. Odobreni kurs teorijske obuke za CPL(H) obuhvata najmanje 200 časova (1 čas = 60 minuta obuke) obuke u koju mogu biti uključeni: rad u učionici, interaktivni vidio, prezentacije slajdova i kasete, nastava koja se izvodi na računarima, kao i drugi mediji koji su odobreni od zrakoplovnih vlasti, u odgovarajućem odnosu.

TEORIJSKI ISPIT

9. Kandidat mora da pokaže nivo znanja koji odgovara pravima imaoce CPL(H), u skladu sa uslovima u JAR-FCL 2 (Helikopter), Poglavlje J.

OBUKA U LETENJU

10. (a) Kandidat koji nema ovlašćenje za tip mora imati najmanje 30 sati obuke na duploj komandi (Vidi AMC FCL 2.160 i 2.165(a)(5)).
- (b) Važeće ovlašćenje IR(H), priznaje se kandidatu u obuku na duploj komandi.
- (c) Kandidati koji imaju važeće ovlašćenje IR(A) moraju imati najmanje 5 sati instrumentalnog letenja na duploj komandi na helikopteru.
- (d) Od 30 sati obuke na duploj komandi:
- (I) u 20 sati obuke u vizuelnim uslovima može biti uključeno 5 sati obuke na simulatoru leta helikoptera ili na uređaju FTD 2,3 ili na uređaju FNPT II/III i
 - (II) u 10 sati obuke u instrumentalnom letenju može biti uključeno i 5 sati obuke na uređajima, najmanje tipa helikopterski FTD 1 ili FNPT I ili avionski FNPT I ili na avionu.
11. Kandidati koji nisu osposobljeni za noćno letenje na helikopteru moraju imati dodatnih 5 sati obuke u noćnom letenju (vidi JAR-FCL 2.125(c) i Dodatak 4 JAR-FCL 2.125).

PRAKTIČNI ISPIT

12. Po završetku letačke obuke i stečenog odgovarajućeg letačkog iskustva, kandidat polaže praktični ispit za CPL(H), u skladu sa Dodatkom 1 i 2 JAR-FCL 2.170.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.170**Praktični ispit za izdavanje CPL(H)**

(Vidi JAR-FCL 2.170)

(Vidi Dodatak 2 JAR-FCL 2.170)

(Vidi IEM FCL 2.170)

1. Kandidat za praktični ispit za CPL(H) mora da uspješno završi kompletnu potrebnu obuku, uključujući obuku za letenje na tipu helikoptera koji će se koristiti na ispitu. Kandidat koji je završio integrisani kurs za ATP(H) treba da polaže ispit na višemotornom helikopteru. Kandidat koji je završio integrisani ili modularni kurs za CPL(H) može da obavi ispit na jednomotornom helikopteru, ili ako ima 70 sati letenja na helikopteru u svojstvu vođe zrakoplova, shodno JAR-FCL 2.255(a), na višemotornom helikopteru. Helikopter koji se koristi na praktičnom ispitu mora da ispunjava sve uslove helikoptera za obuku, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.055.

2. Zrakoplovna vlast određuje postupke kojima se provjerava 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. Ukoliko kandidat ne položi više od jednog dijela ispita, mora ponovo polagati cjelokupan ispit. Ukoliko ne položi bilo koju stavku u okviru jednog dijela, smatra se da nije položio taj dio. Ako kandidat ne položi samo jedan dio praktičnog ispita, mora ponovo da polaže samo taj dio. Kandidat koji ne pokaže odgovarajuće znanje na ponovnom polaganju praktičnog ispita, uključujući i dijelove koje je prilikom prethodnog pokušaja položio, moraće ponovo da pristupi polaganju svih dijelova ispita za CPL(H). Svi dijelovi praktičnog ispita moraju biti završeni u roku od šest mjeseci.

4. Dodatna obuka se može zahtjevati ukoliko kandidat ne položi praktični ispit. 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 sigurnost, 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 ponovo da polaže 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. Na osnovu slobodne procjene ispitivača, kandidat može jednom da ponovi bilo koji manevar ili postupak. 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 helikopterom sa pozicije vođe zrakoplova i da ispitni let obavlja kao da je jedini član posade. Odgovornost za let se utvrđuje prema nacionalnim propisima.

9. Ispitivač će izabrati rejon i rutu kojom će se letjeti na praktičnom ispitu, a svi manevri u lebdenju i kretanje na niskoletećoj površini moraju se izvršavati na aerodromu, odnosno terenu gde je to dozvoljeno. Rutno letenje iz dela 3 praktičnog ispita se može završiti na aerodromu polaska ili bilo kom drugom aerodromu i odredištu sa organizovanom službom kontrole letenja. Kandidat je odgovoran za planiranje leta, opremu i svu dokumentaciju potrebnu za izvođenje leta

helikoptera. Praktični ispit se može obaviti u dva leta. Ukupno trajanje leta (letova) mora biti najmanje 90 minuta.

10. Kandidat je obavezan da ispitivaču pokaže standardne provere i radnje za obavljanje leta, uključujući i identifikaciju radio sredstava. Provere moraju da budu izvedene u skladu sa odobrenim listama provere (check list) za helikopter koji se upotrebljava na praktičnom ispitu. U toku prepoletne 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 helikoptera.

11. Ispitivač ne sme uticati na upravljanje helikopterom u letu, osim u slučaju da je intervencija neophodna iz sigurnosnih razloga ili da se izbegne zastoje saobraćaja.

KRITERIJUMI U ISPITNOM LETU

12. Kandidat treba da pokaže sposobnost da:

- upravlja helikopterom u skladu sa ograničenjima;
- izvodi sve manevre sa lakoćom i precizno;
- ispolji dobro procjenjivanje i samostalnost u odlučivanju;
- primjenjuje stečena zrakoplovna znanja; i
- sve vrijeme upravlja helikopterom na takav način da uspešan ishod postupaka ili manevara ne dođe nikada u pitanje.

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

Visina

normalni uslovi leta	±100 stopa
sa simuliranim otkazom motora	±150 stopa

Praćenje radio-sredstava

±10°

Pravac

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

Brzina

polijetanje i prilaz na višemotornom helikopteru	±5 čvorova
svi ostali režimi leta	±10 čvorova

Uticao blizine tla

lebdenje	±3 stope (ft)
slijetanje	bez pomijeranja u stranu ili unazad

SADRŽAJ PRAKTIČNOG ISPITA

14. Sadržaj praktičnog ispita i njegovih dijelova navedeni su u Dodatku 2 JAR–FCL 2.170 i moraju se koristiti tokom praktičnog ispita. Dio ispita iz dijela 4 se može izvoditi na uređaju FNPT(H) ili na simulatoru leta(H). Format i obrazac prijave za praktični ispit utvrđuje zrakoplovna vlast (vidi IEM FCL 2.170).

Dodatak 2 JAR-FCL 2.170**Sadržaj praktičnog ispita za izdavanje CPL(H)**

(Vidi JAR-FCL 2.170)

(Vidi IEM FCL 2.170)

Napomena: U svim dijelovima ispita potrebno je primjeniti: korišćenje liste za provjeru (check list), saradnju unutar posade, upravljanje helikopterom pomoću vizuelnih orijentira, postupke protiv zaleđivanja i odleđivanja itd.

DIO 1 PROVJERE PRIJE/POSLIJE LETA I POSTUPCI	
a	Poznavanje helikoptera, (npr. tehnička kljižica, masa i centraža, gorivo, performanse), Planiranje leta, NOTAMs, vremenski uslovi
b	Prepoletni pregled, položaj i namjena dijelova
c	Pregled kabine, postupak startovanja motora
d	Provjera uređaja za vezu i navigacijskih sredstava, izbor i podešavanje frekvencija
e	Postupci prije polijetanja, R/T procedure, uspostavljanje veze sa ATS
f	Parkiranje, zaustavljanje rada motora i rotora i postupci poslije leta
DIO 2 MANEVRI U LEBDENJU, TEHNIKA PILOTIRANJA, OGRANIČENE POVRŠINE	
a	Polijetanje i slijetanje (vertikalno uzlijetanje i pristajanje)
b	Voženje, voženje iz lebdjenja
c	Lebdjenje u mjestu sa čeonim/ bočnim/ leđnim vetrom
d	Okretanje u lebdjenju, za 360° u lijevu i desnu stranu (u mjestu)
e	Pomeranje iz lebdjenja naprijed, bočno i nazad
f	Imitacija otkaza motora iz lebdjenja
g	Brzo zaustavljanje u vjetar i niz vjetar
h	Tereni pod nagibom/ slijetanje i polijetanje sa nepripremljenih terena
i	Polijetanja (različiti profili)
j	Slijetanje sa bočnim i leđnim vetrom (ako je izvodljivo)
k	Polijetanje sa maksimalnom poletnom masom (stvarnom i simuliranom)
l	Prilazi (različiti profili)
m	Polijetanje i slijetanje sa ograničenom snagom
n	Autorotacija (ispitivač bira dvije od sledećih: opšti postupak, dolet, na malim brzinama, i u zaokretima za 360°)
o	Slijetanje iz autorotacije
p	Praktično prinudno slijetanje sa upotrebom snage
r	Provjera snage, tehnika nadzora, oprema za prilaženje i odlaženje
DIO 3 NAVIGACIJA POSTUPCI NA RUTAMA	
a	Navigacija i orijentacija na različitim vivinama, očitavanje karte
b	Održavanje visine i pravca, osmatranje vazdušnog prostora, podešavanje visinomjera
c	Kontrola puta, upisivanje navigacijskih podataka, praćenje utroška goriva, PVD, određivanje skretanja i ispravke kursa za povratak na ZLP, osmatranje instrumenata
d	Praćenje vremenskih uslova, procjena razvoja i donošenje odluke o odstupanju
e	Let po ZLP, određivanje pozicije (NDB i/ili VOR), identifikacija sredstava
f	Veza sa ATS i pridržavanje pravila, itd.

DIO 4	
POSTUPCI U LETU I MANEVRI PREMA POKAZIVANJU INSTRUMENATA	
a	Horizontalni let, održavanje pravca, visine i brzine
b	Lijevi i desni standardni horizontalni zaokret sa vađenjem u određenom pravcu, za 180° i 360°
c	Penjući i spuštajući zaokreti sa vađenjem u određenom pravcu
d	Važenje iz nepravilnih položaja
e	Zaokreti nagiba 30° sa promenom pravca za 90° u lijevu i desnu stranu
DIO 5	
VANREDNI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI	
(IMITACIJA GDJE JE MOGUĆE)	
Napomena (1) Ako se ispit izvodi na višemotornom helikopteru, imitacija otkaza motora, uključujući prilaz i slijetanje sa jednim motorom, mora biti uključena u ispit.	
Napomena (2) Ispitivač će odrediti 4 stavke od sljedećih:	
a	Neispravnosti u radu motora, uključujući kvar governor, zaleđivanje karbutora/motora, uljnog sistema, ako je primjenljivo
b	Neispravnost rada gorivnog sistema.
c	Neispravnost rada električnog sistema
d	Otkaz hidrauličnog sistema, uključujući prilaz i slijetanje bez servo uređaja
e	Neispravnost rada glavnog rotora/ili anti-torzionog sistema (samo na simulatoru ili usmeno objašnjavanje postupaka)
f	Pojava požara, uključujući porijeklo dima i otklanjanje, ako je primjenljivo
g	<p>Postupci u ostalim vanrednim situacijama u skladu sa odgovarajućim Letačkim priručnikom i sa odredbama Dodatka 3 JAR-FCL 2.240, dijelovi 7 i 8, a odnosi se na višemotorne helikoptere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>imitacija otkaza motora u polijetanju:</i> - prekinuto polijetanje na ili prije TDP ili sigurno prinudno polijetanje na ili prije DPATO - odmah nakon TDP ili DPATO - <i>Slijetanje sa imitacijom otkaza motora:</i> - slijetanje ili produžavanje na drugi krug pri otkazu motora prije LDP ili DPBL - otkaz motora nakon LDP ili sigurno prinudno slijetanje nakon DPBL

POGLAVLJE E - OVLAŠĆENJE ZA INSTRUMENTALNO LETENJE (Helikopter) - IR(H)**JAR-FCL 2.174 Zdravstvena sposobnost**

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

JAR-FCL 2.175 Okolnosti u kojima se zahtjeva IR(H)

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

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

JAR-FCL 2.180 Prava i uslovi*(a) Prava*

(1) Zavisno od ograničenja koja se nameću angažovanjem drugog pilota u funkciji kopilota (ograničenje za posadu sa više pilota) u toku praktičnog ispita propisanog u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.210, kao i na osnovu drugih uslova određenih u JAR, imalac ovlaštenja IR(H) ima pravo da upravlja helikopterima prema IFR pravilima do minimalne visine odluke 200 fita (60 m), osim kao vođa zrakoplova na helikopterima sa više pilota. Da bi ostvarivao prava kao vođa zrakoplova, imalac mora da ima najmanje 70 sati naleta u instrumentalnom letenju, od kojih najviše 30 sati može biti instrumentalno letenje na zemlji. Za priznavanje instrumentalnog letenja ostvarenog na avionu vidjeti JAR-FCL 2.280(b).

(2) Zrakoplovna vlast može odobriti da visina odluke bude niža od 200 fita (60 m) posle dodatne obuke i provjere, u skladu sa JAR-OPS, AMC FCL 2.261(a) paragraf 6. i Dodatkom 4 JAR-FCL 2.240 i 2.295.

(b) Uslovi

Kandidatu koji ispunjava uslove propisane u JAR-FCL 2.174 - 2.210 može biti izdato IR(H).

JAR-FCL 2.185 Rok važenja, produženje i obnavljanje

(a) IR(H) važi jednu godinu od datuma izdavanja ili obnavljanja, ili od datuma isteka važećeg IR(H) ovlaštenja, ukoliko se ovlaštenje produžava u skladu sa JAR-FCL 2.246(a).

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

(c) Ukoliko IR(H) nije produžavano, odnosno obnavljano u toku prethodnih 7 godina, od imaoća će se tražiti ponovno polaganje teorijskog i praktičnog ispita, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.210.

JAR-FCL 2.190 Iskustvo

Kandidat za IR(H) mora posjedovati PPL(H), uključujući i osposobljenost za noćno letenje, ili CPL(H) (ili ATPL(H)) i mora da ostvari najmanje 50 sati međuaerodromskog letenja u svojstvu vođe helikoptera ili aviona, od čega najmanje 10 sati mora biti na helikopterima. (Kandidat koji je pohađao i sa uspjehom završio letačku obuku na integrisanom kursu za ATPL(H)/IR, ATPL(H), CPL(H)/IR ili CPL(H) će biti oslobođen obaveze ispunjenja uslova koji se odnosi na 50 sati međuaerodromskog letenja).

JAR-FCL 2.195 Teorijsko znanje*(a) Kurs*

Kandidat za IR(H) mora proći teorijsku obuku na odobrenom kursu od odobrene organizacije za letačku obuku (FTO). Ukoliko je moguće, kurs treba kombinovati sa kursom letačke obuke (kao što se navodi u JAR-FCL 2.205)

(b) Ispit

Kandidat je obavezan da pokaže odgovarajući nivo znanja koji odgovara pravima imaoca IR(H), kao i da ispuni uslove propisane u JAR-FCL 2 (Helikopter), Poglavlje J.

JAR-FCL 2.200 Upotreba engleskog jezika

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.200)

(a) Kandidat za IR(H) ili za produženje IR(H) treba da pokaže sposobnost upotrebe engleskog jezika, kao što je propisano u Dodatku 1 JAR-FCL 2.200.

(b) Imalac IR(H) koje je izdato u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.200 mora da posjeduje PPL(H), CPL(H) ili ATPL(H) sa pravom korišćenja radio-telefonije na engleskom jeziku.

JAR-FCL 2.205 Letačka obuka

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.205)

(a) Kandidat za IR(H) mora da učestvuje u letačkoj obuci na integrisanom kursu, koja uključuje obuku za IR(H) (vidi JAR-FCL 2.165) ili da završi letačku obuku na odobrenom modularnom kursu, kao što je propisano u Dodatku 1 JAR-FCL 2.205. Ukoliko je kandidat imalac IR(A), ukupan nalet za letačku obuku zahtjevan u Dodatku 1 JAR-FCL 2.205 može biti umanjen do 10 sati.

JAR-FCL 2.210 Praktična osposobljenost

(Vidi Dodatak 1 i 2 JAR-FCL 1.210)

Opšte

Kandidat za IR(H) mora da pokaže sposobnost izvođenja postupaka i manevara, kao što je propisano u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.210, sa stepenom osposobljenosti koji odgovara pravima koja pripadaju imaocu IR(H).

Kandidat koji želi da stekne ovlašćenje za letenje na tipu helikoptera koji se koristi na praktičnom ispitu, takođe mora da ispuni uslove date u JAR-FCL 2.240.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.200**IR(H) - Upotreba engleskog jezika**

(Vidi JAR-FCL 2.200)

(Vidi JAR-FCL 2.005(b)(5))

(Vidi JAR-FCL 2.010(a)(4))

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.005)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.015)

UPOTREBA ENGLESKOG JEZIKA

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

(a) u toku leta:

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

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

(b) na zemlji:

za sve informacije bitne za izvršavanje leta, npr:

*da je sposoban da čita i razumije tehničke priručnike napisane na engleskom jeziku (npr. Operativni priručnik, Letački priručnik, 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 položio kurs IR ili ATPL na engleskom jeziku ili ukoliko je položio teorijske ispite za IR ili ATPL na engleskom jeziku.

(c) komunikacije:

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 ili imalac IR(H) završio kurs za saradnju unutar višečlane posade (MSS) na engleskom jeziku i posjeduje potvrdu o uspješnom završetku tog kursa u skladu sa JAR-FCL 2.250(a)(2), ili ukoliko je položio praktični ispit, odnosno provjeru stručnosti za saradnju višečlane posade u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.240 i 2.295, u toku koga je dvosmjerna radio komunikacija i komunikacija sa ostalim članovima posade vršena na engleskom jeziku.

2. Alternativno, navedeni zahtjevi mogu se ispuniti polaganjem posebnog ispita sprovedenog od strane zrakoplovne vlasti, nakon pohađanja kursa obuke koji omogućava kandidatu da ispuni sve uslove navedene pod 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 2.010(a)(4), isti se može upotrijebiti u svrhu upisa znanja jezika u skladu sa JAR-FCL 2.005(b)(5).

Dodatak 1 JAR-FCL 2.205**IR(H) - Modularni kurs letačke obuke**

(Vidi JAR-FCL 2.205)

1. Cilj modularnog kursa za IR(H) je da obuči pilote do nivoa stručnosti neophodnog za upravljanje helikopterom prema IFR pravilima i u IMC uslovima, u skladu sa ICAO PANS-OPS Dokumentom 8168.
2. Kandidat za modularni IR(H) kurs treba da posjeduje dozvolu PPL(H), uključujući osposobljenost za letenje noću, koja je izdata u skladu sa Dodatkom 4 JAR-FCL 2.125, ili CPL(H) (ili ATPL(H)), izdate u skladu sa ICAO Annex 1. Prije pristupanja IR(H) kursu kandidat mora da ima ovlaštenje za tip helikoptera na kojem se obavlja ispit za IR(H), ili da je završio obuku za sticanje ovlaštenja na tom tipu helikoptera. (Kandidat treba da posjeduje sertifikat za saradnju višečlane posade, ako se praktični ispit obavlja sa višečlanom posadom).
3. Kandidat koji želi da pohađa modularni IR(H) kurs mora pod nadzorom rukovodioca organizacije za letačku obuku (FTO), da završi sve faze obuke u jednom kontinuiranom odobrenom kursu obuke koji organizuje ta FTO. Teorijska obuka se može sprovesti i u FTO koja sprovodi samo teorijsku obuku, ali u tom slučaju rukovodilac centra za obuku mora da nadgleda taj dio obuke.
4. Kurs teorijske obuke mora da bude završen u periodu od 18 mjeseci. Letačka obuka i praktični ispit moraju se obaviti u roku važenja položenih teorijskih ispita, kao što je propisano u JAR-FCL 2.495.
5. Kurs mora da sadrži:
 - (a) teorijsku obuku do nivoa znanja za instrumentalno letenje;
 - (b) letačku obuku u instrumentalnom letenju.
6. Uspješno položen teorijski ispit (paragraf 8) i praktični ispit (paragraf 14) u potpunosti zadovoljavaju uslove u pogledu znanja i obučenosti za izdavanje IR(H).

TEORIJSKO ZNANJE

7. Program teorijskog znanja za IR(H) je naveden u Dodatku 1 JAR-FCL 2.470. Odobreni modularni kurs IR(H) mora da sadrži najmanje 200 časova (1 čas = 60 minuta) nastave, koja može da uključi rad u učionici, interaktivni video, prezentacije slajdova i kasete, nastavu koja se izvodi na računarima, kao i druge medije koji su odobreni od strane zrakoplovne vlasti, u odgovarajućem odnosu. Prema diskrecionom pravu zrakoplovne vlasti mogu se, kao dio kursa, takođe ponuditi i dopisni kursevi.

TEORIJSKI ISPIT

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

LETAČKA OBUKA

9. Kurs za IR(H) treba da sadrži najmanje 50 sati obuke u letenju po instrumentima, od čega:
- (a) do 20 sati naleta na helikopterskom ili avionskom uređaju FNPT I. Ovih 20 sati obuke na uređajima se može zamijeniti sa 20 sati obuke za IR(H) izvršene na avionu, ako je to odobreno za ovaj kurs, ili
 - (b) do 35 sati na simulatoru letenja ili FNPT II/III.
- Obuka u instrumentalnom letenju treba da uključi najmanje 10 sati letenja na helikopteru koji ima odobrenje za letenje prema IFR pravilima.

10. Kurs za IR(H) na višemotornim helikopterima mora da sadrži najmanje 55 sati obuke u instrumentalnom letenju, od čega:

- (a) do 20 sati može biti nalet na FNPT I(H) ili (A). Ovih 20 sati obuke na uređajima se može zamijeniti sa 20 sati obuke za IR(H) obavljene na avionu, ako je to odobreno za ovaj kurs, ili
- (b) do 40 sati može biti na simulatoru letenja ili na FNPT II/III.

Obuka u instrumentalnom letenju treba da uključi najmanje 10 sati letenja na helikopteru koji ima odobrenje za letenje prema IFR pravilima.

11. Imaocu PPL(H) koja je izdata u skladu sa Dodatkom 4 JAR-FCL 2.125, a koji je osposobljen za noćno letenje, ili imaocu CPL(H) koja je izdata u skladu sa ICAO, može se za 5 sati smanjiti ukupan nalet obuke određen u navedenim paragrafima 9. i 10.

12. Vježbe u letenju do praktičnog ispita za IR(H) moraju da sadrže:

- (a) postupke prije IFR letova, uključujući upotrebu letačkog priručnika i odgovarajućih dokumenata službi kontrole letenja potrebnih za pripremu plana IFR leta;
- (b) procedure i manevre za letenje po IFR pravilima u redovnim i vanrednim uslovima, koji obuhvataju najmanje:
 - prelazak sa vizuelnog na instrumentalno letenje na polijetanju;
 - standardne instrumentalne odlaske i dolaske;
 - IFR procedure na ruti;
 - procedure za krug čekanja (holding);
 - procedure instrumentalnih prilaza do objavljenih minimuma;
 - procedure u slučaju neuspjelog prilaženja;
 - slijetanje poslije instrumentalnog prilaza uključujući i formiranje kruga za slijetanje;
- (c) manevre u toku leta i karakteristike određenih uslova leta;
- (d) ukoliko se zahtjeva, navedene vježbe upravljanja višemotornim helikopterima, uključujući i upravljanje samo po instrumentima sa simuliranim otkazom, gašenjem i pokretanjem jednog motora (ovu vježbu vršiti na sigurnoj visini, ukoliko se ne izvodi na simulatoru letenja ili na FNPT II).

PRAKTIČNI ISPITI

13. Poslije završetka odgovarajuće letačke obuke i sticanja zahtjevanog iskustva iz JAR-FCL 2.190, kandidat polaže praktičan ispit za IR(H) na tipu helikoptera koji se koristio u toku kursa, u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.210.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.210**IR(H) - Praktični ispit**

(Vidi JAR-FCL 2.185 i 2.210)

(Vidi IEM FCL 2.210)

1. Kandidat za praktični ispit za IR(H) mora obaviti obuku na istom tipu helikoptera koji će se koristiti na ispitu. Helikopter za praktični ispit treba da ispunjava uslove helikoptera za obuku koji su propisani u Dodatku 1 JAR-FCL 2.055.

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 sve dijelove praktičnog ispita. Ukoliko ne položi više od jednog dijela, kandidat mora ponovo da polaže cjelokupni ispit. Ako ne položi samo jedan dio, na ponovnom ispitu će polagati samo taj dio. Ukoliko na ponovljenom ispitu ne položi bilo koji dio, uključujući i one dijelove koje je položio u prethodnom pokušaju, ponovo će polagati ispit. Svi dijelovi ispita moraju da budu završeni u roku od 6 mjeseci.

4. Posle neuspješnog polaganja ispita može se zahtjevati dodatna obuka. Kandidatu koji ne položi sve dijelove praktičnog ispita iz dva pokušaja, dodatnu obuku određuje zrakoplovna vlast. Broj pristupanja polaganju praktičnog ispita nije ograničen.

SPROVOĐENJE ISPITA

5. Ispit treba da simulira realan let. Ispitivač bira rutu kojom će se letjeti. Osnovni elemenat provjere je sposobnost kandidata da planira i izvrši let na osnovu uobičajenog materijala 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 helikopteru. Let mora trajati najmanje jedan sat.

6. Zrakoplovna vlast daje ispitivaču savet u pogledu sigurnosti kojeg se ispitivač mora pridržavati u toku ispita.

7. U slučaju da kandidat odluči da prekine praktični ispit iz razloga koje ispitivač ne smatra opravdanim, kandidat će morati ponovo da polaže cio 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 samo jednom da ponovi bilo koji manevar ili proceduru ispitnog leta. Ispitivač može da prekine ispit u bilo kojoj fazi, ukoliko smatra da nivo obučenosti koji je kandidat pokazao zahtjeva ponovno polaganje cjelokupnog praktičnog ispita.

9. Od kandidata se zahtjeva da upravlja helikopterom sa pozicije vođe zrakoplova i da obavi ispit kao da je jedini član posade. Ispitivač neće učestvovati u upravljanju helikopterom, niti u donošenju odluka, osim u slučaju da je intervencija neophodna iz razloga sigurnosti ili da bi se izbjegao nepotreban zastoje u saobraćaju. Kada se ispitivač ili neki drugi pilot u toku ispita nalazi u ulozi kopilota, ovlašćenje za instrumentalno letenje biće ograničeno na letenje višečlane posade. Ovo ograničenje se može ukinuti ako kandidat položi praktični ispit, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.210, na helikopteru sa jednim pilotom, bez drugih članova koji bi bili uključeni u izvođenje leta. Praktični ispit za tu svrhu se može izvesti i na FNPT II/III ili na simulatoru letenja. Odgovornost za let se određuje prema nacionalnim propisima.

10. Visinu odluke, minimalnu visinu snižavanja i tačku neuspelog prilaženja određuje kandidat, uz saglasnost ispitivača.

11. Kandidat za IR(H) 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 helikopter na kome se ispit izvodi. U toku prethodne pripreme za praktični ispit kandidat je dužan da izvrši proračun za snagu motora i brzinu, kao i performanse u polijetanju, prilazu i slijetanju prema operativnom ili letačkom priručniku helikoptera.

KRITERIJUMI U ISPITNOM LETU

12. Kandidat mora da pokaže sposobnost da:

- upravlja helikopterom 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 helikopterom na takav način da ne dovodi u sumnju uspješnost izvođenja postupaka ili manevara.

13. Kao opšte uputstvo za određivanje kriterijuma u ispitnom letu mogu poslužiti sljedeća ograničenja, odnosno dozvoljena odstupanja. Ispitivač će uzeti u obzir uslove leta (npr. turbulenciju) ili manevarske kvalitete i performanse helikoptera.

Visina

normalan let	±100 stopa(ft)
početak neuspjelog prilazjenja na visini odluke(DH)	+50 stopa /-0 stopa(ft)
minimalna visina snižavanja/MDH/	+50 stopa /-0 stopa(ft)

Održavanje zadane linije puta

u letu po radio sredstvu	±5°
u preciznom prilazjenju	pola otklona 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. Sadržaj praktičnog ispita i njegovih dijelova dat je u Dodatku 2 JAR-FCL 2.210. Format i obrazac prijave za praktični ispit može utvrditi zrakoplovna vlast (vidi IEM FCL 2.210). Dio 2 pod (c), kao i Dio 6 praktičnog ispita, mogu se, iz sigurnosnih razloga, izvršavati na FNPT II/III ili na simulatoru letenja.

Dodatak 2 JAR-FCL 2.210**Sadržaj praktičnog ispita za izdavanje IR(H)**

(Vidi JAR-FCL 2.185 i 2.210)

(Vidi IEM FCL 2.210)

DIO 1 ODLET	
a	Upotreba Letačkog priručnika (ili odgovarajućeg) naročito u toku proračuna performansi helikoptera, mase i težišta
b	Korišćenje dokumenata kontrole leta, meteorološka dokumentacija
c	Priprema ATS plana i navigacijskog plana za IFR let
d	Pretpoletni pregled
e	Meteorološki minimumi
f	Voženje/voženje iz lebdjenja u saglasnosti sa ATS ili uputstvima ispitivača
G	Uputstva pred polijetanje, postupci i provjere
h	Prelazak na letenje po instrumentima
i	Procedura instrumentalnog odlaska
DIO 2 OPŠTE UPRAVLJANJE	
a	Upravljanje helikopterom samo na osnovu pokazivanja instrumenata, uključujući:
b	Penjući i spuštajući standardni zaokreti sa stalnim nagibom
c	Vađenje iz nepravilnih položaja, uključujući i ustaljeni zaokret nagiba 30° i oštri spuštajući zaokret
DIO 3 POSTUPCI NA RUTI	
a	Praćenje radio-sredstava izlazak na zadani kurs, npr. po NDB, VOR, RNAV
b	Korišćenje radio sredstava
c	Horizontalan let, održavanje ZLP, visine i brzine, podešavanje snage
d	Podešavanje visinomjera
e	Mjerenje vremena i ispravka predviđenog vremena dolaska
f	Praćenje leta, upisivanje podataka, potrošnja goriva, upravljanje sistemima
g	Postupci razleđivanja, simulirano ako je potrebno i izvodljivo
h	Komunikacija sa kontrolom leta, R/Tpostupci
DIO 4 PRECIZNO PRILAŽENJE	
a	Podešavanje i provera navigacijskih uređaja, identifikacija navigacijskih sredstava
b	Procedure dolaska, provera visinomjera
c	Dogovor posade za prilaženje i slijetanje, uključujući provjere u toku snižavanja,/prilaženja/ i pred slijetanje
d*	Procedure kruga čekanja (holding)
e	Postupanje u skladu sa publikovanim procedurama prilaženja
F	Mjerenje vremena u toku prilaženja
g	Kontrola visine, brzine i pravca, (stabilizovani prilaz)
h*	Postupak produžavanja
i*	Postupak neuspelog prilaženja / slijetanje
j	Komunikacija sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije
* Izvoditi u Dijelu 4 ili u Dijelu 5	

DIO 5 NEPRECIZNI PRILAZ	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih uređaja, identifikacija navigacijskih sredstava
b	Procedure dolaska, provjera visinomjera
c	Dogovor za prilaženje i slijetanje, uključujući provjere u toku snižavanja/prilaženja/slijetanja
d*	Procedure kruga čekanja (holding)
e	Postupanje u skladu sa postupcima datim u publikovanim procedurama prilaženja
f	Mjerenje vremena u toku prilaženja
g	Kontrola visine, brzine i pravca, (stabilizovani prilaz)
h*	Postupak produžavanja
i*	Postupak neuspelog prilaženja/slijetanje
j	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije
* Može biti izvedeno u Dijelu 4 ili Dijelu 5	
DIO 6 POSTUPCI U VANREDNIM SITUACIJAMA	
<i>Ovaj dio se može kombinovati sa dijelovima 1 do 5. Na ispitu se mora uzeti u obzir upravljanje helikopterom, uočavanje otkaza motora, trenutni postupci (vježbom dodira) postupci poslije uočavanja i provjere, i preciznost u sljedećim situacijama:</i>	
a	Imitacija otkaza motora nakon polijetanja i na/u toku prilaženja* (na sigurnoj visini, osim ako se ne izvodi na simulatoru letenja ili FNPT II/III, FTD 2, 3)
b	Otkaz uređaja za održavanje stabilnosti/ hidrauličnog sistema (ako je primjenljivo)
c	Ograničenja na panelu
d	Autorotacija i produžavanje na sigurnoj visini uz upotrebu snage motora
e	Precizni prilaz sa ručnim upravljanjem, bez uređaja za upravljanje letom (flight director)* Precizni prilaz sa ručnim upravljanje, sa uređajem za upravljanje letom (flight director) <i>*Provjeriće se samo jedna stavka</i>

POGLAVLJE F OVLAŠĆENJA ZA LETENJE NA TIPU (Helikopter)**JAR-FCL 2.215 Namjerno ostavljeno prazno****JAR-FCL 2.220 Ovlašćenja za letenje na tipu (N)***(a) Kriterijum*

Za ustanovljenje ovlašćenja za letenje na tipovima helikoptera, u obzir treba uzeti sljedeće:

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

(b) Podjele

Ovlašćenja za letenje na tipovima helikoptera se ustanovljavaju za svaki tip helikoptera.

(c) Lista:

- (1) Ovlašćenja za letenje na tipu helikoptera izdaju se u skladu sa određenim administrativnim procedurama prihvaćenim od JAA. Da bi se prešlo na drugu varijantu helikoptera u okviru istog tipa, potrebno je izvršiti obuku u razlikama ili obuku za upoznavanje.
- (2) Helikopteri koji nisu na listi određenih administrativnih procedura se mogu unijeti u JAR-FCL dozvolu, ali prava iz ovlašćenja se ograničavaju na helikoptere u registru države koja izdaje ovlašćenje.

(d) Izdavanje i produžavanje, odnosno obnavljanje ovlašćenja za tip autožira, odnosno žiroplana je u nadležnosti zrakoplovnih vlasti.

JAR-FCL 2.225 Okolnosti u kojima se zahtjeva ovlašćenje za letenje na tipu

Ako ne posjeduje odgovarajuće važeće ovlašćenje za letenje na tipu helikoptera imalac pilotske dozvole ne može vršiti dužnost pilota helikoptera, izuzev kao pilot koji polaže praktični ispit ili kao pilot na obuci. Ako je ovlašćenje za letenje na 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 2.230 Posebna autorizacija za ovlašćenja za letenje na tipu

Za letove specijalne namene na kojima se ne ostvaruje dobit, npr. za provjere helikoptera u letu, zrakoplovna vlast može izdati posebnu pisanu autorizaciju imaću dozvole, umjesto izdavanja ovlašćenja za letenje na tipu, u skladu sa JAR-FCL 2.225. Ova autorizacija važi do završetka specijalnog zadatka.

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

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.220)

(a) Prava

Pod uslovom da su ispunjeni kriterijumi iz JAR-FCL 2.220(a), imalac ovlašćenja za letenje na tipu može da leti kao pilot na tipu helikoptera naznačenom u ovlašćenju.

(b) Broj ovlašćenja za letenje na tipu 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 određenoj varijanti helikoptera u periodu od 2 godine poslije obuke za upoznavanje razlika, neophodna je dalja obuka u razlikama ili provjera stručnosti na toj varijanti.

- (1) Obuka u razlikama zahtjeva dodatno znanje i obuku na odgovarajućem uređaju za obuku ili helikopteru.
- (2) Obuka za upoznavanje zahtjeva sticanje dodatnog znanja.

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

JAR-FCL 2.240 Ovlašćenja za letenje na tipu - uslovi

(Vidi Dodatke 1 do 3 JAR-FCL 2.240)

(a) Opšte

(1) Kandidat za ovlašćenje za letenje na tipu helikoptera sa više pilota mora da ispuni uslove propisane u JAR-FCL 2.250, 2.261 i 2.262;

(2) Kandidat za ovlašćenje za letenje na tipu na helikopteru sa jednim pilotom mora da ispuni uslove propisane u JAR-FCL 2.255, 2.261 i 2.262(a);

(3) Kurs za ovlašćenje za letenje na tipu, uključujući teorijsku obuku, mora da bude završen u roku od 6 mjeseci;

(4) Imalac važećeg IR(H) na jednomotornom helikopteru, koji želi da po prvi put proširi ovlašćenje na višemotorni helikopter, mora prethodno da u jednoj od odobrenih FTO/TRTO naleti 5 sati (od kojih 3 sata može biti na simulatoru letenja ili FTD 2, 3 ili FNPT II/III) na kursu obuke u instrumentalnom letenju na duploj komandi, kao i da položi praktični ispit u skladu sa Delom 5 iz Dodataka 2 i 3 na JAR-FCL 2.240 na tom tipu višemotornog helikoptera;

(5) Prema odluci zrakoplovnih vlasti, ovlašćenje za letenje na tipu helikoptera može biti izdato kandidatu koji ispunjava uslove za to ovlašćenje koje postavlja država koja nije članica JAA, pod uslovom da su ispunjeni uslovi iz JAR-FCL 2.250 ili 2.255, ako je primjenljivo. Takvo ovlašćenje je ograničeno na helikoptere registrovane u državi koja nije članica JAA, ili na korišćenje od strane operatora te države. Ograničenje može biti ukinuto kada imalac ostvari najmanje 500 sati letenja kao pilot na tipu i ispuni uslove za produženje važenja iz JAR-FCL 2.245;

(6) Važeće ovlašćenje za letenje na tipu, sadržano u dozvoli izdatoj od države koja nije članica JAA, može biti preneseno u JAR-FCL dozvolu, pod uslovom da je sprovedena odgovarajuća provjera stručnosti, da je kandidat u letačkoj trenazi i:

- (I) za jednomotorne turbomlazne i klipne helikoptere sa $MTOM \leq 3175$ kg: da ima najmanje 100 sati letačkog iskustva kao pilot na tom tipu, ukoliko su ispunjeni uslovi JAR-FCL 2.240(a)(2), 2.250 ili 2.255, ako su primjenljivi;
- (II) za sve ostale helikoptere: da ima najmanje 350 sati letačkog iskustva kao pilot na tom tipu, ukoliko su ispunjeni uslovi JAR-FCL 2.250 ili 2.255, ako su primjenljivi.

(7) Važeće ovlašćenje za letenje na tipu sadržano u dozvoli izdatoj od države članice JAA može biti prenijeto u JAR-FCL dozvolu ako je ona važeća i ukoliko je posljednje produženje, odnosno obnavljanje ovlašćenja izvršeno u saglasnosti sa JAR-FCL 2.250 i 2.255, ako su primjenljivi.

(b) Praktični ispit

(1) Sadržaj praktičnog ispita i njegovih dijelova za ovlašćenje za letenje na višemotornom helikopteru sa više pilota u posadi propisan je u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.240 i 2.295;

(2) Sadržaj praktičnog ispita i njegovih dijelova za ovlašćenje za letenje na višemotornom helikopteru sa jednim pilotom i na jednomotornim helikopterima propisan je u Dodatku 1 JAR-FCL 2.240 i 2.295 i Dodatku 3 JAR-FCL 2.240.

Dijelovi odgovarajućeg praktičnog ispita moraju biti uspješno završeni u periodu od 6 mjeseci od datuma prijema prijave za sticanje ovlašćenja.

JAR-FCL 2.245 Ovlašćenja za letenje na tipu - rok važenja, produženje važenja i obnavljanje

(Vidi Dodatke 1 do 3 JAR-FCL 2.240)

(a) Ovlašćenja za letenje na tipu, helikopter - važenje

Ovlašćenja za letenje na tipu helikoptera važe godinu dana od dana izdavanja, ili dana isticanja ako je produženje izvršeno u toku važenja.

(b) Ovlašćenja za letenje na tipu, helikopter - produženje važenja

Za produženje važenja ovlašćenja za letenje na tipu helikoptera kandidat mora da:

(1) prođe provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.240 na odgovarajućem tipu helikoptera u toku 3 mjeseca prije datuma isticanja važenja ovlašćenja; i

(2) ima najmanje 2 sata letenja na odgovarajućem tipu helikoptera u toku važenja ovlašćenja (u koje se može uračunati provjera stručnosti).

(3) za jednomotorne klipne helikoptere, navedene u listi Dodatka 1 JAR-FCL 2.245(b)(3): mora da prođe provjeru stručnosti u skladu sa JAR-FCL 2.245 (b)(1) na jednom od odgovarajućih tipova za koje ima ovlašćenje, pod uslovom da je naletio 2 sata kao vođa zrakoplova na drugom tipu helikoptera u toku važenja ovlašćenja koje treba da produži. Provjera stručnosti se vrši najmanje na helikopteru na kojem je prethodno vršena.

(4) za jednomotorne turbomlazne helikoptere sa maksimalnom težinom na polijetanju (MTOM) \leq 3175 kg: mora da prođe najmanje provjeru stručnosti u skladu sa JAR-FCL 2.245(b)(1) na jednom od odgovarajućih tipova helikoptera, pod uslovom da:

(I) ima 300 sati naleta kao vođa na helikopterima,

(II) ima 15 sati naleta na svakom tipu, na kome se provjera za produženje važenja odnosi,

(III) ima najmanje 2 sata kao vođa zrakoplova na bilo kom drugom tipu u toku važenja ovlašćenja na koje se provjera stručnosti odnosi,

(IV) provjera stručnosti se vrši najmanje na tipu na kojem je prethodno vršena, sve dok se ne dobije pojedinačno pismeno odobrenje od zrakoplovne vlasti.

(5) Produženje važenja IR(H), ako se posjeduje, treba kombinovati sa provjerom stručnosti za produženje važenja ovlašćenja za tip, prema uslovima navedenim pod (1), a u skladu sa JAR-FCL 2.246.

(c) Kandidat koji ne položi proveru stručnosti prije datuma isteka ovlašćenja za letenje na tipu ne smije da koristi prava iz ovlašćenja na tom tipu ili na tipovima na koje se provjera odnosi u skladu sa JAR-FCL 2.245(b), sve dok ne položi provjeru stručnosti na istom tipu.

(d) Produženje roka važenja ili produženje ovlašćenja pod posebnim okolnostima:

(1) Kada se prava iz ovlašćenja za letenje na tipu helikoptera ili ovlašćenja za instrumentalno letenje koriste isključivo na helikopteru registrovanom u državi koja nije članica JAA, zrakoplovne vlasti mogu produžiti rok važenja ovlašćenja, ili produžiti ovlašćenje ako su ispunjeni uslovi države koja nije članica JAA.

(2) Kada se prava iz ovlašćenja za letenje na tipu ili ovlašćenja za instrumentalno letenje koriste na helikopteru registrovanom u državi članici JAA, a operater je iz države koja nije članica JAA, shodno članu 83 bis Čikaške konvencije, zrakoplovne vlasti mogu produžiti rok važenja ovlašćenja, ili produžiti ovlašćenje pod uslovom da su ispunjeni uslovi utvrđeni od strane države koja nije članica JAA.

(3) ovlašćenje čiji je rok važenja produžen ili je produženo na osnovu uslova navedenih pod (1) i (2), mora biti produženo u skladu sa JAR-FCL 2.245(b) i JAR-FCL 2.185, prije nego što počne da se primjenjuje na helikopteru koji je registrovan u državi članici JAA i koji koristi operater iz države članice JAA.

(4) Prema odluci zrakoplovnih vlasti, ovlaštenje izdato ili korišćeno u državi koja nije članica JAA, može ostati u JAR-FCL dozvoli, pod uslovom da su ispunjeni uslovi te države i ovlaštenje ograničeno na helikoptere koji su registrovani i koji se koriste u toj državi.

(e) Istek roka važenja ovlaštenja

Ako je rok važenja ovlaštenja za letenje na tipu helikoptera istekao, kandidat mora da ispuni sve uslove obuke osvježenja znanja koji su određeni od strane zrakoplovnih vlasti i da izvrši provjeru stručnosti, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.240, na odgovarajućem tipu helikoptera. Ovlaštenje važi od dana ispunjenja uslova za obnavljanje.

(f) Usaglašavanje sa JAR-OPS

Uslovi za produženja važenja iz JAR-FCL 2.245 (b) su ispunjeni kada kandidat koji radi po odredbama JAR-OPS 3 ispuni uslove u pogledu provjere stručnosti sadržane u JAR-OPS 3.965, i ukoliko operater pokaže zrakoplovnim vlastima da su u potpunosti ispunjeni propisani uslovi iz Dodatka 2 ili 3 JAR-FCL 2.240 tokom 12 mjeseci prije produženja važenja, u skladu sa JAR-OPS 3.965(a)(2). Za ovu svrhu provjera stručnosti operatera mora biti izvedena u roku od 3 mjeseca koji neposredno prethode datumu isticanja ovlaštenja.

JAR-FCL 2.246 Ovlaštenje za instrumentalno letenje, produženje i obnova

(a) Produženje

(1) IR(H) mora biti produženo u roku od tri mjeseca koja neposredno prethode datumu isticanja važenja ovlaštenja. Ukoliko je moguće, produženje IR(N) treba kombinovati sa provjerom stručnosti za produženje važenja ovlaštenja za letenje na tipu.

Kada se produženje IR(N) kombinuje sa produženjem ovlaštenja za letenje na tipu, kandidat treba da izvrši provjeru stručnosti u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.240 i 2.295 ili Dodatkom 3 JAR-FCL 2.240.

(2) kada se produženje IR(N) ne kombinuje sa produženjem važenja ovlaštenja za letenje na tipu kandidat treba da:

(I) završi Dio 5 i odgovarajuće stavke Dijela 1 sadržaja praktičnog ispita iz Dodatka 3 JAR-FCL 2.240; ili

(II) završi Dio 5 i odgovarajuće stavke Dijela 1 ispita iz Dodatka 2 JAR-FCL 2.240 i 2.295.

Mogu se koristiti i FNPT II/III ili simulator letenja, ali najmanje svaka druga provjera stručnosti za produženje važenja IR(H) u ovim uslovima mora biti izvedena na helikopteru.

(3) (biće razrađeno)

(4) Kandidat koji ne položi provjeru stručnosti za IR(N) u skladu sa JAR-FCL 2.246 (a)(1) ili (a)(2) prije isteka datuma važenja ovlaštenja za instrumentalno letenje, ne smije koristiti prava IR(N) dok uspješno ne završi provjeru stručnosti.

(b) Obnova (vidi JAR-FCL 2.185(c))

(1) Ukoliko je važenje ovlaštenja za instrumentalno letenje isteklo, kandidat mora da:

(I) ispuni uslove obuke osvježenja znanja i dodatne uslove koje odrede zrakoplovne vlasti,

(II) izvrši provjeru stručnosti u skladu sa JAR-FCL 2.246(a)(1) ili (a)(2).

JAR-FCL 2.250 Ovlaštenja za letenje na tipu, helikopter sa više pilota - uslovi

(Vidi JAR-FCL 2.285)

(Vidi JAR-FCL 2.150)

(Vidi AMS FCL 2.261(d))

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.261 (d))

(a) Preduslovi za pristupanje obuci

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

(1) ima najmanje 70 sati letenja na helikopterima kao vođa zrakoplova, osim kandidat koji završavajući integrisani kurs za ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ili CPL(H) ima manje od 70 sati naleta na helikopterima kao PIC, u kom slučaju će mu se ovlašćenje za letenje na tipu helikoptera sa više pilota ograničiti na kopilota. Za ukidanje ovog ograničenja, kandidat mora da:

(I) naleti 70 sati na helikopterima kao PIC ili kao PICUS; ili

(II) položi praktični ispit za vođu zrakoplova na helikopteru sa više pilota, u skladu sa JAR-FCL 2.262(b); i

(2) (I) posjeduje uvjerenje o završenom kursu za saradnju unutar višečlane posade (MCC). Ako se MCC kurs dodaje kursu obuke za ovlašćenje na tipu (Vidi JAR-FCL 2.261 i 2.262 i AMC FCL 2.261() i JAR-FCL 2.261(d) i Dodatak 1 JAR-FCL 2.261(d)) ovaj uslov se neće primjenjivati; i

(II) smatraće se da kandidati koji imaju najmanje 500 sati u ulozi PIC na helikopterima sa više pilota, u zadacima odobrenim od zrakoplovnih vlasti, ispunjavaju uslove MCC; i

(3) ispuni uslove prema JAR-FCL 2.285, ako je primjenljivo za ATPL(H).

(b) nivo znanja imaoca PPL(N) ili CPL(N) i ovlašćenja za letenje na tipu helikoptera sa više pilota izdatih prema uslovima drugačijim od JAR-FCL ne može se priznati kao ispunjenost uslova propisanih u navedenoj tački (3).

JAR-FCL 2.255 Ovlašćenje za letenje na tipu sa jednim pilotom - uslovi

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.255)

Preduslovi za pristupanje obuci:

Kandidat za izdavanje prvog ovlašćenja za letenje na tipu na višemotornim helikopterima treba:

(a) da ima potvrdu o uspješno završenom odobrenom pripremnom kursu u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.255, održanom u FTO ili TRTO, ili da je položio teorijski ispit za ATP(H), u skladu sa JAR-FCL 2.470(a); i

(b) kandidat koji nije uspješno pratio i završio integrisani kurs letačke obuke za ATP(H)/IR, ATP(H) ili CPL(H)/IR mora da naleti najmanje 70 sati kao PIC na helikopterima;

(c) Posjedovanje uvjerenja o uspješno završenom pripremnom kursu u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.255 se ne može prihvatiti kao ispunjenost uslova propisanih u JAR-FCL 2.285(b) za dodjelu ATPL(H).

JAR-FCL 2.260 Namjerno ostavljeno prazno**JAR-FCL 2.261 Ovlašćenja za letenje na tipu - teorijska i letačka obuka**

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.261(a) i AMC FCL 2.261(a))

(Vidi Dodatke 1, 2 i 3 JAR-FCL 2.240 i 2.295)

(Bidi Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 2.295)

(Vidi Dodatak 2 JAR-FCL 2.055)

(Vidi AMS FCL 2.261 (c)(2))

(Vidi AMS FCL 2.261 (d))

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.261(b))

(Vidi Dodatak (1)(b) JAR-FCL 2.261(d))

(a) Uslovi teorijske obuke i uslovi provjere

Kandidat za ovlaštenje za letenje na tipu jednomotornog ili višemotornog helikoptera mora da završi odgovarajuću teorijsku obuku (vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.261(a) i AMS FCL 2.261(a)) i da pokaže znanje potrebno za sigurno upravljanje odgovarajućim tipom helikoptera.

Ovi uslovi će se priznati kandidatu koji već ima ovlaštenje za letenje na istom tipu jednomotornog ili višemotornog helikoptera, koji će nastaviti sa letenjem na istom tipu, ali u drugoj ulozi.

(b) Letačka obuka

(1) Kandidat za ovlaštenje za tip jednomotornog i višemotornog helikoptera sa jednim pilotom treba da završi kurs letačke obuke koji se odnosi na odgovarajući praktični ispit za ovlaštenje letenja na tipu (vidi Dodatak 3 JAR-FCL 2.240).

(2) Kandidat za ovlaštenje za letenje na tipu helikoptera sa više pilota u posadi mora da završi kurs letačke obuke koji se odnosi na odgovarajući praktični ispit za ovlaštenje letenja na tipu (vidi Dodatak 2 JAR-FCL 2.240).

(c) Sprovođenje kurseva obuke

(1) Kursevi obuke za navedene svrhe treba da budu sprovedeni u FTO ili TRTO. Takođe, obuku mogu sprovoditi i ustanove ili ustanove pod ugovorom koje su obezbijedene od strane operatera ili proizvođača ili, u specijalnim slučajevima, samostalni ovlašćeni instruktori.

(2) Ovakvi kursevi moraju biti odobreni od zrakoplovnih vlasti (vidi AMS FCL 2.261 (c)(2)), a ustanove moraju ispunjavati odgovarajuće uslove iz Dodatka 2 JAR-FCL 2.055, kao što je propisano od strane zrakoplovnih vlasti.

(d) Obuka za saradnju unutar višečlane posade MSS (vidi JAR-FCL 2.250(a)(2))

(1) Namjena kursa je sprovođenje obuke MSS u dva slučaja:

(I) za učenike koji pohađaju ATR integrisani kurs, u skladu sa ciljem datog kursa (vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165 (a)(1))

(II) za imaoce PPL(H) ili CPL(H), koji nisu završili ATR integrisani kurs, ali žele da steknu prvo ovlaštenje za letenje na tipu helikoptera sa više pilota (vidi JAR-FCL 2.250 (a)(2)).

(2) MSS kurs treba da sadrži:

(I) Za MCC/IR: 25 sati teorijske obuke i vežbi i 20 sati MSS obuke. Učenicima na ATR(H)/IR integrisanom kursu praktična obuka može biti umanjena za 5 sati.

(II) Za MCC/VFR: 25 sati teorijske obuke i vježbi i 15 sati MCC obuke. Učenicima na ATP(H) integrisanom kursu praktična obuka može biti umanjena za 5 sati.

Ukoliko je moguće, MSS obuka treba da bude kombinovana sa kursem za prvo ovlaštenje za letenje na tipu helikoptera sa više pilota.

(3) MSS obuka treba da bude završena u roku od 6 mjeseci u FTO ili TRTO, pod nadzorom rukovodioca obuke, ili na odobrenom kursu koji sprovodi operator. Kurs koji sprovodi operator treba da ispunji odgovarajuće uslove iz Dodatka 2 JAR-FCL 2.055, kao što je propisano od nadležnih zrakoplovnih vlasti. Za ostale detalje u vezi sa MSS obukom vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.261 (d) i AMS FCL 2.261 (d). Treba koristiti FNPT II/III ili simulator letenja. Ukoliko je moguće, MSS obuka treba da bude kombinovana sa kursem za prvo ovlaštenje za letenje na tipu helikoptera sa višečlanom posadom, u kom slučaju praktična MSS obuka može biti umanjena, ali ne manje od 10 sati za MCC/IR i ne manje od 7 sati za MCC/VFR, ako se za obe obuke koristi isti simulator.

JAR-FCL 2.262 Ovlaštenja za letenje na tipu - Praktična osposobljenost

(Vidi Dodatke 1, 2 i 3 JAR-FCL 2.240)

(Vidi Dodatke 1 i 2 JAR- FCL 2.295)

(a) Praktični ispit za helikoptere sa jednim pilotom

Kandidat za ovlašćenje za letenje na tipu helikoptera sa jednim pilotom mora da pokaže obučenosť koja se zahtjeva za sigurno upravljanje na određenom tipu helikoptera, kao što je propisano u Dodacima 1 JAR-FCL 2.240 i 2.295 i u Dodatku 3 JAR-FCL 2.240.

(b) Praktični ispit za helikoptere sa više pilota

Kandidat za ovlašćenje za letenje na tipu helikoptera sa više pilota mora da pokaže obučenosť koja se zahtjeva za sigurno upravljanje na datom tipu helikoptera, kao pilot koji upravlja zrakoplovom ili kao kopilot, kao što je propisano u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.240 i 2.295.

(c) Saradnja unutar višečlane posade

Po završetku MSS obuke, kandidat mora da pokaže sposobnosť obavljanja dužnosti pilota u višečlanoj posadi, kao što je propisano u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.240 i 2.295, ili kroz polaganje praktičnog ispita, ili mu za tu svrhu mora biti izdato uvjerenje o završenoj MSS obuci, kao što je navedeno u Dodatku AMS FCL 2.261 (d).

Dodatak 1 JAR-FCL 2.240 i 2.295**Praktični ispit i provjera stručnosti za ovlaštenja za letenje na tipovima helikoptera ATPL (uključujući i provjere stručnosti za ovlaštenje za instrumentalno letenje)**

(Vidi JAR-FCL 2.240 do 2.262 i 2.295)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.261 (a))

(Vidi AMS FCL 2.261 (a))

1. Kandidat mora da završi zahtjevanu obuku u skladu sa programom (vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.261(a) i Dodatke 2 i 3 JAR-FCL 2.240). Kada je to preporučeno od Joint Operational Evaluation Board (JOEB) i dogovoreno sa JAA, program obuke može biti smanjen zbog priznavanja prethodnog iskustva na sličnim tipovima helikoptera. Administrativni način potvrde podesnosti kandidata za pristupanje ispitu, uključujući i uvid ispitivača u dosije obuke kandidata, određuje zrakoplovna vlast.

2. Sadržaji praktičnih ispita, odnosno provjera stručnosti su navedeni u Dodacima 2 i 3 JAR-FCL 2.240. Kada je preporučeno od JOEB i dogovoreno sa JAA, mogu se priznati oni dijelovi praktičnog ispita koji su zajednički za druge tipove ili varijante na kojima pilot posjeduje iskustvo. Ovo priznavanje se ne može prihvatiti tokom praktičnog ispita za ATPL. Sa odobrenjem zrakoplovnih vlasti, može biti ustanovljeno nekoliko različitih načina izvođenja simuliranih linijskih letova u okviru praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti. Ispitivač će izabrati jedan od njih. Ukoliko su dostupni, mogu se koristiti simulatori letenja i drugi uređaji odobreni za obuku.

Dijelovi ispita za ovlaštenje za tip i ovlaštenja za instrumentalno letenje se moraju razmatrati kao dva odvojena ispita, u VFR i u IFR uslovima, i ukoliko se jedan od njih ne položi, to ne utiče na validnost drugog.

3. Kandidati za praktične ispite, odnosno provjere stručnosti za ATPL, ovlaštenja za letenje na tipovima helikoptera, uključujući i provjere stručnosti za ovlaštenje za instrumentalno letenje, moraju da ispune određene uslove, kao što su:

(a) Za ovlaštenje za letenje na tipu helikoptera sa više pilota ili ATPL:

Kandidat mora da položi dijelove 1 - 4 i dio 6 (ako je primjenljivo) praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti sadržane u Dodatku 2 JAR-FCL 2.240 i 2.295. Ukoliko ne položi više od 5 stavki mora ponovo da polaže ispit. Ako nije položio manje od 5 stavki, u sljedećem pokušaju polaže samo te stavke. U slučaju da na ponovljenom ispitu, odnosno provjeri stručnosti ne položi bilo koju stavku, uključujući i one koje je u prethodnom pokušaju uspješno položio, kandidat mora da ponovi praktični ispit u cjelosti. Svi dijelovi praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti moraju biti završeni u periodu od 6 mjeseci.

b) Za ovlaštenje za letenje na tipu helikoptera sa jednim pilotom:

Kandidat mora da položi dijelove 1 - 4 i dio 6 praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti iz Dodatka 3 JAR-FCL 2.240. Ponovno polaganje cjelokupnog praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti je neophodno u slučaju neuspješnog polaganja više od pet stavki. Svaki kandidat koji ne položi 5 ili manje stavki ponovo će polagati samo te stavke. Ponovno polaganje cjelokupnog praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti obavezno je i za kandidata koji ne položi bilo koju stavku u ponovnom polaganju ispita, odnosno provjere, uključujući i stavke koje je položio u prethodnom pokušaju.

c) Za ovlaštenje za instrumentalno letenje:

(I) Kandidat mora da položi Dio 5 praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti iz Dodatka 2 JAR-FCL 2.240 i 2.295 ili Dodatka 3 JAR-FCL 2.240. Ako ne položi više od 3 stavke, ili ako u ponovljenom ispitu ne položi bilo koju stavku, uključujući i one koje je položio u prethodnom pokušaju, kandidat mora ponovo polagati cjelokupan praktični ispit, odnosno provjeru stručnosti. U slučaju da ne položi 3 stavke ili manje, u narednom pokušaju polaže samo te stavke.

(II) Ukoliko se traži dodatna dozvola za instrumentalne prilaze sa visinom odluke manjom od 60 m / 200 fita (CAT II/III) kandidat treba da polaže stavke iz Dodatka 4 JAR-FCL 2.240 na odgovarajućem tipu.

4. Nakon neuspješnog polaganja ispita, odnosno provjere, može se zahtijevati dalja obuka. Ispitivač mora odrediti dalju obuku u slučaju da kandidat ne položi sve dijelove ispita iz dva pokušaja. Ne postoji ograničenje broja pokušaja polaganja praktičnog ispita/provjere stručnosti.

SPROVOĐENJE ISPITA/PROVJERE – OPŠTE

5. Zrakoplovna vlast daje ispitivaču savjet u pogledu sigurnosti, koga se treba pridržavati tokom sprovođenja ispita/provjere.

6. U slučaju da kandidat odluči da prekine ispit, odnosno provjeru iz razloga koje ispitivač smatra neopravdanim, smatra se da kandidat nije položio one stavke koje bi uslijedile nakon odluke o prekidu ispita, odnosno provjere. Ukoliko se ispit, odnosno provjera prekine iz razloga koje ispitivač smatra opravdanim, u sljedećem letu provjeriće se samo one stavke koje nisu završene u prethodnom letu.

7. Ukoliko ispitivač dozvoli, kandidat može jedanput da ponovi svaki manevar ili postupak tokom ispita, odnosno provjere. Ispitivač može da prekine ispit, odnosno provjeru u bilo kojoj fazi ukoliko smatra da je sposobnost kandidata nedovoljna i da je neophodno da se ponovi cjelokupan ispit, odnosno provjera.

8. Provjere i postupci u pilotskoj kabini se moraju izvoditi prema odobrenim listama provjere za helikopter koji se koristi na ispitu, odnosno provjeri i, ako je primjenljivo, za rad višečlane posade (MSS). Tehničke podatke za polijetanje, prilaz i slijetanje mora proračunati kandidat, u skladu sa operativnim ili letačkim priručnikom. U slučaju da je kandidat završio IR(H) dio, dužan je da samostalno određuje visinu odluke, minimalnu visinu snižavanja i tačku prekinutog prilaza. Za provjeru stručnosti za ovlašćenje u instrumentalnom letenju IR(H), let treba da se odvija u stvarnim ili simuliranim IMC uslovima, uz primjenu IFR postupaka.

POSEBNI USLOVI ZA PRAKTIČNI ISPIT, ODNOSNO PROVJERU STRUČNOSTI ZA HELIKOPTERE SA VIŠE PILOTA I ZA PRAKTIČNI ISPIT ZA ATPL

9. Ispit, odnosno provjera za helikoptere sa više pilota mora biti izveden u višečlanoj posadi. Drugi kandidat ili drugi pilot može da bude u funkciji drugog člana posade. Ukoliko se za ispit, odnosno provjeru, koristi helikopter, a ne simulator, drugi pilot mora biti instruktor.

10. Od kandidata se zahtjeva da upravlja helikopterom kao „pilot koji leti“ (pilot flying - PF) tokom svih dijelova ispita/provjere, osim stavki 3 do 3.15 za vanredne situacije i stavki 4 do 4.7 za vanredne postupke i postupke u nuždi, koje se mogu sprovesti kao PF ili PNF, u skladu sa saradnjom unutar višečlane posade (Dodatak 2 JAR-FCL 2.240 i 2.295). Kandidat za prvo izdavanje ovlašćenja za letenje na tipu helikoptera sa više pilota ili ATPL(H) treba, takođe, da pokaže sposobnost da upravlja helikopterom kao „pilot koji ne leti“ (pilot not flying - PNF). Kandidat može da se odluči za lijevo ili desno sjedište na ispitu, odnosno provjeri, ukoliko se sve stavke ispita, odnosno provjere, mogu izvesti sa izabranog sjedišta.

11. Tokom ispita, odnosno provjere kandidata za ovlašćenja za letenje na tipu helikoptera sa više pilota, na dužnosti vođe zrakoplova, bez obzira da li kandidat leti kao PF ili PNF, posebno će se provjeravati sljedeće:

- (a) rukovođenje saradnjom unutar višečlane posade;
- (b) nadzor nad upravljanjem helikopterom s odgovarajućom kontrolom;
- (c) definisanje prioriteta i donošenje odluka u skladu sa postupcima sigurnosti i odgovarajućim pravilima i propisima adekvatnim situaciji, uključujući vanredne situacije.

12. Ispit, odnosno provjeru treba sprovoditi prema IFR pravilima i, koliko god je to moguće, u simuliranim uslovima komercijalnog vazdušnog saobraćaja. Ključni element je sposobnost planiranja i sprovođenja leta na osnovu uobičajenog materijala za pripremu leta.

KRITERIJUMI ZA SPROVOĐENJE ISPITA, ODNOSNO PROVJERE

13. Kandidat treba da pokaže sposobnost da:

- (a) upravlja helikopterom u okviru njegovih ograničenja;
- (b) izvodi sve manevre smireno i tačno;
- (c) sigurno donosi odluke i ima zrakoplovno ponašanje;
- (d) primjenjuje stečeno zrakoplovno znanje;
- (e) sve vrijeme upravlja helikopterom tako da ne dovede u pitanje uspješno izvođenje manevra i procedura;
- (f) razumije i primjenjuje saradnju unutar višečlane posade i postupke u slučaju nesposobnosti posade;
- (g) efikasno komunicira sa ostalim članovima posade.

14. Sljedeća ograničenja predstavljaju opšta uputstva. Ispitivač će uzeti u obzir uslove turbulencije, kvalitete upravljalivosti i performanse korišćenog tipa helikoptera.

Ograničenja za IFR let:

Visina

normalan let	±100 stopa (ft)
početak procedure prekinutog prilaza na visini odluke	+50 stopa /-0 stopa (ft)
minimalna visina snižavanja (MDA/H)	+50 stopa /-0 stopa (ft)

Održavanje zadate linije puta

po radionavigacijskim sredstvima	±5°
u preciznom prilazu	polo otklona skale, po azimutu i liniji poniranja

Kurs

normalni uslovi	±5°
vanredne situacije	±10°

Brzina

normalni uslovi	±10 čvorova
sa simuliranim otkazom motora	+10 čvorova/-5 čvorova

Ograničenja za VFR let:

Visina

u normalnom letu	±100 stopa (ft)
------------------	-----------------

Kurs

normalni uslovi	±5°
vanredne situacije	±10°

Brzina

normalni uslovi	±10 čvorova
simulirani otkaz motora	+10 čvorova/-5 čvorova

Uticaj blizine zemlje

lebdenje	±3 fita
----------	---------

slijetanje

±2 fita (bez bočnog pomijeranja ili pomijeranja unazad)

SADRŽAJ PRAKTIČNOG ISPITA/PROVJERE STRUČNOSTI

15. Sadržaj i dijelovi praktičnog ispita i provjere stručnosti su propisani u Dodatku 2 JAR-FCL 2.240 i 2.295 za helikoptere sa više pilota i ATPL(H), i u Dodatku 3 JAR-FCL 2.240 za helikoptere sa jednim pilotom. Kandidati koji žele da u isto vrijeme završe i IR(H) treba da prođu kompletan dio 5 relevantnog dodatka. Zrakoplovna vlast može da odredi format i obrazac prijave za praktični ispit.

Dodatak 2 JAR-FCL 2.240 i 2.295**Sadržaj praktičnog ispita i provjera stručnosti za ovlašćenja za letenje na tipu helikoptera sa više pilota i ATPL, uključujući i provjeru stručnosti za ovlašćenje za instrumentalno letenje**

(Vidi JAR-FCL 2.240 do 2.262 i 2.295)

1. Navedeni simboli imaju sljedeće značenje:

R = Obučavan kao vođa zrakoplova ili kopilot i kao pilot koji leti (PF) i pilot koji ne leti (PNF) za izdavanje ovlašćenja za letenje na tipu;

2. Praktična obuka se sprovodi najmanje na nivou trenažnih uređaja označenih sa (R), ili na uređajima višeg nivoa označenih strelicom (→).

3. Sljedeće skraćenice se koriste za označavanje trenažnih uređaja za osposobljavanje u letenju:

FS (Flight simulator) = simulator letenja

FTD (Flight Training Decice) = trenažer letenja – uređaj za osposobljavanje u letu

H = helikopter

3.1 a) Kandidati za praktični ispit za izdavanje ovlašćenja za letenje na tipu helikoptera sa više pilota i ATPL(H) polažu samo Dijelove 1 do 4 i, ako je primjenljivo Dio 6.

b) Kandidati za produženje važenja ili obnavljanje ovlašćenja za letenje na tipu helikoptera sa više pilota na provjeri stručnosti polažu samo stavke iz Dijelova 1 do 4 i, ako je primjenljivo Dio 6.

3.2 Procedure u instrumentalnom letu (Dio 5) izvode samo kandidati koji žele da obnove ili produže IR(H) na helikopteru sa više pilota ili da to ovlašćenje prenesu na drugi tip helikoptera sa više pilota.

3.3 Stavke označene zvjezdicom (*) treba izvršavati u stvarnim ili simuliranim IMC uslovima, i to samo sa kandidatima koji žele da obnove ili produže IR(H) na tipu helikoptera sa više pilota ili da to ovlašćenje prošire na drugi tip.

4. Slovo „M“ u koloni praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti označava obaveznu vježbu.

5. Simulator letenja se koristi za praktičnu obuku i provjeru ukoliko je sastavni dio odobrene obuke na kursu za ovlašćenje za letenje na tipu. Da bi obuka bila odobrena, treba uzeti u obzir sljedeće uslove:

(a) kvalifikaciju simulatora letenja kao što je navedeno u JAR-STD;

(b) kvalifikovanost ispitivača;

(c) trajanje obuke za linijsko letenje na simulatoru koja se obavlja na kursu;

(d) kvalifikacije i prethodno linijsko iskustvo pilota na obuci;

(e) trajanje linijskog letenja pod nadzorom koje je izvedeno po izdavanju novog ovlašćenja za letenje na tipu.

Manevri/Procedure (uključujući MCC)	Praktična obuka	Praktični ispit / Provjera stručnosti
----------------------------------------	-----------------	------------------------------------------

	Ovjera instruktora po završetku obuke				Provjeren na	Ovjera ispitivača nakon ispita/provjere
	FTD	FS	H			
					FTD, FS,H	

Dio 1 Priprema leta i provjere

1.1.	Spoljni pregled helikoptera; lokacija svake stavke i svrha pregleda			P		M	
1.2.	Pregled kabine		P	→		M	
1.3.	Procedure startovanja, provjera radio i navigacijske opreme, izbor i podešavanje navigacijskih i komunikacijskih frekvencija	P	→	→		M	
1.4.	Voženje/voženje iz lebdjenja u skladu sa instrukcijama kontrole letenja ili instruktora		P	→		M	
1.5.	Pretpoletni postupci provjere	P	→	→		M	

Dio 2 Manevri i postupci u letu

2.1	Polijetanja (različiti profili)		P	→		M	
2.2	Polijetanje i slijetanje na terene pod nagibom		P	→		M	
2.3	Polijetanje sa maksimalnom poletnom masom (stvarnom ili simulirano polijetanje sa maksimalnom poletnom masom)	P		→		M	
2.4.1	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora neposredno prije dostizanja TDP ili DPATO		P	→		M	
2.4.2	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora odmah nakon dostizanja TDP ili DPATO		P	→		M	
2.5	Penjući i spuštajući zaokreti sa vađenjem u određenim kursevima	P	→	→		M	
2.5.1	Lijevi i desni zaokreti nagiba 30°, sa promjenom kursa za 180° i 360°; upravljanje samo na osnovu pokazivanja instrumenata	P	→	→		M	
2.6	Spuštanje u autorotaciji	P	→	→		M	
2.6.1	Slijetanje iz autorotacije ili vraćanje snage motora		P	→		M	
2.7	Slijetanja, različiti profili		P	→		M	
2.7.1	Produžavanje ili slijetanje po simuliranom otkazu motora prije LDP ili DPBL		P	→		M	
2.7.2	Slijetanje po simuliranom otkazu motora poslije LDP ili DPBL		P	→			

Manevri/Procedure (uključujući MCC)	Praktična obuka				Praktični ispit / Provjera stručnosti	
	Ovjera instruktora po završetku obuke				Provjeren na	Ovjera ispitivača nakon ispita/provjere
	FTD	FS	H		FTD, FS,H	
Dio 3 Redovni i vanredni postupci kod otkaza iz sljedećih sistema:						
3	Redovni i vanredni postupci kod otkaza sljedećih sistema:					M (Iz ovog dijela obavezno izabrati minimalno 3 stavke)
3.1	Motor	P	→	→		
3.2	Klimatizacija (grijanje, ventilacija)	P	→	→		
3.3	Pito/statički sistem	P	→	→		
3.4	Gorivni sistem	P	→	→		
3.5	Električni sistem	P	→	→		
3.6	Hidraulički sistem	P	→	→		
3.7	Komandi leta i sistem trimovanja	P	→	→		
3.8	Sistemi protiv zaleđivanja i za razleđivanje	P	→	→		
3.9	Autopilot/flight director	P	→	→		
3.10	Uređaji za stabilnost leta	P	→	→		
3.11	Radar, radio visinomjer, transponder	P	→	→		
3.12	Navigacijski sistem	P	→	→		
3.13	Stajni trap	P	→	→		
3.14	Pomoćni izvor napajanja	P	→	→		
3.15	Radionavigacijska oprema, FMS	P	→	→		
Dio 4 Postupci u vanrednim situacijama						
4	Postupci u vanrednim situacijama					M (Iz ovog dijela obavezno izabrati minimalno 3 stavke)
4.1	Pojava požara (uključujući evakuaciju ako je primjenljivo)	P	→	→		
4.2	Kontrola i uklanjanje dima	P	→	→		

4.3	Razni kvarovi motora, gašenje i ponovno startovanje na sigurnoj visini	P	→	→		
4.4	Izbacivanje goriva (simulirano)	P	→	→		
4.5	Otkaz repnog rotora (ako je primjenljivo)	P	→	→		
4.5.1	Gubitak repnog rotora (ako je primjenljivo)	P	→	(Ne koristiti helikopter za ovu stavku)		
4.6	Nesposobnost člana posade	P	→	→		
4.7	Neispravnosti reduktora	P	→	→		
4.8	Ostali vanredni postupci kao što je navedeno u odgovarajućem Letačkom priručniku	P	→	→		
Dio 5 Postupci u instrumentalnom letenju (vrše se u IMC ili simuliranim IMC)						
5.1	Instrumentalno polijetanje: zahtjeva se prelazak u instrumentalni let što je moguće prije nakon poletanja	p*	→*	→*		
5.1.1	Simulirani otkaz motora u toku odlaženja	p*	→*	→*		M*
5.2	Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcija ATS	p*	→*	→*		M*
5.3	Procedure kruga čekanja	p*	→*	→*		
5.4	ILS prilazi do visine odluke CAT 1	p*	→*	→*		
5.4.1	Ručno upravljanje, bez uređaja za upravljanje letom (flight director)	p*	→*	→*		M* (samo na ispitu)
5.4.2	Ručno upravljanje, sa uređajem za upravljanje letom (flight director)	p*	→*	→*		
5.4.3	Sa udvojenim autopilotom	p*	→*	→*		
5.4.4	Ručno, sa simuliranim otkazom jednog motora. (simulacija otkaza motora u toku završnog prilaza, prije prelaska spoljnog markera (OM) pa sve do slijetanja ili tokom cijelog prekinutog prilaza)	p*	→*	→*		M*
5.5	Neprecizni prilaz do minimalne visine snižavanja (MDA/H)	p*	→*	→*		M*
5.6	Procedura prekinutog prilaza sa svim motorima u radu po dostizanju minimalne visine odluke DA/DH ili minimalne visine odluke MDA/MDH	p*	→*	→*		
5.6.1	Ostale procedure prekinutog prilaza	p*	→*	→*		
5.6.2	Procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom jednog motora po dostizanju DA/DH ili MDA/MDH	p*	→*	→*		M*
5.7	Autorotacija u IMC uslovima sa ponovnim postizanjem pune snage	p*	→*	→*		M*
5.8	Vađenje iz nepravilnih položaja	p*	→*	→*		M*
Dio 6 Upotreba dodatne opreme						
6	Upotreba dodatne opreme	R	→	→		

Dodatak 3 JAR-FCL 2.240**Sadržaj praktičnog ispita, odnosno stručne provjere za ovlašćenja za letenje na tipu na jednomotornim i višemotornim helikopterima sa jednim pilotom**

(Vidi JAR-FCL 2.240 do 2.262)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.160 i 2.165(a)(3))

1. Navedeni simboli imaju sljedeće značenje :

R = obučen kao vođa zrakoplova za izdavanje ovlašćenja za letenje na tipu.

2. Praktična obuka se mora sprovoditi najmanje sa nivoom trenažne opreme označene sa (R), ili na uređajima višeg nivoa označenim strelicom (→).

3. Sljedeće skraćenice se koriste za označavanje uređaja za obuku u letenju:

FS = simulator letenja

FTD = trenažer letenja – uređaj za osposobljavanje u letu

N = helikopter

3.1. Stavke označene zvezdicom (*) moraju se letjeti u stvarnim ili simuliranim IMC, i to samo od strane onih kandidata koji žele da obnove ili produže IR(H) ili da ovlašćenje prošire na drugi tip.

3.2. Postupke u instrumentalnom letenju (Dio 5) obavljaju samo kandidati koji namjeravaju da obnove ili produže IR(H), ili da to ovlašćenje prošire na drugi tip.

4. Slovo „M“ u koloni praktičnog ispita, odnosno provjere stručnosti označava obaveznu vježbu.

5. Simulator letenja se koristi za praktičnu obuku, ukoliko je letenje na njemu sastavni dio odobrene obuke za ovlašćenje za letenje na tipu. Za odobrenje kursa treba uzeti u obzir sljedeće uslove:

(a) kvalifikaciju simulatora letenja, kao što je navedeno u JAR-STD;

(b) kvalifikacije instruktora i ispitivača;

(c) trajanje obuke na simulatoru za linijsko letenje koja se obavlja na kursu;

(d) kvalifikacije i prethodno iskustvo u linijskom letenju pilota na obuci;

(e) trajanje linijskog letenja pod nadzorom posle izdavanja novog ovlašćenja za letenje na tipu.

Manevri/Procedure		Praktična obuka				Praktični ispit / Provjera stručnosti	
		Ovjera instruktora po završetku obuke		Ovjera instruktora po završetku obuke		Provjeren na	Ovjera ispitivača nakon ispita/provjere
		FTD	FS	H		FS,H	
Dio 1 Priprema leta i provjere:							
1.1	Spoljni pregled helikoptera; lokacija svakog sklopa i svrha provjere			P		M	
1.2	Provjera kabine		P	→		M	
1.3	Provere pre startovanja motora, startovanje motora, provera radio i navigacijske opreme, izbor i podešavanje navigacijskih i komunikacijskih frekvencija	P	→	→		M	
1.4	Voženje/voženje uz lebdenje u skladu sa instrukcijama kontrole letenja ili instruktora		P	→		M	
1.5	Postupci prije poletanja	P	→	→		M	
Dio 2 Manevri i postupci u letu							
2.1	Polijetanja (različiti profili)		P	→		M	
2.2	Polijetanje i slijetanje na terene pod nagibom		P	→			
2.3	Polijetanje sa maksimalnom poletnom masom (stvarnom ili simuliranom)	P	→	→			
2.4.1	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora neposredno prije dostizanja TDP ili DPATO		P	→		M	
2.4.2	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora odmah nakon TDP ili DPATO		P	→		M	
2.5	Penjanje i spuštanje u zadatim pravcima leta	P	→	→		M	
2.5.1	Lijevo i desno zaokreti nagiba 30, za 180 i 360, upravljanje samo na osnovu pokazivanja instrumenata	P	→	→		M	
2.6	Spuštanje u autorotaciji	P	→	→		M	
2.6.1	Slijetanje iz autorotacije ili vraćanje snage motora		P	→		M	
2.7	Slijetanja (različiti profili)		P	→		M	
2.7.1	Produžavanje ili slijetanje pri simuliranom otkazu motora pre LDP ili DPBL		P	→		M	
2.7.2	Slijetanje pri simuliranom otkazu motora nakon LDP ili DPBL		P	→		M	
Dio 3 Redovni i vanredni postupci pri otkazu sljedećih sistema:							
3	Redovni i vanredni postupci pri otkazu sljedećih sistema:					M	(iz ovog dijela obavezno izabrati 3 stavke)

3.1	Motor	P	→	→			
3.2	Klimatizacija (grejanje, ventilacija)	P	→	→			
3.3	Pito-statički sistem	P	→	→			
3.4	Gorivni sistem	P	→	→			
3.5	Električni sistem	P	→	→			
3.6	Hidraulični sistem	P	→	→			
3.7	Komande leta i sistem trimovanja	P	→	→			
3.8	Sistem protiv zaleđivanja i sistem za razleđivanje	P	→	→			
3.9	Auto-pilot/Uređaj za upravljanje letom	P	→	→			
3.10	Uređaji za stabilnost leta	P	→	→			
3.11	Radar, radio visinomer, transponder	P	→	→			
3.12	Navigacijski sistem	P	→	→			
3.13	Stajni trap	P	→	→			
3.14	Pomoćni izvor napajanja	P	→	→			
3.15	Radio, navigacijska oprema, sistem instrumenata za upravljanje letom	P	→	→			
Dio 4 Postupci u nenormalnim i vanrednim situacijama							
4	Postupci u nenormalnim i vanrednim situacijama					M	(iz ovog dijela obavezno izabrati 3 stavke)
4.1	Pojava požara (uključujući evakuaciju ako je primjenljivo)	P	→				
4.2	Kontrola i otklanjanje dima	P	→				
4.3	Otkaz motora, gašenje i ponovno startovanje na sigurnoj visini	P	→				
4.4	Izbacivanje goriva (simulirano)	P	→				
4.5	Otkaz repnog rotora (ako je primjenljivo)	P	→				
4.5.1	Gubitak repnog rotora	P	→	Ne izvoditi na helikopteru			
4.6	Neispravnost reduktora	P	→	→			
4.7	Ostali vanredni postupci u skladu sa Letačkim priručnikom	P	→	→			

Dio 4 Postupci u nenormalnim i vanrednim situacijama							
5.1		p*	→*	→*			
5.1.1		p*	→*	→*		M*	
5.2		p*	→*	→*		M*	
5.3		p*	→*	→*			
5.4		p*	→*	→*			
5.4.1		p*	→*	→*		M*(samo na ispit)	
5.4.2		p*	→*	→*			
5.4.3		p*	→*	→*			
5.4.4		p*	→*	→*		M*	
5.5		p*	→*	→*		M*	
5.6		p*	→*	→*			
5.6.1		p*	→*	→*			
5.6.2		p*	→*	→*		M*	
5.7		p*	→*	→*		M*	
5.8		p*	→*	→*		M*	
Dio 6 Upotreba dodatne opreme							
6	Upotreba dodatne opreme	R	→	→			

Dodatak 4 JAR-FCL 2.240**Dodatno odobrenje za ovlaštenje za instrumentalno letenje na tipu za visinu odluke manju od 60 m (200 ft) (SAT II/III)**

(Vidi AMC FCL 2.261 (a))

A. Dodatna obuka u teorijskom znanju

1. Posebni uslovi za proširenje ovlaštenja za instrumentalno letenje na tipu za instrumentalne prilaze do visine odluke manje od 60 m (200 ft).
2. Oprema, postupci i ograničenja

B. Dodatni manevri i postupci

Manevri/Procedure	Ovjera instruktora po				Praktični ispit / Provjera stručnosti	
	završetku obuke				Provjeren na	Ovjera ispitivača nakon ispita/provjere
	FS	H			FS, H	
<p>Dodatno odobrenje na ovlaštenje za tip za instrumentalne prilaze do visine odluke manje od 60 m (200 ft) (CAT II/III).</p> <p>U cilju proširenja ovlaštenja za letenje na tipu dobijanjem odobrenja za instrumentalne prilaze do visine odluke manje od 60m, u toku obuke moraju se uvježbavati sljedeći manevri i postupci.</p> <p>U toku sljedećih instrumentalnih prilaza i procedura prekinutih prilaza koristiće se sva oprema potrebna za dobijanje odobrenja za instrumentalne prilaze do visine odluke manje od 60m (200 ft).</p>						
1 Prekinuto polijetanje na minimalnoj dozvoljenoj RVR.	P*	→*			M*	
2 ILS prilazi u simuliranim instrumentalnim uslovima do propisane visine odluke, koristeći sistem za navođenje. Standardni postupci za koordinaciju posade (podjela zadataka, glasno uzvikivanje upozorenja, postupci komuniciranja u kabini, zajednički nadzor, razmjena podataka) trebaju biti nadgledani	P*	→*			M*	
3 Prekinuti prilaz Nakon prilaza kako je opisano pod 2, posle dostizanja visine odluke. Obuka mora uključiti i simulirani prekinuti prilaz zbog nedovoljne vidljivosti PSS, udara bočnog vjetra, odstupanja pozicije zrakoplova više nego je dozvoljeno za siguran prilaz, te zbog greške uređaja prije dostizanja visine odluke. Posebnu pažnju treba obratiti na postupke prekinutog prilaza sa ručnim ili automatskim održavanjem proračunate visine produžavanja	P*	→*			M*	
4 Vizuelno slijetanje s vizuelnim referencama utvrđenim u trenutku visine odluke. U zavisnosti od specifičnosti sistema za navođenje, mora se izvesti automatsko slijetanje.	P*	→*			M	

Dodatak 1 JAR-FCL 2.245(b)(3)**Priznavanje provjera stručnosti za produženje ovlašćenja za letenje na tipu**

(Vidi JAR-FCL 2.245(b)(3) i 2.245(c))

Ovaj dodatak sadrži listu tipova jednomotornih klipnih helikoptera i upis u dozvolu u cilju produženja važenja ovlašćenja za letenje na tipu, u skladu sa JAR-FCL 2.245 (b)(3)).

Proizvođač	Tip helikoptera i Upis u dozvolu
Agusta-Bell	
- jednomotorni klipni	Bell47
Bell Helicopters	
- jednomotorni klipni	Bell47
Brantley	
- jednomotorni klipni	BrantleyB2
Breda Nardi	
- jednomotorni klipni	HU269
Enstrom	
- jednomotorni klipni	ENF28
Hiller	
- jednomotorni klipni	UH12
Hughes/Schweitzer	
- jednomotorni klipni	HU269
Westland	
- jednomotorni klipni	Bell47

Dodatak 1 JAR-FCL 2.255**Sadržaj odobrenog pripremnog kursa za sticanje prvog ovlašćenja za letenje na tipu višemotornih helikoptera**

(Vidi JAR-FCL 2.255(a))

(Vidi Dodatak 2 JAR-FCL 2.055, paragraf 24)

1. Odobreni pripremnii kurs treba da sadrži sljedeće predmete iz teorijske obuke za ATPL(H):

020 Opšte poznavanje zrakoplova:

- konstrukcija/sistemi/pogonska grupa
- instrumenti/elektro-oprema

030 Performanse i planiranje leta:

- masa i centraža
- performanse

2. Na kraju kursa kandidat dobija potvrdu o uspješno završenom kursu.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.261(a)**Uslovi obuke teorijskog znanja za praktični ispit, odnosno provjere stručnosti za ovlašćenja za letenje na tipu**

(Vidi JAR-FCL 2.261(a))

(Vidi AMS FCL 2.261(a))

1. Obuka teorijskog znanja se mora sprovesti od strane autorizovanog instruktora koji posjeduje odgovarajuće ovlašćenje za letenje na tipu ili nekog drugog instruktora koji ima odgovarajuće iskustvo u zrakoplovstvu i znanje o određenom zrakoplovu, npr. inženjer letač, inženjer za održavanje, letačko-operativni službenik.

2. Obuka teorijskog znanja obuhvata program dat u AMC FCL 2.261(a) za odgovarajući tip helikoptera. U zavisnosti od opreme i instaliranih sistema, obuka obuhvata najmanje sljedeći sadržaj:

(a) struktura i oprema helikoptera, reduktori, rotor i oprema, normalan rad sistema i kvarovi:

- dimenzije;
- motori (uključujući pomoćni izvor napajanja), rotori i reduktori;
- gorivni sistem;
- sistem za klimatizaciju;
- zaštita od zaleđivanja, brisači vjetrobrana i sredstvo za otklanjanje kiše;
- hidraulički sistemi;
- stajni trap;
- komande leta, uređaji za stabilnost i autopilot;
- sistem za snabdijevanje električnom energijom;
- letni instrumenti, komunikacijska, radarska i navigacijska oprema;
- pilotska i putnička kabina i kargo odjeljak;
- oprema za vanredne situacije;

(b) Ograničenja:

- opšta ograničenja, u skladu sa letačkim priručnikom;
- lista minimalne opreme;

(c) performanse, planiranje i praćenje leta:

- performanse;
- planiranje leta;

(d) masa, centraža i opsluživanje:

- masa i centraža;
- opsluživanje na zemlji;

(e) postupci u vanrednim situacijama;

(f) posebni uslovi za helikoptere sa sistemom elektronskih instrumenata leta;

(g) dodatna oprema;

3. Za prvo izdavanje ovlašćenja za letenje na tipu helikoptera pismeni ispit ili ispit koji se sprovodi na računaru sadrži najmanje polovinu pitanja sa višestrukim izborom ponuđenih odgovora, koji na odgovarajući način obuhvataju sve glavne predmete programa. Kandidat je položio ispit ako je tačno odgovorio na 75% pitanja iz svakog predmeta.

4. Za provjere stručnosti za višemotorne helikoptere sa jednim ili više pilota teorijsko znanje mora biti provjereno kroz pitanja sa više ponuđenih odgovora ili na drugi odgovarajući način.

Dodatak 1 2.261(b)**Obuka u letenju i praktični ispit**

(Vidi JAR-FCL 2.220)

(Vidi JAR-FCL 2.262)

(Vidi AMC-FCL 2.261(c))

OBUKA U LETENJU

1. a) Trajanje obuke u letenju zavisi od:

- (I) kompleksnosti tipa helikoptera, karakteristika upravljanja, tehnološkog nivoa;
- (II) kategorije helikoptera (jednomotorni, klipni ili turbomlazni, višemotorni, turbomlazni i helikopter sa više pilota u posadi);
- (III) prethodnog iskustva kandidata
- (IV) primjenljivosti FSTDs.

b) Trenažeri za letačku obuku (FSTDs)

Nivo kvalifikovanosti i kompleksnosti tipa helikoptera određuje trajanje praktične obuke koja se može sprovoditi i na FSTDs, uključujući i praktični ispit. Prije pristupanja praktičnom ispitu, učenik treba da pokaže sposobnost izvođenja stavki ispita u toku praktične obuke.

2. Prvo izdavanje

Sadržaj odobrene obuke letenja (isključujući praktični ispit) :

Tipovi helikoptera	Na helikopteru	Na helikopteru i priznavanje na uključenih u obuku
Jednomotorni klipni-SEP(H)	5 sati	-Korišćenje simulatora leta nivoa C/D: najmanje 2 sata na helikopteru i ukupno najmanje 6 sati; -Korišćenje FTD 2/3: najmanje 4 sata na helikopteru i ukupno najmanje 6 sati
Jednomotorni turbomlazni-SET(H) ispod 3175 kg MTOM	5 sati	-Korišćenje simulatora nivoa C/D: najmanje 2 sata na helikopteru i ukupno najmanje 6 sati; -Korišćenje FTD 2/3: najmanje 4 sata na helikopteru i ukupno najmanje 6 sati
Jednomotorni turbomlazni-SET(H) sa ili preko 3175 kg MTOM	8 sati	-Korišćenje simulatora nivoa C/D: najmanje 2 sata na helikopteru i ukupno najmanje 10 sati; -Korišćenje FTD 2/3: najmanje 4 sata na helikopteru i ukupno najmanje 10 sati
Višemotorni turbomlazni helikopter sa jednim članom posade-SPH MET	8 sati	-Korišćenje simulatora nivoa C/D: najmanje 2 sata na helikopteru i ukupno najmanje 10 sati; -Korišćenje FTD 2/3: najmanje 4 sata na helikopteru i ukupno najmanje 10 sati
Helikopter sa više pilota u posadi-MPH	10 sati	-Korišćenje simulatora nivoa C/D: najmanje 2 sata na helikopteru , i ukupno najmanje 12 sati; -Korišćenje FTD 2/3: najmanje 4 sata na helikopteru, i ukupno najmanje 12 sati

Imaoci ovlašćenja IR(H) koji žele da to ovlašćenje prošire na druge tipove moraju imati dodatna 2 sata obuke u letenju na tipu na kojem će upravljati samo na osnovu pokazivanja instrumenata prema IFR pravilima, a koja se može obaviti i na simulatoru letenja nivoa C/D ili na FTD nivoa 2/3. Imaoci IR(H) ovlašćenja na jednomotornom helikopteru koji žele da to ovlašćenje po prvi put prošire na višemotorne helikoptere moraju da ispunjavaju uslove JAR-FCL 2.240(a)(4).

3. Dodatni tipovi

Odobrena obuka u letenju (isključujući praktični ispit) treba da se ukupno sastoji od najmanje:

Tipovi helikoptera	Na helikopteru	Na helikopteru i priznavanje na uključenih u obuku
Sa jednomotornog klipnog na jednomotorni klipni iz Dodatka 1 JAR-FCL 2.245(b)(3)	2 sata	-Korišćenje simulatora nivoa C/D: najmanje 1 sat na helikopteru, i ukupno najmanje 3 sata; -Korišćenje FTD 2/3: najmanje 1 sat na helikopteru, i ukupno najmanje 4 sata
Sa jednomotornog klipnog na jednomotorni klipni koji nije uključen u Dodatak 1 JAR-FCL 2.245(b)(3)	5 sati	-Korišćenje simulatora C/D: najmanje 1 sat na helikopteru, i ukupno najmanje 6 sati; -Korišćenje FTD 2/3: najmanje 2 sata na helikopteru, i ukupno najmanje 7 sati
Sa jednomotornog turbomlaznog na jednomotorni turbomlazni	2 sata	-Korišćenje simulatora C/D: najmanje 1 sat na helikopteru, i ukupno najmanje 3 sata; -Korišćenje FTD 2/3: najmanje 1 sat na helikopteru, i ukupno najmanje 4 sata
Jednomotorni razlika obuke	1 sat	Ne primjenjuje se
Sa višemotornog turbomlaznog na višemotorni turbomlazni helikopter	3 sata	-Korišćenje simulatora C/D: najmanje 1 sat na helikopteru, i ukupno najmanje 4 sata; -Korišćenje FTD 2/3: najmanje 2 sata na helikopteru, i ukupno najmanje 5 sati
Višemotorni razlika obuke	1 sat	Ne primjenjuje se
Sa helikoptera sa više pilota u posadi na helikopter sa više pilota u posadi	5 sati	-Korišćenje simulatora C/D: najmanje 1 sat na helikopteru, i ukupno najmanje 6 sati; -Korišćenje FTD 2/3: najmanje 2 sata na helikopteru, i ukupno najmanje 7 sati

Imaoci ovlašćenja IR(H) koji žele da to ovlašćenje prošire na druge tipove moraju imati dodatna 2 sata obuke u letenju na tipu na kojem će upravljati samo na osnovu pokazivanja instrumenata prema IFR pravilima, a koja se može obaviti i na simulatoru letenja nivoa C/D ili na FTD nivoa 2/3. Imaoci IR(H) ovlašćenja na jednomotornom helikopteru koji žele da to ovlašćenje po prvi put prošire na višemotorne helikoptere moraju da ispunjavaju zahtjeve JAR-FCL 2.240(a)(4).

PRAKTIČNI ISPIT

Po završetku odgovarajuće letačke obuke, kandidati polažu praktični ispit za ovlašćenje na tipu, uključujući dio koji se odnosi na instrumentalno letenje, u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.240 i 2.295 i Dodatkom 3 JAR-FCL 2.240.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.261(d)**Kurs saradnje unutar višečlane posade (Helikopter)**

(Vidi JAR-FCL 2.261(d))

(Vidi AMS FCL 2.261(d))

1. Cilj kursa je osposobljavanje za saradnju unutar višečlane posade (MSS), u svrhu sigurnog upravljanja višemotornim helikopterima sa višečlanom posadom prema IFR ili VFR pravilima, pri čemu se mora obezbijediti:

- a) da vođa zrakoplova u potpunosti 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 usmjeriti svu svoju pažnju na upravljanje i kontrolu helikoptera;
- c) da se saradnja uspješno sprovodi na odgovarajući način u normalnoj, vanrednoj ili situaciji u nuždi;
- d) da su sve vrijeme obezbijeđeni obostrani nadzor, informacije i podrška.

INSTRUKTORI

2. Instruktori za MSS obuku moraju biti u potpunosti upoznati sa ljudskim faktorima i funkcionisanjem višečlane posade. Oni moraju biti upoznati sa najnovijim razvojem obuke o ljudskim faktorima i saradnje višečlane posade.

TEORIJSKO ZNANJE

3. Program teorijskog znanja je dat u AMC FCL 2.261(d).

LETAČKA OBUKA

4. Program letačke obuke je dat u AMC FCL 1.261(d).

UVJERENJE O ZAVRŠENOM KURSU

5. Po završetku kursa kandidatu se izdaje uvjerenje o uspešno završenom kursu.

UZAJAMNO PRIZNAVANJE

6. Imalac uvjerenja o završetku obuke za MSS na avionima, ili onaj koji posjeduje više od 500 sati naleta kao pilot na zrakoplovima sa višečlanom posadom, izuzet je od uslova za pohađanje programa teorijskog znanja kao što je propisano u AMC FCL 2.261(d).

POGLAVLJE G - DOZVOLA TRANSPORTNOG PILOTA (Helikopter) - ATPL(N)**JAR-FCL 2.265 Minimalna starosna granica**

Kandidat za ATPL(N) mora imati najmanje 21 godinu života.

JAR-FCL 2.270 Zdravstvena sposobnost

Kandidat za ATPL(N) mora posjedovati važeće ljekarsko uvjerenje klase 1. Za korišćenje prava ATPL(N) mora se posjedovati važeće ljekarsko uvjerenje klase 1.

JAR-FCL 2.275 Prava i uslovi**(a) Prava**

Zavisno od drugih uslova određenih u JAR, prava imaoaca ATPL(N) su da:

- (1) koristi sva prava imaoaca PPL(N) i CPL(N); i
- (2) da obavlja poslove vođe zrakoplova ili kopilota na helikopterima koji su angažovani u vazdušnom saobraćaju.

(b) Uslovi

Kandidat za ATPL(N) koji je ispunio uslove propisane u JAR-FCL 2.010)(a)(4), 2.265, 2.270 i 2.280, 2.285 i 2.295, ispunjava sve uslove za izdavanje ATPL(N) sa ovlašćenjem za letenje na tipu helikoptera na kojem je obavljen praktični ispit.

JAR-FCL 2.280 Iskustvo i priznavanje

(a) Kandidat za ATPL(N) mora ostvariti najmanje 1000 sati letenja kao pilot helikoptera (vidi JAR-FCL 2.050(a)(3)). Od ukupnog naleta kandidat može ostvariti najviše 100 sati na simulatoru letenja, od čega najviše 25 sati može biti ostvareno na FNPT. Od ukupnog naleta kandidat mora ostvariti najmanje:

- (1) 350 sati na helikopteru sa više pilota;
- (2) (I) 250 sati letenja kao vođa zrakoplova, ili najmanje 100 sati kao vođa zrakoplova i 150 sati kao kopilot, koji pod nadzorom vođe zrakoplova obavlja dužnosti i poslove vođe zrakoplova, ako je metoda nadzora prihvatljiva za zrakoplovne vlasti;

ili

- (II) 250 sati kao kopilot na helikopterima, u skladu sa JAR-FCL 2.280(a)(1), obavljajući pod nadzorom vođe zrakoplova dužnosti i poslove vođe zrakoplova, ako je metoda nadzora prihvatljiva za zrakoplovnu vlast, a prava ATPL(H) ograničena samo na zadatke na helikopterima sa više pilota;
- (3) 200 sati rutnog letenja, od čega najmanje 100 sati u ulozi vođe zrakoplova ili kao kopilot pod nadzorom vođe zrakoplova koji vrši dužnosti i poslove vođe zrakoplova, ako je metoda nadzora prihvatljiva za zrakoplovne vlasti;
- (4) 30 sati instrumentalnog letenja, od čega najmanje 10 sati može biti letenje po instrumentima na uređajima na zemlji;
- (5) 100 sati noćnog letenja kao vođa zrakoplova ili kopilot.

(b) Imaocima pilotske dozvole ili odgovarajućeg dokumenta za druge kategorije zrakoplova priznaje se nalet na tim kategorijama zrakoplova, kao što je utvrđeno u JAR-FCL 2.155(a), osim naleta ostvarenog na avionima koji će biti priznat do 50% u ukupno zahtjevani nalet iz paragrafa (a).

(c) Zahtjevani nalet treba ostvariti prije pristupanja praktičnom ispitu navedenom u JAR-FCL 2.295.

JAR-FCL 2.285 Teorijsko znanje

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.285)

(Vidi JAR- FCL 2.005)

(a) Kurs

Obuka kandidat za ATPL(H) vrši se na odobrenom kursu u ovlašćenoj organizaciji za letačku obuku (FTO). Kandidat koji nije završio teorijsku obuku na integrisanom kursu mora pristupiti kursu iz Dodatka 1 JAR-FCL 2.285.

(b) Provjera

Kandidat za ATPL(N) mora pokazati nivo znanja koji odgovara pravima koja imaocu daje ATPL(N), u skladu sa uslovima JAR-FCL 2, Poglavlje J.

JAR-FCL 1.290 Letačka obuka

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.261(d))

(Vidi AMC FCL 2.261(d))

Kandidat za ATPL(N) mora da ima važeću CPL(N), ovlašćenje za letenje na tipu za helikoptere sa više pilota i završenu obuku saradnje unutar višečlane posade u VFR uslovima, kao što se zahtjeva u JAR-FCL 2.261(d) (vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.261(d) i AMC FCL 2.261(d)).

JAR-FCL 2.295 Praktična obučenost

(a) Kandidat za ATPL(N) mora da pokaže sposobnost obavljanja dužnosti vođe zrakoplova na odobrenom tipu helikoptera za posadom od najmanje dva pilota u procedurama i manevrima opisanim u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.240 i 2.295, sa stepenom osposobljenosti koji odgovara pravima imaoca ATPL(N).

(b) Praktični ispit za ATPL(N) može, u isto vrijeme, da posluži kao ispit za izdavanje dozvole i kao provjera stručnosti za produženje važenja ovlašćenja za letenje na tipu helikoptera koji se koristi na ispitu i može se kombinovati sa praktičnim ispitom za izdavanje ovlašćenja za letenje na tipu helikoptera sa više pilota.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.285**ATPL(N) - Modularni kurs teorijskog znanja**

(Vidi JAR-FCL 2.285)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.470)

1. Cilj ovog kursa je obuka pilota koji nisu pohađali teorijsku obuku tokom integrisanog kursa, za nivo teorijskog znanja potrebnog za ATPL(N).
2. Kandidat koji želi da pohađa modularni ATPL(N) kurs teorijske obuke treba da, pod nadzorom rukovodioca obuke ovlašćene FTO, završi 450 časova (1 čas = 60 minuta) teorijske obuke za ATPL, u periodu od 18 mjeseci. Kandidat mora biti imalac PPL(N) koja je izdata u skladu sa ICAO Annex 1.
Imaocima CPL(N) teorijska obuka se može skratiti za 200 časova.
3. FTO je dužna da utvrdi da kandidat prije pristupanja obuci ima dovoljan nivo znanja iz matematike i fizike, kako bi se olakšala teorijska obuka.
4. Obuka mora da obuhvati sve stavke iz odgovarajućeg programa propisanog u Dodatku 1 JAR-FCL 2.470. Odobreni kurs treba da uključi rad u učionici i druge oblike osposobljavanja, kao što su sistem interaktivnog videa, prezentacije slajdova i kasete, nastava na računarima i drugi mediji koji su odobreni od nadležne zrakoplovne vlasti. Odobreni kurs obuke na daljinu (dopisni kurs) može, po odluci zrakoplovne vlasti, biti dio kursa.

POGLAVLJE H - INSTRUKTORSKA OVLAŠĆENJA (Helikopter)**JAR-FCL 2.300 Instruktorska ovlašćenja i autorizacije - namjene**

Definisano je pet kategorija instruktorskih ovlašćenja:

- (a) ovlašćenje instruktora letenja – helikopter (FI(N));
- (b) ovlašćenje instruktora letenja na tipu – helikopter (TRI(N));
- (c) ovlašćenje instruktora za instrumentalno letenje - helikopter (IRI(N));
- (d) autorizacija instruktora letenja na uređaju za simulirano letenje – helikopter (SFI(N));
- (e) autorizacija instruktora na trenažeru – helikopter (STI(N)).

Višestruke uloge

Instruktori nisu ograničeni na samo jednu kategoriju ovlašćenja, ukoliko ispunjavaju uslove u pogledu stručnosti i iskustva koji su propisani u ovom poglavlju za svaku pojedinačnu ulogu.

JAR-FCL 2.305 Instruktor - opšte

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.305)

(a) Zahtjevanu letačku obuku za izdavanje bilo koje pilotske dozvole ili ovlašćenja može vršiti samo lice koje ima:

- (1) dozvolu pilota sa ovlašćenjem instruktora; ili
- (2) posebnu autorizaciju izdatu od strane države članice JAA u slučajevima:
 - (I) da se uvodi novi helikopter; ili
 - (II) „oldtajmera“ ili helikoptera posebne proizvodnje koji su registrovani, a za koje nijedno lice nema instruktorsko ovlašćenje; ili
 - (III) da se obuka izvodi izvan države članice JAA, sa instruktorima koji ne posjeduju dozvolu JAR-FCL (vidjeti Dodatak 1 JAR-FCL 2.305)

(b) Lice ne smije vršiti obuku na uređajima za simuliranje leta ukoliko ne posjeduje FI(N), TRI(N) ovlašćenje, ili SFI(N) i STI(N) autorizaciju.

JAR-FCL 2.310 Instruktorska ovlašćenja i autorizacije - opšte*(a) Preduslovi*

Instruktori moraju:

- (1) da imaju 18 godina starosti;
- (2) da ispunjavaju uslove u pogledu teorijskog znanja za CPL(H), kao što je predviđeno u Dodatku 1 JAR-FCL 2.470;
- (3) da imaju najmanje 10 sati obuke u instrumentalnom letenju, ostvarenih u FTO ili TRTO, od čega najviše 5 sati može biti obuka na FSTD;
- (4) da imaju najmanje 20 sati rutnog letenja na helikopteru u ulozi vođe zrakoplova;
- (5) izuzev za SFI i STI autorizacije, da imaju najmanje dozvolu i važeće ovlašćenje za tip i/ili instrumentalno letenje, za koje se obuka izvodi;
- (6) izuzev za SFI i STI autorizacije, da imaju najmanje 15 sati letenja kao piloti na tipu helikoptera na kojem se obuka izvodi, od čega najviše 7 sati može biti na FSTD,
- (7) izuzev za SFI i STI autorizacije, da imaju pravo upravljanja helikopterom kao vođa zrakoplova u toku takve obuke, kao i da ispunjavaju posebne preduslove za svaku kategoriju instruktorskog ovlašćenja.

Uslov koji se odnosi na 15 sati naleta, propisan u tački (6), ispunjen je ukoliko je ispit iz Dodatka 1 i 2 JAR-FCL 2.320E obavljen na tom tipu.

(b) *Priznavanje za sticanje dodatnih ovlašćenja i produženja*

Kandidatima za dodatna instruktorska ovlaštenja može biti priznata sposobnost za teorijsko i praktično obučavanje koju su pokazali na ispitima za sticanje instruktorskog ovlaštenja koje posjeduju.

Nalet ostvaren u ulozi ovlaštenog ispitivača na ispitima i provjerama stručnosti se može priznati u ukupno zahtjevani nalet za produžavanje instruktorskog ovlaštenja koje posjeduje.

(c) Iskustvo

Prava iz instruktorskog ovlaštenja ne mogu se koristiti ako instruktor u prethodnih 12 mjeseci nije naletio najmanje 15 sati vršeci obuku u letu, obuku za ovlaštenje za tip, obuku na FSTD, ili obuku za ovlaštenje za instrumentalno letenje. Nalet izvršen sa pilotskog sjedišta, u funkciji ovlaštenog ispitivača, se može priznati u zahtjevani nalet za instruktorsko ovlaštenje koje posjeduje.

Ako uslovi u pogledu naleta nisu ispunjeni, a instruktorsko ovlaštenje je važeće, mora se sprovesti praktični ispit čiji je sadržaj dat u Dodatku 1 i 2 JAR-FCL 2.320E.

JAR-FCL 2.315 Instruktorska ovlaštenja i autorizacije - period važenja

(Vidi JAR-FCL 2.305(a)(2))

(a) Rok važenja instruktorskih ovlaštenja i autorizacija iznosi 3 godine, dodajući na to preostale dane do isteka mjeseca u kojem su izdati. Ukoliko se izdavanje obavlja u posljednjih 12 mjeseci važenja prethodne provjere instruktora, rok važenja ovlaštenja, odnosno autorizacije se produžava od datuma izdavanja do 3 godine od datuma isticanja prethodne provjere stručnosti za instruktorsko ovlaštenje.

Ako se instruktorsko ovlaštenje produžava u isto vrijeme kada i autorizacija ispitivača, ono može da ima isti period važenja kao i autorizacija ispitivača.

(b) Period važenja za posebne autorizacije ne smije biti duži od 3 godine (Vidi JAR-FCL 2.305(a)(2)).

(c) Kandidat koji ne položi sve dijelove provjere stručnosti prije datuma isticanja važenja instruktorskog ovlaštenja ne smije da koristi prava iz tog ovlaštenja dok uspješno ne završi provjeru stručnosti.

JAR-FCL 2.320A FI(H) - preduslovi

(Vidi JAR-FCL 2.310)

(Vidi JAR-FCL 2.320C (g))

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.470)

(Vidi Dodatak 3 JAR-FCL 2.240)

Prije nego što se odobri obuka za instruktorsko ovlaštenje FI(H) na odobrenom kursu, kandidat treba:

(a) da ima najmanje 250 sati naleta na helikopteru, od kojih:

(1) najmanje 100 sati naleta u ulozi vođe zrakoplova, ako posjeduje ATPL(H) ili CPL(H), ili

(2) najmanje 200 sati naleta kao vođa zrakoplova na helikopterima, ako posjeduje PPL(H);

(b) da ispunjava preduslove navedene u JAR-FCL 2.310; i

(c) da je položio posebni ispit u letu sa ovlaštenim FI(H), u skladu sa JAR-FCL 2.320C(g), za provjeru stručnosti navedenoj u Dodatku 3 JAR-FCL 2.240, u periodu od 6 mjeseci prije započinjanja kursa. Ovim ispitom procjenjuje se sposobnost kandidata za pristupanje kursu.

JAR-FCL 2.320B FI(H) - Ograničenje prava

(a) *Period ograničenja*

Prava imaoca FI(H) ovlašćenja su ograničena dok ne izvrši najmanje 100 sati letačke obuke na helikopterima i dodatno ne nadgleda najmanje 25 samostalnih letova učenika. Ograničenja se ukidaju po ispunjenju navedenih uslova, na preporuku FI(N) koji ga je nadzirao.

(b) *Ograničenja*

Prava su ograničena na sprovođenje obuke pod nadzorom FI(N) koji je ovlašćen za tu svrhu, što podrazumijeva:

- (1) pravo da vrši obuku kandidata za sticanje PPL(N) (ili onih dijelova integrisanog kursa za nivo PPL(N)) i obuku kandidata za sticanje ovlašćenja za letenje na tipu jednomotornih helikoptera i helikoptera sa jednim članom posade, izuzev prava davanja odobrenja za prve samostalne letove danju ili noću i prvi samostalni navigacijski let danju ili noću;
- (2) pravo da vrši obuku kandidata za noćno letenje, pod uslovom da posjeduje ovlašćenje za noćno letenje, da je pred autorizovanim FI(H) pokazao sposobnosti za sprovođenje obuke u noćnom letenju u skladu sa JAR-FCL 2.330(d) i da su ispunjeni uslovi trenaže u skladu sa JAR-FCL 2.026.

JAR-FCL 2.320C FI(H) - Prava i uslovi

(Vidi JAR-FCL 2.026)

(Vidi JAR-FCL 2.310(a)(5))

(Vidi JAR-FCL 2.320B)

(Vidi JAR-FCL 2.330B(b))

(Vidi JAR-FCL 2.330C)

(Vidi JAR-FCL 2.330E(b))

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.320 i 2.320E)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.320E)

Prava imaoca ovlašćenja FI(N) (vidi JAR-FCL 2.320B za ograničenja) su da sprovodi letačku obuku za izdavanje, produženje i obnavljanje:

- (a) PPL(N);
- (b) CPL(N), ukoliko je FI(N) ostvario najmanje 500 sati letenja kao pilot helikoptera, od čega najmanje 200 sati obuke u letenju i da ima najmanje CPL(H);
- (c) ovlašćenja za tip jednomotornih helikoptera sa jednim članom posade;
- (d) osposobljenost za noćno letenje helikopterom, pod uslovom da ima ovlašćenje za noćno letenje, da je pred ovlašćenim FI(H) pokazao sposobnost za vršenje obuke u noćnom letenju i da su ispunjeni uslovi za trenažu u noćnom letenju, kako je navedeno u JAR-FCL 2.026;
- (e) ovlašćenja za instrumentalno letenje (vidi takođe JAR-FCL 2.310(a)(5)), ukoliko:
 - (1) ima najmanje 200 sati instrumentalnog letenja na helikopteru, od kojih do 50 sati može biti na simulatoru leta, FTD ili FNPT II;
 - (2) da je kao učenik završio odobreni kurs teorijske obuke i da ima najmanje 5 sati obuke na helikopteru ili FSTD (vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.340B i AMC FCL 2.340B i da je položio odgovarajući praktični ispit, naveden u JAR-FCL 2.320E;
- (f) ovlašćenja za letenje na tipu višemotornih helikoptera sa jednim članom posade, ako FI(H) ispunjava uslove za TRI iz JAR-FCL 2.330B(b) i (d) i JAR-FCL 2.330E(b),

(g) FI(H) ovlašćenje i/ili IRI(H) ovlašćenje, pod uslovom da je FI(H):

- (1) vršio obuku u letenju na helikopterima najmanje 500 sati,
- (2) u odgovarajućem ispitnom letu obavljenom u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.320E, pred FIE(H) pokazao sposobnost za obučavanje FI(H) ili IRI(H),
- (3) ovlašćen od nadležne zrakoplovne vlasti.

JAR-FCL 2.320D FI(H) - Kurs

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.320D)

(Vidi AMC FCL 2.320D)

(a) Kandidat za ovlaštenje FI(H) treba da završi odobreni kurs teorijske obuke i letačke obuke u ovlaštenoj FTO (vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.320D i AMC FCL 2.320D).

(b) Svrha kursa je da osposobi kandidata da vrši obuku na jednomotornim helikopterima sa jednim članom posade do nivoa PPL(N). Letačka obuka sadrži najmanje 30 sati letenja, od čega 25 sati na duploj komandi. Preostalih 5 sati može biti zajedničko letenje (npr. dva kandidata lete zajedno radi uvježbavanja letenja). Od 25 sati obuke na duploj komandi, 5 sati može biti izvedeno na FSTD koji je odobren za tu svrhu od strane zrakoplovnih vlasti. Praktični ispit je uključen u predviđeno vrijeme obuke.

JAR-FCL 2.320E FI(H) - Provjera praktične obučenosti

(Vidi Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 2.320E)

(Vidi AMC FCL 2.320G(a)(2))

(Vidi IEM FCL 2..320G)

Kandidat za FI(N) ovlaštenje treba da pokaže ispitivaču koji je ovlašten od zrakoplovnih vlasti za ovu svrhu, sposobnost da obučava učenika pilota do potrebnog nivoa za izdavanje PPL(N), uključujući i teorijsku obuku za pripremu i analizu leta, u skladu sa uslovima iz Dodataka 1 i 2 JAR-FCL 2.320E.

JAR-FCL 2.320F FI(H) - Izdavanje ovlaštenja

(Vidi JAR-FCL 2.310)

(Vidi JAR-FCL 2.320A do 2.320E)

(Vidi JAR-FCL 2.330(b) i (d))

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.305)

(a) Kandidat za ovlaštenje FI(H):

(1) koji je ispunio uslove iz JAR-FCL 2.310, 2.320A do 2.320E, ili

(2) kome je izdata posebna autorizacija, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.305, a koji ispunjava uslove JAR-FCL 2.320G i posjeduje JAR-FCL dozvolu ispunjava uslove za izdavanje ovlaštenja FI(N), uključujući početna ograničenja, navedena u JAR-FCL 2.320B.

(b) Pre proširenja prava na druge tipove helikoptera, imalac ovlaštenja mora:

(1) da ispuni uslove iz JAR-FCL 2.310;

(2) da ispuni uslove iz JAR-FCL 2.330(b) i (d), ukoliko je dopunski tip višemotorni helikopter sa jednim članom posade.

JAR-FCL 2.320G FI(H) - Produženje važenja i obnavljanje

(Vidi Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 2.320E)

(Vidi AMC FCL 2.320G(a)(2))

(Vidi IEM FCL 2.320G)

(a) Za produženje važenja ovlašćenja FI(H), imalac mora da ispuni dva od sljedeća tri uslova:

(1) da je izvršio najmanje 50 sati letačke obuke na helikopterima kao FI(N), TRI(N), IRI(N) ili kao ispitivač tokom perioda važenja ovlašćenja, od čega najmanje 15 sati u toku 12 mjeseci koji prethode datumu isticanja ovlašćenja FI;

(2) da je u toku perioda važenja ovlašćenja FI pohađao seminar osvježavanja znanja za FI (vidi AMC FCL 2.320G(a)(2)), odobren od nadležne zrakoplovne vlasti;

(3) da je u toku 12 mjeseci koji prethode datumu isticanja ovlašćenja položio, kao provjeru stručnosti, praktičan ispit naveden u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.320E.

(b) Za prvo i najmanje svako drugo produženje važenja ovlašćenja FI(N), imalac treba da obavi provjeru stručnosti, prema Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.320E, kako bi ispunio jedan od dva uslova iz JAR-FCL 2.320G(a).

(c) Ukoliko je ovlašćenje isteklo kandidat mora, u periodu od 12 mjeseci prije obnove, da ispuni uslove navedene u (a)(2) i (a)(3).

JAR-FCL 2.330A Ovlašćenje instruktora letenja na tipu helikoptera (TRI(N)) - prava

(Vidi JAR-FCL 2.261(d))

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.261(d))

(Vidi AMC FCL 2.261(d))

Pravo imaoća ovlašćenja TRI(N) je da obučava imaoce dozvole za izdavanje, produženje i obnavljanje ovlašćenja za letenje na tipu uključujući, ukoliko je primjenljivo, proširenje prava IR(H), i da, kao TRI(MRH), na odgovarajući način sprovodi obuku potrebnu za saradnju unutar višečlane posade (vidi JAR-FCL 2.261(d), Dodatak 1 JAR-FCL 2.261(d) i AMC FCL 2.261(d)).

JAR-FCL 2.330B (TRI(N)) - Preduslovi i uslovi

(Vidi JAR-FCL 2.310)

Prije pristupanja odobrenom kursu obuke za TRI(H) ovlašćenje kandidat mora:

(a) za TRI(H) ovlašćenje na višemotornim helikopterima sa jednim članom posade - da ima nalet od najmanje 250 sati kao pilot helikoptera;

(b) za TRI(H) ovlašćenje na jednomotornim helikopterima sa jednim članom posade - da ima nalet od najmanje 500 sati kao pilot helikoptera, od čega 100 sati kao vođa zrakoplova na višemotornim helikopterima sa jednim članom posade;

(c) za TRI(H) ovlašćenje na helikopterima sa više pilota u posadi - da ima nalet od najmanje 1000 sati kao pilot helikoptera, od čega najmanje 350 sati kao pilot na helikopterima u čijoj su posadi minimalno dva pilota;

(d) da ispunjava uslove iz JAR-FCL 2.310.

JAR-FCL 2.330C TRI(H) - Kurs

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.330C)

Kandidat za TRI(H) ovlašćenje mora da završi odobreni kurs teorijske obuke i letačku obuku na helikopteru ili sintetičkom uređaju u ovlašćenoj FTO ili TRTO (Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.330C).

JAR-FCL 2.330D TRI (H) - Procjena podobnosti

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.320E)

Kandidat za prvo dobijanje TRI(H) ovlašćenja mora da pokaže TRI(H), koji je za ovu svrhu ovlašćen od nadležne zrakoplovne vlasti, sposobnost da obučava pilote do potrebnog nivoa za izdavanje ovlašćenja za letenje na tipu, uključujući i teorijsku obuku potrebnu za pripremu i analizu leta, u skladu sa odgovarajućim uslovima iz Dodatka 1 i Dodatka 2 JAR-FCL 2.320E.

JAR-FCL 2.330E TRI (H) - Izdavanje ovlašćenja

(Vidi JAR-FCL 2.250)

(Vidi JAR-FCL 2.305)

(Vidi JAR-FCL 2.310)

(Vidi JAR-FCL 2.330A do 2.330D)

(Vidi JAR-FCL 2.330F)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.305)

(Vidi Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 2.320E)

(a) Kandidat za prvo TRI(H) ovlašćenje:

(1) koji je ispunio uslove navedene u JAR-FCL 2.305, 2.310 i 2.330A do 2.330D; ili

(2) kome je izdata posebna autorizacija, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.305, a koji ispunjava uslove JAR-FCL 2.330F i ima JAR-FCL dozvolu, ispunjava uslove za izdavanje TRI(H) ovlašćenja.

Imaoci važećeg FI(H) ovlašćenja ispunjavaju uslove za odgovarajuće TRI(H) ovlašćenje za tip helikoptera sa jednim članom posade.

(b) Prije nego što prenese prava na druge tipove helikoptera, imalac ovlašćenja mora da ima dovoljno letačke obuke za TRI na odgovarajućem helikopteru ili FSTD, kako bi mogao da pokaže ovlašćenom TRI(H) da je sposoban da obučava pilota do potrebnog nivoa za izdavanje ovlašćenja za tip, uključujući i teorijsku obuku za davanje uputstava u pripremi i analizi leta, a u skladu sa odgovarajućim uslovima iz Dodatka 1 i Dodatka 2 JAR-FCL 2.320E.

(c) Prije nego što prenese prava iz ovlašćenja sa helikoptera sa jednim članom posade na isti tip helikoptera sa više pilota u posadi, imalac ovlašćenja je obavezan da ispunji uslove iz JAR-FCL 2.250 i da ima najmanje 100 sati letenja na tipu helikoptera sa više pilota.

Kandidat za prvo TRI(H) ovlašćenje na višemotornim helikopterima sa više pilota u posadi mora da ispunji uslove JAR-FCL 2.330(c), s tim što se zahtjevanih 350 sati naleta može prihvatiti ako ima 100 sati letenja na istom tipu helikoptera sa više pilota.

JAR-FCL 2.330F TRI (H) - Produženje važenja i obnova

(Vidi JAR-FCL 2.330D)

(Vidi AMC FCL 2.320G(a)(2))

(a) Za produženje važenja TRI(H) ovlašćenja kandidat mora da ima važeće FI(H) ovlašćenje na određenom tipu ili da ispunji dva od sljedeća tri uslova:

(1) da ima najmanje 50 sati obuke u letenju na helikopterima ili na FSTDs kao FI, TRI, SFI, IRI ili kao ovlašćeni ispitivač u periodu važenja ovlašćenja, od čega najmanje 15 sati treba da bude ostvareno u posljednjih 12 mjeseci koji prethode datumu isticanja ovlašćenja;

(2) da je u periodu važenja ovlašćenja pohađao kurs osvježavanja znanja instruktora (vidi AMC FCL 2.320(a)(2)), odobren od nadležne zrakoplovne vlasti;

(3) da je pred TRI(H) koji je određen za ovu svrhu od zrakoplovne vlasti, polagao, kao stručnu provjeru, određene dijelove procjene, kao što je navedeno u JAR-FCL 2.330D.

(b) Za prvo produženje i najmanje svako drugo produženje važenja ovlašćenja, TRI(H) mora da prođe procjenu podobnosti, propisanu u JAR-FCL 2.330D.

(c) Procjena podobnosti na jednom tipu, u skladu sa JAR-FCL 2.330D, važi za produženje važenja ovlašćenja i na drugim tipovima helikoptera za koje instruktor ima TRI(H) ovlašćenje. Ako se

TRI(H) ovlaštenje produžava na osnovu važećeg FI(H) ovlaštenja, rok važenja TRI(H) ovlaštenja je do datuma isticanja FI(H) ovlaštenja.

(d) Ako je TRI(H) ovlaštenje isteklo kandidat mora da ispuni uslove navedene u (a)(2) i (a)(3), ili da u posljednjih 12 mjeseci prije obnavljanja ima važeće FI(H) ovlaštenje. Ako se TRI(H) ovlaštenje produžava na osnovu važećeg FI(H) ovlaštenja, TRI(H) ovlaštenje u tom slučaju važi do datuma isticanja važenja FI(H) ovlaštenja.

JAR-FCL 2.340A Ovlaštenje instruktora instrumentalnog letenja Helikopter (IRI(N)) - prava

Prava imaoća ovlaštenja IRI(N) su ograničena na sprovođenje letačke obuke imalaca dozvole za izdavanje, produženje i obnavljanje ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR(H)).

JAR-FCL 2.340B (IRI(N)) - Preduslovi i uslovi

(Vidi Dodatak JAR-FCL 2.310)

Da bi mogao da pristupi odobrenom kursu obuke za IRI(N) ovlaštenje kandidat mora da:

- (a) ima važeće ovlaštenje za instrumentalno letenje (IR(H)) na određenom tipu;
- (b) ima važeće TRI(H) ovlaštenje na određenom tipu;
- (c) da ima najmanje 500 sati letenja u IFR uslovima, od čega najmanje 250 sati mora biti instrumentalno letenje na helikopterima;
- (d) ispunjava preduslove iz JAR-FCL 2.310.

JAR-FCL 2.340C (IRI(N)) - kurs

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.340C)

(Vidi AMC FCL 2.340C)

Kandidat koji prvi put stiže IRI(H) ovlaštenje je obavezan da sa uspjehom završi odobreni kurs za IRI(H) u ovlaštenoj FTO (vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.340C i AMC FCL 2.340C), uključujući obuku u teorijskom znanju i najmanje 10 sati obuke u letenju na helikopteru ili FSTD.

JAR-FCL 2.340D (IRI(N)) - Praktični ispit

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.330E)

Kandidat polaže praktični ispit sa ovlaštenim ispitivačem u skladu sa primjenljivim dijelovima Dodataka 1 i 2 JAR-FCL 2.320E.

JAR-FCL 2.340E (IRI(N)) - Izdavanje ovlaštenja

(Vidi JAR-FCL 2.340A do 2.340D)

(Vidi JAR-FCL 2.340F)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.305)

Kandidat za IRI(H) ovlaštenje:

(a) koji je ispunio uslove iz JAR-FCL 2.340A 2.340D, ili

(b) kojem je izdata posebna autorizacija u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.305, a koji ispunjava uslove JAR-FCL 2.340F i ima JAR-FCL dozvolu, u potpunosti ispunjava uslove za izdavanje IRI(H) ovlaštenja.

JAR-FCL 2.340F (IRI(N)) - produženje i obnova

(Vidi Dodatak 1 i 2 JAR-FCL 2.320E)

(Vidi AMC FCL 2.320(a)(2))

(a) Za produženje IRI(H) ovlaštenja imalac treba da ispuni dva od sljedeća tri uslova:

- (1) da u periodu važenja ovlašćenja ima najmanje 50 sati obuke u instrumentalnom letenju na helikopterima ili FSTDs kao FI, TRI, SFI ili IRI, ili kao ovlašćeni ispitivač, od čega najmanje 15 sati u posljednjih 12 mjeseci prije datuma isticanja IRI(H) ovlašćenja;
- (2) da je pohađao seminar za osvježanje znanja instruktora (vidi AMC FCL 2.320G(a)(2)), odobren od nadležnih zrakoplovnih vlasti, u periodu važenja ovlašćenja;
- (3) da u periodu od 12 mjeseci prije datuma isticanja važenja IRI ovlašćenja položi, kao provjeru stručnosti, praktični ispit naveden u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.320E.

(b) Za prvo produženje važenja ovlašćenja, kao i najmanje svako drugo kasnije produženje važenja ovlašćenja, instruktor za instrumentalno letenje na helikopterima mora da prođe provjeru stručnosti, kako je navedeno u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.320E, kao jedan od dva uslova navedenih pod (a) koji se moraju ispuniti.

(c) Ako je važenje ovlašćenja isteklo, imalac mora da ispuni uslove navedene u (a) (2) i (3), u periodu od 12 mjeseci prije obnavljanja važenja ovlašćenja.

(d) Provjera stručnosti na jednom tipu, u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.330E, važi za produženje važenja ovlašćenja i na drugim tipovima helikoptera za koje instruktor ima IRI(H) ovlašćenje.

JAR-FCL 2.350A Autorizacija instruktora letenja na uređaju za simulirano letenje (Helikopter) (SFI(N)) - prava
(Vidi JAR-FCL 2.261(d))

Imalac autorizacije SFI(N) ovlašćen je da sprovodi obuku na uređaju za simulirano letenje za ovlašćenja za letenje na tipu, kao i obuku za saradnju unutar višečlane posade (vidi JAR-FCL 2.261(d)).

JAR-FCL 2.350B (SFI(N)) - Preduslovi i uslovi

(Vidi JAR-FCL 2.310)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.240 i 2.295)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.330C)

Kandidat za SFI(H) autorizaciju mora:

- (a) da posjeduje ili da je posjedovao CPL dozvolu izdatu od države članice JAA ili CPL dozvolu koja nije izdata u skladu sa JAR-FCL, ali koja je prihvatljiva za zrakoplovnu vlast;
- (b) da je ostvario najmanje 1000 sati letenja kao pilot helikoptera, od kojih najmanje 350 sati kao pilot helikoptera u čijoj posadi su minimalno dva pilota;
- (c) da ima završen kurs za TRI(H) (Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.330C);
- (d) da je u periodu od 12 mjeseci prije podnošenja prijave imao provjeru stručnosti, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.240 i 2.295, na simulatoru leta određenog tipa helikoptera;
- (e) da je u periodu od 12 mjeseci prije podnošenja prijave, uz saglasnost zrakoplovnih vlasti, izvršio najmanje 1 sat letenja kao posmatrač u kabini simulatora odgovarajućeg ili sličnog tipa helikoptera;
- (f) da ispunjava preduslove navedene u JAR-FCL 2.310.

JAR-FCL 2.350C SFI(H) - kurs

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.330C)

Za izdavanje SFI(H) autorizacije kandidat mora da:

- (a) završi obuku na simulatoru leta na odgovarajućem kursu za ovlašćenja za letenje na tipu u ovlašćenoj FTO ili TRTO, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.330C; i

(b) na kompletnom kursu za ovlaštenje za letenje na tipu uspešno izvrši najmanje jednu sesiju na simulatoru leta od najmanje 3 sata, koja se odnosi na dužnosti SFI(H) na odgovarajućem tipu helikoptera, pod nadzorom TRI(H) koga je za tu svrhu odredila zrakoplovna vlast.

JAR-FCL 2.350D SFI(H) - Procjena podobnosti

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.320E)

Kandidat za prvo izdavanje SFI(H) autorizacije obavezan je da pred ovlašćenim TRI(H) pokaže sposobnost da obučava pilota do potrebnog nivoa za izdavanje ovlaštenja za letenje na tipu helikoptera, uključujući i teorijsku obuku za pripremu i analizu leta, u skladu sa primjenljivim dijelovima Dodatka 1 JAR-FCL 2.320C i 2.320E.

JAR-FCL 2.350E SFI(H) - Izdavanje autorizacije

(Vidi JAR-FCL 2.340F)

(Vidi JAR-FCL 2.350B do 2.350E)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.240 i 2.295)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.305)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.330C)

(a) Kandidat za prvo izdavanje SFI(H) autorizacije:

(1) koji je ispunio uslove određene u JAR-FCL 2.350B do 2.350E; ili

(2) kojem je izdata posebna autorizacija u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.305, a koji ispunjava uslove JAR-FCL 2.340F i ima JAR-FCL dozvolu,

u potpunosti ispunjava uslove za izdavanje SFI(H) autorizacije.

(b) Ako se prava iz ovlaštenja proširuju na druge tipove helikoptera, imalac mora:

(1) da ima završen odobreni kurs za SFI(H) (vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.330C);

(2) da u periodu od 12 mjeseci prije podnošenja prijave, uz saglasnost nadležne zrakoplovne vlasti, ima izvršen najmanje 1 sat letenja kao posmatrač u kabini simulatora odgovarajućeg ili sličnog tipa helikoptera;

(3) da je u periodu od 12 mjeseci prije podnošenja prijave obavio provjeru stručnosti na simulatoru leta odgovarajućeg tipa helikoptera, prema odredbama Dodatka 1 JAR-FCL 2.240 i 2.295;

(4) da je u toku kompletnog kursa za ovlaštenje za letenje na tipu, pod nadzorom TRI(N) koji je za tu svrhu određen od zrakoplovne vlasti, na simulatoru uspješno izvršio najmanje jednu sesiju od najmanje 3 sata obuke koja se odnosi na dužnosti TRI(N) na odgovarajućem tipu helikoptera.

JAR-FCL 2.350F SFI(H) - Produženje i obnavljanje

(Vidi JAR-FCL 2.350D)

(Vidi Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 2.320E)

(Vidi AMC FCL 2.320(a)(2))

(a) Za produženje važenja autorizacije SFI(H) imalac mora da u potpunosti ispuni dva od sljedeća tri uslova:

(1) da u periodu važenja ovlaštenja ima najmanje 50 sati obuke u letenju na FSTDs kao SFI, STI ili SFE(H), od čega najmanje 15 sati u posljednjih 12 mjeseci prije datuma isticanja ovlaštenja;

(2) da je u periodu važenja SFI ovlaštenja, a uz saglasnost nadležne zrakoplovne vlasti, pohađao seminar za osvježenje znanja instruktora (vidi AMC FCL 2.320G(a)(2));

(3) da je u periodu od 12 mjeseci koji prethode datumu isticanja SFI ovlaštenja polagao, kao provjeru stručnosti, praktični ispit u skladu sa primjenljivim dijelovima Dodataka 1 i 2 JAR-FCL 2.320E.

(b) Za prvo produženje važenja ovlašćenja, kao i najmanje za svako drugo kasnije produženje važenja, SFI(H) mora da prođe procjenu, kako je navedeno u JAR-FCL 2.350D, kao jedan od dva uslova JAR-FCL 2.350F(a) koji se moraju ispuniti.

(c) Ako je važenje ovlašćenja isteklo imalac mora, u periodu od 12 mjeseci prije obnavljanja njegovog važenja, da ispuni uslove navedene pod (a)(2) i (a)(3).

JAR-FCL 2.360A Autorizacija instruktora za obuku na trenažeru (Helikopter) (STI(H)) - prava

(Vidi JAR-FCL 2.350F(a)(3))

Imalac STI(H) autorizacije ovlašćen je da sprovodi obuku u letenju na trenažeru za helikoptere sa jednim članom posade, i to za:

- (a) prvo izdavanje dozvole ili prvo upisivanje osposobljenosti za noćno letenje, pod uslovom da kandidat ima ili je imao FI(H) ovlašćenje;
- (b) prvo izdavanje, produženje ili obnavljanje važenja ovlašćenja za instrumentalno letenje, pod uslovom da kandidat ima ili je imao IRI(H) ovlašćenje;
- (c) prvo izdavanje, produženje ili obnavljanje važenja ovlašćenja za letenje na tipu, pod uslovom da kandidat ima ili je imao TRI(H) ovlašćenje ili da ispunjava uslove JAR-FCL 2.350F(a)(3).

JAR-FCL 2.360B STI(H) - uslovi

(Vidi JAR-FCL 2.310)

(Vidi Dodatak 3 JAR-FCL 2.240)

Kandidat za STI(H) autorizaciju mora:

- (a) da posjeduje ili da je u prethodne 3 godine posjedovao pilotsku dozvolu koja sadrži odgovarajuću instruktorsku kvalifikaciju ili specifičnu autorizaciju za kurseve koji se namjeravaju izvoditi ili za dozvolu koja nije JAA, a koja je prihvatljiva za zrakoplovnu vlast;
- (b) da na FSTD ima najmanje 3 sata letačke obuke koja odgovara pravima STI(N);
- (c) da je u periodu od poslednjih 12 mjeseci prije podnošenja prijave, obavio provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 3 JAR -FCL 2.240 ili na FSTD tipa helikoptera koji odgovara namjeravanoj obuci;
- (d) da u periodu od 12 mjeseci prije podnošenja prijave, uz saglasnost zrakoplovne vlasti, ima izvršen najmanje 1 sat letenja kao posmatrač u kabini simulatora odgovarajućeg ili sličnog tipa helikoptera; i
- (e) da ispunjava preduslove navedene u JAR-FCL 2.310.

JAR-FCL 2.360C STI(H) - kurs

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.330C)

Za izdavanje STI(H) autorizacije kandidat mora da:

(a) na odgovarajućem kursu u ovlašćenom FTO ili TRTO završi obuku na simulatoru leta u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.330C; i

(b) u toku kompletnog kursa na simulatoru uspješno izvrši najmanje jednu sesiju od najmanje 3 sata obuke, koja se odnosi na dužnosti STI(N) na odgovarajućem tipu helikoptera.

JAR-FCL 2.360D STI(H) - Procjena podobnosti

(Vidi JAR-FCL 2.360A)

Kandidat za prvo izdavanje STI(H) autorizacije obavezan je da ovlašćenom FIE(H) pokaže sposobnost za obučavanje u skladu sa pravima navedenim u JAR-FCL 2.360A.

JAR-FCL 2.360E STI(H) - Izdavanje autorizacije

(Vidi JAR-FCL 2.360A do 2.360D)
(Vidi JAR-FCL 2.360F)
(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.240 i 2.295)
(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.305)
(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.330C)

(a) Kandidat za prvo izdavanje STI(H) autorizacije:

- (1) koji ispunjava uslove navedene u JAR-FCL 2.360A do 2.360D; ili
 - (2) kojem je izdata posebna autorizacija u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.305, a koji ispunjava uslove JAR-FCL 2.360F i ima JAR-FCL dozvolu,
- u potpunosti ispunjava uslove za izdavanje STI(H) autorizacije.

(b) Ako se prava proširuju na druge tipove FSTDs odgovarajućeg helikoptera, imalac mora: Za prvo izdavanje STI(H) autorizacije:

- (1) da ima završen kurs na odgovarajućem tipu (vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.330C);
- (2) da u periodu od 12 mjeseci prije podnošenja prijave obavi provjeru stručnosti na simulatoru odgovarajućeg tipa, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.240 i 2.295;
- (3) da na kompletnom kursu za ovlaštenje za letenje na tipu, pod nadzorom ovlaštenog FIE(H), na FSTD uspješno izvrši najmanje jednu sesiju od najmanje 3 sata, koja se odnosi na dužnosti STI(H) na odgovarajućem tipu helikoptera.

JAR-FCL 2.360F STI(H) - Produženje i obnavljanje

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.240)

Za produženje važenja STI(H) autorizacije kandidat mora u toku posljednjih 12 mjeseci važenja:

- (a) da izvrši najmanje 3 sata obuke na FSTD kao dio kompletnog kursa za CPL, IR ili ovlaštenje za letenje na tipu, i
- (b) da na FSTD na kojem se obuka rutinski sprovodi obavi odgovarajuću provjeru stručnosti za odgovarajući tip helikoptera, u skladu sa dijelovima Dodatka 3 JAR-FCL 2.240.

Ukoliko je važenje autorizacije isteklo kandidat je obavezan:

- (c) da završi najmanje 3 sata obuke osveženja znanja na FSTD; ili
- (d) da na kompletnom kursu za CPL, IR i ovlaštenje za letenje na tipu uspješno izvrši najmanje 3 sata obuke pod nadzorom ovlaštenog ispitivača koji je za tu svrhu određen od nadležne zrakoplovne vlasti;
- (e) da na FSTD na kojem se obuka rutinski sprovodi obavi odgovarajuću provjeru stručnosti za odgovarajući tip helikoptera, u skladu sa Dodatkom 3 JAR-FCL 2.240.

JAR-FCL 2.375 Namjerno ostavljeno prazno

JAR-FCL 2.380 Namjerno ostavljeno prazno

JAR-FCL 2.385 Namjerno ostavljeno prazno

Dodatak 1 JAR-FCL 2.305**Uslovi za posebnu autorizaciju instruktora koji ne posjeduju dozvolu i sprovode obuku u FTO ili TRTO izvan država članica JAA**

(Vidi JAR-FCL 2.305(a)(2)(III))

1. (a) Instruktor koji želi da vrši obuku za JAR-FCL dozvole, uključujući i ovlašćenja za instrumentalno letenje obavezan je da:

(I) ima najmanje CPL i ovlašćenja izdata u skladu sa ICAO Annex I koje zahtjeva odgovarajuća država koja nije članica JAA, za obuku koja će se izvoditi na zrakoplovu registrovanom u toj državi;

(II) ima najmanje 500 sati letenja kao pilot helikoptera, od čega najmanje 200 sati letenja kao instruktor letenja, uključujući iskustvo koje se odnosi na letačku obuku koja će se izvoditi, i da ispunjava uslove u pogledu iskustva, navedene u JAR-FCL 2.330(a), (b), (c), (d) i/ili (e);

(III) je završio, u skladu sa JAR-FCL, odgovarajući odobreni kurs iz teorijske i letačke obuke. Kurs može biti modifikovan, po odobrenju zrakoplovne vlasti, uzimajući u obzir prethodnu obuku i iskustvo podnosioca zahtjeva, ali mora da sadrži najmanje 30 sati zemaljske obuke i 15 sati letačke obuke na duploj komandi sa instruktorom letenja koji ima JAR-FCL dozvolu i ovlašćenje u skladu sa JAR-FCL 2.330F;

(IV) je položio praktični ispit, propisan u JAR-FCL 2.320E;

(V) period važenja autorizacije određuje zrakoplovna vlast, ali ne smije biti duži od 3 godine;

(VI) produženje važenja ili obnova bilo koje autorizacije izdate shodno navedenim tačkama (I)-(IV) mora biti u skladu sa JAR-FCL 2.320G.

(b) Autorizacija je ograničena na sljedeće:

(I) ne može se vršiti obuka za izdavanje bilo kog instruktorskog ovlašćenja;

(II) obuka se ne može vršiti unutar države članice JAA;

(III) obuka će se izvoditi samo sa učenicima koji imaju adekvatno znanje jezika na kome se obuka izvodi;

(IV) sprovodiće se oni dijelovi integrisanog kursa za ATP u kojima instruktor može da prikaže iskustvo koje se odnosi na namjeravanu obuku, u skladu sa tačkom 1(a)(II);

(V) ne može se vršiti obuka za saradnju unutar višečlane posade, kao što je određeno u Dodatku 1 JAR-FCL 2.261(d) i AMC FCL 2.261(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 država koja nije članica JAA zahtjeva za obuku koja se izvodi na zrakoplovu registrovanom u toj državi;

(II) ispunjava uslove u pogledu iskustva iz JAR-FCL 2.330V(a)(3) i (7), kako bi mogao da radi kao SFI(H);

(III) kao instruktor letenja na tipu (TRI(N) ili slično) je ostvario najmanje 100 sati letenja na helikopteru ili simulatoru letenja;

(IV) period važenja autorizacije određuje zrakoplovna vlast, ali ne smije biti duži od 3 godine;

(V) ispuni uslove za produženje važenja ovlašćenja, u skladu sa JAR-FCL 2.330F u ulozi TRI(H) ili u skladu sa JAR-FCL 2.350F, u ulozi SFI(H).

(b) Autorizacija je ograničena na sljedeće:

(I) ne može se vršiti obuka za izdavanje bilo kog instruktorskog ovlašćenja;

(II) obuka se ne može vršiti 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 2.261(d) i AMC FCL 2.261(d).

Dodatak 1 JAR-FCL 2.320D**Kurs za ovlaštenje instruktora letenja (helikopter) (FI(N))**

(Vidi JAR-FCL 2.320D)

(Vidi AMC FCL 2.320D)

CILJ KURSA

1. Cilj kursa za FI(N) je da obučiti imaoce helikopterskih dozvola do nivoa stručnosti potrebnog za izdavanje ovlaštenja instruktora letenja FI(N), i u tu svrhu je potrebno:

- a) osvježiti i osavremeniti tehničko znanje kandidata;
- b) uvježbati učenika - instruktora da sprovodi obuku na zemlji i vježbe u zraku;
- c) uvjeriti se da je tehnika pilotiranja učenika - instruktora na dovoljno visokom nivou;
- d) naučiti učenike - instruktore osnovama obuke i njihovoj primjeni na PPL nivou.

2. Sa izuzetkom predmeta „predavanje i učenje”, detalji ostalih predmeta iz Programa zemaljske i letačke obuke su istovjetni sa programom obuke za PPL(N) i moraju biti poznati kandidatima.

3. Na kursu za FI(N) neophodno je posebno naglasiti ulogu pojedinca i značaj ljudskog faktora u interakciji čovjek-mašina, kao i važnost teorijskog znanja. Posebna pažnja treba da se obrati na zrelost kandidata i sposobnost procjene, uključujući razumijevanje odraslih, njihovo ponašanje i različite nivoe obrazovanja.

4. Tokom kursa kandidate treba upozoriti na značaj vlastitih stavova za sigurnost letenja. Poboljšanje svijesti o sigurnosti treba da bude osnovni cilj tokom cijelog kursa. Važno je da tokom kursa kandidat dobije znanje, vještine i stavove koji su potrebni za izvršavanje zadatka instruktora letenja.

5. Poslije uspješno završenog kursa i finalnog ispita kandidatu se izdaje ovlaštenje FI(N).

PREDAVANJE I UČENJE

6. Program je naveden u AMC FCL 2.320D, Dio 1. Odobreni kurs teorijskog znanja za FI(N) mora da sadrži najmanje 125 časova, uključujući i testove napredovanja. Pilotima koji imaju ili su imali ovlaštenje FI(A) priznaje se 75 časova od ukupnih 125 časova „predavanje i učenje”, Dio 1, kursa za FI(N).

LETAČKA OBUKA

7. Program letačke obuke je naveden u AMC FCL 2.320D, Dio 2. Odobreni kurs FI(H) mora da sadrži najmanje 30 sati letačke obuke.

PRAKTIČNI ISPIT

8. Po završetku kursa, kandidat treba da pristupi praktičnom ispitu, u skladu sa Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.320D.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.320E i 2.345**Načini sprovođenja praktičnog ispita, provjere stručnosti i usmenog ispita iz teorijskog znanja za ovlaštenje instruktora letenja (FI(N))**

(Vidi JAR-FCL 2.320E, 2.345, 2.355 i 2.395)

1. Praktični ispit za ovlaštenje FI(N) je propisan u Dodatku 2 JAR-FCL 2.320E. Ispit sadrži usmene teorijske ispite na zemlji, prepoletnu pripremu i analizu poslije leta, kao i FI(H) demonstraciju u letu tokom praktične provjere na helikopteru.

2. Kandidat za praktični ispit treba da bude obučavan na istom tipu helikoptera koji se koristi tokom ispita. Helikopter koji se koristi tokom ispita mora da ispuni uslove propisane u Dodatku 1 JAR-FCL 2.055, paragraf 25.

3. Prije pristupanja praktičnom ispitu kandidat mora da završi potrebnu obuku. FTO je obavezna da na zahtjev ispitivača podnese na uvid dosije obuke kandidata.

4. Dio 1 - usmeni ispit teorijskog znanja, podijeljen je u dva dijela:

(a) od kandidata se traži da na ispitu održi predavanje „učenicima”, od kojih jedan treba da bude ispitivač. Ispitno predavanje treba da bude izabrano od stavki a-h Dijela 1. Potrebno vrijeme za pripremu sadržaja ispitnog predavanja mora biti unaprijed dogovoreno sa ispitivačem. Kandidat može da koristi odgovarajuću literaturu. Ispitno predavanje ne treba da traje duže od 45 minuta.

(b) ispitivač usmeno provjerava kandidata iz poznavanja stavki a-i Dijela 1 i sadržaja „predavanje i učenje” iz kurseva za FI(N)).

5. Dijelovi 2, 3 i 7 su za ovlaštenje FI(H) za jednomotorni (SE) helikopter sa jednim pilotom (SPNs). Ovi dijelovi sadrže vježbe demonstracije sposobnosti da se radi kao FI(N) (npr. vježbe koje prikazuje instruktor) koje su izabrane od ispitivača iz letačkog programa kursa obuke za FI(N) (vidi AMC FCL 2.320E). Od kandidata će se tražiti da prikaže sposobnost za FI(N), uključujući pripremu, instrukcije u letu i analizu poslije leta.

6. Dio 4 je namjerno ostavljen prazan i može biti upotrijebljen za uključivanje drugih vježbi demonstracija sposobnosti FI(N), prema odluci ispitivača i nakon prihvatanja od strane kandidata, prije izvođenja praktičnog ispita.

7. Dio 5 sadrži dodatne vježbe demonstracije sposobnosti za ovlaštenje FI(N) za višemotorne helikoptere (ME) sa jednim pilotom (SPNs). Ako se zahtjeva ovaj dio, mora se koristiti ME SPN helikopter, simulator letenja ili FNPT II. Ako se koristi simulator letenja ili FNPT, on mora simulirati ME helikopter. Ovaj dio mora biti kompletiran sa Dijelovima 2, 3 i 4 (ako je primjenljivo) i Dijelom 7.

8. Dio 6 je namjerno ostavljen prazan. Ovaj dio će uključiti dodatne vježbe demonstracije sposobnosti za FI(N) ovlaštenja, na osnovu odluke ispitivača i uz saglasnost kandidata prije praktičnog ispita, za ovlaštenje instruktora FI(N) za ovlaštenja 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 sedištu predviđenom za FI(N). Ispitivač ili drugi FI(N) se mora ponašati kao „učenik”. Od kandidata se mora tražiti da objašnjava odgovarajuće vježbe i da pokazuje njihovo izvođenje „učeniku”, kada je to moguće. Poslije toga „učenik” treba da izvede iste manevre uključujući i tipične greške neiskusnih učenika. Od kandidata se očekuje da ispravlja greške usmeno i/ili, ako je potrebno, preuzimanjem komandi.

10. Dio 1 i Dijelovi 2 do 7 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 iz

Dijelova 2, 3 i 4 (ako je primjenljivo) i 5/6 (ako odgovara) zahtjeva novi ispit i ponavljanje svih vježbi. Ako se ne položi samo Dio 1, on se može obaviti odvojeno.

11. Ispitivač može prekinuti ispit u bilo kojoj fazi ako smatra da prikaz letenja kandidata ili vještine obučavanja zahtjeva ponavljanje ispita.

12. Ispitivač mora da bude vođa zrakoplova, osim u uslovima kada se ispitivač složi da se drugi FI(N) postavi za vođu zrakoplova na letu. Odgovornost za let se uređuje u skladu sa nacionalnim propisima.

13. Za praktični ispit moraju da se koriste sadržaj i dijelovi praktičnog ispita navedeni u Dodatku 2 JAR-FCL 2.320E. Format i obrazac za praktičan ispit može odrediti zrakoplovna vlast (vidjeti IEM FCL 2.320E).

Dodatak 2 JAR-FCL 2.320E i 2.345**Sadržaj praktičnog ispita za ovlaštenje instruktora letenja (FI(N)) usmeni ispit teorijskog znanja i provjera stručnosti**

(Vidi JAR-FCL 2.320E i 2.345)

(Vidi IEM FCL 2.320E)

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	Operativni postupci
h	Teorija letenja
i	Administracija 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 maketa i pomoćnih sredstava
g	Učešće učenika
DIO 3 LET	
a	Dogovor o prikazivanju
b	Usklađivanje govora sa demonstracijom
c	Ispravljanje grešaka
d	Upravljanje helikopterom
e	Tehnika obučavanja
f	Opšte zrakoplovno ponašanje/sigurnost
g	Određivanje pozicije; korišćenje vazdušnog prostora
DIO 4 OSTALE VJEŽBE	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	

DIO 5 VJEŽBE NA VIŠEMOTORNIM HELIKOPTERIMA	
a	1Radnje poslije otkaza jednog motora neposredno nakon polijetanja
b	1Prilaženje i produžavanje sa jednim motorom
c	1Prilaženje i slijetanje sa jednim motorom
d	
e	
f	
g	

1 Ove vježbe moraju da se koriste na praktičnom ispitu za ovlaštenje instruktora na višemotornim helikopterima sa jednim pilotom.

DIO 6 VJEŽBE INSTRUMENTALNOG LETENJA	
a	
b	
c	
d	

e	
f	
g	
DIO 7 ANALIZA LETA	
a	Vizuelna prezentacija
b	Tehnička preciznost
c	Jasnoća objašnjavanja
d	Jasnoća govora
e	Tehnika obučavanja
f	Upotreba maketa i pomoćnih sredstava
g	Učešće učenika

Dodatak 1 2.330C**Kurs za ovlaštenje instruktora letenja na tipu (helikopter) za helikoptere sa jednim ili više pilota u posadi koji su predviđeni za letenje u VFR ili IFR uslovima (TRI(H))**

(Vidi JAR-FCL 2.330A)

(Vidi JAR-FCL 2.330C)

(Vidi JAR-FCL 2.330F)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.240 i 2.295)

(Vidi Dodatak 3 JAR-FCL 2.240)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.261(a))

(Vidi Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 2.320E)

OPŠTI CILJEVI KURSA

1. Cilj kursa je da obučeni imaoce helikopterskih dozvola do nivoa stručnosti potrebnog za izdavanje ovlaštenja za instruktora letenja na tipu. Kurs treba da bude uređen na takav način da kandidatu pruži adekvatnu obuku u tehničkom i teorijskom znanju, obuku u letenju i na sintetičkim uređajima, kako bi mogao da uspješno vrši obuku za bilo koje ovlaštenje za letenje na tipu helikoptera sa jednim ili više pilota u posadi, za koje je podnio zahtjev (vidi JAR-FCL 2.30A).

2. TRI(H) kurs treba da naglasi posebnu ulogu pojedinca i značaj ljudskog faktora u relaciji čovjek – mašina, kao i ulogu CRM. Posebna pažnja treba da se obrati na zrelost i prosuđivanje kandidata, uključujući razumijevanje odraslih, njihove stavove i različite nivoe obrazovanja.

3. U toku kursa kandidati treba da postanu svjesni značaja vlastitih stavova za sigurnost letenja. Važno je da tokom obuke kandidat dobije znanje, vještine i stavove značajne za ulogu instruktora letenja na tipu.

STRUKTURA KURSA ZA OVLAŠĆENJE INSTRUKTORA LETENJA NA TIPU

4. TRI kurs se sastoji iz tri dijela:

a) Dio 1: Model predavanja i učenja

Nastavni program je naveden u AMS 2.320D i treba da sadrži najmanje 25 časova. Pilotima koji imaju ili su imali jedno od sljedećih ovlaštenja: FI(H), IRI(H), SFI(H), STI(H), FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), priznaće se ovaj dio kursa za ovlaštenje instruktora letenja na tipu (TRI(H)).

b) Dio 2: Tehnička obuka

Teorijska obuka u tehničkom znanju treba da sadrži najmanje 10 časova, uključujući i eventualnu reviziju tehničkog znanja, pripremu planova časa i razvijanje nastavnih veština za rad u učionici u cilju osposobljavanja instruktora za predavanje sadržaja teorijskog tehničkog znanja datog u Dodatku 1 JAR-FCL 2.261(a).

Ukoliko se traži TRI ovlaštenje za helikoptere sa više pilota, onda posebnu pažnju treba obratiti na saradnju višočlane posade.

c) Dio 3: Obuka u letenju

Trajanje letačke obuke razlikuje se u zavisnosti od kompleksnosti tipa helikoptera. Za helikoptere sa jednim članom posade obuka treba da sadrži najmanje 5 sati letenja, a za višemotorne helikoptere sa više pilota - najmanje 10 sati. Isti broj sati treba odvojiti za obuku i uvježbavanje davanja uputstava prije i poslije leta za svaku pojedinačnu vježbu. Cilj letačke obuke je osposobljavanje kandidata za sigurno i efikasno izvođenje vježbi u zraku koje se odnose na tip helikoptera na kojem kandidat želi da vrši obuku. Sadržaj programa obuke treba da pokriva samo one vježbe koje se odnose na određeni tip helikoptera, kao što se navodi u Dodacima 1 i 2 JAR-FCL 2.240 i 2.295 ili u Dodatku 3 JAR-FCL 2.240.

d) Ako se traži TRI ovlaštenje za produženje važenja ovlaštenja za instrumentalno letenje, u tom slučaju kandidat treba da ima važeće ovlaštenje za instrumentalno letenje.

PROCJENA INSTRUKTORA LETENJA NA TIPU

5. Procjena instruktora letenja na tipu će se zasnivati na određenim dijelovima praktičnog ispita za instruktora letenja (vidi Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 2.320E), npr. priprema vježbe prije leta, razrada glavnog dijela vježbe u zraku (uključujući dodatne vježbe), analiza poslije leta i pitanja na sistemima zrakoplova. Ovu finalnu procjenu će izvršiti TRI(H) koga je za ovu svrhu odredila nadležna zrakoplovna vlast.

PRODUŽENJE I OBNOVA VAŽENJA OVLAŠĆENJA

6. Za produženje ili obnovu TRI(H) ovlaštenja kandidat mora da ispunjava uslove iz JAR-FCL 2.330F. Procjena na jednom tipu jednomotornih helikoptera važi za produženje važenja i na ostalim tipovima jednomotornih helikoptera za koje kandidat ima ovlaštenje. Takođe, TRI ovlaštenje za višemotorni helikopter će produžiti važenje ovlaštenja i na drugim tipovima višemotornih helikoptera za koje instruktor ima ovlaštenje.

KURSEVI ZA DOPUNSKI TIP

7. Instruktori letenja na tipu koji žele da se osposobe za druge tipove helikoptera moraju da prođu odgovarajući tip tehničke obuke i najmanje 2 sata letačke obuke, kao i provjeru stručnosti sa ovlaštenim TRI(H) iz određenih dijelova procjene, u skladu sa JAR-FCL 2.330D.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.340C

Kurs za ovlaštenje instruktora instrumentalnog letenja (Helikopter) IRI(N)

(Vidi JAR-FCL 2.340F)

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.205)

(Vidi Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 2.320E)

(Vidi AMC FCL 2.340C)

(Vidi AMC-FCL 2.340D)

OPŠTI CILJEVI KURSA

1. Cilj IRI(H) kursa je da obučiti imaoce helikopterskih dozvola do nivoa stručnosti potrebnog za izdavanje ovlaštenja instruktora za instrumentalno letenje IRI(N).

2. Kurs treba da bude tako uređen da:

(a) kandidatu pruži adekvatnu obuku u teorijskom znanju, obuku u letenju i na sintetičkim uređajima, kako bi mogao da uspješno vrši obuku za ovlaštenje za instrumentalno letenje na helikopteru, u skladu sa nastavnim programom iz Dodatka 1 JAR-FCL 2.205;

(b) osvježi i osavremeni teorijsko znanje instruktora;

(c) uvjeri da je instrumentalno letenje učenika – instruktora na dovoljno visokom nivou.

3. Na kursu za IRI(N) treba posebno naglasiti ulogu pojedinca i značaj ljudskog faktora u interakciji čovjek-mašina. Posebna pažnja treba da se obrati na zrelost kandidata i sposobnost procjene, uključujući razumijevanje odraslih, njihovo ponašanje i različite nivoe obrazovanja.

4. Tokom kursa kandidate treba upozoriti na značaj vlastitih stavova za sigurnost letenja. Unapređenje svijesti o sigurnosti mora da bude osnovni cilj tokom cijelog kursa. Važno je da tokom kursa kandidat dobije znanje, vještine i stavove koji odgovaraju ulozi instruktora za instrumentalno letenje.

STRUKTURA IRI(H) KURSA

5. Kurs za instruktora instrumentalnog letenja se sastoji iz 3 dijela:

a) Dio 1: *Model predavanja i učenja*

Detalji programa su navedeni u AMC-FCL 2.320D, Dio 1, a treba da obuhvati minimalno 25 časova. Pilotima koji imaju ili su imali jedno od sljedećih ovlašćenja: FI(H), TRI(H), SFI(H), STI(H), FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), IRI(A), STI(A), ovaj dio će se priznati za ovlašćenje instruktora letenja na tipu.

b) Dio 2: *Teorija instrumentalnog letenja*

Teorijska obuka za instrumentalno letenje treba da sadrži najmanje 10 časova, uključujući i eventualnu reviziju, pripremu planova časa i razvijanje nastavnčkih vještina za rad u učionici, u cilju osposobljavanja instruktora za predavanje programa teorije instrumentalnog letenja, datog u AMC-FCL 2.340C.

c) Dio 3: *Obuka u letenju*

Odobreni kurs za IRI(H) treba da sadrži najmanje 10 sati obuke u letenju na helikopteru, simulatoru leta, FTD 2/3 ili FNPT II. Isti broj sati treba odvojiti za obuku i uvježbavanje davanja uputstava, prije i poslije leta, za svaku pojedinačnu vježbu. Cilj letačke obuke treba da bude osposobljavanje kandidata za sigurno i efikasno izvođenje pripreme za vježbe u zraku. Sadržaj programa obuke je dat u AMC-FCL 2.340C.

IRI(H) – PRAKTIČNI ISPIT

6. Praktični ispit će se zasnivati na određenim dijelovima praktičnog ispita za instruktora letenja (Vidi Dodatke 1 i 2 JAR-FCL 2.320E), npr. priprema vježbe prije leta, razrada glavnog dijela vježbe u zraku (uključujući dodatne vježbe), analiza poslije leta i pitanja na IFR procedurama. Ispit će izvršiti ovlašćeni FIE(H).

PRODUŽENJE I OBNOVA VAŽENJA OVLAŠĆENJA

7. Za produženje ili obnovu važenja IRI(H) ovlašćenja kandidat je obavezan da ispunjava uslove JAR-FCL 2.340F. Provjera stručnosti na jednom tipu helikoptera važi za produženje važenja na drugim tipovima helikoptera za koje instruktor ima ovlašćenje.

POGLAVLJE I - ISPITIVAČI (Helikopter)**JAR-FCL 2.420 Ispitivači - svrhe**

(a) Vrste ispitivača su:

- (1) Ispitivač u letu – Flight Examiner (FE(N));
- (2) Ispitivač na tipu – Type Rating Examiner (TRE(N));
- (3) Ispitivač za instrumentalno letenje – Instrument Rating Examiner (IRE(N));
- (4) Ispitivač instruktora letenja – Flight Instructor Examiner (FIE(N));
- (5) Ispitivač na uređajima za simuliranje leta – Synthetic Flight Examiner (SFE(N)).

(b) *Višestruke uloge*

Ukoliko ispunjavaju uslove u pogledu kvalifikacije i iskustva koji su navedeni u ovom poglavlju za svaku pojedinačnu autorizaciju, ispitivači nisu ograničeni samo na jednu kategoriju FE(N), TRE(N), IRE(N), ili FIE(N).

JAR-FCL 2.425 Ispitivači - opšte

(Vidi JAR-FCL 2.030(a))

(Vidi Dodatak 1 JAR- FCL 2.425)

(Vidi IEM FCL 2.425)

(a) *Preduslovi*

Ispitivač može da sprovodi ispite ili provjere za izdavanje, produženje ili obnovu važenja pilotske dozvole ili ovlašćenja ako:

- (1) posjeduje dozvolu i ovlašćenje koji su najmanje jednaki dozvoli ili ovlašćenju za koje je autorizovan da sprovodi praktične ispite ili provjere stručnosti i, ukoliko nije drugačije određeno, ima pravo da vrši obuku za sticanje tih dozvola i/ili ovlašćenja.
- (2) je kvalifikovan da obavlja dužnost vođe zrakoplova tokom praktičnog ispita ili provjere stručnosti, izuzev ako nije drugačije određeno, i ispunjava odgovarajuće uslove propisane u JAR-FCL 2.435 do 2.460.

(b) Ukoliko nema kvalifikovanih ispitivača, po odluci nadležne zrakoplovne vlasti, ispitivači/inspektori se mogu ovlastiti bez odgovarajućih uslova za ovlašćenja za instruktora/tip, kao što je navedeno.

(c) *Upisivanje u dozvolu*

U dozvolama gdje se upisuje produženje važenja ovlašćenja, ispitivač će:

- (1) upisati sljedeće podatke: ovlašćenja, datume provjere, rok važenja, broj autorizacije i potpis;
- (2) proslijediti original obrasca praktičnog ispita/provjere stručnosti nadležnim zrakoplovnim vlastima, a jednu kopiju zadržati za ličnu arhivu.
- (3) u slučaju produženja važenja ovlašćenja za tip helikoptera u skladu sa JAR-FCL 2.245(b)(2), (b)(3) i (b)(4), unijeti datume za sve obuhvaćene tipove.

(d) *Period važenja*

Važenje autorizacije ispitivača je najviše 3 godine, dodajući i preostale dane do isteka mjeseca u kojem je izdata. Ispitivači se ponovo autorizuju prema odluci nadležne zrakoplovne vlasti, u skladu sa Dodatkom 1 JAR-FCL 2.425.

(e) *Usklađivanje sa JARs*

Ispitivači se autorizuju u skladu sa JAR-FCL 2.030(a). Ispitivač treba da ispuni određene standarde ispitivača koje je odredila ili odobrila zrakoplovna vlast (vidi Dodatak 1 JAR- FCL 2.425 i IEM FCL 2.425).

(f) *Ispit za odobravanje autorizacije ispitivača*

Po ispunjenju određenih standarda iz JAR-FCL 2.425(e), kandidat za bilo koju autorizaciju ispitivača treba da obavi najmanje jedan praktični ispit ili provjeru stručnosti u ulozi ispitivača za koju se autorizacija traži, uključujući pripremu, izvođenje ispita ili provjere, procjenu kandidata sa kojim se sprovodi ispit/provjera, analizu leta i zabilješke/dokumentaciju. Ovu „provjeru sposobnosti za ispitivača” nadgleda inspektor nadležne zrakoplovne vlasti ili stariji ispitivač kojeg će, posebno za tu svrhu, ovlastiti nadležna vlast.

g) Produženje važenja autorizacije

1) Svaka instruktorska autorizacija važi 3 godine, dodajući i preostale dane mjeseca u kojem je izdata. Ako je izdata u posljednjih 12 mjeseci važenja prethodne provjere stručnosti, period važenja će se produžiti od datuma izdavanja do 3 godine od datuma isticanja te prethodne provjere stručnosti za instruktorsku autorizaciju.

Instruktoru koji važenje svoje instruktorske autorizacije produžava u isto vrijeme kada i ovlaštenje za instruktora, važenje autorizacije biće izjednačeno sa važenjem ovlaštenja za instruktora.

U posljednjih 12 mjeseci važenja autorizacije ispitivač mora da završi praktični ispit ili provjeru stručnosti, uključujući pripremu, izvođenje ispita ili provjere, procjenu kandidata, analizu i vođenje dokumentacije, u toku kojeg će ga nadgledati inspektor zrakoplovnih vlasti ili stariji ispitivač kojeg će posebno za tu svrhu ovlastiti vzrakoplovna vlast.

2) Ako je istekao rok važenja instruktorske autorizacije ispitivač mora da pristupi obuci koju odredi zrakoplovna vlast prije nego što nastavi da obavlja ispite provjere sposobnosti za ispitivača pod nadzorom.

JAR-FCL 2.430 Ispitivači - period važenja

(Namjerno ostavljeno prazno)

JAR-FCL 2.435 Ispitivač u letu FE(H) - prava

Prava ispitivača u letu FE(H) su da sprovodi:

(a) praktične ispite za izdavanje PPL(H) i praktične ispite i provjere stručnosti za ovlaštenja na tipu jednomotornih helikoptera sa jednim pilotom u posadi, pod uslovom da ima najmanje 1000 sati naleta kao pilot helikoptera, uključujući minimalno 250 sati obuke, a za ovlaštenja za tip višemotornih helikoptera sa jednim pilotom ispitivač mora da ispunjava uslove iz JAR-FCL 2.439(b);

(b) praktične ispite za izdavanje SPL(H) i praktične ispite i provjere stručnosti za ovlaštenja na tipu jednomotornih helikoptera sa jednim pilotom u posadi, pod uslovom da ima najmanje 2000 sati naleta kao pilot helikoptera, uključujući minimalno 250 sati obuke, a za ovlaštenja za tip višemotornih helikoptera sa jednim pilotom ispitivač treba da ispuni uslove iz JAR-FCL 2.439(b).

JAR-FCL 2.439 Ispitivač na tipu TRE(H) - preduslovi

Prije nego što mu se odobri zvanje ispitivača na tipu, kandidat je obavezan da ispuni sljedeće uslove:

(a) Za helikoptere sa više pilota:

(1) da ima najmanje 1500 sati letenja kao pilot na helikopterima sa više pilota, od čega najmanje 500 sati mora biti u ulozi vođe zrakoplova;

(2) da ima TRI(H) ovlaštenje na odgovarajućem tipu; i

(3) prije nego što proširi prava sa višemotornog helikoptera sa jednim pilotom na isti tip višemotornog helikoptera sa više pilota, imalac mora da ispuni uslove iz JAR-FCL 2.250 i da ima najmanje 100 sati letenja na tom tipu.

Kandidat za prvo dobijanje TRE autorizacije na višemotornim helikopterima sa više pilota mora da ispuni uslove u pogledu iskustva iz JAR-FCL 2.439(a)(1), dok se uslov od 1500

sati naleta na helikopteru sa više pilota može smatrati ispunjenim ako ima 500 sati letenja u ulozi vođe zrakoplova na istom tipu helikoptera sa više pilota.

(b) Za višemotorne helikoptere sa jednim pilotom:

- (1) da ima najmanje 1000 sati letenja kao pilot helikoptera, od čega najmanje 500 sati u ulozi vođe zrakoplova;
- (2) da ima dozvolu profesionalnog pilota helikoptera i, ukoliko je primjenljivo, važeće IR(H) ovlaštenje;
- (3) da ima važeće TRI(H) ovlaštenje za odgovarajući helikopter.

(c) Za jednomotorne helikoptere sa jednim pilotom:

- (1) da ima najmanje 750 sati naleta kao pilot helikoptera, od kojih najmanje 500 sati treba da bude u svojstvu vođe zrakoplova;
- (2) da ima dozvolu profesionalnog pilota; i
- (3) da ima važeće FI(H) ili TRI(H) ovlaštenje za odgovarajući helikopter.

JAR-FCL 2.440 Ispitivač na tipu TRE(N) - prava

Prava ispitivača TRE(N) su da sprovodi:

(a) Za helikoptere sa više pilota:

- (1) praktične ispite za izdavanje ovlaštenja za letenje na tipu;
- (2) provjere stručnosti za produženje ili obnovu važenja ovlaštenja za letenje na tipu;
- (3) provjere stručnosti za produženje ili obnovu važenja ovlaštenja za instrumentalno letenje, pod uslovom da ima važeće IR(H), u skladu sa JAR-FCL 2.425(e);
- (4) praktične ispite za izdavanje ATPL(H).

(b) Za helikoptere sa jednim pilotom:

- (1) praktične ispite za izdavanje ovlaštenja za letenje na tipu;
- (2) provjere stručnosti za produženje ili obnovu važenja ovlaštenja za letenje na tipu helikoptera sa jednim pilotom;
- (3) provjere stručnosti za produženje ili obnovu važenja ovlaštenja za instrumentalno letenje, pod uslovom da ima važeće IR(H), u skladu sa JAR-FCL 2.425(e).

JAR-FCL 2.442 Ispitivač na tipu TRE(H) - autorizacija

Svi kandidati za prvo izdavanje ili obnavljanje važenja TRE(H) autorizacije treba da ispune uslove JAR-FCL 2.425.

JAR-FCL 2.445 Ispitivač za instrumentalno letenje (IRE(N)) - preduslovi

Prije nego što mu se odobri zvanje ispitivača za instrumentalno letenje IRE(H) kandidat treba da ima IRI(H) i da ispunjava uslove određene u JAR-FCL 2.425(e), kao i da:

- (a) ima najmanje 2000 sati letenja kao pilot helikoptera, i
- (b) ima minimalno 300 sati instrumentalnog letenja na helikopterima, od čega 200 sati kao instruktor.

JAR-FCL 2.450 IRE(N) - prava

Prava ispitivača za instrumentalno letenje IRE(N) su da sprovodi praktične ispite za prvo izdavanje i provjere stručnosti za produženje ili obnovu važenja ovlaštenja za instrumentalno letenje na helikopterima.

JAR-FCL 2.452 IRE(N) - autorizacija

Svi kandidati za prvo izdavanje ili produženje važenja autorizacije moraju da ispunjavaju uslove JAR-FCL 2.425.

JAR-FCL 2.445 Ispitivač na uređaju za simulirano letenje (helikopter) SFE(H) - preduslovi

Prije nego što mu se odobri zvanje ispitivača na uređaju za simulirano letenje SFE(H) kandidat mora da ispuni određene odredbe standardizacije navedene u JAR-FCL 2.425(e), i:

- (a) da ima ATPL(H) koja uključuje IR(H) za određeni tip;
- (b) da ima najmanje 1000 sati letenja na helikopterima sa više pilota;
- (c) da mu je odobreno da primjenjuje prava SFI(H) (vidi JAR-FCL 2.350A).

JAR-FCL 2.455 SFE(H) - prava

Prava SFE(H) su da na simulatoru leta sprovodi:

- (a) praktične ispite za izdavanje ovlašćenja za letenje na tipu, pod uslovom da ima važeće ovlašćenje na odgovarajućem tipu helikoptera;
- (b) provjere stručnosti za produženje i obnovu važenja ovlašćenja za letenje na tipu i instrumentalno letenje.

JAR-FCL 2.457 SFE(H) - autorizacija

Svi kandidati za prvo izdavanje ili produženje važenja SFE(H) autorizacije su obavezni da ispune uslove JAR-FCL 2.425.

JAR-FCL 2.459 Ispitivač instruktora letenja FIE(H) - preduslovi

Prije nego što mu se odobri zvanje ispitivača instruktora letenja FIE(H) kandidat mora:

- (a) da ima važeće FI(H), TRI(H) ili IRI(H) ovlašćenje (ako je primjenljivo); i
- (b) da ima FE(H), TRE(H) ili IRE(H) autorizaciju (ako je primjenljivo); i
- (c) da ima najmanje 2000 sati letenja kao pilot na helikopterima;
- (d) da ima najmanje 100 sati letenja u obuci kandidata za FI(H), TRI(H) ili IRI(H) ovlašćenje i
- (e) da je završio kurs standardizacije u skladu sa JAR-FCL 2.425(e).

JAR-FCL 2.460 FIE(N) - prava

Prava FIE(N) su da sprovodi praktične ispite i provjere stručnosti za izdavanje i produženje važenja ili obnovu važenja FI(H), TRI(H) ili IRI(H) ovlašćenja na helikopterima sa jednim pilotom u posadi.

JAR-FCL 2.461 FIE(N) - autorizacija

Svi kandidati za prvo izdavanje ili produženje važenja autorizacije su obavezni da ispune uslove JAR-FCL 2.425.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.425**Mjere standardizacije za ispitivače**

(Vidi JAR-FCL 2.425 i 2.430)

(Vidi AMC FCL 2.425)

OPŠTE

1. Svaka država članica JAA obavezna je da objavi i prosljedi JAA listu autorizovanih ispitivača, kao i da navede za šta su autorizovani.
2. Ispitivači moraju dosljedno primjenjivati JAR-FCL standarde tokom ispita/provjera. S obzirom da se uslovi tokom ispita/provjere mogu izmijeniti, važno je da ispitivač uzme u obzir sve nepovoljne uslove koji se mogu pojaviti u toku izvođenja ispita/provjere.

IMENOVANJE I AUTORIZACIJA ISPITIVAČA

3. Ispitivač će biti imenovan i autorizovan u skladu sa JAR-FCL i to može biti:
 - (a) inspektor letačkog osoblja zrakoplovnih vlasti; ili
 - (b) instruktor iz registrovane organizacije (RF), FTO, TRTO; fabrike (proizvođača) ili ustanove sa kojom je zaključen ugovor; ili
 - (c) pilot koji posjeduje posebnu autorizaciju izdatu od strane države članice JAA.
4. Svi ispitivači moraju imati odgovarajuću obuku, kvalifikacije i iskustvo za određeni tip helikoptera. Specifična pravila vezana za kvalifikacije ispitivača ne mogu biti određena, iz razloga što se razlikuju posebne okolnosti u organizacijama. Međutim, u svakom pogledu je važno da ispitivač, u skladu sa svojim iskustvom, posjeduje profesionalni ugled.

PONOVNA AUTORIZACIJA ISPITIVAČA

5. Ispitivači mogu biti ponovno autorizovani u skladu sa JAR-FCL 2.425. Za ponovnu autorizaciju ispitivač mora da izvrši bar dva praktična ispita ili provjere stručnosti tokom svake od tri godine koliko mu važi autorizacija. Jedan od praktičnih ispita ili provjera stručnosti koje ispitivač sprovodi u toku važenja autorizacije mora nadgledati inspektor zrakoplovnih vlasti ili stariji ispitivač posebno ovlašćen za ovu svrhu.

POGLAVLJE J - USLOVI U VEZI TEORIJSKOG ZNANJA I PROCEDURE SPROVOĐENJE ISPITA TEORIJSKOG ZNANJA ZA DOZVOLE PROFESIONALNIH PILOTA I OVLAŠĆENJA ZA INSTRUMENTALNO LETENJE

JAR-FCL 2.465 Uslovi

Kandidat za dozvolu profesionalnog pilota ili ovlašćenja za instrumentalno letenje mora da prikaže nivo znanja koji odgovara pravima dozvole ili ovlašćenja za koje je podnio prijavu, tako što će položiti teorijski ispit, u skladu sa procedurama propisanim u JAR-FCL 2.470 do 2.495.

JAR-FCL 2.470 Sadržaj ispita teorijskog znanja

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.470)

(a) Kandidat za ATPL(N) mora da prikaže odgovarajući nivo znanja iz sljedećih 13 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. Podjela predmeta po ispitnim cjelinama i vrijeme trajanja ispita će biti dogovoreni unutar država članica JAA i definisani u odgovarajućim procedurama.

(b) Kandidat za CPL(N) mora prikazati odgovarajući nivo znanja iz sljedećih 9 predmeta: zrakoplovni propisi; opšte poznavanje zrakoplova; performanse i planiranje leta; ljudske mogućnosti i ograničenja; meteorologija; navigacija; operativne procedure; teorija letenja; VFR komunikacije. Podjela predmeta po ispitnim cjelinama i vrijeme trajanja će biti dogovoreni unutar država članica JAA i definisani u odgovarajućim procedurama.

(c) Kandidat za IR(N) mora prikazati odgovarajući nivo znanja iz sljedećih 7 predmeta: zrakoplovni propisi; opšte poznavanje zrakoplova; performanse i planiranje leta; ljudske mogućnosti i ograničenja; meteorologija; navigacija; IFR komunikacije. Podjela predmeta po ispitnim cjelinama i vrijeme trajanja ispita biće dogovoreni unutar država članica JAA i definisani u odgovarajućim procedurama.

JAR-FCL 2.475 Pitanja

(Vidi IEM FCL 2.475 (a) i (b))

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.470)

(a) Centralna banka pitanja

Pitanja koja su u skladu sa programima (vidi Dodatak 1 JAR-FCL 1.470) čuvaju se u JAA centralnoj banci pitanja (Central Question Bank (CQB)). Pitanja unesena u CQB će biti sastavljena na engleskom jeziku, prema metodi opisanoj u IEM FCL 2.475(a), koristeći skraćenice (vidi IEM FCL 2.475(b)), i usklađena sa formatom pogodnim za računar. Pitanja će biti u formi više ponuđenih odgovora. Zrakoplovna vlast ima pravo da odabira pitanja za ispit, u skladu sa JAR-FCL 2.480.

(b) Objavljivanje

JAA će povremeno objavljivati primjere pitanja sa više ponuđenih odgovora.

JAR-FCL 2.480 Procedura ispita

(Vidi Dodatak 1 JAR-FCL 2.470)

(a) Učestalost

Država članica JAA mora omogućiti kandidatu da polaže odgovarajuće ispite, u skladu sa procedurama propisanim u ovom poglavlju. Ispit za dozvolu ili ovlaštenje za instrumentalno letenje sastoji se od ispita iz svakog predmeta navedenog u Dodatku 1 JAR-FCL 2.470.

(b) Jezik

Ispiti se održavaju na jeziku koji zrakoplovna vlast odredi. Zrakoplovna vlast će obavijestiti kandidate o jeziku na kojem će se ispiti održati.

(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 nacionalni 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 komunikacija može se obavljati 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 zamijeni pismeni ispit ili ispit na računaru.

(e) Pribor

Zrakoplovna vlast mora da obezbijedi odgovarajuće karte, mape, tablice sa podacima i opremu koja je potrebna za ispit.

(f) Sigurnost

Identitet kandidata utvrđuje se prije pristupanja ispitu.

(g) Povjerljivost

Sadržaj ispitnog materijala je povjerljiv.

JAR-FCL 2.485 Odgovornost kandidata

(a) Kandidat je obavezan da cio ispit obavi u jednoj državi članici JAA.

(b) Kandidat treba da bude prijavljen za ispit od strane odobrene FTO koja je odgovorna za obuku kandidata, kada kandidat završi odgovarajuće elemente kursa teorijske obuke sa odgovarajućim uspjehom. Kandidat koji ne položi ispit u propisanom roku, u skladu sa JAR-FCL 2.490, mora da podnese dokaz o dopunskoj obuci koji je izdala odobrena organizacija za obuku.

(c) Ukoliko nadležna zrakoplovna vlast smatra da kandidat ne poštuje ispitne procedure, takvo ponašanje se smatra uzrokom neuspjeha kandidata, ili u pojedinačnom predmetu ili u cijelom ispitu.

JAR-FCL 2.490 Standardi uspješnog polaganja

(a) Kandidat je uspješno položio pojedinačni predmet ukoliko je postigao najmanje 75% bodova od ukupnog broja bodova predviđenih za taj predmet. Nema kaznenih bodova.

(b) U zavisnosti od ostalih uslova propisanih u JARs, smatra se da je kandidat uspješno završio sve ispite teorijskog znanja za odgovarajuću pilotsku dozvolu ili ovlaštenje ukoliko položi sve

potrebne predmete u periodu od 18 mjeseci, računajući od kraja kalendarskog mjeseca u kojem je prvi put pristupio ispitu.

(c) Kandidat mora ponovo da polaže cio ispit kao pri prvom pristupanju, 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 da obavi dopunsku obuku koju će odrediti nadležna zrakoplovna vlast.

JAR-FCL 2.495 Period prihvatanja

(a) Položeni teorijski ispiti, shodno JAR-FCL 2.490, prihvataju se za dobijanje CPL(N) ili IR(N) u roku od 36 mjeseci od dana kada su položeni svi potrebni ispiti.

(b) Položeni teorijski ispiti za ATPL(H) u skladu sa JAR-FCL 2.490 će se prihvatiti za dobijanje CPL(H) u roku od 36 mjeseci od dana kada su svi ispiti položeni, i važiće na neodređeno vrijeme za dobijanje ATPL(H), pod uslovom da kandidat ima važeće ovlašćenje za letenje na tipu, upisano u dozvolu CPL(H).

(c) Pod uslovom da je IR(H) stečeno u skladu sa navedenim pod (a), položeni teorijski dio ispita za ATPL(H) važi narednih 7 godina za dobijanje ATPL(H) od datuma posljednjeg produženja važenja ovlašćenja za instrumentalno letenje IR(H), upisanog u CPL(H) dozvolu.

Dodatak 1 JAR-FCL 2.470**Program teorijske obuke – ATPL/IR, ATPL, CPL i IR**

(Vidi JAR-FCL 2.470)

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

		Avion		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
010 00 00 00	ZRAKOPLOVNI PROPISI I PROCEDURE KONTROLE LETENJA	x	x	x	x	x	x
010 01 00 00	MEĐUNARODNO PRAVO: KONVENCIJE, SPORAZUMI I ORGANIZACIJE						
010 02 00 00	PLOVIDBENOST ZRAKOPLOVA						
010 03 00 00	NACIONALNA PRIPADNOST I REGISTARSKE OZNAKE ZRAKOPLOVA						
010 04 00 00	LICENCIRANJE OSOBLJA						
010 05 00 00	PRAVILA LETENJA						
010 06 00 00	PROCEDURE VAZDUŠNE NAVIGACIJE – POSTUPCI NA ZRAKOPLOVIMA						
010 07 00 00	SLUŽBE KONTROLE LETENJA I UPRAVLJANJE						
010 08 00 00	SLUŽBA ZRAKOPLOVNOG INFORMISANJA						
010 09 00 00	AERODROMI/HELIDROMI						
010 10 00 00	OLAKŠICE						
010 11 00 00	TRAGANJE I SPASAVANJE						
010 12 00 00	BEZBJEDNOST (Security)						
010 13 00 00	ISPITIVANJE UDESA I NEZGODA ZRAKOPLOVA						

		Avion		Helikopter			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	x	x	x	x	x	x
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 13 00 00	HELIKOPTER: OSTALI SISTEMI						
021 15 00 00	HELIKOPTER: GLAVE ROTORA						
021 16 00 00	HELIKOPTER: REDUKTORI						
021 17 00 00	HELIKOPTER: LOPATICE						

		Avion		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
022 00 00 00	OPŠTE POZNAVANJE ZRAKOPLOVA INSTRUMENTI	x	x	x	x	x	x
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	KOMINIKACIONI SISTEM						
022 11 00 00	SISTEM UPRAVLJANJA LETOM (FMS)						
022 12 00 00	SISTEMI UPOZORAVANJA, SISTEMI BLIZINE						
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 I PLANIRANJE LETA	x	x	x	x	x	
031 00 00 00	MASA I CENTRAŽA – AVIONI/HELIKOPTERI	x	x	x	x	x	
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						

		Avion		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
033 00 00 00	PLANIRANJE I PRAĆENJE LETA	x	x	x	x	x	x
033 01 00 00	PLANIRANJE LETA ZA VFR LETOVE						
033 02 00 00	PLANIRANJE LETA ZA IFR LETOVE						
033 03 00 00	PRORAČUN GORIVA						
033 04 00 00	PRIPREMA PRIJE LETA						
033 05 00 00	PLAN LETA KONTROLE LETENJA						
033 06 00 00	PRAĆENJE LETA I PONOVO PLANIRANJE U TOKU LETA						

		Avion		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
034 00 00 00	PERFORMANSE HELIKOPTERI			x	x	x	
034 01 00 00	OPŠTE						
034 02 00 00	PERFORMANSE KLASSE 3 – SAMO JEDNOMOTORNI HELIKOPTERI						
034 03 00 00	PERFORMANSE KLASSE 2						
034 04 00 00	PERFORMANSE KLASSE 1 – SAMO HELIKOPTERI SERTIFIKOVANI. POD CS 29						

		Avion		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
040 00 00 00	LJUDSKE MOGUĆNOSTI I OGRANIČENJA	x	x	x	x	x	x
040 01 00 00	LJUDSKI FAKTORI: OSNOVNI KONCEPTI						
040 02 00 00	OSNOVI ZRAKOPLOVNE PSIHOLOGIJE I OČUVANJE ZDRAVLJA						
040 03 00 00	OSNOVI ZRAKOPLOVNE PSIHOLOGIJE						

		Avion		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
050 00 00 00	METEOROLOGIJA	×	×	×	×	×	×
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 FRONTI						
050 07 00 00	SISTEMI VAZDUŠNOG PRITISKA						
050 08 00 00	KLIMATOLOGIJA						
050 09 00 00	OPASNE POJAVE TOKOM LETA						
050 10 00 00	METEOROLOŠKE INFORMACIJE						

		Avion		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
060 00 00 00	NAVIGACIJA	×	×	×	×	×	×
061 00 00 00	OPŠTA NAVIGACIJA	×	×	×	×	×	×
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						

		Avion		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
062 00 00 00	RADIO NAVIGACIJA	×	×	×	×	×	×
062 01 00 00	OSNOVE TEORIJE PROSTIRANJA RADIO TALASA						
062 02 00 00	RADIO SREDSTVA						
062 03 00 00	RADAR						
062 04 00 00	<i>Namjerno ostavljeno prazno</i>						
062 05 00 00	SISTEMI PROSTORNE NAVIGACIJE, RNAV/FMS						
062 06 00 00	GLOBALNI NAVIGACIONI SATELITSKI SISTEMI						

		Avion		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
070 00 00 00	OPERATIVNE PROCEDURE	×	x	×	×	×	
071 01 00 00	OPŠTI USLOVI						
071 02 00 00	POSEBNE OPERATIVNE PROCEDURE I OPASNOSTI (OPŠTI ASPEKTI)						
071 03 00 00	POSTUPCI ZA SLUČAJ OPASNOSTI NA HELIKOPTERU						

		Avion		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
082 00 00 00	TEORIJA LETENJA HELIKOPTER			×	×	×	
082 01 00 00	PODZVUČNA AERODINAMIKA						
082 02 00 00	AERODINAMIKA VELIKIH BRZINA I EFEKTI SABIJANJA						
082 03 00 00	TIPOVI ZRAKOPLOVA SA ROTOROM						
082 04 00 00	AERODINAMIKA GLAVNOG ROTORA						
082 05 00 00	MEHANIKA GLAVNOG ROTORA						
082 06 00 00	REPNI ROTORI						
082 07 00 00	RAVNOTEŽA, STABILNOST I UPRAVLJIVOST						
082 08 00 00	MEHANIKA LETA HELIKOPTERA						

		Avion		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
090 00 00 00	KOMUNIKACIJE	×	×	×	×	×	×
091 00 00 00	VFR KOMUNIKACIJE						
091 01 00 00	DEFINICIJE						
091 02 00 00	OPŠTE OPERATIVNE PROCEDURE						
091 03 00 00	IZRAZI ZA METEOROLOŠKE INFORMACIJE 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	IZRAZI ZA METEOROLOŠKE INFORMACIJE OD VAŽNOSTI (IFR)						
092 06 00 00	OPŠTI PRINCIPI VHF I LOCIRANJA FREKVENCIJA						
092 07 00 00	MORZEOV KOD						