

ДИО 1 - УСЛОВИ**1. ОПШТЕ ОДРЕДБЕ**

Овај дио садржи услове везане за дозволе летачког особља (Хеликоптер).

ПОГЛАВЉЕ А - ОПШТИ УСЛОВИ**JAR-FCL 2.001 Дефиниције и скраћенице**
(Види IEM FCL 2.001)***Категорије (ваздухоплова):***

разврставање ваздухоплова према њиховим основним карактеристикама, нпр. авион, хеликоптер, једрилица, слободни балон.

Замјена (дозволе):

издавање JAR-FCL дозволе на основу дозволе која је издата од стране државе која није чланица ЈАА.

Копилот:

копилот је пилот који врши послове везане за управљање хеликоптером, различите од послова вође ваздухоплова, на хеликоптерима за које је потребно више од једног пилота у посади, али искључујући пилота који лети ваздухопловом у циљу обуке за дозволу или овлашћење.

Вријеме обуке са инструктором

вријеме летења у ваздуху или вријеме летења по инструментима на уређајима на земљи, током којег лице обучава одговарајући овлашћени инструктор.

Налет:

укупно вријеме од тренутка када су лопатице ротора покренуте, до момента када је хеликоптер дошао на мјесто паркирања, а лопатице ротора заустављене.

Уређаји за симулирање летења на земљи (FSTD):

било који синтетички уређај који дјелимично или комплетно одговара неком типу хеликоптера, разни системи, укључујући уређаје за опште (неспецифичне) поступке, који се користе као дио обуке и који су за ову сврху одобрени у складу са JAR – FSTD (H).

Инструментални налет:

вријеме летења по инструментима у ваздуху или на уређајима за симулирање лета на земљи.

Вријеме летења по инструментима у ваздуху:

вријеме летења током којег пилот управља ваздухопловом искључиво по инструментима.

Вријеме летења на уређају за симулирање инструменталног лета на земљи:

вријеме током којег се пилот обучава у симулираном лету, по инструментима, на уређајима за симулирање лета (STD).

Сарадња вишечлане посаде:

рад летачке посаде као тима у коме чланови међусобно сарађују предвођени вођом ваздухоплова.

Хеликоптери с више пилота:

тип хеликоптера за чију употребу се захтјева и копилот, како је одређено у летачком приручнику или потврдом оператора или другим одговарајућим документом.

Ангажовање посаде са више пилота:

задаци одобрени од надлежне ваздухопловне власти за које се захтјевају најмање два пилота и сарадња унутар вишечлане посаде на хеликоптерима са више пилота.

Ноћ:

временски период између завршетка грађанског сумрака и почетка грађанског свитања, или други временски период између заласка и изласка сунца који може бити прописан од стране надлежне власти.

Приватни пилот:

пилот који посједује дозволу на основу које му није дозвољено да лети ваздухопловом у циљу стицања зараде.

Комерцијални пилот:

пилот који посједује дозволу која му дозвољава да лети ваздухопловом у циљу стицања зараде.

Провјере стручности:

демонстрација стручности у циљу продужења важења или обнове овлашћења, укључујући и усмено испитивање које испитивач може да захтјева.

Овлашћење:

упис у дозволу који се односи на специјалне услове, права или ограничења која се односе на ту дозволу.

Обнова важења (нпр. овлашћења/одобрења):

управни поступак којим се по истеку важења овлашћења/одобрења, уз испуњење прописаних услова, обнављају права из овлашћења/одобрења на одређени период.

Продужење важења (нпр. овлашћења/одобрења):

управни поступак којим се у току важења овлашћења/одобрења, уз испуњење прописаних услова, продужавају права из овлашћења/одобрења на одређени период.

Хеликоптери с једним пилотом:

хеликоптер који има одобрење да њиме управља само један пилот.

Задаци с једним пилотом у посади:

све поступке у лету извршава само један пилот.

Практични испити:

практични испити представљају приказ стручности у циљу издавања дозволе/овлашћења, укључујући и усмено испитивање које испитивач може да захтјева.

Вријеме самосталног летења:

вријеме летења током којег је ученик пилот једина особа у хеликоптеру.

Летења у улози ученика - вође ваздухоплова (SPIC):

летење током којег инструктор летења само надгледа ученика који врши дужност вође ваздухоплова, а не врши утицај нити управља ваздухопловом.

Моторна једрилица (TMG):

моторна једрилица је ваздухоплов који посједује увјерење о пловидбености издато или прихваћено од стране државе чланице ЈАА и има интегрално уграђен неувлачећи мотор и неувлачећу елису (укључујући оне наведене у Додатку 1 JAR-FCL 2.215).

Моторна једрилица мора бити способна да изврши полијетање и пењање сопственим погоном, а у складу са њеним летачким приручником.

Тип (ваздухоплова):

сви ваздухоплови који имају исти основни дизајн, укључујући све модификације, осим оних које проузрокују измјене у начину управљања, летним карактеристикама или саставу летачке посаде.

За скраћенице видјети IEM FCL 2.001.

JAR-FCL 2.005 Примјена

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.005)

(Види AMC FCL 2.005 и 2.015)

(а) Опште

(1) Услови прописани у JAR-FCL примјењиваће на све поднеске који се односе на обуку, испите и пријаве за издавање дозвола, овлашћења, ауторизација, одобрења или увјерења, које ваздухопловна власт прими након ступања на снагу овог правилника.

(2) (I) Кад год се дозволе, овлашћења, ауторизације, одобрења или увјерења спомињу у JAR-FCL, то значи да су те дозволе, овлашћења, ауторизације, одобрења или увјерења издата у складу са JAR-FCL. У свим другим случајевима ти документи се означавају као нпр. ICAO или националне дозволе.

(II) Кад год се помену захтјеви у погледу искуства, то се односи на вријеме лета у хеликоптеру, осим уколико није другачије наведено.

(3) Кад год се помене држава чланица ЈАА у циљу међусобног препознавања дозвола, овлашћења, ауторизација, овлашћења или увјерења, то означава пуноправну државу чланицу ЈАА.

(4) Сви уређаји за симулирање лета који се помињу у JAR-FCL, а који замјењују ваздухоплов у циљу обуке, морају бити у складу са JAR-STD, а кориснику мора бити одобрено спровођење обуке у складу са JAR-FCL од стране ваздухопловних власти.

(5) Све што се односи на авионе, не односи се на микро лаке авионе, који се дефинишу националним прописима, осим ако није другачије одређено.

(6) У дозволу издату на основу обуке извршене изван државе чланице ЈАА, осим обуке извршене у складу са JAR-FCL 2.055(а)(1), права из дозволе ограничена су на ваздухоплов регистрован у држави која је издала дозволу.

(7) Овлашћење издато на основу обуке спроведене изван државе чланице ЈАА, осим обуке обављене у складу са JAR-FCL 2.055(а)(1), ограничено је на ваздухоплов регистрован у држави издавања дозволе.

(б) Прелазне одредбе

(1) Није примјенљиво.

(2) Није примјенљиво.

(3) Имаоци дозвола које су издате у складу са националним прописима државе чланице ЈАА прије ступања на снагу овог правилника, или у складу са ставом (б)(1), могу да захтјевају од државе издаваоца дозволе издавање одговарајуће дозволе наведене у JAR-FCL 2 (хеликоптери), која њеном имаоцу омогућава коришћење права из дозволе у осталим државама, као што је прописано у JAR-FCL 2.015(а)(1). За издавање таквих дозвола, ималац дозволе треба да испуни услове прописане у Додатку 1 JAR-FCL 2.005.

(4) Имаоци дозвола које су издате у складу са националним прописима државе чланице ЈАА, који не испуњавају у потпуности услове из Дела 1 JAR-FCL 3, могу користити права из националних дозвола које посједују.

(5) А. Ваздухопловне власти држава чланица ЈАА морају, уколико је то могуће:

(I) извршити упис знања језика у складу са JAR-FCL 2.010(а)(4), у свим новим или обновљеним дозволама. Пилот може имати упис више од једног језика (види напомену FCL 2.010(а)(4));

(II) увести процедуре тако да постојеће дозволе садрже упис знања језика у складу са JAR-FCL 2.075(a)(2)(XIII).

Б. На основу постојећих метода оцењивања, ваздухопловне власти могу извршити упис знања језика на нивоу 4 (оперативни ниво) за имаоце дозвола са правом коришћења радиотелефоније на енглеском језику и осталим језицима, уколико постоје.

(ц) *Континуитет рада испитивача који посједују националне ауторизације*

Испитивачи који су посједовали националне ауторизације прије почетка примјене JAR-FCL прописа, могу бити ауторизовани као JAR-FCL 2 (Хеликоптери) испитивачи, под условом да ваздухопловним властима докажу познавање JAR-FCL и JAR-OPS. Ауторизација важи најдуже три године. По истеку тог периода поновна ауторизације условљена је испуњењем услова прописаних у JAR-FCL 2.425(a) и (б).

JAR-FCL 2.010 Основна права члана летачке посаде

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.010)

(Види АМС бр.1 JAR-FCL 2.010)

(а) *Дозвола и овлашћење*

(1) Лице које обавља дужности члана летачке посаде у цивилном хеликоптеру регистрованом у држави чланици ЈАА мора посједовати важећу дозволу и одговарајућа овлашћења, у складу са захтјевима JAR-FCL и дужностима које треба да обавља, или ауторизацију, како је то прописано у JAR-FCL 2.085 и/или 2.230.

Дозвола мора бити издата од стране:

(I) државе чланице ЈАА;

(II) државе чланице ICAO и да је учињена важећом у складу са JAR-FCL 2.015(б) или (ц).

(2) Пилоти који посједују националне дозволе/овлашћења/ауторизације за моторне једрилице могу управљати и моторним једрилицама (TMG) у складу са националним прописима.

(3) Пилоти који посједују националну дозволу приватног пилота (PPL) са уписаним ограничењем могу управљати хеликоптерима регистрованим у држави која је дозволу издала, према националним прописима и унутар ваздушног простора те државе.

(4) Кандидати за дозволе и имаоци дозвола од којих се захтјева употреба радиотелефоније морају приказати способност да говоре и разумију језик који се користи у радиотелефонијским комуникацијама у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.010. Знање језика мора бити најмање на оперативном нивоу (ниво 4) ICAO (ICAO Language Proficiency Rating) (види Додатак 2 JAR-FCL 2.010 и АМС бр. 1 JAR-FCL 2.010).

Напомена: Ове одредбе које се односе на ICAO, Volume II, Chapter 5, прописују да језик који се користи у радиотелефонијским комуникацијама може бити језик који се уобичајено употребљава на земаљским станицама или енглески језик. У пракси ће, међутим, бити ситуација у којима ће имаоцу дозволе бити потребно да зна само језик којим се уобичајено говори на земаљским станицама.

(б) *Коришћење права*

Ималац дозволе, овлашћења или ауторизације не може да користи друга права, изузев оних које му даје та дозвола, овлашћење или ауторизација.

(ц) *Приговори, ограничења*

(1) Држава чланица ЈАА може увек, у складу са својим националним процедурама, да поступа по жалбама, ограничи права, или привремено или трајно стави ван снаге дозволу,

овлашћење, ауторизацију или увјерење које је издала у складу са условима JAR-FCL, ако утврди да подносилац захтјева или ималац дозволе није испунио или више не испуњава услове JAR-FCL или домаћег законодавства државе која је издала дозволу.

(2) Ако држава чланица ЈАА утврди да подносилац захтјева или ималац JAR-FCL дозволе која је издата у другој држави чланици ЈАА није испунио или више не испуњава услове JAR-FCL или одговарајућег националног прописа државе у чијем ваздушном простору хеликоптер лети, држава чланица ЈАА ће о томе обавијестити државу издаваоца дозволе и Одјељење за издавање дозвола у централи ЈАА. У складу са својим националним прописом, држава чланица ЈАА мора да, у интересу сигурности, обавијести државу издаваоца дозволе и ЈАА да, из наведених разлога, подносилац захтјева или ималац дозволе не може управљати хеликоптером који је регистрован у тој држави или управљати било којим хеликоптером унутар ваздушног простора те државе.

JAR-FCL 2.015. Прихватање дозвола, овлашћења, ауторизација, одобрења или увјерења

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.015)

(Види Додатак 2 JAR-FCL 2.015)

(Види Додатак 3 JAR-FCL 2.015)

(Види АМС FCL 2.005 и 2.015)

(а) Дозволе, овлашћења, ауторизације, одобрења или увјерења издати у држави чланици ЈАА

(1) Ако лице, организација или служба посједују дозволу која је издата са овлашћењем, ауторизацијом, одобрењем или потврдом од стране ваздухопловних власти у држави чланици ЈАА, у складу са условима JAR-FCL и пратећих процедура, те дозволе, овлашћења, ауторизације, одобрења или увјерења могу се прихватити без формалности од стране других држава чланица ЈАА.

(2) Није примјенљиво.

(б) Дозволе издате од држава које нису чланице ЈАА

(1) Дозвола издата од стране државе која није чланица ЈАА може се прихватити на основу дискреционог права ваздухопловних власти у држави чланици ЈАА, за летење на ваздухоплову који је регистрован у тој држави чланици ЈАА, а у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.015.

(2) Прихватање дозвола професионалног пилота, као и дозвола приватног пилота са овлашћењем за инструментално летење, не може трајати дуже од годину дана од дана прихватања, под условом да је важећа основна дозвола. Даље прихватање дозволе за летење на ваздухоплову регистрованом у било којој држави чланици ЈАА врши се на основу споразума између држава чланица ЈАА, као и у складу са другим условима које ЈАА сматра потребним. Ималац дозволе која је прихваћена од државе чланице ЈАА мора испуњавати услове који су прописани у JAR-FCL.

(3) Услови прописани у тачкама (1) и (2) не примјењују се када је ваздухоплов, регистрован у држави чланици ЈАА, дат у закуп оператеру у држави која није чланица ЈАА, под условом да је држава тог оператера прихватила да у току трајања закупа сноси одговорност да технички и/или оперативни надзор буде у складу са JAR-OPS 3.165. Дозволе чланова летачке посаде оператера из државе која није чланица ЈАА могу бити прихваћене на основу дискреционог права ваздухопловних власти државе чланице ЈАА која је у питању, под условом да су права из прихваћених летачких дозвола ограничена само на период закупа тог ваздухоплова за одређене делатности у којима непосредно или посредно, на основу „wet lease“ или другог комерцијалног аранжмана не учествује оператер из државе чланице ЈАА.

(ц) *Замјена дозволе издате од стране држава које нису чланице ЈАА.*

(1) Дозвола професионалног пилота са/без овлашћења за инструментално летење издата од стране државе која није чланица ЈАА може се замијенити за JAR-FCL дозволу, под условом да постоји споразум између државе чланице ЈАА и државе која то није. Тај споразум се мора заснивати на основу реципроцитета прихватања дозвола и мора обезбиједити одговарајући ниво сигурности обуке и тестирања у држави чланице и држави која није чланица ЈАА. Споразум ће се периодично разматрати према договору државе која није чланица и државе чланице ЈАА. Дозвола која је замијењена на основу таквог споразума мора садржати напомену о држави која није чланица ЈАА, а чија је дозвола замијењена. Друге државе чланице ЈАА нису у обавези да прихвате ту дозволу.

(2) Дозвола приватног пилота, издата од државе која није чланица ЈАА, може се замијенити за JAR-FCL дозволу са овлашћењем за тип хеликоптера са једним пилотом након испуњења услова прописаних у Додатку 2 JAR-FCL 2.015.

(д) *Када ваздухопловна власт изда дозволу која одступа од JAR-FCL, у такву дозволу мора бити унијета напомена, у рубрици XIII.*

JAR-FCL 2.016 Повластице дате имаоцу дозволе издате у држави која није чланица ЈАА

(а) Подносилац захтјева за издавање JAR-FCL дозволе и овлашћења за инструментално летење, који има најмање еквивалентну дозволу издату од стране државе која није чланица ЈАА, у складу са ICAO Annex 1, мора да испуни све услове JAR-FCL, осим оних који се односе на трајање обуке, број часова теоријске и практичне обуке, који могу бити умањени. Код одређивања степена кредитирања ваздухопловна власт може да се руководи препоруком центара за обуку.

(б) Ималац дозволе транспортног пилота хеликоптера са важећим овлашћењем за инструментално летење, издате у складу са ICAO Annex 1, а који испуњава услов од 1000 сати налета на хеликоптерима са више пилота у улози PIC или копилота према Додатку 1 JAR-FCL 2.015, може бити ослобођен похађања одобрене обуке прије приступања теоријском и практичном испиту, уколико дозвола садржи важеће овлашћење за летење као PIC на типу хеликоптера са више пилота са овлашћењем за инструментално летење за хеликоптер на којем ће се изводити практични испит за ATP(H) и IR(H), у складу са JAR – FCL 2.295.

(ц) Ималац ATP(H) дозволе, издате у складу са ICAO Annex 1, који испуњава услов од 1000 сати налета на хеликоптерима са више пилота, као PIC или копилот према Додатку 1 JAR – FCL 2.015, може бити ослобођен похађања одобрене обуке прије приступања теоријском и практичном испиту, уколико дозвола садржи важеће овлашћење за летење у улози PIC на типу хеликоптера са више пилота на којем ће се вршити практични испит за ATPL(H), у складу са JAR – FCL 2.295.

JAR-FCL 2.017 Ауторизације/овлашћења за посебне послове

Ауторизације/овлашћења за посебне послове везане за дозволу (на пример: летење у ИМС условима, запрашивање усјева, летење изнад планинског земљишта, гашење пожара, итд) могу се издати од стране ваздухопловних власти у складу са условима те државе чланице ЈАА, и то само за коришћење унутар њеног ваздушном простора. Коришћење таквих ауторизација/овлашћења у ваздушном простору друге државе чланице ЈАА може се вршити на основу посебног споразума са том државом, изузев ако постоји билатерални споразум.

JAR-FCL 2.020 Признавање војне обуке

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.005)

Пријава за признавање:

Пријаву за стицање дозволе и овлашћења који су предвиђени у JAR-FCL војно летачко особље подноси ваздухопловној власти државе у којој обављају или су обављали војну службу. Знање, искуство и практична оспособљеност стечени у војној служби ће бити признати у складу са одговарајућим условима JAR-FCL у погледу дозвола и овлашћења, на основу дискреционог права надлежне ваздухопловне власти. Услови и начин признавања војне обуке морају бити пријављени ЈАА. Права из таквих дозвола су ограничена на ваздухоплов регистрован у држави која је дозволу издала, све док не буду испуњени услови прописани у Додатку 1 JAR-FCL 2.005.

JAR-FCL 2.025 Важење дозвола и овлашћења

(Види JAR-FCL 2.010(а)(4))

(Види IEM FCL 2.025)

(а) Ималац дозволе не може да користи права из дозволе или овлашћења које је издала држава чланица ЈАА уколико не испуњава одговарајуће услове JAR-FCL.

(б) Важење дозволе и продужење важења овлашћења

(1) Важење дозволе је одређено важењем уписаних овлашћења и љекарског увјерења (види IEM FCL 2.025), правом коришћења R/T у складу са JAR-FCL 2.010(A)(4) и уписаним знањем језика.

(2) Када се овлашћење издаје, продужава или обнавља његово важење, ваздухопловна власт може продужити важење овлашћења до краја мјесеца у коме важење иначе истиче.

(ц) Дозвола се издаје на период до 5 година. У оквиру тог периода ваздухопловна власт ће дозволу поново издати:

- (1) након првог издавања или обнове овлашћења;
- (2) кад је у дозволи попуњена рубрика XII и нема више мјеста за упис;
- (3) из било ког административног разлога;
- (4) према дискреционом праву ваздухопловних власти код продужења важења овлашћења.

Ваздухопловна власт ће важећа овлашћења пренијети у нови образац дозволе.

Ималац дозволе мора поднијети пријаву ваздухопловној власти за поновно издавање дозволе.

Пријава мора да садржи потребну документацију.

JAR-FCL 2.026 Тренажа пилота који не лете у складу са JAR-OPS 3

(а) Хеликоптером који превози путнике не смије управљати, у својству вође ваздухоплова или копилота, пилот који у посљедњих 90 дана није извршио 3 школска круга, од којих сваки укључује полијетање и слијетање, на хеликоптеру истог типа или на симулатору летења тог типа хеликоптера;

(б) Хеликоптером који превози путнике копилот не смије управљати као пилот за командама у фазама полијетања и слијетања, осим ако је у посљедњих 90 дана управљао хеликоптером као пилот у току полијетања и слијетања, летећи на хеликоптеру или симулатору лета истог типа хеликоптера који ће бити коришћен.

(ц) Ималац дозволе без важећег овлашћења за инструментално летење (хеликоптер) не може обављати дужност вође ваздухоплова на хеликоптеру који превози путнике ноћу, ако у претходних 90 дана није у потпуности испунио услове JAR – FCL 2.026 (а) који се односе на ноћно летење.

JAR-FCL 2.030 Услови за провјере

(а) *Ауторизација испитивача*: ваздухопловна власт ће за испитиваче именовати и овластити лица са одговарајућим квалификацијама и угледом, која ће у њено име спроводити практичне испите и провјере стручности. Минималне квалификације испитивача прописане су у JAR-FCL 2, Поглавље I. Ваздухопловна власт ће у писменој форми обавијестити појединачно сваког испитивача о његовим правима и обавезама.

(б) *Број испитивача*: ваздухопловна власт ће одредити потребан број испитивача узимајући у обзир укупан број пилота на одређеној територији.

(ц) *Обавјештење о испитивачима*

(1) Ваздухопловна власт води листу овлашћених испитивача, са знаком за које послове су овлашћени. Ова листа ће бити доступна TRTO, FTO и RF на територији државе чланице ЈАА. Ваздухопловна власт одређује начине на које ће испитивачи бити распоређени на практичне испите.

(2) Ваздухопловна власт обавештава сваког кандидата о испитивачу који је одређен за спровођење практичног испита за издавање АТPL(H).

(д) Испитивачи не могу испитивати кандидате које су обучавали за ту дозволу или овлашћење, осим уз изричиту писану сагласност ваздухопловних власти.

(е) *Предуслови за кандидате који треба да изађу на практични испит*

Прије приступања практичном испиту за издавање дозволе или овлашћења, кандидат мора да положи одговарајући теоријски дио испита, с тим што ваздухопловна власт може направити изузетке за кандидате који похађају интегрисане програме летачке обуке. Кандидат мора да заврши одговарајућу теоријску обуку прије приступања практичном испиту. Организација, односно лице одговорно за обуку мора да пријави кандидата за практични испит, осим у случају издавања АТPL.

JAR-FCL 2.035 Здравствена способност

(а) *Способност*

Ималац љекарског увјерења мора бити психички и физички способан за обављање послова на основу дозволе коју посједује.

(б) *Услови за љекарско увјерење*

У циљу подношења пријаве за издавање дозволе, као и приликом коришћења права из дозволе, кандидат или ималац дозволе мора имати љекарско увјерење које је издато у складу са одредбама JAR-FCL 3 (Љекарски) и које одговара правима из дозволе.

(ц) *Ваздухопловно-здравствена способност*

Послије завршеног љекарског прегледа кандидат ће бити обавијештен да ли је способан, неспособан или се мора јавити ваздухопловним властима. Овлашћени љекар (АМЕ) ће обавијестити кандидата о сваком стању/стањима (љекарским, оперативним или другим) која могу ограничити летачку обуку и/или права из издате дозволе.

JAR-FCL 2.040 Умањење здравствене способности

(Види IEM FCL 3.040)

(а) Имаоци љекарских увјерења не смију да користе права из својих дозвола, овлашћења или ауторизација уколико су свјесни да постоји умањење њихове здравствене способности које би могло нарушити сигурно коришћење тих права.

(б) Имаоци љекарских увјерења не смију да узимају преписане или непреписане лијекове или наркотице, или да се подвргавају неким другим лијечењима, осим ако нису потпуно

сигурни да тај лијек, наркотик или лечење неће имати неке неповољне ефекте у погледу њихове способности да сигурно извршавају своје дужности. Уколико постоји било каква сумња, треба тражити савјет од организационе јединице за ваздухопловну медицину (Aeromedical Section, AMS), ваздухопловно-медицинског центра (Aeromedical Centre, AMC) или овлашћеног лекара (Authorised Medical Examiner, AME). Опширнија упутства дата су у JAR-FCL 3. (Види IEM FCL 3.040).

(ц) Имаоци љекарских увјерења су дужни да, без непотребног одлагања, затраже упутства од AMS, AMC или AME, када постану свјесни неопходности:

- (1) болничког или клиничког смјештаја на дуже од 12 сати;
- (2) хируршке операције или другог инвазивног поступка;
- (3) редовне употребе лијекова;
- (4) редовног коришћења корективних наочара.

(д) Имаоци љекарских увјерења који су свјесни:

(1) значајне тјелесне повреде која проузрокује неспособност за обављање дужности члана летачке посаде;

(2) болести која проузрокује њихову неспособност да врше дужности члана летачке посаде током периода од 21 дана или дуже;

(3) трудноће,

дужни су да, у писаној форми, обавијесте ваздухопловну власт о таквој повреди или трудноћи, а у случају болести одмах по истеку периода од 21 дана. Сматра се да је љекарско увјерење привремено стављено ван снаге после појаве такве повреде или истека тог периода болести или потврде трудноће, и:

(4) у случају повреде или болести, привремено стављање ван снаге увјерења ће се укинути након што се ималац подвргне љекарском испитивању у складу са поступцима који су одређени од стране ваздухопловне власти и прогласи способним да обавља дужност члана летачке посаде, или након што ваздухопловна власт, под условима које сматра мјерадавним, ослободи имаоца обавезе подвргавања љекарском прегледу; и

(5) у случају трудноће, ваздухопловна власт може укинути привремено стављање ван снаге увјерења за период и под условима које сматра одговарајућим. Суспензија престаје након што се ималац подвргне прописаном љекарском прегледу по престанку трудноће и буде проглашен способним да настави са обављањем дужности члана летачке посаде.

JAR-FCL 2.045 Посебне околности

(а) Одредбе JAR-FCL не могу обухватити сваку могућу ситуацију. Када би примјеном JAR-FCL дошло до неодговарајућих последица, или када развој нових метода обуке или испитивања не одговара условима JAR-FCL, кандидат може тражити од ваздухопловних власти да размотре одговарајуће изузеће. То изузеће се може одобрити једино под условом да обезбјеђује најмање исти ниво сигурности.

(б) Изузећа се дијеле на краткорочна и дугорочна (дужа од 6 мјесеци). Давање дугорочних изузећа врши се само у сагласности са JAA Licensing Sectorial Team.

JAR-FCL 2.050 Признавање налета и теоријског знања

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.050)

(Види Додатак 2 JAR-FCL 2.050)

(Види Додатак 3 JAR-FCL 2.050)

(Види Додатак 4 JAR-FCL 2.050)

(a) *Признавање налета*

(1) Уколико није другачије предвиђено у JAR-FCL, извршени налет који се признаје за дозволу или овлашћење мора бити обављен на истој категорији ваздухоплова за коју се тражи дозвола или овлашћење.

(2) *Вођа ваздухоплова или на обуци*

(I) Кандидату за дозволу или овлашћење признаје се у потпуности самостални налет, налет са инструктором или налет остварен у својству вође ваздухоплова, као дио укупног времена летења прописаног за дозволу или овлашћење.

(II) Лицу које је завршило интегрисани курс за добијање дозволе транспортног пилота ваздухоплова признаће се до 50 часова летења остварених у својству ученика-вође ваздухоплова, за налет као вођа ваздухоплова, потребан за издавање: дозволе транспортног пилота, дозволе професионалног пилота и овлашћења за тип вишемоторног ваздухоплова.

(3) *Копилот*

(I) Имаоцу пилотске дозволе, када лети у својству копилота, признаће се цјелокупан налет остварен у својству копилота, у циљу постизања укупног налета прописаног за добијање пилотске дозволе вишег ранга.

(II) Имаоцу пилотске дозволе, када лети у својству копилота, а обавља функције и дужности вође ваздухоплова, под надзором вође ваздухоплова, признаће се у цјелости тако остварен налет у циљу постизања укупног налета прописаног за добијање пилотске дозволе вишег степена, под условом да је начин надзора прихваћен од ваздухопловних власти.

(б) *Признавање теоријског знања*

(1) Ималац овлашћења за инструментално летење на авиону је ослобођен теоријске обуке и теоријског дијела испита прописаног за стицање овлашћења за инструментално летење на хеликоптеру.

(2) Да би стекао дозволу приватног пилота хеликоптера ималац дозволе PPL(A), CPL(A) или ATPL(A) мора да испуни услове прописане у Додатку 1 JAR-FCL 2.050.

(3) Да би стекао дозволу професионалног пилота хеликоптера ималац дозволе CPL(A) или ATPL(A) треба да испуни услове одређене у Додатку 2 JAR-FCL 2.050.

(4) Да би стекао дозволу транспортног пилота хеликоптера ималац дозволе ATPL(A) мора да испуни услове назначене у Додатку 3 JAR-FCL 2.050.

(5) Признавање одређено у наведеним параграфима (б)(2), (б)(3) и (б)(4), примјењиваће се и на кандидате који су положили теоријски дио испита из свих предмета који се захтјевају за издавање одговарајуће дозволе пилота авиона, под условом да испуњавају период прихватања у складу са JAR-FCL 1.495.

(6) Кандидату који је положио теоријски дио испита за стицање дозволе транспортног пилота хеликоптера признаће се теоријски испит за PPL(H) и CPL(H).

(7) Кандидату који је положио теоријски дио испита за стицање дозволе професионалног пилота хеликоптера признаће се теоријски дио испита за PPL(H).

(8) Кандидату који је положио одговарајући теоријски дио испита за стицање дозволе професионалног пилота хеликоптера или овлашћења за инструментално летење IR(H) признаће се да је испунио услове у погледу теоријског знања, као што је одређено у Додатку 4 JAR-FCL 2.050.

(9) Кандидату који је положио испит из теоријског знања за стицање CPL(H) у складу са претходним амандманима JAR – FCL 2, укључујући и Амандман 3, признаће се да је испунио услове у погледу теоријског знања за ATPL(H).

(10) Имаоцу дозволе CPL(H) коју је добио у складу са амандманима JAR – FCL 2, укључујући и Амандман 3, признаће се теоријско знање за ATPL(H).

(11) Имаоцу дозволе професионалног пилота CPL(H) и овлашћења за инструментално летење IR(H) који су добијени у складу са наведеним амандманима JAR – FCL 2, укључујући и Амандман 3, признаће се теоријско знање за ATPL(H) и IR(H).

JAR-FCL 2.055 Организације за обуку и друге регистроване школе

(Види Додатке 1а, 1б, 2 и 3 JAR-FCL 2.055)

(Види Додатак 2 JAR-FCL 2.125)

(Види Додатак 3 JAR – FCL 2.055)

(а) (1) Организације за летачку обуку (FTOs) које намјеравају да врше обуку за стицање дозвола и припадајућих овлашћења, а којима је мјесто пословања и сједиште у држави чланици ЈАА, добиће одобрење од стране те државе када испуне услове из JAR-FCL. Услови за одобрење FTOs су дати у Додатку 1а JAR-FCL 2.055. Дио обуке може бити обављен изван државе чланице ЈАА (видјети такође Додатак 1б JAR-FCL 2.055).

(2) FTOs који намјеравају да врше обуку за дозволе и припадајућа овлашћења, а којима је основно мјесто пословања и сједиште изван државе чланице ЈАА, могу добити одобрење од стране ваздухопловних власти државе пуноправне чланице ЈАА у погледу локације:

(I) уколико је склопљен споразум између ваздухопловних власти државе чланице ЈАА и државе која није чланица ЈАА у којој FTO има основно мјесто пословања и сједиште, под условом да ваздухопловна власт државе чланице ЈАА учествује у процесу издавања одобрења и спровођењу надзора над организацијом за летачку обуку или под условом да:

(II) (А) је обезбијеђена одговарајућа надлежност и надзор ваздухопловне власти;

(Б) су испуњени одговарајући додатни услови из Додатка 1ц JAR-FCL 2.055;

(Ц) је процедура за издавање одобрења у складу са административним поступцима прихваћеним у ЈАА, а примјењена од стране ваздухопловних власти те државе.

(б) (1) Организацијама за обуку за летење на типу (TRTOs) смјештеним у држави чланици ЈАА, које намјеравају да врше обуку за стицање овлашћења за летење на типу, одобрење се издаје од стране те државе када испуне услове из JAR-FCL. Услови за одобрење TRTOs су наведени у Додатку 2 JAR-FCL 2.055.

(2) Организацијама за обуку за летење на типу (TRTOs) смјештеним изван државе чланице ЈАА одобрење се издаје када испуне услове из JAR-FCL, а одобрење издаје држава која је примила молбу. Услови за одобрење TRTOs су наведени у Додатку 2 JAR-FCL 2.055.

(ц) Организације које намјеравају да врше обуку само за дозволу приватног пилота, а које су смјештене у држави чланици ЈАА, биће регистроване за ту сврху од стране ваздухопловне власти (види JAR-FCL 2.125).

JAR-FCL 1.060 Ограничење права имаоцима дозвола који су навршили 60 година живота или више

(а) *Старост 60-64 године*

Ималац пилотске дозволе који је навршио шездесет година живота не смије да лети као пилот ваздухоплова који је ангажован у комерцијалном ваздушном саобраћају, изузев:

- (1) као члан вишечлане пилотске посаде и под условом
 (2) да је једини пилот у летачкој посади који је навршио шездесет година старости.

(б) *Старост 65 година*

Ималац пилотске дозволе који је навршио шездесет пет година живота не смије да лети као пилот ваздухоплова који је ангажован у комерцијалном ваздушном саобраћају.

(CZ) JAR-FCL 2.060 Ограничење права имаоца пилотских дозвола који имају 60 или више година живота (Чешка Република)

Ималац пилотске дозволе који је навршио 60 година живота не смије летјети као пилот ваздухоплова у комерцијалном ваздушном саобраћају.

(F) JAR-FCL 2.060 Ограничење права имаоца пилотских дозвола који имају 60 или више година живота (Француска)

Ималац пилотске дозволе који је навршио 60 година живота не смије летјети као пилот ваздухоплова у комерцијалном ваздушном саобраћају.

(I) JAR-FCL 2.060 Ограничење права имаоца пилотских дозвола који имају 60 или више година живота (Италија)

Ималац пилотске дозволе који је навршио 60 година не смије летјети као пилот ваздухоплова у комерцијалном ваздушном саобраћају.

JAR-FCL 2.065 Држава издавалац дозволе

(а) Кандидат је обавезан да докаже ваздухопловној власти државе издаваоца дозволе да је у потпуности испунио све услове за издавање дозволе (види JAR-FCL 2.010(ц)).

(б) Ако постоји споразум између ваздухопловних власти двије државе, кандидату који је започео обуку под надлежношћу једне власти може бити допуштено да заврши обуку под надлежношћу друге власти.

Споразумом може да буде дозвољено сљедеће:

- (1) теоријска обука и испити;
- (2) медицински преглед и процјена способности;
- (3) летачка обука и провјера.

Ваздухопловне власти ће се споразумјети која држава ће бити „држава издавалац дозволе“.

(ц) Даља овлашћења могу бити стечена у складу са условима JAR-FCL у било којој држави чланици ЈАА и биће унијета у дозволу од стране државе издаваоца дозволе.

(д) Ради поједностављења управног поступка (нпр. продужење важења) ималац дозволе може касније обавити пренос дозволе из државе издаваоца дозволе у неку другу државу чланицу ЈАА, под условом да у тој држави има запослење или стални боравак (види JAR-FCL 2.070). Та држава тада постаје држава издавалац дозволе и преузеће одговорност за издавање дозволе у смислу наведеног става (а).

(е) Кандидат може истовремено да посједује само једну JAR-FCL дозволу (хеликоптер) и само једно љекарско увјерење.

JAR-FCL 2.070 Стални боравак

Стални боравак означава мјесто гдје лице живи најмање 185 дана у свакој календарској години, ради личних или пословних веза, или, у случају када се ради о лицу које нема пословних веза, по основу личних веза које показују блиску повезаност између лица и мјеста гдје оно живи.

JAR-FCL 2.075 Образац и садржај дозволе летачког особља

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.075)

Дозвола летачког особља издата од стране државе чланице ЈАА у складу са JAR-FCL мора да садржи:

(а) *Садржај*: број рубрике ће увијек бити исписан уз наслов рубрике. Стандардни образац ЈАА дозволе је приказан у Додатку 1 JAR-FCL 2.075. Рубрике I до XI су "сталне", док су рубрике XII до XIV „промјенљиве” и могу се појавити у виду посебног или одвојивог додатка главног обрасца дозволе. Сваки посебни или одвојиви додаток мора бити јасно означен као дио дозволе.

(1) Сталне рубрике

- (I) Држава издавалац дозволе;
- (II) Назив дозволе;
- (III) Серијски број који започиње поштанским кодом државе издаваоца дозволе и наставља се кодом арапских бројева и/или латиничних слова;
- (IV) Име имаоца дозволе (написано латиницом, уколико национално писмо није латинично);
- (V) Адреса имаоца дозволе;
- (VI) Држављанство имаоца дозволе;
- (VII) Потпис имаоца дозволе;
- (VIII) Ваздухопловна власт и уколико је потребно, услови под којим је дозвола издата;
- (IX) Потврда важења дозволе и ауторизација за права по основу дозволе;
- (X) Потпис овлашћеног лица које издаје дозволу и датум издавања;
- (XI) Печат или жиг ваздухопловне власти.

(2) Промјенљиве рубрике

- (XII) Овлашћења - класа, тип, инструктор итд, са датумима престанка важења. Права за коришћење радиотелефоније (R/T) могу бити назначена на обрасцу дозволе или на посебном увјерењу.
- (XIII) Напомене - нпр. специјалне одредбе у вези са ограничењима и одредбе за додатна права.
- (XIV) Било који други детаљи које захтјева ваздухопловна власт.

(б) *Материјал*: папир или други материјал који се користи мора онемогућити или јасно указати на исправке или брисање. Сва уношења или поништавања на обрасцу дозволе морају бити јасно одобрена од стране ваздухопловних власти.

(ц) *Боја*: бијели материјал ће се користити за пилотске дозволе издате у складу са JAR-FCL.

(д) *Језик*: дозволе морају бити на националном и енглеском језику, као и на другим језицима које ваздухопловна власт сматра одговарајућим.

FCL 2.080 Евидентирање налета

(а) Подаци о сваком лету у улози пилота треба да буду поуздано забиљежени у књижици летења чији формат је прихваћен од стране ваздухопловне власти (види IEM FCL 2.080). Подаци о летовима који се обављају по JAR-OPS 3 могу бити евидентирани у прихватљивом компјутерском формату који ће чувати оператер. У том случају оператер ће евидентирати све летове пилота, укључујући и обуку за упознавање са разликама и обуку за прилагођавање, обезбјеђујући доступност података члановима летачке посаде на њихов захтјев.

(б) Евиденција летења треба да садржи сљедеће информације:

(1) Лични подаци:

Име и адреса имаоца;

(2) За сваки лет:

- (I) Име вође ваздухоплова;
- (II) Датум (дан, мјесец, година) лета;
- (III) Мјесто и вријеме полијетања и слијетања (времена су UTC и треба да буду „block time“);
- (IV) Тип (произвођач, модел и варијанта) и регистрација хеликоптера;
- (V) SE, ME (једномоторни, вишемоторни);
- (VI) Укупно вријеме летења;
- (VII) Акумулирано укупно вријеме летења.

(3) За сваку сесију на симулатору летења или на FNPT:

- (I) Тип и квалификациони ниво уређаја за обуку;
- (II) Врста обуке на уређају за симулирано летење;
- (III) Датум (дан, мјесец, година);
- (IV) Укупно вријеме сесије;
- (V) Акумулирано укупно вријеме;

(4) Пилотска дужност:

- (I) Вођа ваздухоплова (укључујући самостално, ученик-вођа, вођа под надзором);
- (II) Копилот;
- (III) Летење на дуплој команди;
- (IV) Инструктор летења / испитивач у лету;
- (V) Рубрика *напомене* је намијењена да се дају детаљи о специфичним дужностима, на примјер: ученик-PIС, PIС под надзором, вријеме летења по инструментима*, итд.

*Пилот може евидентирати, као инструментално вријеме лета, само вријеме када је стварно управљао хеликоптером искључиво на основу показивања инструмената, у стварним или симулираним инструменталним условима лета.

(5) Услови под којима је извршен лет:

- (I) Ноћ;
- (II) IFR (по правилима инструменталног летења).

(ц) Уписивање налета

(1) Налет као вођа ваздухоплова

(I) Ималац дозволе може уписати налет као вођа ваздухоплова све вријеме летења током којег је био вођа ваздухоплова.

(II) Кандидат за дозволу или ималац пилотске дозволе може уписати налет као вођа ваздухоплова цјелокупни самостални налет и налет као ученик – вођа ваздухоплова, под условом да је то вријеме потписано од стране инструктора.

(III) Ималац овлашћења инструктора може уписати налет као вођа ваздухоплова све вријеме током којег је вршио улогу инструктора у хеликоптеру.

(IV) Ималац ауторизације испитивача може уписати налет као вођа ваздухоплова све вријеме током којег се налазио на пилотском сједишту и летио као испитивач у хеликоптеру.

(V) Копилот у улози вође ваздухоплова под надзором, на хеликоптеру са више од једног пилота, може уписати све вријеме летења као вођа под надзором, под условом да је то вријеме потписано од стране вође ваздухоплова (видјети (ц) (5)).

(VI) Ако ималац дозволе обавља већи број летова у току истог дана, враћајући се сваки пут на исто мјесто полијетања, а интервал између узастопних летова не прелази 30 минута, такав број летова се може евидентирати једним уписом.

(2) Налет као копилот

Ималац пилотске дозволе, који се налази на пилотском сједишту као копилот, може уписати све вријеме летења као копилотски налет на хеликоптеру у чијој посади су два пилота.

(3) Намјерно остављено празно.

(4) Налет на обуци са инструктором

Збир цјелокупног налета кандидата за дозволу или овлашћење, као што је налет на обуци, инструментални налет у обуци на хеликоптеру, инструментални налет у обуци на уређајима за симулирано летење итд, мора бити овјерен од стране овлашћеног и/или ауторизованог инструктора који је спроводио обуку.

(5) PICUS (Вођа ваздухоплова под надзором)

Под условом да је начин надзора прихватљив за ваздухопловне власти, копилот може уписати налет као вођа ваздухоплова када лети као вођа под надзором, ако све дужности и функције вође ваздухоплова у лету извршава тако да интервенција вође ваздухоплова у интересу сигурности није потребна.

(д) *Стављање евиденције налета на увид*

(1) Ималац дозволе или ученик пилот је обавезан да, без одлагања, стави на увид своју евиденцију налета, ради инспекције, по захтјеву овлашћеног представника ваздухопловне власти.

(2) Ученик пилот мора носити са собом своју књижицу летења на свим самосталним рутним међуаеродромским летовима, као доказ да има уписане захтјеване ауторизације од стране инструктора.

(е) *Уписивање налета на хеликоптерима са више пилота у посади*

Ваздухопловна власт може за одређени хеликоптер издати одобрење да се користи као хеликоптер са више пилота у посади уколико је:

(1) у питању вишемоторни хеликоптер;

(2) адекватно и стално опремљен за рад, гдје се захтјева више пилота у посади, са најмање:

(I) дуплим командама лета и два сета независних управљачких инструмената, по један испред сваке пилотске позиције; и

(II) све команде потребне за сигурно управљање хеликоптером могу да се користе са било ког пилотског седишта;

(3) подесан за посаду од најмање два пилота који су квалификовани у складу са JAR – FCL 2.250, а поступци у летењу одобрени од оператера.

Додатак 1 JAR-FCL 2.005**Минимални услови за издавање JAR-FCL дозволе/ауторизације на основу националне дозволе/ауторизације коју је издала држава чланица ЈАА**

(Види JAR-FCL 2.005(б)(3))

(Види AMC FCL 2.005 и 2.015)

1. Пилотске дозволе

Дозвола пилота коју је издала држава чланица ЈАА према својим националним прописима може да буде замењена JAR-FCL дозволом када су испуњени одређени услови. За замену оваквих дозвола имаоца дозволе ће:

(а) извршити проверу стручности према условима JAR-FCL 2.245 (б) за продужење овлашћења за тип и инструментално летење (IR, ако постоји), који се односе на права имаоца дозволе;

(б) (I) За ATPL(H) и CPL(H), пред ваздухопловном властима показати задовољавајуће познавање одговарајућих делова JAR-OPS 3 и JAR-FCL (види AMC FCL 2.005 и 2.015);

(II) За PPL(H), пред ваздухопловним властима показати задовољавајући ниво познавања одговарајућих делова ЈАА захтјева (види AMC FCL 2.125);

(ц) Показати задовољавајуће познавање енглеског језика према JAR-FCL 2.200, ако посједује IR.

(д) Испунити услове у погледу искуства и све друге услове приказане у сљедећој табели:

Национална дозвола коју има	Укупан налет (сати)	Додатни услови ЈАА	Замјена за JAR-FCL дозволу и ограничења (ако постоје)	Укидање ограничења	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) важеће IR(H)	>1000 као PIC на хеликоптерима са више пилота	нема	ATPL (H) и IR	Не примјењује се	(а)
ATPL(H) без IR(H) овлашћења	>1000 на хеликоптерима са више пилота	нема	ATPL (H)		(б)
ATPL(H) важеће IR(H)	>1000 на хеликоптерима са више пилота	нема	ATPL (H) и IR са овлашћењем за тип и ограничењем на копилота	Показати способност да управља као PIC као што је прописано у Додатку 1 JAR-FCL 2.240 и 2.295, тачке 9 до 15	(ц)
ATPL(H) без IR(H) овлашћења	>1000 на хеликоптерима са више пилота	нема	ATPL(H) Овлашћење за тип ограничено на копилота	Показати способност да управља као PIC, у складу са условима у Додатку 1 JAR – FCL 2.240 и 2.295 тачке 9 до 15	(д)
ATPL(H) важеће IR(H)	>500 на хеликоптеру са више пилота	Пред ваздух. властима доказати знање у планирању лета и летним перформансама у складу са Додатком 1 JAR_FCL 2.470	Као под (4) (ц)	Као под (5) (ц)	(е)

Национална дозвола коју има	Укупан налет (сати)	Додатни услови ЈАА	Замјена за JAR-FCL дозволу и ограничења (ако постоје)	Укидање ограничења	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) без IR(H) овлашћења	>500 на хеликоптерима са више пилота	Као под (3) (е)	Као под (4) (ц)	Као под (5) (д)	(ф)
CPL/IR(H) и положио тест ICAO за ATPL(H) у држави чланици ЈАА која је издала дозволу	>500 на хеликоптерима са више пилота	(I) пред вазд. властима доказати познавање перформанси и планирања лета према условима Додатка 1 JAR-FCL 2.470; (II) испунити остале услове JAR-FCL 2.250(a)	CPL/IR(H) са признавањем теорије за JAR-FCL ATPL(H)	Не примјењује се	(г)
CPL/IR(H)	<500 сати на хеликоптери-ма са једним пилотом	(I) положити испит теоријског знања за JAR-FCL ATPL(H) у држави чланици ЈАА која је издала дозволу* (види текст испод табеле) (II) испунити преостале услове JAR-FCL 2.250 (a)	CPL/IR(H) са признатом теоријом за ATPL(H)	Не примјењује се	(х)
CPL/IR (H)	< 500 сати као PIC на хеликоптери-ма са једним пилотом	Нема	CPL/IR(H) са овлашћењима за тип ограниченим на хеликоптере са једним пилотом	Добија овлашћења за тип MPH у складу са JAR-FCL 2.240	(и)
CPL/IR (H)	<500 сати као PIC на хеликоптерима са једним пилотом	(II) пред вазд. властима доказати познавање перформанси и планирање лета према условима Додатка 1 JAR-FCL 2.470	Као под (4) (х)		(ј)
CPL(H)	<500 сати као PIC на хеликоптерима са једним пилотом	Ноћно летење, ако је примјенљиво	CPL(H) са овлашћењима за тип ограниченим на хеликоптере са једним пилотом		(к)
CPL(H)	<500 сати као PIC на хеликоптерима са једним пилотом	Ноћно летење, ако је примјенљиво; показати пред вазд. властима познавање перформанси и планирања лета према условима из Додатка 1 JAR-FCL 2.470	Као под (4) (ј)		(л)
PPL(H)/ IR	≥75 сати у складу са IR	Одобрење за ноћно летење; ако ноћно летење није саставни део IR(H)	PPL/IR(H) (IR ограничен на (PPL))	Показати пред вазд. властима познавање перформанси планирања лета према условима из Додатка 1 JAR-FCL 2.470	(м)
PPL(H)	≥75 сати на хеликоптери-ма	Показати способност коришћења радионавигацијских средстава	PPL(H)		(н)

* Имаоци CPL(H) који већ имају овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота не морају да полагају теоријски испит за ATPL(H) све док лете тај тип хеликоптера, али им неће бити призната теоријска обука за ATPL JAR-FCL дозвољу. Ако желе да остваре овлашћење на другом типу МРН, морају да полагају испит знања за JAR-FCL ATPL(H) у држави чланици ЈАА која издаје дозвољу.

2. Инструкторска овлашћења

Национално овлашћење, ауторизација и права које има	Искуство	Додатни услови ЈАА	Замјена JAR-FCL овлашћењем
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/ IRI(H)/ TRI(H)	према JAR-FCL 2 (хеликоптери) за одговарајуће овлашћење	пред вазд. властима показати познавање одговарајућих делова JAR-FCL 2 (хеликоптер) и JAR- OPS, како прописује AMC FCL 2.005 и 2.015	FI(H)/IRI(H)/ TRI (H)*

* Инструкторима држава чланица ЈАА који у потпуности испуњавају све наведене услове, али не могу да добију JAR-FCL дозвољу/овлашћење због тренутног статуса њихове државе-издаваоца дозволе, може бити дозвољено да обучавају за JAR-FCL дозволе и/или овлашћења.

3. SFI ауторизација

Ауторизација инструктора на синтетичком тренажеру коју је издала држава чланица ЈАА, у складу са својим прописима, може да се замијени JAR-FCL ауторизацијом, уколико искуство имаоца ауторизације одговара потребном искуству и другим условима наведеним у сљедећој табели:

Национална ауторизација коју има	Искуство	Додатни услови ЈАА	Замјена JAR-FCL ауторизацијом
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	>1000 сати као пилот на хеликоптеру са више пилота	(I) има или је имао дозвољу професионалног пилота издату од државе чланице ЈАА или дозвољу професионалног пилота која није по JAR-FCL а прихватљива је за вазд. власти (II) успјешно завршен курс обуке на симулатору за овлашћење за одговарајући тип хеликоптера укључујући и MCC	SFI(H)
SFI(H)	3 године претходног искуства као SFI које је прихватљиво за вазд. власти	успјешно завршена обука на симулатору за одређен тип хеликоптера укључујући и MCC	SFI(H)

Ова ауторизација се издаје на период од највише 3 године.

Поновна ауторизација зависи од испуњења услова који су прописани у JAR-FCL 2.415.

4. STI ауторизација

STI ауторизација коју је издала држава чланица ЈАА у складу са својим прописима, може да се замијени JAR-FCL ауторизацијом, уколико искуство имаоца ауторизације одговара захтјеваном искуству и другим условима наведеним у следећој табели:

Национална ауторизација коју има	Искуство	Додатни услови ЈАА	Замјена JAR-FCL ауторизацијом
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	>500 сати као пилот на SPH	(I) има или је имао дозволу пилота издату од државе чланице ЈАА или дозволу пилота која није по JAR-FCL, а прихватљива је за вазд. власти; (II) извршена провјера стручности намењене обуке у FSTD, према Додатку 3 JAR-FCL 2.240	STI(H)

Ова ауторизација се издаје за период од највише 3 године.

Поновна ауторизација зависи од испуњења услова који су прописани у JAR-FCL 2.430.

Додатак 1 JAR-FCL 2.010**Услови у погледу знања језика који се користе у радиотелефонијским комуникацијама**

(Види JAR-FCL 2.010(a)(4))

(Вид AMC бр. 1 JAR-FCL 2.010)

(Види AMC бр. 2 JAR-FCL 2.010)

(Види IEM FCL 2.010)

1. Услови који се односе на знање језика примјењују се на фразеологију и свакодневни језик.
2. Да би се испунили услови у погледу знања језика који су дати у JAR-FCL 2.010(a)(4), кандидат за дозволу или ималац дозволе мора да прикаже, на начин који је прихватљив за ваздухопловну власт, способност да:
 - а) ефикасно комуницира путем гласа (телефон, радиотелефон) и и ситуацијама лице у лице;
 - б) течно и јасно комуницира о свакодневним темама и темама везаним за област рада;
 - ц) користи одговарајуће стратегије комуникације за размјену порука и препознаје и рјешава неспоразуме (нпр. да провјери, потврди или разјасни информацију);
 - д) успјешно користи знање језика у сложеном или неочекиваном развоју догађаја који настане у току обављања рутинског посла или уобичајене комуникације;
 - е) користи акценат или дијалекат који је разумљив у ваздухопловству.
3. Знање језика треба да буде поново провјерено у интервалима које одреде ваздухопловне власти (види AMC бр.2 JAR-FCL 2.010, ставови 4 и 5).
4. Метод процјене и обнављања знања одређују ваздухопловне власти (види AMC бр. 2 JAR-FCL 2.010).
5. Лице које у име ваздухопловних власти врши оцјењивање знања језика мора бити прихваћено од стране ваздухопловних власти државе чланице ЈАА.
6. Уколико наведена оцјена знања језика испуњава услове из Додатка 1 JAR-FCL 2.200, иста се може користити за продужење права коришћења радиотелефоније на енглеском језику, у складу са JAR-FCL 2.200, став (б).

Додатак 2 JAR-FCL 2.010

Скала процјене нивоа знања језика

(Види JAR-FCL 2.010(а)(4))

(Види AMC 1 JAR-FCL 2.010)

(Види AMC 2 JAR-FCL 2.010)

(Види IEM FCL 2.010)

НИВО	ИЗГОВОР	СТРУКТУРА	ФОНД РИЈЕЧИ	ТЕЧНОСТ	РАЗУМИЈЕВАЊЕ	ИНТЕРАКЦИЈЕ
Оперативни (степен 4)	Користи дијалекат и/или акценат разумљив у ваздухопловству	Одговарајуће граматичке структуре и састав реченица се одређују језичким функцијама које одговарају задатку	Фонд ријечи и прецизност су обично довољни за сврсисходну комуникацију у познатим, конкретним темама у вези области рада. Често може да успјешно парафразира у недостатку фонда речи, посебно у неувобичајеним и неочекиваним ситуацијама.	Лезичке цјелине се излажу одговарајућим темпом. Може повремено да се јави недостатак течности на прелазу из увезбаног или формализованог говора у спонтану интеракцију, али ово не омета успјешну комуникацију. Користи ограничен број везника. Поштапалице не ометају комуникацију.	Разумљивост је углавном прецизна када су у питању теме везане за област рада када је акценат или језички варијетет довољно разумљив међународној заједници корисника. Када се говорник сусретне са компликацијама у вези језика или одређеном ситуацијом или неочекиваним слиједом догађаја, разумљивост може да буде отежана те су неопходна додатна објашњења.	Реагује се обично истовремено, адекватно и информативно. Иницира се и одржава размјена података чак и у условима неочекиваног догађања. На одговарајући начин се се сналази у очигледним неспоразумима тако што провјерава, потврђује или објашњава.

Додатак 1 JAR-FCL 2.015**Минимални услови за прихватање дозвола држава које нису чланице ЈАА**

(Види JAR-FCL 2.015)

1. Минимални услови за прихватање пилотских дозвола држава које нису чланице ЈАА од стране државе чланице ЈАА дефинисани су у даљем тексту.

Пилотске дозволе за комерцијални авиотранспорт и друге професионалне активности

2. Пилотска дозвола издата у складу са ICAO Annex 1 у држави која није чланица ЈАА може бити прихваћена у складу са условима државе чланице ЈАА ради одобрења за летење (осим за обуке) на хеликоптерима регистрованим у тој држави. Да би се овакве дозволе прихватиле, ималац мора:

- (а) извршити практичан испит на типу, сходно условима JAR-FCL 2.245 за продужење овлашћења који одговарају правима из дозволе;
- (б) пред ваздухопловном влашћу показати познавање одговарајућих дијелова JAR-OPS и JAR-FCL (Види AMC JAR-FCL 2.005 и 2.015);
- (ц) показати задовољавајуће знање енглеског језика у складу са JAR-FCL 2.200;
- (д) имати важеће JAR-FCL лџкарско увјерење класе 1;
- (е) испунити и друге објављене додатне услове које та држава чланица ЈАА сматра потребним;
- (ф) испунити услове у погледу искуства и оствареног налета (колона 2) из сљедеће табеле које се односе на услове прихватања дозволе из колоне (3):

Дозвола коју има	Укупно вријеме летења	Услови за прихватање дозволе	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) важеће IR	> 1000 сати летења као вођа ваздухоплова на МРН	Комерцијални транспорт на МРН, као вођа у VFR и IFR летовима	(а)
ATPL(H) без права IR овлашћења	> 1000 сати летења као вођа ваздухоплова на МРН	Комерцијални транспорт на МРН у VFR летовима, као вођа ваздухоплова	(б)
ATPL(H) важеће IR	> 1000 сати летења као пилот на МРН	Комерцијални транспорт на МРН, као копилот у VFR IFR летовима	(ц)
ATPL(H) без права IR овлашћења	> 1000 сати летења као пилот на МРН	Комерцијални транспорт на МРН, као копилот у VFR условима	(д)
CPL(H)/IR*	> 1000 сати летења као пилот на МРН	Комерцијални транспорт на МРН, као копилот	(е)
CPL(H)/IR	>1000 сати летења као вођа ваздухоплова у комерцијалном транспорту од стицања IR	Као вођа ваздухоплова у комерцијалном транспорту на SPH	(ф)
CPL(H)**	>700 сати летења на хеликоптерима који нису наведени у JAR-27/29, укључујући 200 сати активности у улози која се тражи за прихватање дозволе и 50 сати у тој улози у последњих 12 мјесеци.	Друге активности, осим комерцијалног транспорта.	(г)

* Прије прихватања дозволе имаоци CPL(H)/IR на МРН морају показати теоријско знање за ниво ICAO ATPL. 25

Дозвола приватног пилота са овлашћењем за инструментално летење

3. Дозвола приватног пилота са овлашћењем за инструментално летење, издата у сагласности са ICAO Annex 1 у држави која није чланица ЈАА, може бити прихваћена од

државе чланице ЈАА у циљу одобрења за летење (осим за обуку) на хеликоптерима регистрованим у тој држави. Да би се оваква дозвола прихватила ималац дозволе мора:

- (а) положити, кроз практични испит, све дијелове Додатка 1 и 3 JAR-FCL 2.240;
- (б) показати пред ваздухопловним властима задовољавајуће знање према Поглављу Ј из: ваздухопловних прописа и ваздухопловних метеоролошких кодова, предмет број 050 10 03 01, као и планирање летења и перформансе (за IR), предмет број 030 00 00 00, људске могућности, предмет број 040 00 00 00, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.470;
- (ц) показати задовољавајуће знање енглеског језика, сходно JAR-FCL 2.200;
- (д) имати важеће JAR-FCL љекарско увјерење најмање класе 2, у које су укључени услови у погледу слуха дати у JAR-FCL 3. 335 (б);
- (е) имати овлашћење за радио-телефонију које је прихватљиво за ваздухопловну власт;
- (ф) испуњавати услове налета и искуства из колоне (2) сљедеће табеле:

Врста дозволе	Укупни налет
(1)	(2)
PPL(H)/IR	> 100 сати као вођа ваздухоплова у инструменталном летењу

Додатак 2 JAR-FCL 2.015**Замјена PPL (H) дозволе издате у држави која није чланица ЈАА за JAR-FCL PPL (H) дозволу**

(Види JAR-FCL 2.015(ц)(2))

Минимални услови за замјену дозволе приватног пилота издате у држави која није чланица ЈАА у JAR-FCL дозволу су:

- (а) кандидат мора да посједује дозволу која је издата у складу са ICAO Annex 1;
- (б) кандидат мора да посједује JAR-FCL љекарско увјерење најмање класе 2;
- (ц) мора да посједује овлашћење за радио-телефонију које је прихватљиво за ваздухопловну власт;
- (д) кандидат мора да испуњава услове у погледу летачког искуства приказане у сљедећој табели:

Национална дозвола коју има	Захтјевано искуство	Додатни JAR-FCL захтјеви
Важећа национална ICAO PPL дозвола	> 100 сати као пилот хеликоптера	(а) Положен писмени испит из предмета ваздухопловни прописи и људске могућности и ограничења (б) Положен практични испит за PPL(H) према Додатку 1 JAR-FCL 2.130 и 2.135 и Додатку 2 JAR-FCL 2.135 (ц) Испунити одговарајуће услове Поглавља Ф

Додатак 3 JAR-FCL 2.015**Прихватање пилотских дозвола држава које нису чланице ЈАА за посебне задатке у ограниченом трајању**

(Види JAR-FCL 2.015)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.015)

ПРИВРЕМЕНО ПРИХВАТАЊЕ/АУТОРИЗАЦИЈА ПИЛОТСКИХ ДОЗВОЛА ДРЖАВА КОЈЕ НИСУ ЧЛАНИЦЕ ЈАА ЗА ПИЛОТЕ ПРОИЗВОЂАЧА ХЕЛИКОПТЕРА

1. Дозвола пилота издата у складу са ИСАО Annex 1 од стране државе која није чланица ЈАА, укључујући инструкторско овлашћење и овлашћење испитивача, издати од те државе, може бити прихваћена или на други начин ауторизована од стране државе чланице ЈАА за период од највише једне године, да би се омогућили демонстрациони и оперативни летови, као и летови за прелет и испитивање хеликоптера регистрованих у држави чланици ЈАА. Када се прихвата дозвола према одредбама овог Додатка, ималац дозволе коју је издала држава која није чланица ЈАА може бити ослобођен захтјева испуњености услова за прихватање дозволе који су садржани у Додатку 1 JAR-FCL 2.015, под сљедећим условима: Да би остварио право за прихватање такве дозволе ималац мора:

- (а) посједовати одговарајућу дозволу, лекарско увјерење, овлашћења за тип и квалификацију, укључујући овлашћење инструктора на типу или ауторизацију испитивача на типу, важеће у држави која није чланица ЈАА за обављање предвиђених послова;
- (б) бити запослен код произвођача хеликоптера или TRTO где се спроводи обука за потребе произвођача хеликоптера;
- (ц) да буде ограничен на вршење обуке и провјере за почетна издавања овлашћења за тип, надгледање почетних линијских летова пилота, вршење прелета, почетних линијских летова, демонстрационих и пробних летова.

2. Увијек када обавља или надгледа линијско летење пилот мора да испуњава одговарајуће услове JAR OPS према одредбама ваздухопловне власти државе у чијем је регистру ваздухоплов.

Додатак 1 JAR-FCL 2.050**Признавање теоријског знања - допунска обука и услови испита**

(Види JAR-FCL 2.050 (б)(2))

За стицање дозволе приватног пилота хеликоптера PPL(H) ималац дозволе пилота авиона је обавезан да положи теоријске испите за PPL(H) (из AMC- FCL 2.125 - Програм теоријске обуке за дозволу приватног пилота хеликоптера) из следећих области: опште познавање ваздухоплова, перформансе лета и планирање, оперативне процедуре и теорија летења.

Додатак 2 JAR-FCL 2.050**Признавање теоријског знања за издавање CPL(H) - додатна обука и услови испита**

(Види JAR-FCL 2.050 (б)(3))

1. Кандидат мора да заврши теоријску обуку на одобреном курсу у овлашћеној организацији за летачку обуку (FTO), у складу са ниже наведеним предметима наставног плана (погледати: Предмети теоријског знања (Theoretical Knowledge Learning Objectives)):

021 00 00 00	ОПШТЕ ПОЗНАВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА – КОНСТРУКЦИЈА И СИСТЕМИ, ЕЛЕКТРО ОПРЕМА, ПОГОНСКА ГРУПА, ОПРЕМА ЗА ВАНРЕДНЕ СИТУАЦИЈЕ
021 02 00 00	КОНСТРУКЦИЈА
021 04 00 00	СТАЈНИ ТРАП, ТОЧКОВИ, ПНЕУМАТИЦИ, КОЧНИЦЕ
021 05 00 00	КОМАНДЕ ЛЕТА
021 06 00 00	ПНЕУМАТСКИ СИСТЕМ – ПРЕСУРИЗАЦИЈА И КЛИМАТИЗАЦИЈА
021 11 00 00	МЛАЗНИ МОТОРИ
021 13 00 00	КИСЕОНИЧКИ СИСТЕМИ
021 14 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: РАЗНИ СИСТЕМИ
021 15 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: ГЛАВЕ РОТОРА
021 16 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: РЕДУКТОРИ
021 17 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: ЛОПАТИЦЕ

022 00 00 00	ОПШТЕ ПОЗНАВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА - ИНСТРУМЕНТИ (H)
022 02 00 00	МЈЕРЕЊЕ ПАРАМЕТАРА ВАЗДУШНЕ СТРУЈЕ
022 07 00 00	ХЕЛИКОПТЕРИ СИСТЕМИ АУТОМАТСКИХ КОМАНДИ ЛЕТА
022 12 00 00	СИСТЕМИ ЗА УПОЗОРАВАЊЕ И СИСТЕМИ БЛИЗИНЕ
022 13 00 00	ИНТЕГРИСАНИ ИНСТРУМЕНТИ – ЕЛЕКТРОНСКИ ДИСПЛЕЈИ
022 14 00 00	СИСТЕМИ ЗА ОДРЖАВАЊЕ, ПРАЋЕЊЕ И РЕГИСТРОВАЊЕ ПАРАМЕТАРА

030 00 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ И ПЛАНИРАЊЕ ЛЕТА
031 00 00 00	МАСА И ЦЕНТРАЖА – ХЕЛИКОПТЕРИ
031 01 00 00	ЗНАЧАЈ РАЗМАТРАЊА МАСЕ И ЦЕНТРАЖЕ
031 02 00 00	ОПТЕРЕЂЕЊЕ

033 00 00 00	ПЛАНИРАЊЕ И ПРАЋЕЊЕ ЛЕТА
033 03 00 00	ПРОРАЧУН ГОРИВА

034 00 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ – ХЕЛИКОПТЕРИ
034 01 00 00	ОПШТЕ
034 02 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ 3 – САМО ЈЕДНОМОТОРНИ ХЕЛИКОПТЕРИ
034 03 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ 2
034 05 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ 1 – САМО ХЕЛИКОПТЕРИ СЕРТИФИКОВАНИ ПОД CS 29

070 00 00 00	ОПЕРАТИВНИ ПОСТУПЦИ –ХЕЛИКОПТЕР
071 01 00 00	ОПШТИ УСЛОВИ
071 02 00 00	СПЕЦИЈАЛНИ ОПЕРАТИВНИ ПОСТУПЦИ И ОПАСНОСТИ (ОПШТИ АСПЕКТИ)
071 03 00 00	ВАНРЕДНИ ПОСТУПЦИ НА ХЕЛИКОПТЕРУ

082 00 00 00	ТЕОРИЈА ЛЕТЕЊА – ХЕЛИКОПТЕР
082 01 00 00	АЕРОДИНАМИКА ПОДЗВУЧНИХ БРЗИНА
082 02 00 00	АЕРОДИНАМИКА ВЕЛИКИХ БРЗИНА И ЕФЕКТИ САБИЈАЊА
082 03 00 00	ТИПОВИ ВАЗДУХОПЛОВА СА РОТОРОМ
082 04 00 00	АЕРОДИНАМИКА ГЛАВНОГ РОТОРА
082 05 00 00	МЕХАНИКА ГЛАВНОГ РОТОРА
082 06 00 00	РЕПНИ РОТОРИ
082 07 00 00	РАВНОТЕЖА, СТАБИЛНОСТ И КОНТРОЛА
082 08 00 00	МЕХАНИКА ЛЕТА ХЕЛИКОПТЕРА

2. Кандидат је обавезан да покаже ниво знања у складу са правима која припадају имаоцу дозволе професионалног пилота хеликоптера, као и да испуни услове прописане у JAR-FCL 2 (Хеликоптер) Пододјелјак Ј.

Кандидат је обавезан да положи теоријске испите из следећих предмета: опште познавање ваздухоплова, перформансе и прорачун лета, оперативне процедуре и теорија летења (хеликоптер), по следећем:

- а) испитни тестови за предмете перформансе лета и теорија летења (хеликоптер), су одређени у JAR-FCL 2.470(б).
- б) испитни тестови за предмете конструкција и системи, електрични системи, погонска група, опрема за случај опасности, инструменти, маса и центража, прорачун и праћење лета и оперативне процедуре ће покривати допунске теме које су одређене у горе наведеном програму.

Додатак 3 JAR-FCL 2.050**Признавање теоријског знања за издавање АТPL(Н) - допунска обука и услови испита (Види JAR-FCL 2.050(б)(4))**

1. Кандидат мора да заврши допунску теоријску обуку на одобреном курсу у овлашћеној организацији за летачку обуку (FTO), у складу са програмом предмета и наведеним областима (погледати Theoretical Knowledge Learning Objectives):

021 00 00 00	ОПШТЕ ПОЗНАВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА – КОНСТРУКЦИЈЕ И СИСТЕМИ, ЕЛЕКТРО ОПРЕМА, ПОГОНСКА ГРУПА, ОПРЕМА ЗА ВАНРЕДНЕ СИТУАЦИЈЕ
021 02 00 00	КОНСТРУКЦИЈА
021 04 00 00	СТАЈНИ ТРАП, ТОЧКОВИ, ПНЕУМАТИЦИ, КОЧНИЦЕ
021 05 00 00	КОМАНДЕ ЛЕТА
021 06 00 00	ПНЕУМАТСКИ СИСТЕМ – ПРЕСУРИЗАЦИЈА И КЛИМАТИЗАЦИЈА
021 11 00 00	МЛАЗНИ МОТОРИ
021 13 00 00	КИСЕОНИЧКИ СИСТЕМИ
021 14 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: РАЗНИ СИСТЕМИ
021 15 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: ГЛАВЕ РОТОРА
02 16 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: РЕДУКТОРИ
	ХЕЛИКОПТЕР: ЛОПАТИЦЕ

022 00 00 00	ОПШТЕ ПОЗНАВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА – ИНСТРУМЕНТИ (Х)
022 02 00 00	МЈЕРЕЊЕ ПАРАМЕТАРА ЛЕТА
022 07 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: СИСТЕМИ АУТОМАТСКИХ КОНТРОЛА ЛЕТА
022 12 00 00	СИСТЕМИ ЗА УПОЗОРАВАЊЕ И СИСТЕМИ БЛИЗИНЕ
022 13 00 00	ИНТЕГРИСАНИ ИНСТРУМЕНТИ – ЕЛЕКТРОНСКИ ДИСПЛЕЈИ
022 14 00 00	СИСТЕМИ ЗА ОДРЖАВАЊЕ, ПРАЋЕЊЕ И РЕГИСТРОВАЊЕ ПАРАМЕТАРА

030 00 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ И ПЛАНИРАЊЕ ЛЕТА
031 00 00 00	МАСА И ЦЕНТРАЖА – ХЕЛИКОПТЕРИ
031 01 00 00	ЗНАЧАЈ РАЗМАТРАЊА МАСЕ И ЦЕНТРАЖЕ
031 04 00 00	ПОДАЦИ ЗА МАСУ И ЦЕНТРАЖУ ВАЗДУХОПЛОВА

033 00 00 00	ПЛАНИРАЊЕ И ПРАЋЕЊЕ ЛЕТА
033 03 00 00	ПРОРАЧУН ГОРИВА

034 00 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ – ХЕЛИКОПТЕРИ
034 01 00 00	ОПШТЕ
034 02 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ 3 – САМО ЈЕДНОМОТОРНИ ХЕЛИКОПТЕРИ
034 03 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ 2
034 05 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ 3 – САМО ХЕЛИКОПТЕРИ СЕРТИФИКОВАНИ ПОД CS 29

070 00 00 00	ОПЕРАТИВНИ ПОСТУПЦИ – ХЕЛИКОПТЕР
071 01 00 00	ОПШТИ УСЛОВИ
071 02 00 00	СПЕЦИЈАЛНИ ОПЕРАТИВНИ ПОСТУПЦИ У ОПАСНОСТИ (ОПШТИ АСПЕКТИ)
071 03 00 00	ВАНРЕДНИ ПОСТУПЦИ НА ХЕЛИКОПТЕРУ

082 00 00 00	ТЕОРИЈА ЛЕТА – ХЕЛИКОПТЕР
082 01 00 00	АЕРОДИНАМИКА ПОДЗВУЧНИХ БРЗИНА
082 02 00 00	АЕРОДИНАМИКА ВЕЛИКИХ БРЗИНА И ЕФЕКТИ САБИЈАЊА
082 03 00 00	ТИПОВИ ВАЗДУХОПЛОВА СА РОТОРОМ
082 04 00 00	АЕРОДИНАМИКА ГЛАВНОГ РОТОРА
082 05 00 00	МЕХАНИКА ГЛАВНОГ РОТОРА
082 06 00 00	РЕПНИ РОТОРИ
082 07 00 00	РАВНОТЕЖА, СТАБИЛНОСТ И КОНТРОЛА
082 08 00 00	МЕХАНИКА ЛЕТА ХЕЛИКОПТЕРА

2. Кандидат мора показати одређени ниво знања у складу са правима која припадају имаоцу дозволе транспортног пилота хеликоптера и испунити услове прописане у JAR-FCL 2 (Хеликоптер) Пододељак Ј.

Кандидат је обавезан да положи теоријске испите из следећих предмета: опште познавање ваздухоплова, перформансе и прорачун лета, оперативне процедуре и теорија летења (хеликоптер), по следећем:

ц) испитни тестови за предмете перформансе лета и теорија летења (хеликоптер) су одређени у JAR-FCL 2.470(а).

д) испитни тестови за предмете конструкција и системи, електрични системи, погонска група, опрема за случај опасности, инструменти, маса и центража, прорачун и праћење лета и оперативне процедуре ће покривати додатне теме одређене у наведеном програму.

Додатак 4 JAR-FCL 2.050**Признавање испуњености услова у погледу теоријског знања за издавање CPL(Н), IR(Н) или ATPL(Н)**

(види JAR-FCL 2.050 (б)(8))

1. Кандидат за IR(Н) који је положио одговарајуће теоријске испите за CPL(Н) биће ослобођен испуњавања услова у погледу теоријског знања из следећих предмета:

- људске могућности и ограничења;
- метеорологија.

2. Кандидат за CPL(Н) који је положио одговарајуће теоријске испите за IR(Н) биће ослобођен испуњавања услова у погледу теоријског знања из следећих предмета:

- људске могућности и ограничења;
- метеорологија.

3. Кандидат за ATPL(Н) или кандидат за ATPL(Н) са IR(Н) који је положио одговарајуће теоријске испите за CPL(Н) биће ослобођен испуњавања услова у погледу теоријског знања из предмета:

- перформансе (хеликоптер);
- теорија лета (хеликоптер);
- комуникације у VFR условима.

4. Кандидат за ATPL(Н) са IR(Н) који је положио одговарајуће теоријске испите за ATPL(Н) биће ослобођен испуњавања услова у погледу теоријског знања из следећих предмета:

- опште познавање ваздухоплова – конструкције/ системи/ погонска група;
- опште познавање ваздухоплова - инструменти;
- маса и центража;
- перформансе (хеликоптер);
- људске могућности и ограничења;
- метеорологија;
- општа навигација;
- теорија лета (хеликоптер);
- VFR комуникације.

Додатак 1а JAR-FCL 2.055**Организације за летачку обуку (FTO) за пилотске дозволе и овлашћења**

(Види JAR-FCL 2.055)

(Види IEM 1 JAR-FCL 2.055)

(Види IEM 2 JAR-FCL 2.055)

(Види IEM 3 JAR-FCL 2.055)

(Види IEM 4 JAR-FCL 2.055)

(Види AMC- FCL 2.261(ц)(2))

УВОД

1. Организација за летачку обуку (FTO) је организација са потребним особљем и опремом, смјештена у одговарајуће окружење за вршење летачке обуке и/или обуке на уређајима за симулирано летење и/или за пружање теоријског знања за одређене програме обуке.

2. FTO која намјерава да обавља обуку у складу са JAR-FCL условима мора имати увјерење о оспособљености издато од ваздухопловних власти државе чланице ЈАА. Такво одобрење ваздухопловна власт државе чланице ЈАА издаће под условом да:

(а) може да примјењује JAR – FCL услове и

(б) FTO испуњава све JAR-FCL услове.

Овај додатак садржи услове за издавање, продужење важења и измјену увјерења о оспособљености FTO. FTO треба да испуни све услове везане за врсту обуке коју намјерава да обавља.

ДОБИЈАЊЕ УВЈЕРЕЊА

3. Уз захтјев за издавање увјерења о оспособљености FTO мора да достави ваздухопловним властима Оперативни приручник (ОМ) и Приручник о обуци (ТМ) у складу са тачкама 32. и 33. Такође ће утврдити процедуре прихватљиве за ваздухопловну власт како би се осигурала усаглашеност са свим одговарајућим условима JAR-FCL. Ове процедуре треба да садрже систем квалитета (види AMC- FCL 2.055 и IEM FCL No. 1 JAR-FCL 2.055) унутар организације ради лаког уочавања било ког недостатка у циљу корекције. По пријему захтјева за издавање увјерења о оспособљености FTO, ваздухопловне власти ће утврдити да ли она испуњава све услове из овог Додатка. Пошто се утврди да су испуњени сви прописани услови, издаје се увјерење о оспособљености FTO, са роком важења од једне године за прво издавање увјерења, односно до три године за продужење важења увјерења. Ваздухопловна власт није у обавези да изда увјерење о оспособљености за FTO која се налази изван територија држава чланица ЈАА уколико нема расположивих људских ресурса или ако трошкови за поступање по захтјеву и утврђивање испуњености услова представљају неприхватљиво висок терет за ваздухопловну власт.

4. Све обуке морају бити одобрене (види IEM FCL 2.055 (биће разрађено)).

5. Ваздухопловна власт врши надзор над квалитетом обуке и обавља контролне летове са ученицима. За вријеме тих инспекција FTO ће омогућити приступ евиденцији извршене обуке, документацији о ауторизацијама, техничким књигама, предавањима, биљешкама са наставе и припрема за летење, као и било ком другом релевантном материјалу. Ваздухопловна власт је дужна да достави FTO копију свог извештаја о обављеној инспекцији.

6. Ваздухопловна власт може да измијени или привремено или трајно стави ван снаге увјерење о оспособљености уколико одобрени захтјеви или одржавани квалитет опадне испод одобреног минимума.

7. Уколико FTO намјерава да измијени одобрену обуку, OM, или TM, она је обавезна да поднесе захтјев за измјену увјерења о оспособљености прије него што изврши те промјене. FTO не мора да обавјештава ваздухопловну власт о мањим промјенама свакодневних активности. Кад год постоји недоумица у погледу обима измјена, ваздухопловну власт мора бити консултована.

8. FTO може да се договара о спровођењу обуке са другим организацијама за обуку или да користи алтернативне аеродроме као дио своје цјелокупне организације, ако прибави одобрење ваздухопловне власти.

ИЗВОРИ ФИНАНСИРАЊА

9. (а) FTO је обавезна да докаже ваздухопловној власти да располаже довољним средствима за спровођење обуке према одобреним стандардима (види IEM 2 JAR-FCL 2.055).

(б) FTO мора да именује лице које је прихватљиво за ваздухопловну власт, а које је обавезно да докаже да су обезбијеђена довољна средства за спровођење обуке према одобреним стандардима. То лице мора да има функцију одговорног руководиоца (accountable manager).

РУКОВОДСТВО И ОСОБЉЕ

10. Руководећа структура мора да обезбиједи надгледање особља од стране лица које посједује искуство и квалитете неопходне за одржавање високих стандарда. Детаљи у погледу руководеће структуре, укључујући појединачне одговорности, морају бити садржани у Оперативном приручнику FTO.

11. FTO је дужна да докаже ваздухопловној власти да запошљава потребан број квалификованог и компетентног особља. За интегрисане курсеве обуке најмање три лица морају бити стално запослена на сљедећим функцијама:

- руководилац обуке - Head of Training (HT);
- руководилац практичне обуке – Chief Flying Instructor (CFI);
- руководилац теоријске обуке – Chief Ground Instructor (CGI).

Код модуларне обуке ове функције могу бити комбиноване и попуњене са једним или два лица запослена пуно или непуно радно вријеме, зависно од врсте обуке. Најмање једно лице руководећег особља мора да буде запослено пуно радно вријеме. У FTO које спроводе само теоријску обуку, могу се комбиновати функције руководиоца обуке и руководиоца теоријске обуке. Именовано лице мора да има изражене руководеће способности и мора да испуњава услове прописане тачком 19.

12. Број инструктора запослених са непуним радним временом мора да буде прихватљив за ваздухопловну власт, у зависности од врсте обуке.

13. Однос броја ученика према броју инструктора летења, искључујући руководиоца обуке, не смије уобичајено прелазити 6:1. Број ученика у групи током теоријске обуке која укључује висок ниво надгледања или практичног рада, уобичајено не би требало да прелази 12.

РУКОВОДИЛАЦ ОБУКЕ (HT)

14. Руководилац обуке је у потпуности одговоран да обезбиједи успјешно усклађивање летачке обуке у ваздуху, обуке на симулатору и теоријске обуке, као и да надгледа напредак сваког кандидата појединачно. Он мора да има богато искуство у обуци као

инструктор за стицање професионалних дозвола и изражене руководеће способности. Руководилац обуке мора да посједује или да је посједовао дозволу професионалног пилота и овлашћење, издате у складу са ICAO Annex 1 најмање три године прије првог именованја за руководиоца, а који се односе на летачку обуку која се спроводи.

РУКОВОДИЛАЦ ПРАКТИЧНЕ ОБУКЕ

15. Руководилац практичне обуке је одговоран за надгледање инструктора летења и инструктора на уређају за симулирано летење, као и за стандардизацију обуке.

Он мора:

- (а) да посједује највишу дозволу професионалног пилота, у односу на обуку која се спроводи;
- (б) да посједује овлашћења која се односе на обуку која се спроводи;
- (ц) да посједује овлашћење инструктора летења на најмање једном типу хеликоптера који се користе на обуци;
- (д) да има налет на хеликоптерима од најмање 1000 сати као вођа ваздухоплова, од чега најмање 500 сати у својству инструктора за ону летачку обуку која се спроводи, од чега највише 200 сати може бити инструментално вријеме остварено на земљи.

16. Инструктори морају да посједују:

- (а) дозволу професионалног пилота са овлашћењем/овлашћењима која одговарају летачкој обуци коју ће спроводити;
- (б) овлашћење инструктора летења у зависности од дијела обуке коју спроводе; нпр. овлашћење инструктора за инструментално летење, инструктора летења, инструктора на типу, или
- (ц) ауторизацију издату од ваздухопловне власти за обављање специфичне обуке у FTO (JAR – FCL 2.305).

17. Максимални налет, максимално радно вријеме и минимални одмор између инструкторских задатака морају бити прихватљиви за ваздухопловне власти.

ИНСТРУКТОРИ НА УРЕЂАЈИМА ЗА СИМУЛИРАНО ЛЕТЕЊЕ

18. За вршење летачке обуке на FTD и FNPT I инструктори морају да посједују или да су посједовали, најмање 3 године прије првог постављења, дозволу професионалног пилота и овлашћење/овлашћења одговарајућа летачкој обуци која се спроводи (осим SFI инструктора који посједују овлашћење у складу са тач. 3. и 4. Додатка 1 JAR-FCL 2.005), као и да имају искуство у вршењу обуке. За вршење летачке обуке на уређају за симулирано летење и/или FNPT II, инструктори морају имати овлашћење инструктора летења FI(H), инструктора летења на типу TRI(MPH) или SFI(H) ауторизацију.

РУКОВОДИЛАЦ ТЕОРИЈСКЕ ОБУКЕ

19. Руководилац теоријске обуке је одговоран за надгледање свих инструктора теоријске обуке и стандардизацију цјелокупне теоријске обуке. Он мора да има практично искуство у ваздухопловству и завршен курс из методике обучавања или богато претходно искуство у вршењу теоријске обуке.

ИНСТРУКТОРИ ТЕОРИЈСКЕ ОБУКЕ

20. Инструктори теоријске обуке за стицање дозвола и овлашћења морају имати одговарајуће искуство у ваздухопловству и прије ангажовања пружити доказ о својој стручности, тако што ће одржати показно предавање из предмета који ће предавати.

ДОКУМЕНТАЦИЈА

21. Административно особље FTO мора да води и најмање 5 година чува следећу документацију:

- (а) податке о теоријској обуци, обуци у летењу и обуци на симулатору за сваког кандидата;
- (б) редовне и детаљне извештаје инструктора о напредовању који садрже процјене и редовне провјере напретка у летењу и у теоријским провјерама;
- (ц) личне податке о ученицима као што су датум истицања љекарског увјерења, овлашћења итд.

22. Изглед и садржај досијеа ученика треба да буде дефинисан у Приручнику о обуци (ТМ).

23. На захтјев ваздухопловне власти, FTO мора дати на увид документацију и извјештаје.

ПРОГРАМ ОБУКЕ

24. За сваку врсту обуке која се спроводи мора бити разрађен програм обуке. Програм треба да је разрађен по седмичном или фазно-тематском принципу и да садржи листу стандардних вјежби и садржај програма. Програми теоријске обуке и обуке на синтетичким симулаторима морају бити тако распоређени да ученици могу да, на основу обављене земаљске обуке, приступе обуци у летењу. Усклађивање треба да омогући да проблеми испољени у обуци буду решени у њеном наставку. Садржај и дијелове програма обуке треба да одобри ваздухопловна власт.

ХЕЛИКОПТЕР ЗА ОБУКУ И ПРОВЈЕРЕ

25. За сваку врсту обуке, као и практичне провјере које ће се вршити у оквиру обуке, треба да буде обезбијеђен одговарајући број хеликоптера, рачунајући и могућност коришћења STDs. Сваки хеликоптер мора да буде опремљен дуплим основним командама које могу да користе и ученик и инструктор. Промјена мјеста управљачких команди није дозвољена. У укупан број хеликоптера, зависно од врсте обуке, треба укључити хеликоптере на којем је могуће изводити демонстрацију ауторотације, хеликоптере адекватно опремљене за симулацију летења без спољне видљивости и хеликоптере који су опремљени за обуку и провјере у инструменталном летењу. За обуку и испит за IR(H) мора бити укључен хеликоптер који има одобрење за летење у IFR условима.

26. За обуку се могу користити само хеликоптери које је одобрила ваздухопловна власт. Ако је хеликоптер који се користи на практичном испиту различитог типа од симулатора лета који је коришћен за обуку у визуелним условима, максимално признавање ће бити ограничено на оно које је одређено за FNPT II/III у одговарајућем програму летачке обуке.

АЕРОДРОМИ И ПОВРШИНЕ ЗА ПОСЕБНЕ НАМЈЕНЕ

27. Аеродром базирања и сваки алтернативни аеродром базирања, гдје је планирано извођење обуке, треба да испуњава следеће услове:

- (а) да има најмање једну полетно-слетну стазу или површину која омогућава хеликоптерима за обуку нормално полијетање или слијетање са одобреном максималном тежином у полијетању или слијетању и слијетање из ауторотације, у складу са следећим:
 - (I) тихо или са вјетром (не јачим од четири чвора) и при највишој средњој температури најтоплијег мјесеца у години у рејону оперативне површине;
 - (II) уклоњене све препреке у полетној равни за најмање 50 стопа;
 - (III) да омогући коришћење мотора и стајног трапа према упутству произвођача;

(IV) да омогући благи прелазак од узлијетања до постизања најоптималније брзине пењања, без потребе за посебном вјештином и техником пилотирања;

(б) да има показивач правца вјетра, који је видљив са земље са оба прага полетно-слетне стазе, односно површине;

(ц) да има одговарајуће освјетљење полетно-слетне стазе, односно површине, уколико се користи за обуку у ноћном летењу;

(д) да има службу контроле летења, осим у случају када по одобрењу ваздухопловних власти обука може да се обави другим начином комуникације земља – ваздух.

28. Површине за посебне намјене треба да омогуће сљедеће:

- увјежбавање поступака на ограниченом простору;
- увјежбавање имитације ауторотације;
- увјежбавање рада на терену са нагибом.

ПРОСТОРИЈЕ ЗА ОБЕЗБЈЕЂЕЊЕ ЛЕТЕЊА

29. Организација треба да располаже сљедећим просторијама:

(а) оперативним центром, одговарајуће опремљеним за вођење летачких активности;

(б) просторијом за планирање летења са сљедећом опремом:

- одговарајуће актуелне рутне и аеродромске карте,
- важеће публикације службе ваздухопловног информисања (AIS),
- текуће метеоролошке извештаје,
- средства везе са контролом летења,
- карте са стандардним рутама за летење,
- карте са важећим забрањеним, опасним и условно забрањеним зонама,
- друге материјале везане за сигурност летења,

(ц) одговарајућим бројем адекватних просторија за припрему и анализу летења;

(д) одговарајућим канцеларијама за руководеће особље и просторијом за инструкторе летења;

(е) намјештеном просторијом за боравак инструктора и ученика на обуци.

СРЕДСТВА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ТЕОРИЈСКЕ ОБУКЕ

30. За спровођење теоријске обуке треба обезбиједити сљедећа средства:

- (а) одговарајуће учионице, сходно броју кандидата на обуци;
- (б) одговарајући прибор за спровођење теоријске обуке;
- (ц) уређај за обуку и провјеру обучености у радио-телефонији;
- (д) библиотеку са публикацијама који одговарају програмима и плановима обуке;
- (е) канцеларије за наставно особље.

УСЛОВИ ЗА ПРИСТУПАЊЕ ОБУЦИ

31. Ученик који је примљен на обуку треба да има лекарско увјерење за дозволу за коју се обучава и да испуни предуслове које је прописала ФТО, а одобрила ваздухопловна власт.

ПРИРУЧНИК О ОБУЦИ И ОПЕРАТИВНИ ПРИРУЧНИК

32. Приручник о обуци треба да дефинише стандарде, смијернице и циљеве обуке за сваку фазу обуке које ученици треба да испуне и да садржи сљедеће:

Дио 1 – план обуке;

Дио 2 – припрема за летење и вјежбе у ваздуху;

Дио 3 – обука на уређају за симулирано летење;

Дио 4 – теоријска обука.

Даља упутства видјети у IEM 3 JAR-FCL 2.055.

33. Оперативни приручници треба да садрже неопходне податке за поједине групе особља, нпр. инструкторе летења (FI), инструкторе на симулатору (SFI), инструкторе теоријске наставе, оперативни и техничко особље итд. Такође, треба да садржи и сљедеће дијелове:

(а) општа упутства;

(б) техничка упутства;

(ц) руте;

(д) обука особља.

Даља упутства видјети у IEM 3 JAR-FCL 2.055.

Додатак 16 JAR-FCL 2.055**Парцијална обука изван држава чланица ЈАА**

(Види JAR-FCL 2.030)

(Види JAR-FCL 2.055(a) (1))

(Види JAR-FCL 2.485)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.055)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.305)

Организације за летачку обуку могу изводити парцијалну обуку изван држава чланица ЈАА, у складу са следећим:

(а) одобрење се може издати под условом да се испуне услови дати у овом Додатку. Уколико ваздухопловне власти сматрају да је могуће остварити потребан надзор, може се спроводити комплетан или само дио интегрисаног курса за АТPL(Н). (Види Додатак 1 JAR-FCL 2.305).

(б) провјера напредовања у навигацијској обуци, као што је у фази 2 АТPL(Н) интегрисаног курса, може бити спроведена од стране локалног инструктора летења који није укључен у обуку кандидата, под условом да инструктор посједује одговарајућу JAR-FCL дозволу која садржи FI(Н) овлашћење. По завршетку, АТPL(Н) интегрисаног курса, практични испит за CPL(Н) може бити извршен од стране локалног испитивача (хеликоптер) (FE(Н)), под условом да је испитивач овлашћен у складу са JAR-FCL 2, Поглавље I и да је потпуно независан од FTO, осим ако има изричито писано одобрење ваздухопловних власти.

(ц) практични испит за овлашћење за инструментално летење може да се спроведе у било којој држави чланици ЈАА, према одлуци ваздухопловне власти која одобрава обуку. FTO која спроводи одобрену обуку за инструментално летење изван држава чланица ЈАА треба да, прије него што кандидат отпочне са практичном обуком у инструменталном летењу, дефинише припрему за одобрени курс, који укључује аклиматизацију у летењу унутар ваздушног простора оне чланице ЈАА чија ваздухопловна власт одобрава курс, или у ваздушном простору било које чланице ЈАА према одлуци ваздухопловне власти која даје одобрење.

(д) FTO може спроводити одобрену теоријску обуку за АТPL изван држава чланица ЈАА. Теоријске испите за издавање дозволе или овлашћења спроводе ваздухопловне власти државе издаваоца дозволе (види JAR-FCL 2.485). Аранжман за провјере (види JAR-FCL 2.030) треба да буде пажљиво размотрен с обзиром на обуку изван држава чланица ЈАА.

(е) Обука се може вршити само под директном контролом CFI(Н) или овлашћеног замјеника који посједују JAR-FCL дозволу и овлашћење инструктора, као што је прописано параграфом 15. Додатка 1а JAR-FCL 2.055, а који ће бити присутан у току обуке која се врши у држави која није чланица ЈАА.

Додатак 1ц JAR-FCL 2.055

Додатни услови за обуку у организацијама за летачку обуку (FTOs) чије је основно мјесто пословања и сједиште изван држава ЈАА

(Види JAR-FCL 2.055(а)(2))

(Види Додатак 1а JAR-FCL 2.055)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.305)

ПРОЦЕС ОДОБРАВАЊА

1. Организације за летачку обуку (FTOs) чија су основна мјеста пословања и сједишта изван држава ЈАА, а које желе да врше обуку за JAR-FCL дозволе и припадајућа овлашћења, морају да поднесу захтјев за одобрење тих курсева националним ваздухопловним властима било које државе пуноправне чланице ЈАА. Одобрење зависи од следећег:

(а) FTO мора да испуни услове из Додатка 1а JAR-FCL 2.055, као и све допунске услове из овог додатка;

(б) ваздухопловна власт којој је поднијет захтјев разматра могућност испуњења сопствене правне одговорности за процес одобравања и одговарајући ниво надзора који се захтјева усаглашеним ЈАА процедурама. Трошкови и поступак одобравања и надзора не смију бити неприхватљиви за ваздухопловну власт;

(ц) национална ваздухопловна власт државе чланице ЈАА која издаје одобрење може обезбиједити одговарајућу контролу над FTO за вријеме процеса одобравања и спровођење тражене обуке;

(д) национална ваздухопловна власт државе која није чланица ЈАА у којој FTO има главно мјесто пословања и сједиште може помоћи ваздухопловним властима државе чланице ЈАА у процесу одобравања и обезбиједити надгледање обуке према споразуму који је постигнут између државе која није чланица и државе чланице ЈАА.

2. Након што се утврди да су испуњени сви прописани услови, издаје се одобрење FTO за период од једне године, а продужење важења одобрења може бити издато за наредни период од једне године.

НАДЛЕЖНОСТ

3. У контексту одобрења које се издаје FTOs изван државе чланице ЈАА, израз „одговарајућа надлежност” значи да ће ваздухопловне власти државе која је издала одобрење бити у могућности да:

(а) врше иницијалне и рутинске инспекције над FTO која се налази у држави која није чланица ЈАА, како би осигурала усклађеност са условима JAR-FCL;

(б) врше провјере у лету и друге провјере стандардизације које ваздухопловна власт која је издала одобрење сматра неопходним;

(ц) испуне своје законске обавезе у погледу издавања, измјене, привременог или трајног стављања ван снаге одобрења, у складу са одговарајућим законом државе чланице ЈАА која издаје одобрење.

Ваздухопловна власт која издаје одобрење може, сагласно споразуму између ваздухопловних власти чланице ЈАА и државе која није чланица, а у којој FTO има главно мјесто пословања и сједиште, пренијети одговорност у погледу наведеног у параграфу 3(а) на ваздухопловну власт државе која није чланица ЈАА.

FTO КОЈЕ СПРОВОДЕ ОБУКУ ЗА ПРОФЕСИОНАЛНЕ ДОЗВОЛЕ И ОВЛАШЋЕЊА

4. Под условом да су услови прописани у овом Додатку испуњени, одобрење може бити издато ако ваздухопловна власт сматра да је могуће вршити одговарајући надзор у складу са ЈАА правилима.

5. Практични испит за овлашћење за инструментално летење спроводи се у држави чланици ЈАА чија је ваздухопловна власт издала одобрење. FTO треба да у одобрени курс укључи и аклиматизацијско летење унутар државе чланице ЈАА која одобрава курс или друге државе чланице ЈАА, према дискреционом праву ваздухопловне власти која даје одобрење, прије него што кандидат приступи полагању практичног испита за овлашћење за инструментално летење са испитивачем овлашћеним од ваздухопловне власти која издаје одобрење.

6. Провјера напредовања у обуци за навигацијско летење, као што је у фази 2 АТР(Н) интегрисаног курса, може бити спроведена од стране локалног FI(Н), који има одобрење од ЈАА ваздухопловних власти која одобрава обуку, и није укључен у обуку кандидата, под условом да инструктор посједује JAR-FCL дозволу која садржи FI(Н) одговарајуће овлашћење. По завршетку захтјеване обуке практични испит за CPL(Н), као дела АТPL(Н) интегрисаног курса, може бити спроведен од стране локалног FE(Н) одређеног и овлашћеног од стране ЈАА ваздухопловне власти која даје одобрење, под условом да је испитивач овлашћен у складу са JAR-FCL Поглавље И и да је потпуно независан од FTO, осим ако посједује изричиту писмену сагласност ваздухопловне власти која даје одобрење.

FTO КОЈЕ СПРОВОДЕ ОБУКУ САМО ЗА PPL(Н) И ПРИПАДАЈУЋА ОВЛАШЋЕЊА

7. Уколико су испуњени услови из овог Додатка, одобрење за спровођење курсева за JAR-FCL PPL(Н) и припадајућа овлашћења може бити издато ако ваздухопловна власт која издаје одобрење сматра да је могуће вршити адекватан надзор у складу са ЈАА правилима.

8. Хеликоптери за обуку, аеродроми и навигацијске руте које се користе за PPL(Н) обуку, треба да буду прихватљиви за ваздухопловну власт која даје одобрење.

9. По завршетку потребне обуке за PPL(Н), практични испит може спровести локални FE(Н), овлашћен од ваздухопловне власти која даје одобрење, под условом да испитивач није учествовао у летачкој обуци кандидата.

10. Приручник о обуци (ТМ) и Оперативни приручник (ОМ), захтјевани према Додатку 1а JAR-FCL 2.055, за FTOs које спроводе обуку само за PPL(Н) и припадајућа овлашћења, могу бити комбиновани и могу садржавати само дијелове релевантне за PPL(Н) обуку.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

11. Теоријска обука може бити обављена у FTO изван држава чланица ЈАА. Теоријски испити за издавање дозволе или овлашћења морају бити спроведени од стране ваздухопловне власти која је обуку одобрила (види JAR-FCL 2.485).

Додатак 2 JAR-FCL 2.055**Организације за обуку за летење на типу (TRTO) за издавање овлашћења за летење на типу само имаоцима пилотске дозволе**

(Види JAR-FCL 2.055)

(Види такође JAR-FCL 2.261(ц) и (д) за одобравање курса)

(Види IEM 1 JAR-FCL 2.055)

(Види IEM 2 JAR-FCL 2.055)

(Види IEM 3 JAR-FCL 2.055)

(Види AMC FCL 2.261 (ц)(2))

УВОД

1. Организација за обуку за летење на типу (TRTO) је организација са потребним особљем и опремом, смјештена у одговарајуће окружење, која врши обуку за овлашћење за тип и/или MCC-обуку, и/или обуку на уређајима за симулирано летење и, ако је примјенљиво, теоријску обуку за специфичне програме оспособљавања.

2. TRTO која намјерава да спроводи одобрену обуку у складу са JAR-FCL условима мора да добије увјерење о оспособљености од ваздухопловне власти државе чланице ЈАА. Такво увјерење ваздухопловна власт државе чланице ће издати само ако:

(а) ваздухопловна власт може да примјени JAR-FCL услове;

(б) TRTO испуњава све JAR-FCL услове.

У овом Додатку су прописани услови за издавање, продужење важења и измјену увјерења о оспособљености TRTO.

ДОБИЈАЊЕ УВЈЕРЕЊА

3. TRTO која тражи издавање увјерења мора да достави ваздухопловним властима Оперативни приручник и Приручник о обуци, укључујући систем квалитета, као и опис шема обуке, како је прописано у тачкама 17. и 25. до 27. Након разматрања захтјева за издавање увјерења за TRTO ваздухопловне власти ће утврдити да ли испуњава све услове из овог додатка. Након што се утврди да су испуњени сви прописани услови, издаје се увјерење о оспособљености TRTO са роком важења од једне године за прво издавање увјерења, односно до три године за продужење важења увјерења. Ваздухопловна власт није у обавези да изда увјерење о оспособљености TRTO која се налази изван територија држава чланица ЈАА, уколико нема расположивих људских ресурса или ако су трошкови за поступање по захтјеву и утврђивање испуњености услова неприхватљиви за ваздухопловну власт.

4. Све обуке морају бити одобрене (види IEM FCL 2.055 (биће разрађено)).

5. Ваздухопловна власт ће измијенити, привремено или трајно ставити ван снаге увјерење о оспособљености уколико одобрени услови или квалитет обуке опадне испод одобреног минимума.

6. Уколико TRTO жели да учини измене у одобреној обуци или у свом Оперативном приручнику или у Приручнику о обуци, измјена увјерења о оспособљености мора да буде захтјевана прије спровођења тих промјена. TRTO не мора да обавјештава ваздухопловну власт о мањим промјенама свакодневних активности. Кад год постоји било каква недоумица о обиму измјена, ваздухопловна власт мора бити консултована.

7. TRTO може да се договара о спровођењу обуке са другим организацијама за обуку или може да користи алтернативне аеродроме као дио своје цјелокупне организације, ако прибави одобрење ваздухопловне власти.

ИЗВОРИ ФИНАНСИРАЊА

8. (а) TRTO је обавезан да докаже ваздухопловној власти да располаже довољним средствима за спровођење обуке према одобреним стандардима (види IEM бр. 2 JAR-FCL 2.055).
- (б) TRTO мора да именује лице које је прихватљиво за ваздухопловну власт, а које је обавезно да увјери ваздухопловну власт да се располаже довољним средствима за спровођење обуке према одобреним стандардима. То лице мора да има функцију одговорног руководиоца (accountable manager).

ИНСПЕКЦИЈА

9. Поред почетног прегледа за утврђивање испуњености услова, ваздухопловна власт ће извршити одређене контроле како би утврдила усаглашеност TRTO са JAR условима и одобрењем.
10. За вријеме контроле TRTO мора да обезбиједи приступ досијеима обуке, издатим одобрењима, техничким дневницима, предавањима, биљешкама и другом релевантном материјалу. Копија сваког извештаја о контроли мора бити доступна тој TRTO.

РУКОВОДСТВО И ОСОБЉЕ

11. Руководећа структура треба да обезбиједи надзор над радом особља од стране лица која посједују искуство и квалитете неопходне за одржавање високих стандарда. Детаљи у погледу руководеће структуре, укључујући појединачне одговорности, морају да буду садржани у Оперативном приручнику TRTO.
12. У TRTO мора да буде именован руководиоца обуке (НТ) који је прихватљив за ваздухопловне власти. Одговорност руководиоца обуке укључује обезбеђење примјене свих JAR-FCL услова од стране TRTO. То лице је директно одговорно ваздухопловној власти.
13. TRTO мора да има одговарајуће особље које ће испунити циљеве обуке. Дужности сваког инструктора морају бити дефинисане и документоване.

ИНСТРУКТОРИ ЛЕТЕЊА НА ТИПУ ХЕЛИКОПТЕРА

14. Инструктори летења на типу (TRI) треба да посједују:
- (а) дозволу професионалног пилота хеликоптера и овлашћење/а у складу са обуком за чије спровођење су ангажовани;
- (б) овлашћење инструктора летења на типу хеликоптера који се користе на курсу;
- или
- (ц) ауторизацију издату од ваздухопловне власти за спровођење специфичне обуке у TRTO (види JAR-FCL 2.305).

ИНСТРУКТОРИ ЗА ОБУКУ НА УРЕЂАЈИМА ЗА СИМУЛИРАНО ЛЕТЕЊЕ (SFI и STI)

15. За вршење летачке обуке на FTD инструктори морају да имају инструкторско искуство адекватно обуци за чије спровођење су ангажовани, и да посједују или да су посједовали, најмање 3 године прије првог постављења, дозволу професионалног пилота хеликоптера, изузев инструктора који посједују SFIs ауторизацију у складу са тачком 4. Додатка 1 JAR-FCL 2.005. За овлашћење за тип хеликоптера са више пилота и/или MCC летачку обуку на симулатору летења и/или FTD, и/или FNTP II/III, инструктори морају да посједују TRI(MPH) овлашћење или SFI(H) ауторизацију.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

16. Теоријску обуку може да спроводи само овлашћени инструктор који посједује одговарајуће овлашћење за тип или инструктор који посједује одговарајуће искуство у ваздухопловству и знање о релевантном ваздухоплову, нпр. инжењер-летач, инжењер за одржавање, службеник за летачке операције.

СТАНДАРДИ ОБУКЕ

17. TRTO мора да успостави систем који обезбјеђује да се рад центра за обуку и сама обука одвијају ефикасно и успјешно. Систем квалитета мора да утврди ефикасност рада TRTO, процедура и обуке.

ДОКУМЕНТАЦИЈА

18. Одговарајуће административно особље TRTO мора да води и најмање 5 година чува сљедећу документацију:

- (а) процјене пилота на обуци, прије почетка и током обуке;
- (б) детаље о теоријском знању, летачкој обуци и обуци на симулатору која је спроведена са сваким пилотом на обуци;
- (ц) личне податке (датуми истицања љекарских увјерења, овлашћења, итд) који се односе на особље TRTO.

19. Изглед документације пилота који се обучавају мора се дефинисати у Приручнику о обуци.

20. На захтјев ваздухопловне власти TRTO је обавезна да пружи на увид податке и извјештаје о обуци.

ПРОГРАМ ОБУКЕ

21. За сваку врсту обуке која се спроводи мора да буде разрађен програм обуке. Програм мора да садржи разраду по седмичном или фазно-тематском принципу обуке у летењу и земаљске обуке, листу стандардних вежби и садржај програма. Програми обуке на уређајима за симулирано летење и теоријске обуке морају бити тако конципирани да пилоти на обуци могу знање добијено на земљи да успјешно примјене у летачким вјежбама. Усклађивање треба да омогући да испољени проблеми буду ријешени за вријеме обуке.

ХЕЛИКОПТЕРИ ЗА ОБУКУ

22. Сваки хеликоптер мора да буде опремљен према условима о спецификацији обуке која се односи на одобрени курс на којем се користи, као и да има одобрење за летење у IFR условима (ако је примјенљиво)

СРЕДСТВА

23. За спровођење обуке морају бити обезбијеђена одговарајућа средства.

УСЛОВИ ЗА ПРИСТУПАЊЕ ОБУЦИ

24. TRTOs су одговорне да обезбиједе да кандидат испуњава предуслове за обуку за овлашћење за тип, као што је прописано у JAR-FCL 2.250. или JAR-FCL 2.255 , ако је примјенљиво.

УПУТСТВО ЗА ОБУКУ И ОПЕРАТИВНИ ПРИРУЧНИК

25. TRTO мора да припреми и води Приручник о обуци и Оперативни приручник тако да садрже информације и инструкције које омогућавају особљу да врши своју дужност и пружи упутства кандидатима како да савладају захтјеве курса. TRTO мора особљу, и уколико је потребно и пилотима на обуци, да обезбиједи информације садржане у Приручнику о обуци, Оперативном приручнику и увид у документацију којом се одобрава рад TRTO. Процедура којом се врше допуне докумената/приручника треба да буде назначена, а исправке правилно контролисане.

26. Приручник о обуци мора да дефинише стандарде и циљеве за сваку фазу обуке које кандидати морају остварити, укључујући и услове за приступање свакој обуци. Приручник о обуци мора да садржи сљедеће:

- Дио 1 – план обуке;
- Дио 2 – припрема за летење и вјежбе у ваздуху;
- Дио 3 – обука на уређају за симулирано летење;
- Дио 4 – теоријска обука.

Даља упутства видјети у IEM бр. 3 JAR-FCL 2.055.

27. Оперативни приручник мора да садржи неопходне податке за поједине групе особља, нпр. TRIs, инструкторе на синтетичким уређајима за летење, инструкторе теоријске наставе, оперативно и техничко особље, итд. Такође, мора да садржи и сљедеће дијелове:

- (а) општа упутства;
- (б) техничка упутства;
- (ц) руте;
- (д) обука особља.

Даља упутства видјети у IEM бр. 3 JAR-FCL 2.055.

Додатак 3 JAR-FCL 2.055**Одобравање модуларних теоријских обука за учење на даљину**

(Види Додатак 1 JAR-FCL 1.230 и 2.135)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(а)(3))

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.205)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.255)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.285)

(Види АМС FCL 2.160 и 2.160(а)(3), 2.205 и 2.285)

ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ОБУКУ

1. Просторије за обуку треба да се налазе у мјесту регистрације организације за обуку или у било ком другом одговарајућем мјесту по одобрењу ваздухопловних власти. Учионице и сва расположива техничка средства морају бити прилагођени условима за издавање увјерења о оспособљености организације. Одобрење за модуларни програм обуке на даљину треба да буде издато од ваздухопловних власти, прије него што започне обука.

2. Руководилац обуке или CGI FTO приликом спровођења учења на даљину мора да испуни услове из Додатка 1а JAR-FCL 2.055. Сви инструктори теоријске обуке су обавезни да испуне услове JAR-FCL и да имају одговарајуће квалификације или релевантно искуство које је прихватљиво за ваздухопловне власти.

3. FTO која спроводи само теоријску обуку мора имати исто увјерење и мора испунити услове надзора који се примјењују за FTOs у складу са Додатком 1а JAR-FCL 2.055.

4. FTO може да понуди све или неке од курсева на основу непосредног присуства настави, или као учење на даљину. Теоријска настава у учионици је обавезни дио наставе сваког предмета модуларне обуке за учење на даљину. Вријеме проведено у учионици у оквиру теоријске наставе не смије бити мање од 10% од укупног времена трајања обуке.

ИНСТРУКТОРИ

5. Инструктори морају да буду у потпуности упознати са захтјевима програма учења на даљину, укључујући систем осигурања квалитета. Њихова почетна обука се врши у основном мјесту регистрације; даља обука мора да се обавља по истим стандардима, као и за инструкторе у основном сједишту регистрације. Без обзира гдје се инструктори налазе, систем контроле квалитета мора да обезбиједи задовољавајуће надгледање индивидуалних карактеристика и придржавања одобреног програма обуке.

ОБУКА

6. Учење на даљину ће бити одобрено само као дио теоријске обуке за:

(а) модуларну обуку теоријског знања за PPL(H), CPL(H), IR(H) и ATPL(H);

(б) курсеве улазног теоријског знања за стицање првог овлашћења за тип за вишемоторне хеликоптере (МЕН).

Додатак 1 JARFCL 2.075**Спецификације за дозволе летачког особља****ОПШТЕ**

1. Пилот мора са собом да носи важећу дозволу и важеће љекарско увјерење приликом вршења права из дозволе.
2. У сврху идентификације ималац дозволе мора да носи документ који садржи фотографију.
3. Свако медицинско ограничење (нпр. коришћење наочара, итд) унијеће се у љекарско увјерење (види JAR-FCL 3, IEM FCL 3.100).
4. У овом Поглављу „ваздухопловна власт” подразумијева ваздухопловну власт државе која издаје дозволу.

СТАНДАРДНИ ФОРМАТ ЈАА ДОЗВОЛЕ

<p>Назив ваздухопловне власти и лого (енглески и српски језик)</p> <p>JOINT AVIATION AUTHORITIES (само енглески)</p> <p>FLIGHT CREW LICENCE ДОЗВОЛА ЛЕТАЧКОГ ОСОБЉА (енглески и српски језик)</p> <p>Издато у складу са ICAO и JAR-FCL стандардима (енглески и српски језик)</p>
--

Услови: Величина сваке стране не смије да буде мања од једне осмине А4 формата

Страна 2

I	Држава издавања дозволе
III	Број дозволе
IV	Презиме и име имаоца
XIV	Датум (видјети упутство) и мјесто рођења
V	Адреса улица, град, област, поштански број

VI	Држављанство
VII	Потпис имаоца
VIII	Ваздухопловна власт која је издала дозволу нпр. ова CPL(H) је издата на основу ATPL издате од(држава која није чланица ЈАА).....
X	Потпис овлашћеног лица и датум
XI	Жиг или печат ваздухопловне власти која је издала дозволу

*Услови: Број дозволе ће увек почињати са У.Н. кодом земље која издаје дозволу
Мора се користити стандардни формат за датум, нпр. дан / мјесец / година, пун број (нпр. 21/01/1995)
Види JAR-FCL 2.070*

Страна 3

II	Назив дозволе, датум првог издавања и код земље
IX	Важење: ова дозвола мора бити поново издата најкасније до Права из дозволе могу се користити само ако имаоц има важеће лекарско увјерење за захтјевана права. Примјеном JAR-FCL 1.015(a)(1), имаоц дозволе је овлашћен да врши права из дозволе на ваздухоплову регистрованом у било којој држави чланици ЈАА. Документ који садржи фотографију мора да се носи у сврху идентификације имаоца дозволе.
XII	Права из радио-телефоније: имаоц ове дозволе је доказао оспособљеност за рад са уграђеном Р/Т опремом на ваздухоплову на енглеском језику (навести друге језике).
XIII	Примједбе: нпр. важи само за авионе регистроване у земљи која је издала дозволу.

Користиће се скраћенице које се користе у JAR-FCL (нпр. PPL(H), ATPL(A), итд.)

Мора се користити стандардни формат за датум, нпр. дан/мјесец/година пун број (нпр. 21/01/1995)

Поновно издавање мора бити не касније од 5 година од датума првог издавања приказаног у рубрици II.

Овај документ није спецификован, али пасош би био довољан изван територије државе која је издала дозволу.

Све додатне информације из дозволе захтјеване од ICAO, EC директиве/правила или JAR(s) ће бити унијете овдје

Страна 4.

XII Овлашћења која се продужавају	
<i>Класа/Тип/IR</i>	<i>Примједбе/Ограничења</i>

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
Инструктор	
.....
.....
.....

Услови: Ове стране су намијењене за употребу од стране ваздухопловне власти да назначе услове првог издавања овлашћења или обнове истеклих овлашћења.

Ваздухопловна власт ће увијек унијети прво издавање или обнову овлашћења.

Оперативна ограничења ће бити унијета у примједбе/ограничења насупрот одговарајућег ограниченог права, нпр. IR практични испит извршен са копилотом, ограничено право да држи обуку на једном типу ваздухоплова, итд. Лјекарска ограничења, услови и варијанте (нпр. важи само „као копилот“) биће унесена као што је назначено у лјекарском увјерењу (види IEM FCL3.100).

Странице 5, 6, и 7:

За продужење редовних овлашћења за тип и овлаштења за инструментално летење, стандардни формат ЈАА дозволе омогућава испитивачу да на тим странама унесе податке када врши редовну провјеру. Алтернативно, према дискреционом праву ваздухопловне власти, унос података за продужење може се вршити само од стране ваздухопловне власти.

Ако се провјера стручности врши на вишемоторном хеликоптеру и укључује и провјеру за IR овлашћење, исто ће бити продужено (уз ограничења, ако постоје). Ако се провјера за IR не врши на такав начин, него на хеликоптерима који не одговарају IFR овлашћењима, испитивач ће у дозволи нагласити "VFR", док се не изврши сљедећа провјера за продужење IR.

Према дискреционом праву ваздухопловне власти, инструкtorsка овлашћења могу, такође, бити продужена од стране испитивача који чини дио процедуре продужавања. Уколико испитивач није укључен у процедуру продужења, продужење ће у дозволи унијети ваздухопловна власт.

Овлашћења која нису важећа биће уклоњена из дозволе према дискреционом праву ваздухопловне власти, најкасније 5 година од последњег продужавања.

XII

Овлашћење	Датум провјере	Важи до	Ауторизација испитивача бр.	Потпис испитивача

(Свака страна садржи 10 рубрика за почетно издавање и продужење важења овлашћења)

Страна 8:

Скраћенице које се користе у овој дозволи	
PPL	
ATPL	

CPL	
IR	
SE	
ME	
MPH	
SPL	
R/T	
T/R	
FI	
TRI	
IRI	

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

ПОГЛАВЉЕ Б УЧЕНИК ПИЛОТ (Хеликоптер)**JAR-FCL 2.085 Услови**

(а) Ученик пилот мора да испуњава услове који су одређени од стране ваздухопловне власти државе у којој намјерава да се обучава. Приликом утврђивања услова, ваздухопловне власти морају да воде рачуна да одобрена права не омогућавају ученику пилоту да ваздухопловну навигацију врши на опасан начин.

(б) Ученик пилот не може летјети самостално док не добије одобрење инструктора летења.

JAR-FCL 2.090 Минимална старосна граница

Ученик пилот мора имати најмање 16 година живота прије првог самосталног лета.

JAR-FCL 2.095 Здравствена способност

Ученик пилот не смије летјети самостално уколико не посједује важеће лџкарско увјерење класе 1 или класе 2.

ПОГЛАВЉЕ Ц ДОЗВОЛА ПРИВАТНОГ ПИЛОТА (Хеликоптер) - PPL(H)**JAR-FCL 2.100 Минимална старосна граница**

Кандидат за PPL(H) мора имати најмање 17 година живота.

JAR-FCL 2.105 Здравствена способност

Кандидат за PPL(H) мора да посједује важеће љекарско увјерење класе 1 или класе 2. Да би користио права из PPL(H) ималац дозволе мора посједовати важеће љекарско увјерење класе 1 или класе 2.

JAR-FCL 2.110 Права и услови**(а) Права**

У зависности од других услова одређених у JARs, право имаоца дозволе PPL(H) су да лети, али не за накнаду, као вођа ваздухоплова или копилот на било ком хеликоптеру у летовима који се не врше за накнаду.

(б) Услови

(1) Кандидат за PPL(H) који је испунио услове прописане у JAR-FCL 2.100, 2.105, 2.120, 2.125(а) и (б), 2.130, 2.135, 2.261(а) и, ако је примјенљиво, 2.010(а)(4), сматраће се да испуњава услове за издавање PPL(H), укључујући најмање овлашћење за тип хеликоптера који је коришћен на практичном испиту.

(2) Уколико ималац дозволе намјерава да права на основу дозволе користи у ноћном летењу, дужан је да испуни услове прописане у JAR-FCL 2.125(с).

JAR-FCL 2.115 Намјерно остављено празно**JAR-FCL 2.120 Искуство и признавање налета**

Кандидат за PPL(H) треба да има остварених најмање 45 сати летења као пилот хеликоптера, од којих 5 сати могу бити остварени на FNTP или на симулатору летења. Имаоцима пилотске дозволе или одговарајућих овлашћења за авионе, ултралаке авионе, ултралаке ваздухоплове са фиксним крилима и покретним аеродинамичким контролним површинама које дјелују у све три димензије, микролаке хеликоптере, жироплане, једрилице, једрилице са сопственим погоном или самополетајуће једрилице, може се признати 10% укупног налета оствареног као PIC на таквим ваздухопловима, али максимално до 6 сати у налет који се захтјева за добијање PPL(H).

JAR-FCL 2.125 Курс обуке

(Види Додатак 1, 2 и 3 JAR-FCL 2.125)

(Види AMC FCL 2.125)

(а) Опште

Кандидат за PPL(H) треба да заврши прописану обуку у FTO или другим одобренем регистрованим организацијама у складу са програмом, као што је прописано у Додатку 1 JAR-FCL 2.125. Регистрованим организацијама је ограничено спровођење обуке на једномоторном хеликоптеру, с прописаним бројем сједишта за не више од 4 особе.

У изузетним приликама постојећи једномоторни хеликоптери могу бити коришћени у наставку обуке када ваздухопловна власт, под посебним условима и под ознаком - ослобођен, одобри регистрованој организацији обуку за PPL.

Услови за регистрацију су прописани у Додатку 2 и 3 JAR-FCL 2.125.

(б) Летачка обука

Кандидат за PPL(H) мора да оствари на хеликоптерима који имају увјерење о пловидбености издато или прихваћено од стране државе чланице ЈАА најмање 25 сати летења са инструктором, и најмање 10 сати самосталног летења под надзором, укључујући најмање 5 сати самосталних прелета, са најмање једним летом дужим од 185 km (100 NM) током којег мора слетјети, са потпуним заустављањем на два различита аеродрома који нису аеродром полијетања.

(ц) *Оспособљеност за ноћно летење*

- (1) Уколико се права по основу дозволе користе ноћу, ималац PPL дозволе мора да заврши предвиђену обуку за ноћно летење, у складу са Додатком 4 JAR-FCL 2.125.
- (2) Кандидат који посједује, или је посједовао IR(A), треба у складу са Додатком 4 JAR-FCL 2.125 да заврши вежбе 4 до 6, као и да оствари најмање 5 сати летења на хеликоптеру са дуплим командама у обуци за инструментално летење, по вјежбама 1 до 3, а према одлуци инструктора.
- (3) Ова оспособљеност ће бити уписана у дозволу.

JAR-FCL 2. 130 Испит теоријског знања

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.130 и 2.135)

Кандидат за PPL(H) је обавезан да пред ваздухопловним властима покаже ниво теоријског знања који одговара правима имаоца PPL(H). Услови и поступци спровођења испита теоријског знања су прописани у Додатку 1 JAR-FCL 2.130 и 2.135 и JAR-FCL 2.261(a)

JAR-FCL 2.135 Практична обученост

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.130 и 2.135)

Кандидат за PPL(H) треба да покаже способност извођења, као вођа ваздухоплова на хеликоптеру, одговарајућих поступака и маневара описаних у Додатку 1 JAR-FCL 2.130 и 2.135 и Додатку 2 JAR-FCL 2.135, са степеном способности који одговара правима имаоца PPL(H). Практични испит се мора спровести у року од 6 мјесеци по завршетку летачке обуке (види JAR-FCL 2.125(a)).

Додатак 1 JAR-FCL 2.125**PPL(H) Курс обуке - преглед**

(Види JAR-FCL 2.125)

(Види AMC FCL 2.125)

1. Циљ курса за PPL(H) је да обучи ученика пилота да лети сигурно и ефикасно према правилима визуелног летења (VFR).

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

2. Програм теоријске обуке за PPL(H) треба да обухвати следеће: ваздухопловни прописи, опште познавање ваздухоплова, перформансе лета и планирање, људске могућности и ограничења, метеорологија, навигација, оперативне процедуре, теорија летења и комуникације.

Даљи детаљи целокупне теоријске обуке су прописани у AMC FCL 2.125.

ЛЕТАЧКА ОБУКА

3. Програм летачке обуке за PPL(H) треба да обухвати следеће:

- (а) претполетне радње, укључујући одређивање тежине и центраже хеликоптера, преглед и одржавање хеликоптера;
- (б) шеме аеродромских и саобраћајних операција, мјере безбједности и процедуре за избјегавање судара;
- (ц) контролисање положаја хеликоптера у простору уз помоћ визуелних оријентира;
- (д) полијетања, слијетања, лебдење, окретање у мјесту и нормални преласци из и у лебдење;
- (е) ванредне поступке, основне ауторотације, имитације отказа мотора, излазак из резонансе ако одговара типу;
- (ф) бочна помијерања, помијерање уназад, окретање у мјесту;
- (г) стварање вртложног прстена, препознавање и излазак;
- (х) пристајање из ауторотације, слијетање са имитацијом отказа мотора, увјежбавање принудних слијетања, имитације неисправности уређаја и опреме, ванредне поступке у случају неисправног рада мотора, команди, електричног и хидрауличног система;
- (и) оштре маневре;
- (ј) преласке у прогресиван лет, брзо заустављање, маневре у условима без вјетра, полијетање и слијетање на терене под нагибом;
- (к) поступке код ограничене снаге мотора и ограниченог простора, укључујући избор поступака према и од неприпремљеног мјеста слијетања;
- (л) управљање хеликоптером на основу показивања основних инструмената, укључујући хоризонтални заокрет за 180 степени и вађење из неправилних положаја за имитацију ненамјерног уласка у облак (ову обуку може да изводи FI(H));
- (м) рутно летење уз коришћење визуелних оријентира и рачунске навигације и уз помоћ радионавигацијских средстава;
- (н) поступке за доласке, одласке и прелете контролисаних аеродрома, сарадњу са контролом лета, процедуре у комуникацијама и фразеологију.

ХЕЛИКОПТЕР ЗА ОБУКУ И ПРОВЈЕРЕ

4. У зависности од врсте обуке организација која спроводи обуку треба да обезбиједи адекватан број хеликоптера за обуку и провјере. Хеликоптер мора да буде опремљен дуплим основним командама лета које могу да користе и ученик и инструктор. Промјена мјеста управљачких команди није дозвољена.

У укупан број хеликоптера, зависно од врсте обуке, треба укључити хеликоптер на којем је могуће изводити демонстрацију ауторотације, хеликоптер адекватно опремљен за симулацију инструменталних метеоролошких услова и хеликоптер који је опремљен за обуку и провјере у инструменталном летењу. За обуку и испит за IR(H) мора бити укључен хеликоптер који има одобрење за летење у IFR условима.

Хеликоптери који се користе за обуку треба да буду одобрени за ту намену од стране ваздухопловне власти.

АЕРОДРОМИ И ПОВРШИНЕ ЗА ПОСЕБНЕ НАМЈЕНЕ

5. Базни аеродром или било који алтернативни аеродром који се користи за обуку, мора да испуњава следеће услове:

(а) да има најмање једну полетно-слетну стазу или површину за полијетање која омогућава хеликоптеру који се користи за обуку нормална полијетања и слијетања са максималном дозвољеном полетно-слетном масом и слијетање из ауторотације:

(I) при тихом времену (вјетар не јачи од 4 чвора) и температурама једнаким највишој просјечној температури за најтоплији мјесец у години у оперативној зони;

(II) уклоњене све препреке у полетној равни на минималној удаљености од 50 стопа;

(III) коришћење погонске групе и стајних трапова (уколико се примјењују) у складу са препорукама произвођача;

(IV) нормално превођење из фазе полијетања у фазу пењања са најбољим углом пењања, а да при томе није потребна посебна вјештина или техника пилотирања.

(б) да има показивач правца ветра који је видљив са нивоа земље са крајева сваке полетно-слетне стазе/ полетно-слетне површине.

(ц) да има адекватно освјетљење полетно-слетне стазе, односно полетно-слетне површине ако се користи за обуку у ноћном летењу.

(д) да има одговарајућа средства за радио-комуникацију ваздух/земља која су прихваћена од стране ваздухопловних власти.

6. Површине за посебне намјене треба да омогуће:

- увјежбавање поступака на ограниченом простору;

- увјежбавање имитације ауторотације;

- увјежбавање поступака на терену под нагибом.

За детаље видјети AMC FCL 2.125.

Додатак 2 JAR-FCL 2.125**Регистрација организације за обуку само за PPL**

(Види JAR-FCL 2.125)

1. Власник организације за обуку или одговорно лице које руководи организацијом, подноси пријаву за регистрацију ваздухопловним властима државе чланице ЈАА у којој се налази и која је дужна да му обезбиједи образац пријаве.
2. Образац пријаве за регистрацију мора да садржи информације предвиђене у Додатку 3 JAR-FCL 2.125.
3. Након пријема испуњеног обрасца пријаве, ваздухопловне власти државе чланице ЈАА у којој се организација за обуку налази, на основу дискреционе оцјене, регистроваће организацију за спровођење обуке за PPL у тој држави, без формалне процедуре одобравања, осим уколико постоји основана сумња да се обука неће изводити сигурно. Ваздухопловне власти ће о томе обавијестити подносиоца пријаве.
4. О било којој промјени података унетих у образац пријаве треба обавијестити ваздухопловне власти.
5. Организација за обуку ће остати регистрована све док оператер не обавијести ваздухопловне власти о прекиду обуке за PPL, или уколико ваздухопловне власти утврде да се обука не спроводи сигурно и/или у складу са JAR-FCL. У оба случаја регистрација организације за обуку ће бити повучена.

Додатак 3 JAR-FCL 2.125**Садржај обрасца пријаве за регистрацију организације за обуку кандидата за PPL
(Види JAR-FCL 2.125)**

a	Назив и адреса на којој организација ради, нпр. клуб школа, група;
б	Име власника;
ц	Датум намјераног почетка рада;
д	Имена, адресе и бројеви телефона инструктора летења и њихове квалификације;
е	(I) Назив и адреса аеродрома, уколико се користи, гдје ће се обука вршити; (II) Назив оператера аеродрома;
ф	Листа хеликоптера који се користе, укључујући и средства за симулирање лета (уколико се користе), наводећи: тип хеликоптера, регистрацију(е), власника(е) хеликоптера, категорију увјерења о пловидбености;
г	Врста обуке која ће се вршити: теоријска обука за PPL(H) (Види JAR-FCL 2.130) летачка обука за PPL(H) са одговарајућим овлашћењем за тип за једномоторни хеликоптер (види JAR-FCL 2.125 (a)) оспособљавање за ноћно летење Друге врсте обуке (навести) (види JAR-FCL 2.017)
х	Подаци о полиси осигурања хеликоптера;
и	Навести да ли организација намјерава да ради пуно или скраћено радно вријеме;
ј	Додатне информације које ваздухопловна власт може да тражи;
к	Изјава подносиоца пријаве да су наведени подаци од (a) до (j) тачни и да ће се обука вршити у складу са JAR-FCL 2.
Датум:	
Потпис:	

Додатак 4 JAR-FCL 2.125**PPL(H) - Курс оспособљавања за ноћно летење****(Види JAR-FCL 2.125 (ц))**

1. Циљ курса је да се имаоци PPL(H) оспособе за коришћење права из дозволе ноћу.
2. Ималац PPL(H) који се оспособљава за ноћно летење треба да има најмање 100 сати летења на хеликоптерима након што му је издата дозвола, укључујући најмање 60 сати у улози PIC и 20 сати у навигацијском летењу.
3. Курс треба да буде завршен у року од 6 мјесеци.
4. Уписивање у дозволу потврде о успјешно завршеном курсу може да изврши инструктор летења или руководилац обуке.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

5. Програм теоријског знања треба да садржи најмање 5 часова обуке са акцентом на ревизију и/или објашњење за:

- минималне метеоролошке услове за ноћ;
- правила осматрања ваздушног простора ноћу и употреба погодних средстава;
- правила за освјетљавање аеродромских површина/писте/слетне површине/препрека;
- навигацијска светла на хеликоптеру и правила за избјегавање судара;
- физиолошке аспекте илузија и оријентације;
- опасности од дезоријентације ноћу;
- инструменталне системе/ функције и грешке;
- освјетљавање инструмената у кабини у нормалним и ванредним ситуацијама;
- освјетљавање и употребу карата помоћу кабинског освјетљења;
- принципе вођења навигације;
- одређивање сигурне висине;
- опасност од залеђивања, маневри за избјегавање и излажење из зона залеђивања.

ОБУКА У ЛЕТЕЊУ

6. У свим случајевима, морају се обавити вјежбе 4 - 6 програма оспособљавања.

7. За вјежбе 1 - 3, од укупног предвиђеног налета 50% се може реализовати на STD(H). Међутим, све појединости из сваке вјежбе се морају увјежбавати у лету, на хеликоптеру.

8. Дијелови програма означени са (*) треба да се извршавају у симулираним IMC (инструментални метеоролошки услови) и могу се извршавати дању.

9. Вјежбе 1 - 3 програма летачке обуке морају да садрже најмање 10 сати обуке.

10. Вјежбе 4 - 6 програма летачке обуке треба да садрже најмање 5 сати обуке, од чега најмање 3 сата обуке на дуплој команди и 5 самосталних школских кругова ноћу.

11. Вјежбе у ваздуху треба да обухвате следеће:

- Вјежба 1:

(понављати колико је потребно док ученик не достигне захтјевани стандард сигурности)

- обновити основне маневре у којима се управљање хеликоптером врши на основу показивања инструмената*;
- објаснити и показати прелазак из визуелног у инструментални лет*;
- објаснити и обновити вађење из неправилних положаја на основу показивања инструмената*;

- Вјежба 2:

(понављати колико је потребно док ученик не достигне захтјевани стандард сигурности)

- објаснити и показати употребу радионавигацијских средстава када се управљање врши само на основу показивања инструмената, укључујући и одређивање и одржавање позиције*;

Вјежба 3:

(понављати док ученик не достигне захтјевани стандард сигурности)

- објаснити и показати коришћења радара*;

- Вјежба 4:

(понављати док ученик не достигне захтјевани ниво сигурности)

- објаснити и показати употребу и подешавања свјетала за слијетање;
- објаснити и показати лебдење ноћу:
- више и спорије него дању;
- избјегавати случајна помијерања бочно и назад;
- објаснити и показати технике полијетања ноћу;
- објаснити и показати технику извођења школских кругова ноћу;
- објаснити и показати прилазе на слијетање ноћу (стални угао прилаза), са или без визуелних помоћних средстава, на:
 - хелидроме;
 - освјетљена мјеста за слијетање;
 - увјежбавати полијетања, кругове и прилазе;
- објаснити и показати поступке у случају:
 - имитација отказа мотора (са повећањем снаге мотора на сигурној висини);
 - имитација отказа мотора укључујући прилаз и слијетање са једним мотором (само за вишемоторне хеликоптере);
 - имитација изненадног уласка у ИМС (не између трећег и четвртог заокрета и у финалу);
 - отказ серво система (укључујући и слијетање);
 - отказ унутрашњих и спољних свјетала;
- остали кварови и откази и поступци у складу са Приручником за управљање хеликоптером;

- Вјежба 5:

- самостални кругови ноћу;

- Вјежба 6:

- објаснити и показати технику навигацијског летења ноћу;
- увјежбавати рутно летење ноћу на дуплој команди и као SPIC, до захтјеваног квалитета.

Додатак 1 JAR-FCL 2.130 и 2.135
Теоријски и практични испит за PPL(H)
 (Види JAR-FCL 2.130 и 2.135)

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

1. Процедуре спровођења испита за PPL прописује ваздухопловна власт. Овај испит се спроводи у писаној форми, током једног или више дана, према одлуци ваздухопловне власти, и мора обухватити девет предмета наведених у табели. Испит треба да садржи најмање 120 питања. Теоријски испит може одједном да обухвати неколико предмета:

Предмет	Вријеме (не више од)	
Ваздухопловни прописи и процедуре контроле летења		Подјела времена према одлуци ваздухопловне власти
Опште познавање ваздухоплова		
Перформансе лета и планирање		
Људске могућности и ограничења		
Метеорологија		
Навигација		
Оперативне процедуре		
Теорија летења		
Комуникације		
Укупно	6.00 час	

Према одлуци ваздухопловних власти испитивање из предмета комуникације се може спроводити практично.

2. Већина питања морају бити питања са више понуђених одговора.

3. Испит се спроводи на језику који одреди ваздухопловна власт. Ваздухопловна власт мора да обавијести кандидате на ком језику се спроводи испит.

4. Испит се сматра положеним уколико кандидат оствари најмање 75% поена предвиђених за тај предмет. Поени се стичу само на исправним одговорима.

5. Сматра се да је кандидат успјешно положио теоријске испите за PPL(H) када положи све предмете у року од 18 мјесеци, рачунајући од краја календарског мјесеца када је кандидат први пут приступио испиту. Положени теоријски испит се признаје за добијање дозволе PPL(H) у периоду од 24 мјесеца од датума када је кандидат успјешно положио све теоријске предмете (NPA 20).

ПРАКТИЧНИ ИСПИТ

6. Кандидат за практични испит за PPL(H) мора бити обучаван на истом типу хеликоптера који ће се користити на практичном испиту. Кандидату се дозвољава да изабере да полаже практични испит на једномоторном хеликоптеру или, уколико испуњава услове према JAR-FCL 2.255 од 70 сати летења у улози вође ваздухоплова, на вишемоторном хеликоптеру. Хеликоптер који се користи за полагање практичног испита мора да испуњава услове за хеликоптере за обуку (види Додатак 1 JAR-FCL 2.125).

7. Ваздухопловна власт одређује поступке којима се провјерава да ли кандидат испуњава услове за приступање практичном испиту, укључујући и увид испитивача у досије обуке кандидата.

8. Кандидат мора да полаже дијелове од 1 до 5 практичног испита. Уколико кандидат не положи било коју ставку у оквиру једног дијела, сматра се да није положио тај дио. Уколико не положи више од једног дијела, кандидат мора поново полагати цјелокупан практични испит. Ако кандидат не положи само један дио практичног испита мора поново полагати само тај дио. Кандидат који не положи било који дио на поновном полагању практичног испита, укључујући и дијелове које је у претходном покушају положио, мораће поново да приступи полагању комплетног испита за PPL(H). Сви дијелови практичног испита морају бити завршени у року од шест мјесеци.

9. Уколико кандидат не положи практични испит може му се одредити додатна обука. Кандидату који не положи све дијелове практичног испита из два покушаја додатну обуку ће одредити ваздухопловна власт. Не постоји ограничење броја покушаја полагање практичног испита.

СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА

10. Ваздухопловна власт даје испитивачу савјете везане за сигурност, у циљу сигурног и безбједног спровођења испита.

11. У случају да кандидат одлучи да прекине практични испит из разлога које испитивач не сматра оправданим, кандидат ће морати да полаже поново цјелокупан практични испит. Уколико се испит прекине из разлога које испитивач сматра оправданим, у сљедећем испитном лету провјериће се само они дијелови практичног испита који нису провјерени у претходном лету.

12. Кандидат може само једном да понови неки маневар или поступак. Испитивач може да прекине практични испит у било којој фази, уколико закључи да је приказана вјештина кандидата недовољна и да је потребно поновити читав практични испит.

13. Од кандидата ће се захтјевати да управља хеликоптером са седишта вође ваздухоплова и да се у току испитног лета понаша као да је једини члан посаде. Одговорност за лет се одређује према националним прописима.

14. Испитивач ће изабрати рејон и руту којом ће се летјети на практичном испиту, док ће се лебдење и помијерање на нисколетећој површини изводити на аеродрому, односно летјелишту прихвата. Рута се може завршити на аеродрому полијетања или на неком другом аеродрому. Кандидат је одговоран за планирање лета, као и да се сва опрема и сви документи, потребни за извођење лета, налазе у хеликоптеру. Навигацијски дио практичног испита је наведен у Додатку 2 JAR-FCL 2.135, а рута треба да се састоји од најмање 3 етапе, од којих свака траје минимално 10 минута. Практични испит се може изводити у два лета.

15. Кандидат треба да покаже испитивачу провјере и предвиђене радње у лету, укључујући и идентификацију радио средстава. Провјере морају да буду изведене у складу са одобреним листама за проверу (check list) за хеликоптер који се користи на практичном испиту. У току претходне припреме за практични испит кандидат је дужан да одреди прорачун снаге мотора и брзине. Кандидат, такође, мора да одреди перформансе у полијетању, прилазу и слијетању на основу оперативног приручника или летачког приручника за хеликоптер који се користи.

16. Испитивач неће утицати на управљање хеликоптером, осим у случају да је интервенција неопходна из сигурносних разлога или да се избјегне застој саобраћаја.

КРИТЕРИЈУМИ НА ИСПИТНОМ ЛЕТУ

17. Кандидат треба да покаже способност да:

- управља хеликоптером у складу са ограничењима;
- изводи све маневре са лакоћом и прецизно;
- испољи добро процењивање и самосталност у одлучивању;
- примјењује стечена ваздухопловна знања; и
- све вријеме управља хеликоптером на такав начин да не угрози сигурно извођење поступака или маневара.

18. Сљедећа ограничења служе као опште упутство. Испитивач ће узети у обзир услове лета, нпр. турбуленцију и маневарске квалитете и перформансе хеликоптера који се користи на испиту.

Висина

нормалан праволинијски лет	±150 стопа (ft)
са симулираним главним случајевима опасности	±200 стопа (ft)
лебдење са утицајем тла	±2 стопе (ft)

Правац / Смјер на радио средства

нормални услови лета	±10°
са симулираним главним случајевима опасности	±15°

Брзина

полијетање и прилаз	-10/+15 чворова (kt)
сви остали режими лета	±15 чворова (kt)

Утицај близине тла

лебдење	±3 стопе (ft)
слијетање без бочног помијерања или помијерања уназад	

САДРЖАЈ ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА

19. Садржај и дијелови практичног испита прописани у Додатку 2 JAR-FCL 2.135 морају бити заступљени на практичном испиту за стицање дозволе PPL(H) на једномоторним и вишемоторним хеликоптерима. Ако се испит обавља на вишемоторном хеликоптеру кандидат мора да испуни услове JAR-FCL 2.255.

Формат и образац пријаве за полагање практичног испита може одредити ваздухопловна власт (види IEM FCL 2.135).

Додатак 2 JAR-FCL 2.135**Садржај практичног испита за стицање PPL(H)**

(Види JAR-FCL 2.135)

(Види IEM FCL 2.135)

Напомена: Коришћење чек-листе, ваздухопловне манире, визуелни спољни преглед хеликоптера, поступке против залеђивања итд, потребно је примјенити у свим дијеловима.

ДИО 1	
ПРОВЈЕРЕ И ПОСТУПЦИ ПРИЈЕ/ПОСЛИЈЕ ЛЕТА	
a	Познавање хеликоптера (нпр. Техничка књижица, гориво, маса и центар тежишта, перформансе) планирање лета, NOTAMs, временски услови
б	Претполетни преглед/поступак, положај дијелова и намјена
ц	Преглед кабине, поступак стартовања мотора
д	Провјера комуникацијске и навигацијске опреме, избор и подешавање фреквенција
е	Поступци прије полијетања, R/T процедуре, веза са АТС - усаглашавање
ф	Паркирање, заустављање мотора и ротора и поступци послје лета
ДИО 2	
МАНЕВРИ У ЛЕБДЕЊУ, ТЕХНИКА ПИЛОТИРАЊА НА ОГРАНИЧЕНИМ ПОВРШИНАМА	
a	Полијетање и слијетање (узлијетање и пристајање)
б	Вожење, вожење-помијерањем из лебдења
ц	Лебдење у мјесту са чеоним/бочним/леђним ветром
д	Окретање у лебдењу за 360° у лијеву и десну страну (у мјесту)
е	Помијерање напријед, бочно, назад
ф	Имитација отказа мотора у лебдењу
г	Брзо заустављање у вјетар и низ вјетар
х	Нагнути терени/полијетање и слијетање на неприпремљене терене
и	Полијетање (различити профили)
ј	Полијетање са бочним или леђним вјетром (ако је изводљиво)
к	Полијетање са максималном полетном масом (стварном и симулираном)
л	Прилази (различити профили)
м	Полијетање и слијетање са ограниченом снагом
н	Ауторотација (испитивач бира двије могућности од – општи поступци, долет, на малој брзини, у заокретима за 360°)
о	Слијетање из ауторотације
п	Поступак принудног слијетања са коришћењем снаге мотора
р	Провјере снаге, техника праћења, техника прилаза и одлета
ДИО 3	
НАВИГАЦИЈА ПОСТУПЦИ НА РУТИ	
a	Навигација и оријентација на различитим висинама/висине, читавање карата
б	Одржавање висине, брзине и курса, осматрање ваздушног простора, подешавање висиномјера
ц	Праћење лета, записивање података, потрошња горива, ПВД, одређивање исправке курса и одржавање корекције, осматрање инструмената
д	Осматрање временских услова, прорачун заобилажења
е	Употреба радионавигацијских средстава (гдје је могуће)
ф	Основно летење помоћу инструмената (заокрет за 180° у симулираним ИМС условима)
г	Веза са АТС и придржавање прописа
ДИО 4	
ПОСТУПЦИ У ЛЕТУ И МАНЕВРИ	
a	Хоризонтални лет, контрола правца, висине и брзине
б	Пењањући и спуштајући заокрети са вађењем у одређеним курсевима
ц	Лијеви и десни хоризонтални заокрети нагиба до 30°, за 180° и 360°
д	Леијви и десни стандардни хоризонтални заокрет за 180°, само на основу показивања инструмената

ДИО 5 ВАНРЕДНИ ПОСТУПЦИ И ПОСТУПЦИ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ (ИМИТАЦИЈА ГДЕ ЈЕ ПРИМЈЕНЉИВО)	
Напомена (1) Ако се испит спроводи на вишемоторном хеликоптеру, имитација отказа мотора, укључујући прилаз и слијетање са једним мотором, мора бити укључена у испит.	
Напомена (2) Испитивач ће одабрати 4 ставке од наведених:	
а	Неисправности рада мотора, укључујући квар генератора, залеђивање карбуратора/мотора, уљног система (ако је примјенљиво)
б	Неисправност горивног система
ц	Неисправност електричног система
д	Неисправност хидрауличног система, укључујући прилаз и слијетање без серво уређаја, ако је примјенљиво
е	Неисправност главног ротора и/или торкметра (само на симулатору лета или кроз усмено објашњавање поступака)
ф	Појава пожара, укључујући контролу и отклањање узрока појаве дима (ако је примјенљиво)
г	Други ванредни и поступци у опасности, као што је описано у одговарајућем летачком приручнику и у складу са Додатком 3 JAR-FCL 2.240, Дијелови 7 и 8; укључујући вишемоторне хеликоптере: <ul style="list-style-type: none"> - <i>симулирани отказ мотора у полијетању:</i> <ul style="list-style-type: none"> - прекинуто полијетање на или прије TDP или сигурно принудно слијетање на или прије DPATO; - убрзо после LDP или DPATO; - <i>слијетање са симулираним отказом мотора:</i> <ul style="list-style-type: none"> - слијетање или продужавање на други круг након отказа мотора прије LDP или DPBL - отказ мотора после LDP или сигурно слијетање после DPBL.

ПОГЛАВЉЕ Д - ДОЗВОЛА ПРОФЕСИОНАЛНОГ ПИЛОТА (Хеликоптер) - CPL(H)**JAR-FCL 2.140 Минимална старосна граница**

Кандидат за CPL(H) мора имати најмање 18 година живота.

JAR-FCL 2.145 Здравствена способност

Кандидат за CPL(H) мора да посједује важеће љекарско увјерење класе 1. Да би користио права CPL(H) мора посједовати важеће љекарско увјерење класе 1.

JAR-FCL 2.150 Права и услови

(Види JAR-FCL 2.250)

(а) *Права:* зависно од других услова одређених у JARs, права имаоца CPL(H) су:

- (1) да користи сва права имаоца PPL(H);
- (2) да обавља послове као вођа ваздухоплова или копилот на било ком хеликоптеру који није ангажован у комерцијалном ваздушном транспорту;
- (3) обавља послове вође ваздухоплова у комерцијалном ваздушном транспорту на било ком хеликоптеру предвиђеном да у посади буде један пилот;
- (4) обавља послове копилота у комерцијалном ваздушном транспорту на хеликоптеру за чију употребу се у посади захтјева и копилот.

(б) *Услови:* кандидат за CPL(H) који је испунио услове прописане у JAR-FCL 2.140, 2.145, 2.155, 2.160, 2.165, 2.170, 2.261(а) и, ако је примјенљиво, 2.261(а)(4), сматра се да испуњава услове за издавање CPL(H), укључујући најмање овлашћење за тип хеликоптера који је коришћен на практичном испиту, а уколико је завршио обуку и испит за инструментално летење, у складу са JAR-FCL 2 Поглавље Е, добиће и овлашћење за инструментално летење.

JAR-FCL 2.155 Искуство и признавање

(Види Додатак 1 до 5 JAR-FCL 2.160 и 2.165(а)(1))

(Види AMC FCL 2.160 и 2.165(а)(1) до (5))

(а) *Интегрисане обуке*

(1) *Искуство*

Кандидат за CPL(H) који је похађао и успешно завршио интегрисану летачку обуку, мора да оствари најмање 135 сати летења као пилот на хеликоптеру који посједује увјерење о пловидбености издато или прихваћено од стране државе чланице ЈАА.

(2) *Признавање*

За детаље признавања времена летења које се захтјева у тачки (а)(1), видјети параграф 4. у Додатку 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(а)(1), параграф 4. у Додатку 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(а)(2) или Додатку 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(а)(4).

(б) *Модуларна обука*

(1) *Искуство*

Кандидат за CPL(H) који није завршио интегрисану летачку обуку, мора да оствари најмање 185 сати летења као пилот на хеликоптеру који посједује увјерење о пловидбености издато или прихваћено од стране државе чланице ЈАА.

(2) Признавање

Од 185 сати летења признаће се:

- (I) 20 сати летења остварених у својству вође авиона који посједује PPL(A);
- или
- (II) 50 сати летења у својству вође авиона који посједује CPL(A); или
- (III) 10 сати могу бити остварени у својству вође ваздухоплова на моторним једрилицама или једрилицама.

(ц) Вријеме летења

Кандидат мора да оствари на хеликоптерима најмање (види JAR-FCL 2.050 (а)(3)):

- (1) 50 сати у својству вође ваздухоплова;
- (2) 10 сати на прелетима у својству вође ваздухоплова, укључујући током обуке и међуаеродромски лет од најмање 185 km (100 NM), са слијетањем и потпуним заустављањем на два аеродрома који нису аеродроми полијетања;
- (3) 10 сати инструменталног летења са инструктором, од чега највише 5 сати инструменталног летења на уређајима на земљи; и
- (4) 5 сати ноћног летења, као што је прописано у JAR-FCL 2.165(б).

JAR-FCL 2.160 Теоријско знање

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(а)(1) до (5))

(Види AMC FCL 2.160(а)(1) и 2.165(а)(1) до (3))

(а) Обука

Кандидат за CPL(H) мора да обави теоријску обуку у одобреној организацији за летачку обуку (FTO). Обука мора бити комбинована са летачком обуком, као што је прописано у JAR-FCL 2.165.

(б) Испит

Кандидат за CPL(H) мора да покаже ниво теоријског знања који одговара правима која имаоцу пружа CPL(H), и мора испунити услове прописане у JAR-FCL 2 (Хеликоптер) Поглавље J.

(ц) Кандидат који је похађао интегрисану летачку обуку мора да покаже најмање ниво знања који је захтјеван том обуком, као што је прописано у одговарајућем Додатку 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(а)(1) до (4).

FCL 2.165 Летачка обука

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(а)(1) до (3) и AMC FCL 2.160 и 2.165(а)(1) до (3))

(а) Обука

Кандидат за CPL(H) мора да заврши одобрени интегрисани или модуларни курс летачке обуке на хеликоптерима који имају увјерење о пловидбености издато или прихваћено од стране државе чланице ЈАА у одобреној организацији за летачку обуку. Обука у летењу мора да се комбинује са теоријском обуком. За детаље одобрених обука видјети следеће:

- (1) АТР(H)/IR интегрисани курс - Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(а)(1) и AMC FCL 2.160 и 2.165 (а)(1);
- (2) АТР(H) интегрисани курс - Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(а)(2) и AMC FCL 2.160 и 2.165(а)(2);
- (3) CPL(H)/IR интегрисани курс - Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165 (а)(3) и AMC FCL 2.160 и 2.165(а)(3);
- (4) CPL(H) интегрисани курс - Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165 (а)(4) и AMC FCL 2.160 и 2.165(а)(4) и

(5) CPL(H) модулари курс - Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(a)(5) и AMC FCL 2.160 и 2.165(a)(5)

(б) *Обука за ноћно летење*

Кандидат мора да оствари најмање 5 сати летења на хеликоптерима ноћу, од чега најмање 3 сата са инструктором, укључујући најмање 1 сат међуаеродромског летења и 5 самосталних школских кругова, од којих сваки подразумева полијетања и слијетања са потпуним заустављањем.

JAR-FCL 2.170 Практична обученост

(Види Додатке 1 и 2 JAR-FCL 2.170)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165 (a)(1) до (5)) 61

Кандидат за CPL(H) мора да покаже као вођа хеликоптера способност извођења одговарајућих поступака и маневара описаних у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.170, са степеном оспособљености који одговара правима имаоца CPL(H). Кандидат мора да положи практични испит, у складу са одговарајућим условима из Додатка 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165 (a)(1) до (5) и AMC FCL 2.160 и 2.165(1) до (5).

Додатак 1 2.160 и 2.165(а)(1)**АТР(Н)/ИР /интегрисани курс**

(Види JAR-FCL 2.160, 2.165 и 2.170)

(Види Додатак 1 и 2 JAR-FCL 2.170)

(Види Додатак 1 и 2 JAR-FCL 2.210)

(Види АМС FCL 2.160 и 2.165(а)(1))

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.470)

(Види IEM FCL 2.170)

1. Циљ АТР(Н)/ИР интегрисаног курса је да обучи пилоте до нивоа стручности потребног да раде као копилоти на вишемоторним хеликоптерима са више пилота у комерцијалном ваздушном саобраћају и да стекну CPL(Н)/ИР, али не и нека друга овлашћења (нпр. обављање разних послова у ваздуху).

2. Кандидат који жели да похађа АТР(Н)/ИР интегрисани курс мора, под надзором руководиоца обуке одобрене организације за летачку обуку (FTO), да заврши све нивое обуке у једном непрекидном, одобреном курсу обуке, како је утврђено у тој FTO.

3. Курс треба да траје између 12 и 36 мјесеци. Изузетно, уз одобрење ваздухопловних власти обука може да се продужи по истеку 36 мјесеци, уколико се додатна летачка и земаљска обука обавља у FTO.

4. Кандидат може бити примљен на обуку као почетник или као ималац PPL(Н), издатих у складу са ICAO Annex 1. Почетник мора да испуни услове за ученика пилота у складу са JAR-FCL Поглавље Б. У случају да је кандидат ималац PPL(Н), може му се признати 50% налета на хеликоптеру који је остварио прије приступања курсу потребног за обуку (види JAR-FCL 2.165(а)(1) и Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(а)(1), параграф 13), и то:

(а) до 40 сати налета, од чега 20 сати може бити на дуплој команди;

(б) до 50 сати налета, од чега 25 сати може бити на дуплој команди, уколико је извршена обука на хеликоптеру за оспособљавање за ноћно летење.

Ово признавање налета је у надлежности FTO и мора бити унесено у летачки досије кандидата. У случају да ученик-пилот не посједује пилотску дозволу, а уз сагласност ваздухопловне власти, FTO може одредити допунску обуку одређених вежби на дуплој команди (види АМС FCL 2.160 и 2.165(а)(1) фазе 2 и 3), која се може обавити на авиону или моторној једрилици, и то највише до 20 сати налета.

5. Кандидат који није положио или није у стању да заврши цио курс АТР(Н)/ИР може да поднесе пријаву ваздухопловној власти за теоријски и практични испит за нижу дозволу и, уколико је примјенљиво, за овлашћење за инструментално летење.

6. Сваки кандидат који жели да пређе у другу FTO у току трајања обуке мора да поднесе захтјев ваздухопловним властима за званичну процјену потребних сати летачке обуке које мора да оствари у другој FTO.

7. FTO је дужна да се увјери да кандидат, прије приступања обуци, има одговарајуће знање из математике, физике и енглеског језика, како би се олакшало схватање садржаја теоријске обуке. По завршетку курса ниво знања енглеског језика треба да буде у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.200.

8. Курс мора да обухвата:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за ATPL(Н) и IR;

(б) летачку обуку према правилима за визуелно и инструментално летење;

(ц) обуку сарадње у вишечланој посади на хеликоптерима са више пилота (види JAR-FCL 2.261(д)).

9. Успешно завршеним теоријским испитом из параграфа 12. и практичним испитом из параграфа 14. испуњава се захтјевани ниво теоријског и практичног знања који је потребан за издавање CPL(H), укључујући овлашћење за тип хеликоптера који је коришћен на испиту и овлашћење за инструментално летење на хеликоптерима.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

10. Програм теоријске обуке за ATPL(H)/IR је наведен у Додатку 1 JAR-FCL 2.470. Услови за овлашћења за тип су наведени у JAR-FCL 2.240. Одобрени ATP(H)/IR курс теоријског знања мора да садржи најмање 750 часова (1 час = 60 минута обуке) обуке у коју су укључени: рад у учионици, интерактивни видео, презентације слајдова и касета, настава која се изводи на рачунарима, као и други медији који су одобрени од ваздухопловних власти.

750 часова наставе мора да буде подијељено на такав начин да је за сваки предмет минимални број часова сљедећи:

<i>Предмет</i>	<i>Часова</i>
Ваздухопловни прописи	40
Опште познавање ваздухоплова	80
Перформансе лета и планирање	90
Људске могућности и ограничења	50
Метеорологија	60
Навигација	150
Оперативне процедуре	20
Теорија лета	30
Комуникације	30

Даље расподјеле броја часова могу бити у договору између ваздухопловних власти и FTO.

11. Курс о сарадњи вишечлане посаде мора да садржи најмање 25 часова теоријске обуке и вјежби.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

12. Кандидат је обавезан да покаже ниво знања који одговара правима имаоца ATPL(H) и IR, у складу са условима из JAR-FCL 2 (Хеликоптер) Поглавље J.

ЛЕТАЧКА ОБУКА

13. Летачка обука мора да садржи најмање 195 сати летења, укључујући и све провјере напредовања. Од укупно 195 сати, кандидат мора да заврши најмање:

(а) 140 сати обуке на дуплој команди;

(б) 55 сати као вођа ваздухоплова, укључујући најмање 14 сати самосталног летења у визуелним условима, 1 сат самосталног летења ноћу, а може да укључи и 40 сати летења у улози ученика – вође ваздухоплова (SPIC).

(SPIC вријеме мора бити признато као вријеме летења у својству вође ваздухоплова, осим уколико инструктор летења мора да утиче на контролисање ваздухоплова у било ком дијелу лета. Анализа лета на земљи од стране инструктора летења не утиче на вријеме које се признаје у налет као вођа ваздухоплова. SPIC вријеме се може водити као самостално летење);

(ц) 50 сати међуаеродромског летења, од чега најмање 10 сати у улози вође ваздухоплова, укључујући прелет у визуелним условима од најмање 185 km (100 NM), при чему мора извести 2 слијетања са потпуним заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полијетања;

(д) 5 сати летења на хеликоптерима мора бити изведено ноћу, од чега 3 сата на дуплој команди, укључујући најмање 1 сат међуаеродромског летења и 5 самосталних школских кругова. Сваки круг мора да садржи полијетање и слијетање; и

(е) 50 сати инструменталног летења на дуплој команди, а у оквиру тога:

(I) 10 сати обуке у основном инструменталном летењу и

(II) 40 сати обуке за овлашћење за инструментално летење, у које треба да се укључи најмање 10 сати на вишемоторном хеликоптеру који има сертификат за летење у IFR условима.

(ф) 15 сати обуке за сарадњу вишечлане посаде;

(г) од 140 сати летења на дуплој команди:

(I) у 75 сати обуке у визуелним условима може се укључити:

(1) 30 сати на симулатору нивоа C/D, или

(2) 25 сати на FTD 2,3 или

(3) 20 сати на FNPT II/III, или

(4) 20 сати на авиону или моторној једрилици;

(II) у 50 сати обуке у инструменталном летењу може се укључити:

(1) до 20 сати на симулатору хеликоптера или FTD 2,3 или FNPT II/III или

(2) 10 сати, најмање на хеликоптерском FTD 1 или FNPT 1, или авионском FNPT 1 или на авиону;

(III) за 15 сати обуке за сарадњу унутар вишечлане посаде може се користити симулатор хеликоптера или FTD 2,3(MCC) или FNPT II/III (MCC).

Ако је хеликоптер који се користи током практичног испита различитог типа од симулатора лета хеликоптера који се користио за обуку у визуелним условима, максимално признавање ограничено је временом додијељеним за хеликоптерски FNPT II/III.

Види AMC-FCL 2.160 и 2.165(a)(1) за програм летачке обуке.

ПРАКТИЧНИ ИСПИТИ

14. По завршетку одговарајуће летачке обуке кандидат ће приступити практичном испиту за CPL(H) на вишемоторном хеликоптеру, у складу са Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.170 и практичном испиту за стицање овлашћења за инструментално летење на једномоторном или вишемоторном хеликоптеру, у складу са Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.210 или другим испитима који су у складу са условима JAR-FCL 2.262(ц).

Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(а)(2)**ATPL(H) интегрисани курс (без овлашћења за инструментално летење)**

(Види JAR-FCL 2.160, 2.165 и 2.170)

(Види Додатак 1 и 2 JAR-FCL 2.170)

(Види AMC FCL 2.160 и 2.165(а)(2))

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.470)

(Види IEM FCL 2.170)

1. Циљ интегрисаног курса за ATPL(H) је да обучи пилоте до нивоа стручности потребног да раде као копилоти на вишемоторним хеликоптерима са више пилота, ограниченим на употребу у VFR условима у комерцијалном ваздушном саобраћају и да стекну дозволу CPL(H), али не и друго овлашћење (нпр. обављање разних послова у ваздуху).

2. Кандидат који жели да похађа ATPL(H) интегрисани курс, мора да под надзором руководиоца обуке у одобреној организацији за летачку обуку (FTO) заврши све фазе обуке у једном непрекидном одобреном курсу, према начину како је уређено у тој FTO.

3 Курс мора да траје између 12 и 36 мјесеци. Уз одобрење ваздухопловних власти може да се направи посебан договор да се обука продужи и преко 36 мјесеци, у FTO гдје се обавља додатна летачка и земаљска обука.

4. Кандидат може бити примљен на обуку као почетник или као ималац PPL(H) издате у складу са ICAO Annex 1. Почетник треба да испуни услове за пилота ученика, у складу са JAR-FCL Поглавље Б. У случају да је кандидат ималац PPL(H), може му се признати 50% налета на хеликоптеру који је остварио прије приступања курсу, у налет који је укупно потребан за обуку (види JAR-FCL 2.165(а)(2) и Додатак 1 JAR-FCL 2.165(а)(2), параграф 13) и то до:

(а) 40 сати налета, од чега 20 сати може бити на дуплој команди, или

(б) ако је завршио оспособљавање за ноћно летење - до 50 сати налета, од чега 25 сати може бити на дуплој команди.

Ово признавање сати налета је у надлежности FTO и мора бити унијето у летачки досије кандидата. Уколико ученик - пилот не посједује пилотску дозволу, а уз одобрење ваздухопловних власти, FTO може одредити допунску обуку одређених вјежби на дуплој команди (види AMC FCL 2.160 и 2.165 (а)(2), фаза 2 и 3) која се може обавити на авиону или моторној једрилици, и то највише до 20 сати налета.

5. Кандидат који није положио или није у стању да заврши цио курс ATPL(H) може да поднесе пријаву ваздухопловним властима за теоријски и практични испит за нижу дозволу.

6. Сваки кандидат који жели да пређе у другу FTO у току трајања курса мора да поднесе захтјев ваздухопловним властима за званичну процјену потребних сати летачке обуке које мора да оствари у другој FTO.

7. FTO се мора увјерити да кандидат, прије приступања обуци, има довољно знање из математике, физике и енглеског језика, како би се олакшало схватање садржаја теоријске обуке на курсу.

8. Курс мора да обухвата:

(а) теоријску обуку на нивоу знања за ATPL(H);

(б) летачку обуку према правилима за визуелно и основно инструментално летење;

(ц) обуку за сарадњу вишечлане посаде на хеликоптерима са више пилота (види JAR-FCL 2.261(д)).

9. Успјешно завршеним теоријским испитом из параграфа 12. и практичним испитом из параграфа 14. испуњен је услов у погледу захтјеваног нивоа теоријског и практичног знања који је потребан за издавање CPL(H), укључујући овлашћење за тип хеликоптера који је коришћен на испиту.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

10. Садржај Програма теоријске обуке за ATPL(H) је наведен у Додатку 1 JAR-FCL 2.470. Услови за овлашћења за тип су дати у JAR-FCL 2.240. Одобрени ATPL(H) курс теоријског знања мора да садржи најмање 550 часова (1 час=60 минута) обуке у коју су укључени рад у учионици, интерактивни видео, презентације слајдова и касета, настава која се изводи на рачунарима, као и друге медије који су одобрени од стране ваздухопловних власти, у одговарајућем односу.

550 часова наставе треба да буде подијељено тако да је за сваки предмет минимални број часова сљедећи:

<i>Предмет</i>	<i>Часова</i>
Ваздухопловни прописи	30
Познавање ваздухоплова	70
Перформансе лета и планирање	65
Људске могућности и ограничења	40
Метеорологија	40
Навигација	120
Оперативне процедуре	20
Теорија летења	30
Комуникације	25

Даља расподјела часова може бити договорена између ваздухопловних власти и FTO.

11. Курс за сарадњу вишечлане посаде мора да садржи најмање 20 часова теоријске обуке и вјежби.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

12. Кандидат треба да покаже ниво знања који одговара правима имаоца ATPL(H), у складу са условима у JAR-FCL 2 (Хеликоптер) Поглавље J.

ЛЕТАЧКА ОБУКА

13. Летачка обука се састоји од најмање 150 сати налета, укључујући све провјере напредовања, од чега кандидат мора да изврши најмање:

(а) 95 сати обуке на дуплој команди;

(б) 55 сати као вођа ваздухоплова, укључујући најмање 14 сати самосталног летења дању, 1 сат самосталног летења ноћу, а може да се укључи и 40 сати летења у улози ученик-вођа ваздухоплова (SPIC).

Налет у улози SPIC се признаје као вријеме летења у улози вође ваздухоплова, осим уколико инструктор летења мора да утиче на контролисање хеликоптера у било ком дијелу лета. Анализа лета на земљи од стране инструктора летења не утиче на вријеме које се признаје као вођа ваздухоплова.

(ц) 50 сати међуаеродромског летења у улози вође ваздухоплова, укључујући прелет у визуелним условима од најмање 185 km (100 NM), при чему мора извести 2 слијетања на аеродроме различите од аеродрома полијетања;

- (д) 5 сати ноћног летења на хеликоптерима, од чега 3 сата на дуплој команди, укључујући најмање 1 сат навигацијског међуаеродромског летења и 5 самосталних школских кругова са полијетањем и слијетањем;
- (е) 10 сати основног инструменталног летења на дуплој команди;
- (ф) 10 сати за сарадњу вишечлане посаде;
- (г) од 95 сати обуке на дуплој команди:
- (I) 75 сати може да обухвати:
 - (1) 30 сати на симулатору хеликоптера нивоа C/D, или
 - (2) 25 сати на FTD 2,3 или
 - (3) 20 сати на FNPT II/III, или
 - (4) 20 сати на авиону или моторној једрилици;
 - (II) 10 сати обуке у основном инструменталном летењу може да обухвати:
5 сати на најмање хеликоптерском FTD 1 или FNPT I или авионском FNPT I или на авиону.
 - (III) 10 сати обуке за сарадњу вишечлане посаде на: симулатору лета хеликоптера (FS) или FTD 2,3 (MCC) или FNPT II/III (MCC).

Ако је хеликоптер који се користи на практичном испиту различитог типа од симулатора лета хеликоптера који се користио за обуку у визуелним условима, максимално признавање ће бити ограничено временом одређеним за хеликоптерски FNPT II/III.

Види AMC FCL 2.160 и 2.165(a)(1) за програм летачке обуке.

ПРАКТИЧНИ ИСПИТИ

13. По завршетку одговарајуће летачке обуке кандидат је обавезан да полаже практични испит за CPL(H) на вишемоторном хеликоптеру у складу са Додатком 1 и 2 JAR-FCL 2.170, као и друге испите у складу са JAR-FCL 2.262(ц).

Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 1.165(а)(3)**CPL(H)/IR интегрисани курс**

(Види JAR-FCL 2.160, 2.165 и 2.170)

(Види Додатак 1 и 2 JAR-FCL 2.170)

(Види АМС FCL 2.160 и 2.165(а)(3))

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.470)

(Види IEM-FCL 2.170)

1. Циљ интегрисаног курса за CPL(H)/IR је да обучи пилоте до нивоа стручности потребног за појединачно управљање вишемоторним хеликоптером и да стекне CPL(H)/IR вишемоторног хеликоптера.

2. Кандидат који жели да похађа интегрисани курс за CPL(H)/IR, треба да под надзором руководиоца обуке у одобреној организацији за летачку обуку (FTO), заврши све нивое обуке у једном непрекидном одобреном курсу обуке, како је утврђено у тој FTO.

3. Курс траје између 9 и 30 мјесеци.

4. Кандидат може бити примљен на обуку као почетник или као ималац PPL(H), издате у складу са ICAO Annex 1. Почетник треба да испуни услове за ученика пилота у складу са JAR-FCL, Поглавље Б. У случају да је кандидат ималац PPL(H), може му се признати 50% налета на хеликоптеру који је остварио прије приступања курсу, потребног за обуку (JAR-FCL 2.165(а)(3) и Додатак 1 JAR-FCL 2.165(а)(3), параграф 12) и то до:

(а) 40 сати налета, од чега 20 сати може бити на дуплој команди, или

(б) ако је кандидат завршио оспособљавање за ноћно летење - до 50 сати налета, од којих до 25 може бити обука на дуплој команди.

Признавање налета је у надлежности FTO и треба да буде унијето у летачки досије кандидата. У случају да ученик пилот не посједује пилотску дозволу, а уз одобрење ваздухопловних власти, FTO може одредити допунску обуку за одређене вјежбе на дуплој команди (види AMC FCL 2.160 и 2.165 (a)(3), фаза 2 и 3) које могу бити изведене на авиону или моторној једрилици, до највише 20 сати.

5. Кандидат који није положио испит или није у стању да заврши цио курс CPL(H)/IR може да поднесе пријаву ваздухопловној власти за теоријски испит и практични испит за нижу дозволу и, ако је примјенљиво, за овлашћење за инструментално летење.

6. Кандидат који жели да пређе у другу FTO у току курса обуке мора да поднесе захтјев ваздухопловним властима за процјену преосталих сати летачке обуке које мора да оствари у другој FTO.

7. FTO је дужна да се увјери да кандидат прије приступања обуци има одговарајуће знање из математике и физике. По завршетку курса ниво знања енглеског језика треба да буде у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.200.

8. Курс садржи:

(а) теоријску обуку за ниво знања CPL(H) и IR, а за прво издавање овлашћења за тип на вишемоторним хеликоптерима и додатну теоријску обуку, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.255(a);

(б) летачку обуку према правилима за визуелно и инструментално летење.

9. Успјешно завршеном обуком за овлашћење за тип и провјерама услова (види Додатак 1 JAR-FCL 2.261 и AMC FCL 2.261), теоријским испитом (параграф 11) и практичним испитом из параграфа 13, испуњен је услов у погледу захтјеваног нивоа теоријског и практичног знања који је потребан за издавање CPL(H), укључујући овлашћење за тип хеликоптера који је коришћен на испиту и овлашћења за инструментално летење на вишемоторним хеликоптерима.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

10. Програм теоријске обуке за CPL(H)/IR је наведен у Додатку 1 JAR-FCL 2.470. Услови за овлашћења за тип су наведени у Додатку 1 JAR-FCL 2.470. Одобрени курс теоријске обуке за CPL(H)/IR садржи најмање 500 часова (1 час = 60 минута) обуке, укључујући и рад у учионици, интерактивни видео, презентације слајдова и касета, наставу која се изводи на рачунарима, као и друге медије који су одобрени од стране ваздухопловних власти, у одговарајућем односу.

Минималани број часова потребан за сваки предмет у оквиру 500 часова теоријске обуке је:

<i>Предмет</i>	<i>Часова</i>
Ваздухопловни прописи	30
Познавање ваздухоплова	50
Перформансе лета и планирање	60
Људске могућности и ограничења	15
Метеорологија	40
Навигација	100
Оперативне процедуре	10
Теорија летења	25
Комуникације	30

Даља подјела часова се може договорити између ваздухопловне власти и FTO.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

11. Кандидат треба да полаже ниво знања који одговара правима имаоца CPL(H) и овлашћења за инструментално летење, у складу са условима у JAR-FCL 2 (Хеликоптер), Поглавље J.

ЛЕТАЧКА ОБУКА

12. Летачка обука садржи најмање 135 сати летења, укључујући све провере напредовања. Од укупно 135 сати, кандидат треба да заврши најмање:

- (а) 85 сати обуке на дуплој команди;
- (б) 50 сати као вођа ваздухоплова, укључујући најмање 14 сати самосталног летења дању, 1 сат самосталног летења ноћу, а може да се укључи и 35 сати летења у улози ученика-вође ваздухоплова (SPIC).

Налет у улози SPIC се може признати као налет у улози вође ваздухоплова, све док инструктор летења не мора да утиче на контролу било ког дела лета. Анализа лета на земљи не утиче на признавање налета у улози вође ваздухоплова.

- (ц) 10 сати међуаеродромског летења на дуплој команди;
- (д) 10 сати међуаеродромског летења као вођа ваздухоплова, укључујући прелет у VFR условима од најмање 185 km (100 NM), при чему треба да изврши два слијетања са потпуним заустављањем на 2 аеродрома која су различита од аеродрома полијетања;
- (е) 5 сати летења на хеликоптерима ноћу, од чега 3 сата на дуплој команди, укључујући најмање 1 сат међуаеродромског летења и 5 самосталних школских кругова, при чему у сваком кругу мора бити извршено полијетање и слијетање;
- (ф) 10 сати обуке у инструменталном летењу на дуплој команди, од чега најмање 5 сати на хеликоптеру;
- (г) од 85 сати летења на дуплој команди:

(I) у 75 сати обуке у визуелним условима у које се може укључити:

- (1) 30 сати на симулатору лета хеликоптера (FS) нивоа C/D, или
- (2) 25 сати на уређају FTD 2,3 или
- (3) 20 сати на уређају FNPT II/III или
- (4) 20 сати на авиону или моторној једрилици;

(II) 10 сати обуке у инструменталном летењу, у које се може укључити 5 сати на хеликоптерском FTD I или FNPT I, или авионском FNPT I, или на авиону.

Ако је хеликоптер који се користио у обуци различитог типа од симулатора који се користио за визуелну обуку, максимално признавање ће бити ограничено временом додијелимим за хеликоптерски FNPT II/III.

ПРАКТИЧНИ ИСПИТ

13. По завршетку одговарајуће летачке обуке кандидат полаже практични испит за CPL(H) на једномоторном или на вишемоторном хеликоптеру, у складу са Додатком 1 и 2 JAR-FCL 2.170 и испит за овлашћење за инструментално летење на вишемоторном хеликоптеру са сертификатом за летење у IFR условима, у складу са Додатком 1 и 2 JAR-FCL 2.210. 71

Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(а)(4)**CPL(Н) интегрисани курс**

(Види JAR-FCL 2.160, 2.165 и 2.170)

(Види Додатак 1 и 2 JAR-FCL 2.170)

(Види AMC FCL 2.160 и 2.165(а)(4))

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.470)

(Види IEM-FCL 2.170)

1. Циљ интегрисаног курса за CPL(Н) је да обучи пилоте до нивоа стручности потребног за добијање CPL(Н), али не и за стицање овлашћења за инструментално летење или друго овлашћења (нпр. обављање разних послова у ваздуху).

2. Кандидат који жели да похађа интегрисани курс за CPL(Н) треба под надзором руководиоца обуке у одобреној организацији за летачку обуку (FTO) да заврши све нивое обуке у једном непрекидном одобреном курсу обуке, како је утврђено у тој FTO.

3. Курс траје између 9 и 24 мјесеца.

4. Кандидат може бити примљен на обуку као почетник или као ималац PPL(Н), издате у складу са ICAO Annex 1. Почетник треба да испуни услове за ученика пилота, у складу са JAR-FCL, Поглавље Б. У случају да је кандидат ималац PPL(Н), може му се признати 50% налета на хеликоптеру који је остварио прије приступања курсу, у налет који је укупно потребан за обуку (види JAR-FCL 2.165(а)(4) и Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(а)(4), параграф 12), и то до:

(а) 40 сати налета, од којих 20 сати може бити обука на дуплој команди, или

(б) 50 сати уколико је оспособљен за ноћно летење, од чега 20 сати може бити на дуплој команди.

Ово признавање сати налета треба да буде у надлежности FTO и унијето у летачки досије кандидата. Уколико ученик пилот не посједује пилотску дозволу, а уз одобрење ваздухопловних власти, FTO може одредити додатну обуку одређених вјежби на дуплој команди (види AMC FCL 2.160 и 2.165 (а)(4), параграф 12) које могу бити изведене на авиону или моторној једрилици, до највише 20 сати.

5. Кандидат који није положио или није способан да заврши цио курс за CPL(Н) може поднијети захтјев ваздухопловним властима да полаже испит из теоријског знања и практични испит за нижу дозволу.

6. Кандидат који у току трајања обуке жели да пређе у другу FTO треба да поднесе захтјев ваздухопловним властима за званичну процјену потребних сати летачке обуке коју мора да оствари у другој FTO.

7. FTO је дужна да се увјери да кандидат прије приступања обуци има одговарајуће знање из математике и физике.

8. Курс садржи:

(а) обуку теоријског знања за ниво CPL(Н);

(б) летачку обуку према правилима за визуелно и инструментално летење.

9. Успјешно завршеном обуком за овлашћење за тип и провјерама услова (види Додатак 1 JAR-FCL 2.261 и AMC FCL 2.261), теоријским испитом из параграфа 11. и практичним испитом из параграфа 13, испуњен је услов у погледу захтјеваног нивоа теоријског и практичног знања који је потребан за издавање CPL(Н), укључујући и овлашћење за тип хеликоптера који је коришћен на практичном испиту.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

10. Програм теоријске обуке за CPL(H) је наведен у Додатку 1 JAR-FCL 2.470. Услови за овлашћења за тип су наведени у JAR-FCL 2.240. Одобрени курс теоријског знања за CPL(H) треба да садржи најмање 300 часова (1 час = 60 минута) обуке у коју могу бити укључени: рад у учионици, интерактивни видео, презентације слајдова и касета, настава која се изводи на рачунарима, као и други медији који су одобрени од ваздухопловних власти, у одговарајућем односу.

Минимални број часова предвиђен за сваки предмет у оквиру 300 часова обуке је следећи:

<i>Предмет</i>	<i>Часова</i>
Ваздухопловни прописи	25
Опште познавање ваздухоплова	30
Перформансе лета и планирање	25
Људске могућности и ограничења	10
Метеорологија	30
Навигација	55
Оперативне процедуре	8
Теорија лета	20
Комуникације	10

Даља подјела часова се може договорити између ваздухопловних власти и ФТО.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

11. Кандидат треба да покаже ниво знања који одговара правима имаоца CPL(H), у складу са условима прописаним у JAR-FCL 2 (Хеликоптер), Поглавље Ј.

ЛЕТАЧКА ОБУКА

12. Обука у лету треба да обухвати најмање 135 сати, укључујући све провјере напредовања, од којих до 5 сати може бити земаљска обука за инструментално летење. Од укупних 135 сати кандидати треба да заврше најмање:

- (а) 85 сати на дуплој команди,
- (б) 50 сати као PIC, укључујући најмање 14 сати самосталног летења дању, 1 сат самосталног летења ноћу, као и 35 сати као SPIC,

Налет остварен у својству ученика вође ваздухоплова се може признати као налет у својству вође ваздухоплова, ако инструктор летења није морао да утиче на контролу било ког дијела лета. Анализа лета на земљи не утиче на признавање налета у својству вође ваздухоплова.

- (ц) 10 сати навигацијских прелета на дуплој команди,
- (д) 10 сати навигацијских прелета у својству вође ваздухоплова, укључујући прелет у визуелним условима од најмање 185 km (100 NM) у којем мора извршити два слијетања са пуним заустављањем на два аеродрома, различита од аеродрома полијетања,
- (е) 5 сати у ноћним условима, од којих 3 сата на дуплој команди, укључујући најмање 1 сат навигацијских прелета и 5 самосталних школских кругова, при чему у сваком кругу треба извршити полијетање и слијетање,
- (ф) 10 сати обуке у инструменталном летењу на дуплој команди, укључујући најмање 5 сати на хеликоптеру.
- (г) од 85 сати обуке на дуплој команди:

(I) у 75 сати обуке у визуелним условима се може укључити:

- (1) 30 сати на симулатору лета хеликоптера (FS) нивоа C/D, или
- (2) 25 сати на уређају FTD 2,3 или
- (3) 20 сати на уређају FNPT II/III, или
- (4) 20 сати на авиону или моторној једрилици;

(II) 10 сати обуке у инструменталном летењу, у коју може да се укључи 5 сати обуке на уређајима, најмање типа хеликоптерски FTD I, или FTD II, или FNPT I, или авионски FNPT I или на авиону.

Ако је хеликоптер који се користио у летачкој обуци другог типа од симулатора лета хеликоптера који се користио у обуци за визуелно летење, максимално признавање ће бити ограничено временом одређеним за хеликоптерски FNPT II/III.

Види AMC FCL 2.160 и 2.165(a)(2) за програм летачке обуке.

ПРАКТИЧНИ ИСПИТ

13. По завршетку летачке обуке и стеченог одговарајућег летачког искуства кандидат ће полагати практични испит за CPL(H), у складу са Додатком 1 и 2 JAR-FCL 2.170.

Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(а)(5)**CPL(H) модуларни курс**

(Види JAR-FCL 2.160, 2.165 и 2.170)

(Види Додатак 1 и 2 JAR-FCL 2.170)

(Види AMC FCL 2.160 и 2.165(а)(5))

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.470)

(Види IEM-FCL 2.170)

1. Циљ модуларног курса за CPL(H) је да обучи имаоце PPL(H) до нивоа стручности потребног за издавање CPL(H), али не и за овлашћење за инструментално летење или друго овлашћење (нпр. обављање разних послова у ваздуху).

2. Прије приступања модуларном курсу за CPL(H) кандидат мора:

(а) да има PPL(H) издату у складу са ICAO Annex 1;

(б) да има извршених 150 сати летења на хеликоптерима, укључујући 50 сати као вођа ваздухоплова, од којих 10 сати морају бити навигацијски прелети, 105 сати као пилот на хеликоптерима ако је ималац CPL(A), 135 сати као пилот хеликоптера ако је ималац PPL(A); и

(ц) да испуњава услове прописане у JAR-FCL 2.225 и 2.224 ако се практични испит изводи на вишемоторном хеликоптеру.

3. Кандидат који жели да похађа модуларни курс за CPL(H) мора под надзором руководиоца обуке у одобреној организацији за обуку (FTO) да заврши све нивое обуке у једном непрекидном одобреном курсу, како је утврђено у тој FTO. Теоријска обука може да се обавља у FTO која врши само теоријску обуку, при чему руководилац обуке мора да надгледа тај дио курса.

4. Теоријска обука мора да се заврши у року од 18 мјесеци. Обука у летењу и практични испит се морају завршити у року важења положених теоријских испита, као што је наведено у JAR-FCL 2.495.

5. FTO је дужна да се увјери да кандидат прије приступања курсу посједује одговарајући ниво знања из математике и физике.

6. Курс мора да садржи:

(а) обуку у теоријском знању за ниво CPL(H);

(б) обуку у визуелном и инструменталном летењу.

7. Успјешно положеним теоријским испитом из параграфа 9. и практичним испитом из параграфа 12, испуњава се услов у погледу потребног нивоа теоријског и практичног знања за издавање CPL(H), укључујући и овлашћење за тип хеликоптера на којем је обављен практични испит.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

8. Програм теоријске обуке за CPL(H) је наведен у Додатку 1 JAR-FCL 2.470. Услови за овлашћења за тип су наведени у JAR-FCL 2.470. Одобрени курс теоријске обуке за CPL(H) обухвата најмање 200 часова (1 час = 60 минута обуке) обуке у коју могу бити укључени: рад у учионици, интерактивни видео, презентације слајдова и касета, настава која се изводи на рачунарима, као и други медији који су одобрени од ваздухопловних власти, у одговарајућем односу.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

9. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима имаоца CPL(H), у складу са условима у JAR-FCL 2 (Хеликоптер), Поглавље J.

ОБУКА У ЛЕТЕЊУ

10. (а) Кандидат који нема овлашћење за тип мора имати најмање 30 сати обуке на дуплој команди (Види AMC FCL 2.160 и 2.165(а)(5).
(б) Важеће овлашћење IR(H), признаје се кандидату у обуку на дуплој команди.
(ц) Кандидати који имају важеће овлашћење IR(A) морају имати најмање 5 сати инструменталног летења на дуплој команди на хеликоптеру.
(д) Од 30 сати обуке на дуплој команди:
(I) у 20 сати обуке у визуелним условима може бити укључено 5 сати обуке на симулатору лета хеликоптера или на уређају FTD 2,3 или на уређају FNPT II/III и
(II) у 10 сати обуке у инструменталном летењу може бити укључено и 5 сати обуке на уређајима, најмање типа хеликоптерски FTD 1 или FNPT I или авионски FNPT I или на авиону.

11. Кандидати који нису оспособљени за ноћно летење на хеликоптеру морају имати додатних 5 сати обуке у ноћном летењу (види JAR-FCL 2.125(ц) и Додатак 4 JAR-FCL 2.125).

ПРАКТИЧНИ ИСПИТ

12. По завршетку летачке обуке и стеченог одговарајућег летачког искуства, кандидат полаже практични испит за CPL(H), у складу са Додатком 1 и 2 JAR-FCL 2.170.

Додатак 1 JAR-FCL 2.170**Практични испит за издавање CPL(H)**

(Види JAR-FCL 2.170)

(Види Додатак 2 JAR-FCL 2.170)

(Види IEM FCL 2.170)

1. Кандидат за практични испит за CPL(H) мора да успјешно заврши комплетну потребну обуку, укључујући обуку за летење на типу хеликоптера који ће се користити на испиту. Кандидат који је завршио интегрисани курс за ATP(H) треба да полаже испит на вишемоторном хеликоптеру. Кандидат који је завршио интегрисани или модуларни курс за CPL(H) може да обави испит на једномоторном хеликоптеру, или ако има 70 сати летења на хеликоптеру у својству вође ваздухоплова, сходно JAR-FCL 2.255(a), на вишемоторном хеликоптеру. Хеликоптер који се користи на практичном испиту мора да испуњава све услове хеликоптера за обуку, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.055.

2. Ваздухопловна власт одређује поступке којима се провјерава да ли кандидат испуњава услове за приступање практичном испиту, укључујући и увид испитивача у досије обуке кандидата.

3. Кандидат мора да положи дијелове 1 - 5 практичног испита. Уколико кандидат не положи више од једног дијела испита, мора поново полагати цјелокупан испит. Уколико не положи било коју ставку у оквиру једног дијела, сматра се да није положио тај дио. Ако кандидат не положи само један дио практичног испита, мора поново да полаже само тај дио. Кандидат који не покаже одговарајуће знање на поновном полагању практичног испита, укључујући и дијелове које је приликом претходног покушаја положио, мораће поново да приступи полагању свих дијелова испита за CPL(H). Сви дијелови практичног испита морају бити завршени у року од шест мјесеци.

4. Додатна обука се може захтјевати уколико кандидат не положи практични испит. Ваздухопловна власт одређује додатну обуку за кандидата који не положи све дијелове практичног испита из два покушаја. Не постоји ограничење броја покушаја за полагање практичног испита.

СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА

5. Ваздухопловна власт даје испитивачу савјете везане за сигурност, како би осигурала да ће лет бити обављен сигурно и безбједно.

6. У случају да кандидат одлучи да прекине практични испит из разлога које испитивач не сматра оправданим, кандидат ће морати поново да полаже цјелокупан практични испит. Уколико се испит прекине из разлога које испитивач сматра оправданим, у сљедећем лету провјериће се само они дијелови практичног испита који нису провјерени у претходном лету.

7. На основу слободне процјене испитивача, кандидат може једном да понови било који маневар или поступак. Испитивач може да прекине практични испит у било којој фази, уколико закључи да је приказана вјештина кандидата недовољна и да је потребно поновити читав практични испит.

8. Од кандидата се захтјева да управља хеликоптером са позиције вође ваздухоплова и да испитни лет обавља као да је једини члан посаде. Одговорност за лет се утврђује према националним прописима.

9. Испитивач ће изабрати рејон и руту којом ће се летјети на практичном испиту, а сви маневри у лебдењу и кретање на нисколетећој површини морају се извршавати на аеродрому, односно терену где је то дозвољено. Рутно летење из дела 3 практичног испита се може завршити на аеродрому поласка или било ком другом аеродрому и одредишту са организованом службом контроле летења. Кандидат је одговоран за планирање лета, опрему и сву документацију потребну за извођење лета хеликоптера. Практични испит се може обавити у два лета. Укупно трајање лета (летова) мора бити најмање 90 минута.

10. Кандидат је обавезан да испитивачу покаже стандардне провере и радње за обављање лета, укључујући и идентификацију радио средстава. Провере морају да буду изведене у складу са одобреним листама провере (check list) за хеликоптер који се употребљава на практичном испиту. У току претполетне припреме за практични испит кандидат је дужан да одреди прорачун за снагу мотора и брзину, као и перформансе за полијетање, прилаз и слијетање, на основу оперативног приручника или летачког приручника хеликоптера.

11. Испитивач не сме утицати на управљање хеликоптером у лету, осим у случају да је интервенција неопходна из сигурносних разлога или да се избегне застој саобраћаја.

КРИТЕРИЈУМИ У ИСПИТНОМ ЛЕТУ

12. Кандидат треба да покаже способност да:

- управља хеликоптером у складу са ограничењима;
- изводи све маневре са лакоћом и прецизно;
- испољи добро процјењивање и самосталност у одлучивању;
- примјењује стечена ваздухопловна знања; и
- све вријеме управља хеликоптером на такав начин да успешан исход поступака или маневара не дође никада у питање.

13. Сљедећа ограничења служе као опште упутство. Испитивач ће одредити колико услови лета (нпр. турбуленција) и маневарски квалитети и перформансе хеликоптера утичу на квалитет изведених елемената испитног лета.

Висина

нормални услови лета	±100 стопа
са симулираним отказом мотора	±150 стопа

Праћење радио-средстава

±10°

Правац

нормални услови лета	±10°
са симулираним отказом мотора	±15°

Брзина

полијетање и прилаз на вишемоторном хеликоптеру	±5 чворова
сви остали режими лета	±10 чворова

Утицај близине тла

лебдење	±3 стопе (ft)
слијетање	без помијерања у страну или уназад

САДРЖАЈ ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА

14. Садржај практичног испита и његових дијелова наведени су у Додатку 2 JAR–FCL 2.170 и морају се користити током практичног испита. Дио испита из дијела 4 се може изводити на уређају FNPT(H) или на симулатору лета(H). Формат и образац пријаве за практични испит утврђује ваздухопловна власт (види IEM FCL 2.170).

Додатак 2 JAR-FCL 2.170**Садржај практичног испита за издавање CPL(Н)**

(Види JAR-FCL 2.170)

(Види IEM FCL 2.170)

Напомена: У свим дијеловима испита потребно је примјенити: коришћење листе за провјеру (check list), сарадњу унутар посаде, управљање хеликоптером помоћу визуелних оријентира, поступке против залеђивања и одлеђивања итд.

ДИО 1 ПРОВЈЕРЕ ПРИЈЕ/ПОСЛИЈЕ ЛЕТА И ПОСТУПЦИ	
a	Познавање хеликоптера, (нпр. техничка кљижница, маса и центража, гориво, перформансе), Планирање лета, NOTAMs, временски услови
б	Претполетни преглед, положај и намјена дијелова
ц	Преглед кабине, поступак стартовања мотора
д	Провјера уређаја за везу и навигацијских средстава, избор и подешавање фреквенција
е	Поступци прије полијетања, R/T процедуре, успостављање везе са АТС
ф	Паркирање, заустављање рада мотора и ротора и поступци послје лета
ДИО 2 МАНЕВРИ У ЛЕБДЕЊУ, ТЕХНИКА ПИЛОТИРАЊА, ОГРАНИЧЕНЕ ПОВРШИНЕ	
a	Полијетање и слијетање (вертикално узлијетање и пристајање)
б	Вожење, вожење из лебдења
ц	Лебдење у мјесту са чеоним/ бочним/ леђним ветром
д	Окретање у лебдењу, за 360° у лијеву и десну страну (у мјесту)
е	Померање из лебдења напријед, бочно и назад
ф	Имитација отказа мотора из лебдења
г	Брзо заустављање у вјетар и низ вјетар
х	Терени под нагибом/ слијетање и полијетање са неприпремљених терена
и	Полијетања (различити профили)
ј	Слијетање са бочним и леђним ветром (ако је изводљиво)
к	Полијетање са максималном полетном масом (стварном и симулираном)
л	Прилази (различити профили)
м	Полијетање и слијетање са ограниченом снагом
н	Ауторотација (испитивач бира двије од следећих: општи поступак, долет, на малим брзинама, и у заокретима за 360°)
о	Слијетање из ауторотације
п	Практично принудно слијетање са употребом снаге
р	Провјера снаге, техника надзора, опрема за прилажење и одлажење
ДИО 3 НАВИГАЦИЈА ПОСТУПЦИ НА РУТАМА	
a	Навигација и оријентација на различитим вивинама, читавање карте
б	Одржавање висине и правца, осматрање ваздушног простора, подешавање висиномјера
ц	Контрола пута, уписивање навигацијских података, праћење утрошка горива, ПВД, одређивање скретања и исправке

	курса за повратак на ЗЛП, осматрање инструмената
д	Праћење временских услова, процјена развоја и доношење одлуке о одступању
е	Лет по ЗЛП, одређивање позиције (NDB и/или VOR), идентификација средстава
ф	Веза са АТС и придржавање правила, итд.
ДИО 4 ПОСТУПЦИ У ЛЕТУ И МАНЕВРИ ПРЕМА ПОКАЗИВАЊУ ИНСТРУМЕНАТА	
а	Хоризонтални лет, одржавање правца, висине и брзине
б	Лијеви и десни стандардни хоризонтални заокрет са вађењем у одређеном правцу, за 180° и 360°
ц	Пењући и спуштајући заокрети са вађењем у одређеном правцу
д	Важење из неправилних положаја
е	Заокрети нагиба 30° са променом правца за 90° у лијеву и десну страну
ДИО 5 ВАНРЕДНИ И ПОСТУПЦИ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ (ИМИТАЦИЈА ГДЈЕ ЈЕ МОГУЋЕ)	
Напомена (1) Ако се испит изводи на вишемоторном хеликоптеру, имитација отказа мотора, укључујући прилаз и слијетање са једним мотором, мора бити укључена у испит.	
Напомена (2) Испитивач ће одредити 4 ставке од сљедећих:	
а	Неисправности у раду мотора, укључујући квар говернора, залеђивање карбуратора/мотора, уљног система, ако је примјенљиво
б	Неисправност рада горивног система.
ц	Неисправност рада електричног система
д	Отказ хидрауличног система, укључујући прилаз и слијетање без серво уређаја
е	Неисправност рада главног ротора/или анти-торзионог система (само на симулатору или усмено објашњавање поступака)
ф	Појава пожара, укључујући поријекло дима и отклањање, ако је примјенљиво
г	<p>Поступци у осталим ванредним ситуацијама у складу са одговарајућим Летачким приручником и са одредбама Додатка 3 JAR-FCL 2.240, дијелови 7 и 8, а односи се на вишемоторне хеликоптере:</p> <ul style="list-style-type: none"> - имитација отказа мотора у полијетању: - прекинуто полијетање на или прије TDP или сигурно принудно полијетање на или прије DPATO - одмах након TDP или DPATO - Слијетање са имитацијом отказа мотора: - слијетање или продужавање на други круг при отказу мотора прије LDP или DPBL - отказ мотора након LDP или сигурно принудно слијетање након DPBL

ПОГЛАВЉЕ Е - ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА ИНСТРУМЕНТАЛНО ЛЕТЕЊЕ (Хеликоптер) - IR(H)**JAR-FCL 2.174 Здравствена способност**

Кандидат за IR(H) мора посједовати важеће лекарско увјерење у складу са одредбама JAR-FCL 3.355(б).

JAR-FCL 2.175 Околности у којима се захтјева IR(H)

(а) Ималац дозволе пилота не смије обављати послове пилота хеликоптера према правилима инструменталног летења (IFR), осим као пилот који се налази на практичном испиту или на обуци на дуплој команди, све док не стекне овлашћење за инструментално летење IR(H) које одговара категорији ваздухоплова, а које је издато у складу са JAR-FCL.

(б) У државама чланицама ЈАА у којима национално законодавство захтјева летење према IFR правилима у специфичним околностима (нпр. ноћу), ималац дозволе пилота може летјети према IFR, под условом да има одговарајућу оспособљеност која одговара тим околностима, ваздушном простору и условима у којима се лет обавља. Националне квалификације које дозвољавају пилотима летење према IFR у метеоролошким условима ван VMC без важећег овлашћења за инструментално летење IR(H), биће ограничене само на примјену у ваздушном простору државе која је издала такво овлашћење.

JAR-FCL 2.180 Права и услови*(а) Права*

(1) Зависно од ограничења која се намећу ангажовањем другог пилота у функцији копилота (ограничење за посаду са више пилота) у току практичног испита прописаног у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.210, као и на основу других услова одређених у JAR, ималац овлашћења IR(H) има право да управља хеликоптерима према IFR правилима до минималне висине одлуке 200 фита (60 m), осим као вођа ваздухоплова на хеликоптерима са више пилота. Да би остваривао права као вођа ваздухоплова, ималац мора да има најмање 70 сати налета у инструменталном летењу, од којих највише 30 сати може бити инструментално летење на земљи. За признавање инструменталног летења оствареног на авиону видјети JAR-FCL 2.280(б).

(2) Ваздухопловна власт може одобрити да висина одлуке буде нижа од 200 фита (60 m) после додатне обуке и провјере, у складу са JAR-OPS, AMC FCL 2.261(а) параграф 6. и Додатком 4 JAR-FCL 2.240 и 2.295.

(б) Услови

Кандидату који испуњава услове прописане у JAR-FCL 2.174 - 2.210 може бити издато IR(H).

JAR-FCL 2.185 Рок важења, продужење и обнављање

(а) IR(H) важи једну годину од датума издавања или обнављања, или од датума истека важећег IR(H) овлашћења, уколико се овлашћење продужава у складу са JAR-FCL 2.246(а).

(б) Уколико је IR(H) ограничено само на летење у саставу вишечлане посаде, продужење или обнављање се морају обавити у току летова у саставу вишечлане посаде.

(ц) Уколико IR(H) није продужавано, односно обнављано у току претходних 7 година, од имаоца ће се тражити поновно полагање теоријског и практичног испита, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.210.

JAR-FCL 2.190 Искуство

Кандидат за IR(H) мора посједовати PPL(H), укључујући и оспособљеност за ноћно летење, или CPL(H) (или ATPL(H)) и мора да оствари најмање 50 сати међуаеродромског летења у својству вође хеликоптера или авиона, од чега најмање 10 сати мора бити на хеликоптерима. (Кандидат који је похађао и са успјехом завршио летачку обуку на интегрисаном курсу за ATPL(H)/IR, ATPL(H), CPL(H)/IR или CPL(H) ће бити ослобођен обавезе испуњења услова који се односи на 50 сати међуаеродромског летења).

JAR-FCL 2.195 Теоријско знање

(а) Курс

Кандидат за IR(H) мора проћи теоријску обуку на одобреном курсу од одобрене организације за летачку обуку (FTO). Уколико је могуће, курс треба комбиновати са курсом летачке обуке (као што се наводи у JAR-FCL 2.205)

(б) Испит

Кандидат је обавезан да покаже одговарајући ниво знања који одговара правима имаоца IR(H), као и да испуни услове прописане у JAR-FCL 2 (Хеликоптер), Поглавље J.

JAR-FCL 2.200 Употреба енглеског језика

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.200)

(а) Кандидат за IR(H) или за продужење IR(H) треба да покаже способност употребе енглеског језика, као што је прописано у Додатку 1 JAR-FCL 2.200.

(б) Ималац IR(H) које је издато у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.200 мора да посједује PPL(H), CPL(H) или ATPL(H) са правом коришћења радио-телефоније на енглеском језику.

JAR-FCL 2.205 Летачка обука

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.205)

(а) Кандидат за IR(H) мора да учествује у летачкој обуци на интегрисаном курсу, која укључује обуку за IR(H) (види JAR-FCL 2.165) или да заврши летачку обуку на одобреном модуларном курсу, као што је прописано у Додатку 1 JAR-FCL 2.205. Уколико је кандидат ималац IR(A), укупан налет за летачку обуку захтјеван у Додатку 1 JAR-FCL 2.205 може бити умањен до 10 сати.

JAR-FCL 2.210 Практична оспособљеност

(Види Додатаке 1 и 2 JAR-FCL 1.210)

Опште

Кандидат за IR(H) мора да покаже способност извођења поступака и маневара, као што је прописано у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.210, са степеном оспособљености који одговара правима која припадају имаоцу IR(H).

Кандидат који жели да стекне овлашћење за летење на типу хеликоптера који се користи на практичном испиту, такође мора да испуни услове дате у JAR-FCL 2.240.

Додатак 1 JAR-FCL 2.200**IR(H) - Употреба енглеског језика**

(Види JAR-FCL 2.200)

(Види JAR-FCL 2.005(б)(5))

(Види JAR-FCL 2.010(а)(4))

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.005)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.015)

УПОТРЕБА ЕНГЛЕСКОГ ЈЕЗИКА

1. Кандидат за IR(H) или ималац IR(H) мора бити способан да користи енглески језик у сљедеће сврхе:

(а) у току лета:

за радиотелефонију у свим фазама лета, укључујући и ванредне ситуације.

Овај услов ће се сматрати испуњеним уколико је кандидат положио практични испит за IR или ATPL или провјеру стручности током којих је двосмјерна радио комуникација обављена на енглеском језику.

(б) на земљи:

за све информације битне за извршавање лета, нпр:

*да је способан да чита и разумје техничке приручнике написане на енглеском језику (нпр. Оперативни приручник, Летачки приручник, итд)

*у припреми лета, за прикупљање метео података, NOTAM информација (NOTAMs), попуњавање (АТЦ) плана лета итд.

*за коришћење свих ваздухопловних рутних, одлазних и прилазних карата са припадајућом документацијом писаном на енглеском језику.

Овај услов ће се сматрати испуњеним уколико је кандидат положио курс IR или ATPL на енглеском језику или уколико је положио теоријске испите за IR или ATPL на енглеском језику.

(ц) комуникације:

мора да буде способан да комуницира са осталим члановима посаде на енглеском језику у свим фазама лета, укључујући и припрему за лет.

Овај услов ће се сматрати испуњеним уколико је кандидат или ималац IR(H) завршио курс за сарадњу унутар вишечлане посаде (MCC) на енглеском језику и посједује потврду о успјешном завршетку тог курса у складу са JAR-FCL 2.250(а)(2), или уколико је положио практични испит, односно провјеру стручности за сарадњу вишечлане посаде у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.240 и 2.295, у току кога је двосмјерна радио комуникација и комуникација са осталим члановима посаде вршена на енглеском језику.

2. Алтернативно, наведени захтјеви могу се испунити полагањем посебног испита спроведеног од стране ваздухопловне власти, након похађања курса обуке који омогућава кандидату да испуни све услове наведене под 1(а), (б) и (ц).

3. Уколико метод испитивања наведен у параграфима (1) и (2) задовољава услове у погледу знања језика прописане у JAR-FCL 2.010(а)(4), исти се може употријебити у сврху уписа знања језика у складу са JAR-FCL 2.005(б)(5).

Додатак 1 JAR-FCL 2.205**IR(H) - Модуларни курс летачке обуке**

(Види JAR-FCL 2.205)

1. Циљ модуларног курса за IR(H) је да обучи пилоте до нивоа стручности неопходног за управљање хеликоптером према IFR правилима и у ИМС условима, у складу са ICAO PANS-OPS Документом 8168.
2. Кандидат за модуларни IR(H) курс треба да посједује дозволу PPL(H), укључујући оспособљеност за летење ноћу, која је издата у складу са Додатком 4 JAR-FCL 2.125, или CPL(H) (или ATPL(H)), издате у складу са ICAO Annex 1. Прије приступања IR(H) курсу кандидат мора да има овлашћење за тип хеликоптера на којем се обавља испит за IR(H), или да је завршио обуку за стицање овлашћења на том типу хеликоптера. (Кандидат треба да посједује сертификат за сарадњу вишечлане посаде, ако се практични испит обавља са вишечланом посадом).
3. Кандидат који жели да похађа модуларни IR(H) курс мора под надзором руководиоца организације за летачку обуку (FTO), да заврши све фазе обуке у једном континуираном одобреном курсу обуке који организује та FTO. Теоријска обука се може спровести и у FTO која спроводи само теоријску обуку, али у том случају руководиоца центра за обуку мора да надгледа тај дио обуке.
4. Курс теоријске обуке мора да буде завршен у периоду од 18 мјесеци. Летачка обука и практични испит морају се обавити у року важења положених теоријских испита, као што је прописано у JAR-FCL 2.495.
5. Курс мора да садржи:
 - (а) теоријску обуку до нивоа знања за инструментално летење;
 - (б) летачку обуку у инструменталном летењу.
6. Успјешно положен теоријски испит (параграф 8) и практични испит (параграф 14) у потпуности задовољавају услове у погледу знања и обучености за издавање IR(H).

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

7. Програм теоријског знања за IR(H) је наведен у Додатку 1 JAR-FCL 2.470. Одобрени модуларни курс IR(H) мора да садржи најмање 200 часова (1 час = 60 минута) наставе, која може да укључи рад у учионици, интерактивни видео, презентације слајдова и касета, наставу која се изводи на рачунарима, као и друге медије који су одобрени од стране ваздухопловних власти, у одговарајућем односу. Према дискреционом праву ваздухопловне власти могу се, као дио курса, такође понудити и дописни курсеви.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

8. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима IR(H), у складу са процедурама у JAR-FCL, Поглавље J.

ЛЕТАЧКА ОБУКА

9. Курс за IR(H) треба да садржи најмање 50 сати обуке у летењу по инструментима, од чега:
 - (а) до 20 сати налета на хеликоптерском или авионском уређају FNPT I. Ових 20 сати обуке на уређајима се може замијенити са 20 сати обуке за IR(H) извршене на авиону, ако је то одобрено за овај курс, или
 - (б) до 35 сати на симулатору летења или FNPT II/III.

Обука у инструменталном летењу треба да укључи најмање 10 сати летења на хеликоптеру који има одобрење за летење према IFR правилима.

10. Курс за IR(H) на вишемоторним хеликоптерима мора да садржи најмање 55 сати обуке у инструменталном летењу, од чега:

- (а) до 20 сати може бити налет на FNPT I(H) или (A). Ових 20 сати обуке на уређајима се може замијенити са 20 сати обуке за IR(H) обављене на авиону, ако је то одобрено за овај курс, или
- (б) до 40 сати може бити на симулатору летења или на FNPT II/III.

Обука у инструменталном летењу треба да укључи најмање 10 сати летења на хеликоптеру који има одобрење за летење према IFR правилима.

11. Имаоцу PPL(H) која је издата у складу са Додатком 4 JAR-FCL 2.125, а који је оспособљен за ноћно летење, или имаоцу CPL(H) која је издата у складу са ICAO, може се за 5 сати смањити укупан налет обуке одређен у наведеним параграфима 9. и 10.

12. Вјежбе у летењу до практичног испита за IR(H) морају да садрже:

- (а) поступке прије IFR летова, укључујући употребу летачког приручника и одговарајућих докумената служби контроле летења потребних за припрему плана IFR лета;
- (б) процедуре и маневре за летење по IFR правилима у редовним и ванредним условима, који обухватају најмање:
 - прелазак са визуелног на инструментално летење на полијетању;
 - стандардне инструменталне одласке и доласке:
 - IFR процедуре на рути;
 - процедуре за круг чекања (holding);
 - процедуре инструменталних прилаза до објављених минимума;
 - процедуре у случају неуспјелог прилажења;
 - слијетање послје инструменталног прилаза укључујући и формирање круга за слијетање;
- (ц) маневре у току лета и карактеристике одређених услова лета;
- (д) уколико се захтјева, наведене вјежбе управљања вишемоторним хеликоптерима, укључујући и управљање само по инструментима са симулираним отказом, гашењем и покретањем једног мотора (ову вјежбу вршити на сигурној висини, уколико се не изводи на симулатору летења или на FNPT II).

ПРАКТИЧНИ ИСПИТИ

13. Послије завршетка одговарајуће летачке обуке и стицања захтјеваног искуства из JAR-FCL 2.190, кандидат полаже практичан испит за IR(H) на типу хеликоптера који се користио у току курса, у складу са Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.210.

Додатак 1 JAR-FCL 2.210**IR(H) - Практични испит**

(Види JAR-FCL 2.185 и 2.210)

(Види IEM FCL 2.210)

1. Кандидат за практични испит за IR(H) мора обавити обуку на истом типу хеликоптера који ће се користити на испиту. Хеликоптер за практични испит треба да испуњава услове хеликоптера за обуку који су прописани у Додатку 1 JAR-FCL 2.055.
2. Ваздухопловна власт одређује административне мјере којима се провјерава испуњеност услова кандидата за приступање практичном испиту, укључујући и увид испитивача у досије обуке кандидата.
3. Кандидат мора да положи све дијелове практичног испита. Уколико не положи више од једног дијела, кандидат мора поново да полаже цјелокупни испит. Ако не положи само један дио, на поновном испиту ће полагати само тај дио. Уколико на поновљеном испиту не положи било који дио, укључујући и оне дијелове које је положио у претходном покушају, поново ће полагати испит. Сви дијелови испита морају да буду завршени у року од 6 мјесеци.
4. После неуспјешног полагања испита може се захтјевати додатна обука. Кандидату који не положи све дијелове практичног испита из два покушаја, додатну обуку одређује ваздухопловна власт. Број приступања полагању практичног испита није ограничен.

СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА

5. Испит треба да симулира реалан лет. Испитивач бира руту којом ће се летјети. Основни елемент провјере је способност кандидата да планира и изврши лет на основу уобичајеног материјала за припрему. Кандидат је дужан да обави припрему плана лета и да се увјери да се сва опрема и документација, неопходни за извршење лета, налазе у хеликоптеру. Лет мора трајати најмање један сат.
6. Ваздухопловна власт даје испитивачу савет у погледу сигурности којег се испитивач мора придржавати у току испита.
7. У случају да кандидат одлучи да прекине практични испит из разлога које испитивач не сматра оправданим, кандидат ће морати поново да полаже цио практични испит. Уколико се испит прекине из разлога које испитивач сматра оправданим, у сљедећем лету провјериће се само они дијелови који нису провјерени у претходном лету.
8. Према одлуци испитивача кандидат може само једном да понови било који маневар или процедуру испитног лета. Испитивач може да прекине испит у било којој фази, уколико сматра да ниво обучености који је кандидат показао захтјева поновно полагање цјелокупног практичног испита.
9. Од кандидата се захтјева да управља хеликоптером са позиције вође ваздухоплова и да обави испит као да је једини члан посаде. Испитивач неће учествовати у управљању хеликоптером, нити у доношењу одлука, осим у случају да је интервенција неопходна из разлога сигурности или да би се избегао непотребан застој у саобраћају. Када се испитивач или неки други пилот у току испита налази у улози копилота, овлашћење за инструментално летење биће ограничено на летење вишечлане посаде. Ово ограничење се може укинути ако кандидат положи практични испит, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.210, на хеликоптеру са једним пилотом, без других чланова који би били укључени у извођење лета. Практични испит за ту сврху се може извести и на FNPT II/III или на симулатору летења. Одговорност за лет се одређује према националним прописима.

10. Висину одлуке, минималну висину снижавања и тачку неуспелог прилажења одређује кандидат, уз сагласност испитивача.

11. Кандидат за IR(H) је обавезан да пред испитивачем изврши неопходне провјере и радње за лет, као и идентификацију радио средстава. Провјере морају да буду изведене у складу са одобреним листама провјере (check list) за хеликоптер на коме се испит изводи. У току претходне припреме за практични испит кандидат је дужан да изврши прорачун за снагу мотора и брзину, као и перформансе у полијетању, прилазу и слијетању према оперативном или летачком приручнику хеликоптера.

КРИТЕРИЈУМИ У ИСПИТНОМ ЛЕТУ

12. Кандидат мора да покаже способност да:

- управља хеликоптером у складу са ограничењима;
- изводи све маневре са лакоћом и прецизно;
- испољи добро процјењивање и самосталност у одлучивању;
- примјењује стечена ваздухопловна знања;
- све вријеме управља хеликоптером на такав начин да не доводи у сумњу успјешност извођења поступака или маневара.

13. Као опште упутство за одређивање критеријума у испитном лету могу послужити сљедећа ограничења, односно дозвољена одступања. Испитивач ће узети у обзир услове лета (нпр. турбуленцију) или маневарске квалитете и перформансе хеликоптера.

Висина

нормалан лет	±100 стопа(ft)
почетак неуспјелог прилажења на висини одлуке(DH)	+50 стопа /-0 стопа(ft)
минимална висина снижавања/MDH/	+50 стопа /-0 стопа(ft)

Одржавање задане линије пута

у лету по радио средству	±5°
у прецизном прилажењу	пола отклона скале по азимуту и углу понирања

Правац

са свим моторима у раду	±5°
са симулираним отказом мотора	±10°

Брзина

са свим моторима у раду	±5 чворова
са симулираним отказом мотора	+10 чворова/-5 чворова

САДРЖАЈ ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА

14. Садржај практичног испита и његових дијелова дат је у Додатку 2 JAR-FCL 2.210. Формат и образац пријаве за практични испит може утврдити ваздухопловна власт (види IEM FCL 2.210). Дио 2 под (ц), као и Дио 6 практичног испита, могу се, из сигурносних разлога, извршавати на FNPT II/III или на симулатору летења.

Додатак 2 JAR-FCL 2.210**Садржај практичног испита за издавање IR(H)**

(Види JAR-FCL 2.185 и 2.210)

(Види IEM FCL 2.210)

ДИО 1 ОДЛЕТ	
a	Употреба Летачког приручника (или одговарајућег) нарочито у току прорачуна перформанси хеликоптера, масе и тежишта
б	Коришћење докумената контроле лета, метеоролошка документација
ц	Припрема АТС плана и навигацијског плана за IFR лет
д	Претполетни преглед
е	Метеоролошки минимуми
ф	Вожење/вожење из лебдења у сагласности са АТС или упутствима испитивача
Г	Упутства пред полијетање, поступци и провјере
х	Прелазак на летење по инструментима
и	Процедура инструменталног одласка
ДИО 2 ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ	
a	Управљање хеликоптером само на основу показивања инструмената, укључујући:
б	Пењући и спуштајући стандардни заокрети са сталним нагибом
ц	Вађење из неправилних положаја, укључујући и устаљени заокрет нагиба 30° и оштри спуштајући заокрет
ДИО 3 ПОСТУПЦИ НА РУТИ	
a	Праћење радио-средстава излазак на задани курс, нпр. по NDB, VOR, RNAV
б	Коришћење радио средстава
ц	Хоризонталан лет, одржавање ЗЛП, висине и брзине, подешавање снаге
д	Подешавање висиномјера
е	Мјерење времена и исправка предвиђеног времена доласка
ф	Праћење лета, уписивање података, потрошња горива, управљање системима
г	Поступци разлеђивања, симулирано ако је потребно и изводљиво
х	Комуникација са контролом лета, R/Тпоступци
ДИО 4 ПРЕЦИЗНО ПРИЛАЖЕЊЕ	
a	Подешавање и пројвера навигацијских уређаја, идентификација навигацијских средстава
б	Процедуре доласка, провера висиномјера
ц	Договор посаде за прилажење и слијетање, укључујући провјере у току снижавања/прилажења/ и пред слијетање
д*	Процедуре круга чекања (holding)
е	Поступање у складу са публикованим процедурама прилажења
Ф	Мјерење времена у току прилажења
г	Контрола висине, брзине и правца, (стабилизовани прилаз)
х*	Поступак продужавања
и*	Поступак неуспелог прилажења / слијетање
ј	Комуникација са контролом лета, процедуре радио-телефоније
* Изводити у Дијелу 4 или у Дијелу 5	

ДИО 5 НЕПРЕЦИЗНИ ПРИЛАЗ	
а	Подешавање и провјера навигацијских уређаја, идентификација навигацијских средстава
б	Процедуре доласка, провјера висиномјера
ц	Договор за прилажење и слијетање, укључујући провјере у току снижавања/прилажења/слијетања
д*	Процедуре круга чекања (holding)
е	Поступање у складу са поступцима датим у публикованим процедурама прилажења
ф	Мјерење времена у току прилажења
г	Контрола висине, брзине и правца, (стабилизовани прилаз)
х*	Поступак продужавања
и*	Поступак неуспелог прилажења/слијетање
ј	Сарадња са контролом лета, процедуре радио-телефоније
* Може бити изведено у Дијелу 4 или Дијелу 5	
ДИО 6 ПОСТУПЦИ У ВАНРЕДНИМ СИТУАЦИЈАМА	
<i>Овај дио се може комбиновати са дијеловима 1 до 5. На испиту се мора узети у обзир управљање хеликоптером, уочавање отказа мотора, тренутни поступци (вјежбом додира) поступци послје уочавања и провјере, и прецизност у сљедећим ситуацијама:</i>	
а	Имитација отказа мотора након полијетања и на/у току прилажења* (на сигурној висини, осим ако се не изводи на симулатору летења или FNPT II/III, FTD 2, 3)
б	Отказ уређаја за одржавање стабилности/ хидрауличног система (ако је примјенљиво)
ц	Ограничења на панелу
д	Ауторотација и продужавање на сигурној висини уз употребу снаге мотора
е	Прецизни прилаз са ручним управљањем, без уређаја за управљање летом (flight director)* Прецизни прилаз са ручним управљањем, са уређајем за управљање летом (flight director) *Провјериће се само једна ставка

ПОГЛАВЉЕ Ф ОВЛАШЋЕЊА ЗА ЛЕТЕЊЕ НА ТИПУ (Хеликоптер)**JAR-FCL 2.215 Намјерно остављено празно****JAR-FCL 2.220 Овлашћења за летење на типу (H)***(а) Критеријум*

За установљење овлашћења за летење на типовима хеликоптера, у обзир треба узети следеће:

- (1) увјерење о пловидбености за тип ваздухоплова;
- (2) карактеристике управљања;
- (3) прописани минимум за попуњавање летачке посаде;
- (4) ниво технологије.

(б) Подјеле

Овлашћења за летење на типовима хеликоптера се установљавају за сваки тип хеликоптера.

(ц) Листа:

(1) Овлашћења за летење на типу хеликоптера издају се у складу са одређеним административним процедурама прихваћеним од ЈАА. Да би се прешло на другу варијанту хеликоптера у оквиру истог типа, потребно је извршити обуку у разликама или обуку за упознавање.

(2) Хеликоптери који нису на листи одређених административних процедура се могу унијети у JAR-FCL дозволу, али права из овлашћења се ограничавају на хеликоптере у регистру државе која издаје овлашћење.

(д) Издавање и продужавање, односно обнављање овлашћења за тип аутожира, односно жироплана је у надлежности ваздухопловних власти.

JAR-FCL 2.225 Околности у којима се захтјева овлашћење за летење на типу

Ако не посједује одговарајуће важеће овлашћење за летење на типу хеликоптера ималац пилотске дозволе не може вршити дужност пилота хеликоптера, изузев као пилот који полаже практични испит или као пилот на обуци. Ако је овлашћење за летење на типу издато са ограничењем вршења дужности само као копилот, или са било којим другим условом договореним у оквиру ЈАА, та ограничења морају бити назначена у овлашћењу.

JAR-FCL 2.230 Посебна ауторизација за овлашћења за летење на типу

За летове специјалне намене на којима се не остварује добит, нпр. за провјере хеликоптера у лету, ваздухопловна власт може издати посебну писану ауторизацију имаоцу дозволе, умјесто издавања овлашћења за летење на типу, у складу са JAR-FCL 2.225. Ова ауторизација важи до завршетка специјалног задатка.

JAR-FCL 1.235 Овлашћења за летење на типу права, број и варијанте

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.220)

(а) Права

Под условом да су испуњени критеријуми из JAR-FCL 2.220(а), ималац овлашћења за летење на типу може да лети као пилот на типу хеликоптера назначеном у овлашћењу.

(б) Број овлашћења за летење на типу која се могу посједовати

На основу JAR-FCL број овлашћења која се могу истовремено посједовати није ограничен. JAR-OPS, међутим, може ограничити број овлашћења која се могу истовремено користити.

(ц) *Варијанте*

Уколико пилот није летио на одређеној варијанти хеликоптера у периоду од 2 године последије обуке за упознавање разлика, неопходна је даља обука у разликама или провјера стручности на тој варијанти.

- (1) Обука у разликама захтјева додатно знање и обуку на одговарајућем уређају за обуку или хеликоптеру.
- (2) Обука за упознавање захтјева стицање додатног знања.

Обука у разликама треба бити уписана у књижицу летења или еквивалентни документ и потписана од стране одговарајућег TRI/ /SFI(H) или FI(H).

JAR-FCL 2.240 Овлашћења за летење на типу - услови

(Види Додатке 1 до 3 JAR-FCL 2.240)

(а) *Опште*

(1) Кандидат за овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота мора да испуни услове прописане у JAR-FCL 2.250, 2.261 и 2.262;

(2) Кандидат за овлашћење за летење на типу на хеликоптеру са једним пилотом мора да испуни услове прописане у JAR-FCL 2.255, 2.261 и 2.262(а);

(3) Курс за овлашћење за летење на типу, укључујући теоријску обуку, мора да буде завршен у року од 6 мјесеци;

(4) Ималац важећег IR(H) на једномоторном хеликоптеру, који жели да по први пут прошири овлашћење на вишемоторни хеликоптер, мора претходно да у једној од одобрених FTO/TRTO налети 5 сати (од којих 3 сата може бити на симулатору летења или FTD 2, 3 или FNPT II/III) на курсу обуке у инструменталном летењу на дуплој команди, као и да положи практични испит у складу са Делом 5 из Додатака 2 и 3 на JAR-FCL 2.240 на том типу вишемоторног хеликоптера;

(5) Према одлуци ваздухопловних власти, овлашћење за летење на типу хеликоптера може бити издато кандидату који испуњава услове за то овлашћење које поставља држава која није чланица ЈАА, под условом да су испуњени услови из JAR-FCL 2.250 или 2.255, ако је примјенљиво. Такво овлашћење је ограничено на хеликоптере регистроване у држави која није чланица ЈАА, или на коришћење од стране оператора те државе. Ограничење може бити укинато када ималац оствари најмање 500 сати летења као пилот на типу и испуни услове за продужење важења из JAR-FCL 2.245;

(6) Важеће овлашћење за летење на типу, садржано у дозволи издатој од државе која није чланица ЈАА, може бити пренесено у JAR-FCL дозволу, под условом да је спроведена одговарајућа провјера стручности, да је кандидат у летачкој тренажи и:

- (I) за једномоторне турбомлазне и клипне хеликоптере са $MTOM \leq 3175$ kg: да има најмање 100 сати летачког искуства као пилот на том типу, уколико су испуњени услови JAR-FCL 2.240(а)(2), 2.250 или 2.255, ако су примјенљиви;
- (II) за све остале хеликоптере: да има најмање 350 сати летачког искуства као пилот на том типу, уколико су испуњени услови JAR-FCL 2.250 или 2.255, ако су примјенљиви.

(7) Важеће овлашћење за летење на типу садржано у дозволи издатој од државе чланице ЈАА може бити пренијето у JAR-FCL дозволу ако је она важећа и уколико је посљедње продужење, односно обнављање овлашћења извршено у сагласности са JAR-FCL 2.250 и 2.255, ако су примјенљиви.

(б) Практични испит

(1) Садржај практичног испита и његових дијелова за овлашћење за летење на вишемоторном хеликоптеру са више пилота у посади прописан је у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.240 и 2.295;

(2) Садржај практичног испита и његових дијелова за овлашћење за летење на вишемоторном хеликоптеру са једним пилотом и на једномоторним хеликоптерима прописан је у Додатку 1 JAR-FCL 2.240 и 2.295 и Додатку 3 JAR-FCL 2.240.

Дијелови одговарајућег практичног испита морају бити успјешно завршени у периоду од 6 мјесеци од датума пријема пријаве за стицање овлашћења.

JAR-FCL 2.245 Овлашћења за летење на типу - рок важења, продужење важења и обнављање

(Види Додатке 1 до 3 JAR-FCL 2.240)

(а) Овлашћења за летење на типу, хеликоптер - важење

Овлашћења за летење на типу хеликоптера важе годину дана од дана издавања, или дана истицања ако је продужење извршено у току важења.

(б) Овлашћења за летење на типу, хеликоптер - продужење важења

За продужење важења овлашћења за летење на типу хеликоптера кандидат мора да:

(1) прође провјеру стручности у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.240 на одговарајућем типу хеликоптера у току 3 мјесеца прије датума истицања важења овлашћења; и

(2) има најмање 2 сата летења на одговарајућем типу хеликоптера у току важења овлашћења (у које се може урачунати провјера стручности).

(3) за једномоторне клипне хеликоптере, наведене у листи Додатка 1 JAR-FCL 2.245(б)(3): мора да прође провјеру стручности у складу са JAR-FCL 2.245 (б)(1) на једном од одговарајућих типова за које има овлашћење, под условом да је налетео 2 сата као вођа ваздухоплова на другом типу хеликоптера у току важења овлашћења које треба да продужи. Провјера стручности се врши најмање на хеликоптеру на којем је претходно вршена.

(4) за једномоторне турбомлазне хеликоптере са максималном тежином на полијетању (МТОМ) ≤ 3175 kg: мора да прође најмање провјеру стручности у складу са JAR-FCL 2.245(б)(1) на једном од одговарајућих типова хеликоптера, под условом да:

(I) има 300 сати налета као вођа на хеликоптерима,

(II) има 15 сати налета на сваком типу, на коме се провјера за продужење важења односи,

(III) има најмање 2 сата као вођа ваздухоплова на било ком другом типу у току важења овлашћења на које се провјера стручности односи,

(IV) провјера стручности се врши најмање на типу на којем је претходно вршена, све док се не добије појединачно писмено одобрење од ваздухопловне власти.

(5) Продужење важења IR(H), ако се посједује, треба комбиновати са провјером стручности за продужење важења овлашћења за тип, према условима наведеним под (1), а у складу са JAR-FCL 2.246.

(ц) Кандидат који не положи проверу стручности прије датума истека овлашћења за летење на типу не смије да користи права из овлашћења на том типу или на типовима на које се провјера односи у складу са JAR-FCL 2.245(б), све док не положи провјеру стручности на истом типу.

(д) Продужење рока важења или продужење овлашћења под посебним околностима:

(1) Када се права из овлашћења за летење на типу хеликоптера или овлашћења за инструментално летење користе искључиво на хеликоптеру регистрованом у држави која

није чланица ЈАА, ваздухопловне власти могу продужити рок важења овлашћења, или продужити овлашћење ако су испуњени услови државе која није чланица ЈАА.

(2) Када се права из овлашћења за летење на типу или овлашћења за инструментално летење користе на хеликоптеру регистрованом у држави чланици ЈАА, а оператер је из државе која није чланица ЈАА, сходно члану 83 bis Чикашке конвенције, ваздухопловне власти могу продужити рок важења овлашћења, или продужити овлашћење под условом да су испуњени услови утврђени од стране државе која није чланица ЈАА.

(3) овлашћење чији је рок важења продужен или је продужено на основу услова наведених под (1) и (2), мора бити продужено у складу са JAR-FCL 2.245(б) и JAR-FCL 2.185, прије него што почне да се примјењује на хеликоптеру који је регистрован у држави чланици ЈАА и који користи оператер из државе чланице ЈАА.

(4) Према одлуци ваздухопловних власти, овлашћење издато или коришћено у држави која није чланица ЈАА, може остати у JAR-FCL дозволи, под условом да су испуњени услови те државе и овлашћење ограничено на хеликоптере који су регистровани и који се користе у тој држави.

(е) Истек рока важења овлашћења

Ако је рок важења овлашћења за летење на типу хеликоптера истекао, кандидат мора да испуни све услове обуке освјежења знања који су одређени од стране ваздухопловних власти и да изврши провјеру стручности, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.240, на одговарајућем типу хеликоптера. Овлашћење важи од дана испуњења услова за обнављање.

(ф) Усаглашавање са JAR-OPS

Услови за продужења важења из JAR-FCL 2.245 (б) су испуњени када кандидат који ради по одредбама JAR-OPS 3 испуни услове у погледу провјере стручности садржане у JAR-OPS 3.965, и уколико оператер покаже ваздухопловним властима да су у потпуности испуњени прописани услови из Додатка 2 или 3 JAR-FCL 2.240 током 12 мјесеци прије продужења важења, у складу са JAR-OPS 3.965(а)(2). За ову сврху провјера стручности оператера мора бити изведена у року од 3 мјесеца који непосредно претходе датуму истицања овлашћења.

JAR-FCL 2.246 Овлашћење за инструментално летење, продужење и обнова

(а) Продужење

(1) IR(H) мора бити продужено у року од три мјесеца која непосредно претходе датуму истицања важења овлашћења. Уколико је могуће, продужење IR(H) треба комбиновати са провјером стручности за продужење важења овлашћења за летење на типу.

Када се продужење IR(H) комбинује са продужењем овлашћења за летење на типу, кандидат треба да изврши провјеру стручности у складу са Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.240 и 2.295 или Додатком 3 JAR-FCL 2.240.

(2) када се продужење IR(H) не комбинује са продужењем важења овлашћења за летење на типу кандидат треба да:

(I) заврши Дио 5 и одговарајуће ставке Дијела 1 садржаја практичног испита из Додатка 3 JAR-FCL 2.240; или

(II) заврши Дио 5 и одговарајуће ставке Дијела 1 испита из Додатка 2 JAR-FCL 2.240 и 2.295.

Могу се користити и FNPT II/III или симулатор летења, али најмање свака друга провјера стручности за продужење важења IR(H) у овим условима мора бити изведена на хеликоптеру.

(3) (биће разрађено)

(4) Кандидат који не положи провјеру стручности за IR(H) у складу са JAR-FCL 2.246 (a)(1) или (a)(2) прије истека датума важења овлашћења за инструментално летење, не смије користити права IR(H) док успјешно не заврши провјеру стручности.

(б) *Обнова* (види JAR-FCL 2.185(ц))

(1) Уколико је важење овлашћење за инструментално летење истекло, кандидат мора да:

(I) испуни услове обуке освјежења знања и додатне услове које одреде ваздухопловне власти,

(II) изврши провјеру стручности у складу са JAR-FCL 2.246(a)(1) или (a)(2).

JAR-FCL 2.250 Овлашћења за летење на типу, хеликоптер са више пилота - услови

(Види JAR-FCL 2.285)

(Види JAR-FCL 2.150)

(Види AMC FCL 2.261(д))

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.261 (д))

(а) *Предуслови за приступање обуци*

Кандидат за први курс овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота мора да:

(1) има најмање 70 сати летења на хеликоптерима као вођа ваздухоплова, осим кандидат који завршавајући интегрисани курс за ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR или CPL(H) има мање од 70 сати налета на хеликоптерима као PIC, у ком случају ће му се овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота ограничити на копилота. За укидање овог ограничења, кандидат мора да:

(I) налети 70 сати на хеликоптерима као PIC или као PICUS; или

(II) положи практични испит за вођу ваздухоплова на хеликоптеру са више пилота, у складу са JAR-FCL 2.262(б); и

(2) (I) посједује увјерење о завршеном курсу за сарадњу унутар вишечлане посаде (MCC). Ако се MCC курс додаје курсу обуке за овлашћење на типу (Види JAR-FCL 2.261 и 2.262 и AMC FCL 2.261() и JAR-FCL 2.261(д) и Додатак 1 JAR-FCL 2.261(д)) овај услов се неће примјењивати; и

(II) сматраће се да кандидати који имају најмање 500 сати у улози PIC на хеликоптерима са више пилота, у задацима одобреним од ваздухопловних власти, испуњавају услове MCC; и

(3) испуни услове према JAR-FCL 2.285, ако је примјенљиво за ATPL(H).

(б) ниво знања имаоца PPL(H) или CPL(H) и овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота издатих према условима другачијим од JAR-FCL не може се признати као испуњеност услова прописаних у наведеној тачки (3).

JAR-FCL 2.255 Овлашћење за летење на типу са једним пилотом - услови

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.255)

Предуслови за приступање обуци:

Кандидат за издавање првог овлашћења за летење на типу на вишемоторним хеликоптерима треба:

(а) да има потврду о успјешно завршеном одобреном припремном курсу у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.255, одржаном у FTO или TRTO, или да је положио теоријски испит за ATP(H), у складу са JAR-FCL 2.470(a); и

(б) кандидат који није успјешно пратио и завршио интегрисани курс летачке обуке за ATP(H)/IR, ATP(H) или CPL(H)/IR мора да налети најмање 70 сати као PIC на хеликоптерима;

(ц) Посједовање увјерења о успешно завршеном припремном курсу у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.255 се не може прихватити као испуњеност услова прописаних у JAR-FCL 2.285(б) за дојелу АТPL(Н).

JAR-FCL 2.260 Намјерно остављено празно

JAR-FCL 2.261 Овлашћења за летење на типу - теоријска и летачка обука

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.261(а) и АМС FCL 2.261(а))

(Види Додатке 1, 2 и 3 JAR-FCL 2.240 и 2.295)

(Види Додатке 1 и 2 JAR-FCL 2.295)

(Види Додатак 2 JAR-FCL 2.055)

(Види АМС FCL 2.261 (ц)(2))

(Види АМС FCL 2.261 (д))

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.261(б))

(Види Додатак (1)(б) JAR-FCL 2.261(д))

(а) Услови теоријске обуке и услови провјере

Кандидат за овлашћење за летење на типу једномоторног или вишемоторног хеликоптера мора да заврши одговарајућу теоријску обуку (види Додатак 1 JAR-FCL 2.261(а) и АМС FCL 2.261(а)) и да покаже знање потребно за сигурно управљање одговарајућим типом хеликоптера.

Ови услови ће се признати кандидату који већ има овлашћење за летење на истом типу једномоторног или вишемоторног хеликоптера, који ће наставити са летењем на истом типу, али у другој улози.

(б) Летачка обука

(1) Кандидат за овлашћење за тип једномоторног и вишемоторног хеликоптера са једним пилотом треба да заврши курс летачке обуке који се односи на одговарајући практични испит за овлашћење летења на типу (види Додатак 3 JAR-FCL 2.240).

(2) Кандидат за овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота у посади мора да заврши курс летачке обуке који се односи на одговарајући практични испит за овлашћење летења на типу (види Додатак 2 JAR-FCL 2.240).

(ц) Спровођење курсева обуке

(1) Курсеви обуке за наведене сврхе треба да буду спроведени у FTO или TRTO. Такође, обуку могу спроводити и установе или установе под уговором које су обезбијеђене од стране оператера или произвођача или, у специјалним случајевима, самостални овлашћени инструктори.

(2) Овакви курсеви морају бити одобрени од ваздухопловних власти (види АМС FCL 2.261 (ц)(2)), а установе морају испуњавати одговарајуће услове из Додатка 2 JAR-FCL 2.055, као што је прописано од стране ваздухопловних власти.

(д) Обука за сарадњу унутар вишечлане посаде MCC (види JAR-FCL 2.250(а)(2))

(1) Намјена курса је спровођење обуке MCC у два случаја:

(I) за ученике који похађају АТР интегрисани курс, у складу са циљем датог курса (види Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165 (а)(1))

(II) за имаоце PPL(Н) или CPL(Н), који нису завршили АТР интегрисани курс, али желе да стекну прво овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота (види JAR-FCL 2.250 (а)(2)).

(2) MCC курс треба да садржи:

(I) За MCC/IR: 25 сати теоријске обуке и вежби и 20 сати MCC обуке. Ученицима на АТР(Н)/IR интегрисаном курсу практична обука може бити умањена за 5 сати.

(II) За MCC/VFR: 25 сати теоријске обуке и вјежби и 15 сати MCC обуке. Ученицима на АТР(Н) интегрисаном курсу практична обука може бити умањена за 5 сати.

Уколико је могуће, MCC обука треба да буде комбинована са курсем за прво овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота.

(3) MCC обука треба да буде завршена у року од 6 мјесеци у FTO или TRTO, под надзором руководиоца обуке, или на одобреном курсу који спроводи оператор. Курс који спроводи оператор треба да испуни одговарајуће услове из Додатка 2 JAR-FCL 2.055, као што је прописано од надлежних ваздухопловних власти. За остале детаље у вези са MCC обуком види Додатак 1 JAR-FCL 2.261 (д) и AMC FCL 2.261 (д). Треба користити FNPT II/III или симулатор летења. Уколико је могуће, MCC обука треба да буде комбинована са курсем за прво овлашћење за летење на типу хеликоптера са вишечланом посадом, у ком случају практична MCC обука може бити умањена, али не мање од 10 сати за MCC/IR и не мање од 7 сати за MCC/VFR, ако се за обе обуке користи исти симулатор.

JAR-FCL 2.262 Овлашћења за летење на типу - Практична оспособљеност

(Види Додатке 1, 2 и 3 JAR-FCL 2.240)

(Види Додатке 1 и 2 JAR-FCL 2.295)

(а) Практични испит за хеликоптере са једним пилотом

Кандидат за овлашћење за летење на типу хеликоптера са једним пилотом мора да покаже обученост која се захтјева за сигурно управљање на одређеном типу хеликоптера, као што је прописано у Додацима 1 JAR-FCL 2.240 и 2.295 и у Додатку 3 JAR-FCL 2.240.

(б) Практични испит за хеликоптере са више пилота

Кандидат за овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота мора да покаже обученост која се захтјева за сигурно управљање на датом типу хеликоптера, као пилот који управља ваздухопловом или као копилот, као што је прописано у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.240 и 2.295.

(ц) Сарадња унутар вишечлане посаде

По завршетку MCC обуке, кандидат мора да покаже способност обављања дужности пилота у вишечланомј посади, као што је прописано у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.240 и 2.295, или кроз полагање практичног испита, или му за ту сврху мора бити издато увјерење о завршеној MCC обуци, као што је наведено у Додатку AMC FCL 2.261 (д).

Додатак 1 JAR-FCL 2.240 и 2.295**Практични испит и провјера стручности за овлашћења за летење на типовима хеликоптера ATPPL (укључујући и провјере стручности за овлашћење за инструментално летење)**

(Види JAR-FCL 2.240 до 2.262 и 2.295)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.261 (а))

(Види AMC FCL 2.261 (а))

1. Кандидат мора да заврши захтјевану обуку у складу са програмом (види Додатак 1 JAR-FCL 2.261(а) и Додатке 2 и 3 JAR-FCL 2.240). Када је то препоручено од Joint Operational Evaluation Board (JOEB) и договорено са JAA, програм обуке може бити смањен због признавања претходног искуства на сличним типовима хеликоптера. Административни начин потврде подесности кандидата за приступање испиту, укључујући и увид испитивача у досије обуке кандидата, одређује ваздухопловна власт.

2. Садржаји практичних испита, односно провјера стручности су наведени у Додацима 2 и 3 JAR-FCL 2.240. Када је препоручено од JOEB и договорено са JAA, могу се признати они дијелови практичног испита који су заједнички за друге типове или варијанте на којима пилот посједује искуство. Ово признавање се не може прихватити током практичног испита за ATPPL. Са одобрењем ваздухопловних власти, може бити установљено неколико различитих начина извођења симулираних линијских летова у оквиру практичног испита, односно провјере стручности. Испитивач ће изабрати један од њих. Уколико су доступни, могу се користити симулатори летења и други уређаји одобрени за обуку.

Дијелови испита за овлашћење за тип и овлашћења за инструментално летење се морају разматрати као два одвојена испита, у VFR и у IFR условима, и уколико се један од њих не положи, то не утиче на валидност другог.

3. Кандидати за практичне испите, односно провјере стручности за ATPPL, овлашћења за летење на типовима хеликоптера, укључујући и провјере стручности за овлашћење за инструментално летење, морају да испуне одређене услове, као што су:

(а) За овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота или ATPPL:

Кандидат мора да положи дијелове 1 - 4 и дио 6 (ако је примјенљиво) практичног испита, односно провјере стручности садржане у Додатку 2 JAR-FCL 2.240 и 2.295. Уколико не положи више од 5 ставки мора поново да полаже испит. Ако није положио мање од 5 ставки, у сљедећем покушају полаже само те ставке. У случају да на поновљеном испиту, односно провјери стручности не положи било коју ставку, укључујући и оне које је у претходном покушају успјешно положио, кандидат мора да понови практични испит у цјелости. Сви дијелови практичног испита, односно провјере стручности морају бити завршени у периоду од 6 мјесеци.

б) За овлашћење за летење на типу хеликоптера са једним пилотом:

Кандидат мора да положи дијелове 1 - 4 и дио 6 практичног испита, односно провјере стручности из Додатка 3 JAR-FCL 2.240. Поновно полагање цјелокупног практичног испита, односно провјере стручности је неопходно у случају неуспјешног полагања више од пет ставки. Сваки кандидат који не положи 5 или мање ставки поново ће полагати само те ставке. Поновно полагање цјелокупног практичног испита, односно провјере стручности обавезно је и за кандидата који не положи било коју ставку у поновном полагању испита, односно провјере, укључујући и ставке које је положио у претходном покушају.

ц) За овлашћење за инструментално летење:

(I) Кандидат мора да положи Дио 5 практичног испита, односно провјере стручности из Додатка 2 JAR-FCL 2.240 и 2.295 или Додатка 3 JAR-FCL 2.240. Ако не положи више од 3 ставке, или ако у поновљеном испиту не положи било коју ставку, укључујући и оне које је положио у претходном покушају, кандидат мора

поново полагати цјелокупан практични испит, односно провјеру стручности. У случају да не положи 3 ставке или мање, у наредном покушају полаже само те ставке.

(II) Уколико се тражи додатна дозвола за инструменталне прилазе са висином одлуке мањом од 60 m / 200 фита (CAT II/III) кандидат треба да полаже ставке из Додатка 4 JAR-FCL 2.240 на одговарајућем типу.

4. Након неуспјешног полагања испита, односно провјере, може се захтјевати даља обука. Испитивач мора одредити даљу обуку у случају да кандидат не положи све дијелове испита из два покушаја. Не постоји ограничење броја покушаја полагања практичног испита/провјере стручности.

СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА/ПРОВЈЕРЕ – ОПШТЕ

5. Ваздухопловна власт даје испитивачу савјет у погледу сигурности, кога се треба придржавати током спровођења испита/провјере.

6. У случају да кандидат одлучи да прекине испит, односно провјеру из разлога које испитивач сматра неоправданим, сматра се да кандидат није положио оне ставке које би услиједиле након одлуке о прекиду испита, односно провјере. Уколико се испит, односно провјера прекине из разлога које испитивач сматра оправданим, у сљедећем лету провјериће се само оне ставке које нису завршене у претходном лету.

7. Уколико испитивач дозволи, кандидат може једанпут да понови сваки маневар или поступак током испита, односно провјере. Испитивач може да прекине испит, односно провјеру у било којој фази уколико сматра да је способност кандидата недовољна и да је неопходно да се понови цјелокупан испит, односно провјера.

8. Провјере и поступци у пилотској кабини се морају изводити према одобреним листама провјере за хеликоптер који се користи на испиту, односно провјери и, ако је примјенљиво, за рад вишечлане посаде (MCC). Техничке податке за полијетање, прилаз и слијетање мора прорачунати кандидат, у складу са оперативним или летачким приручником. У случају да је кандидат завршио IR(H) дио, дужан је да самостално одређује висину одлуке, минималну висину снижавања и тачку прекинутог прилаза. За провјеру стручности за овлашћење у инструменталном летењу IR(H), лет треба да се одвија у стварним или симулираним ИМС условима, уз примјену IFR поступака.

ПОСЕБНИ УСЛОВИ ЗА ПРАКТИЧНИ ИСПИТ, ОДНОСНО ПРОВЈЕРУ СТРУЧНОСТИ ЗА ХЕЛИКОПТЕРЕ СА ВИШЕ ПИЛОТА И ЗА ПРАКТИЧНИ ИСПИТ ЗА АТPL

9. Испит, односно провјера за хеликоптере са више пилота мора бити изведен у вишечланој посади. Други кандидат или други пилот може да буде у функцији другог члана посаде. Уколико се за испит, односно провјеру, користи хеликоптер, а не симулатор, други пилот мора бити инструктор.

10. Од кандидата се захтјева да управља хеликоптером као „пилот који лети“ (pilot flying - PF) током свих дијелова испита/провјере, осим ставки 3 до 3.15 за ванредне ситуације и ставки 4 до 4.7 за ванредне поступке и поступке у нужди, које се могу спровести као PF или PNF, у складу са сарадњом унутар вишечлане посаде (Додатак 2 JAR-FCL 2.240 и 2.295). Кандидат за прво издавање овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота или АТPL(H) треба, такође, да покаже способност да управља хеликоптером као „пилот који не лети“ (pilot not flying - PNF). Кандидат може да се одлучи за лијево или десно сједиште на испиту, односно провјери, уколико се све ставке испита, односно провјере, могу извести са изабраног сједишта.

11. Током испита, односно провјере кандидата за овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота, на дужности вође ваздухоплова, без обзира да ли кандидат лети као PF или PFN, посебно ће се провјеравати сљедеће:

- (а) руковођење сарадњом унутар вишечлане посаде;
- (б) надзор над управљањем хеликоптером с одговарајућом контролом;
- (ц) дефинисање приоритета и доношење одлука у складу са поступцима сигурности и одговарајућим правилима и прописима адекватним ситуацији, укључујући ванредне ситуације.

12. Испит, односно провјеру треба спроводити према IFR правилима и, колико год је то могуће, у симулираним условима комерцијалног ваздушног саобраћаја. Кључни елемент је способност планирања и спровођења лета на основу уобичајеног материјала за припрему лета.

КРИТЕРИЈУМИ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА, ОДНОСНО ПРОВЈЕРЕ

13. Кандидат треба да покаже способност да:

- (а) управља хеликоптером у оквиру његових ограничења;
- (б) изводи све маневре смирено и тачно;
- (ц) сигурно доноси одлуке и има ваздухопловно понашање;
- (д) примјењује стечено ваздухопловно знање;
- (е) све вријеме управља хеликоптером тако да не доведе у питање успјешно извођење маневра и процедура;
- (ф) разумије и примјењује сарадњу унутар вишечлане посаде и поступке у случају неспособности посаде;
- (г) ефикасно комуницира са осталим члановима посаде.

14. Сљедећа ограничења представљају општа упутства. Испитивач ће узети у обзир услове турбуленције, квалитете управљивости и перформансе коришћеног типа хеликоптера.

Ограничења за IFR лет:

Висина

нормалан лет	±100 стопа (ft)
почетак процедуре прекинутог прилаза на висини одлуке	+50 стопа /-0 стопа (ft)
минимална висина снижавања (MDA/H)	+50 стопа /-0 стопа (ft)

Одржавање задате линије пута

по радионавигацијским средствима	±5°
у прецизном прилазу	пола отклона скале, по азимуту и линији понирања

Курс

нормални услови	±5°
ванредне ситуације	±10°

Брзина

нормални услови	±10 чворова
са симулираним отказом мотора	+10 чворова/-5 чворова

Ограничења за VFR лет:

Висина

у нормалном лету	±100 стопа (ft)
------------------	-----------------

Курс

нормални услови	$\pm 5^\circ$
ванредне ситуације	$\pm 10^\circ$
<i>Брзина</i>	
нормални услови	± 10 чворова
симулирани отказ мотора	+10 чворова/-5 чворова
<i>Утицај близине земље</i>	
лебдење	± 3 фита
слијетање	± 2 фита (без бочног помијерања или помијерања уназад)

САДРЖАЈ ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА/ПРОВЈЕРЕ СТРУЧНОСТИ

15. Садржај и дијелови практичног испита и провјере стручности су прописани у Додатку 2 JAR-FCL 2.240 и 2.295 за хеликоптере са више пилота и ATP(L)(H), и у Додатку 3 JAR-FCL 2.240 за хеликоптере са једним пилотом. Кандидати који желе да у исто вријеме заврше и IR(H) треба да прођу комплетан дио 5 релевантног додатка. Ваздухопловна власт може да одреди формат и образац пријаве за практични испит.

Додатак 2 JAR-FCL 2.240 и 2.295

Садржај практичног испита и провјера стручности за овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота и ATP(L), укључујући и провјеру стручности за овлашћење за инструментално летење
(Види JAR-FCL 2.240 до 2.262 и 2.295)

1. Наведени симболи имају сљедеће значење:

P = Обучаван као вођа ваздухоплова или копилот и као пилот који лети (PF) и пилот који не лети (PNF) за издавање овлашћења за летење на типу;

2. Практична обука се спроводи најмање на нивоу тренажних уређаја означених са (P), или на уређајима вишег нивоа означених стрелицом (→).

3. Сљедеће скраћенице се користе за означавање тренажних уређаја за оспособљавање у летењу:

FS (Flight simulator) = симулатор летења

FTD (Flight Training Decise) = тренажер летења – уређај за оспособљавање у лету

H = хеликоптер

3.1 а) Кандидати за практични испит за издавање овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота и ATP(L)(H) полажу само Дијелове 1 до 4 и, ако је примјенљиво Дио б.

б) Кандидати за продужење важења или обнављање овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота на провјери стручности полажу само ставке из Дијелова 1 до 4 и, ако је примјенљиво Дио б.

3.2 Процедуре у инструменталном лету (Дио 5) изводе само кандидати који желе да обнове или продуже IR(H) на хеликоптеру са више пилота или да то овлашћење пренесу на други тип хеликоптера са више пилота.

3.3 Ставке означене звјездицом (*) треба извршавати у стварним или симулираним ИМС условима, и то само са кандидатима који желе да обнове или продуже IR(H) на типу хеликоптера са више пилота или да то овлашћење прошире на други тип.

4. Слово „M“ у колони практичног испита, односно провјере стручности означава обавезну вјежбу.

5. Симулатор летења се користи за практичну обуку и провјеру уколико је саставни дио одобрене обуке на курсу за овлашћење за летење на типу. Да би обука била одобрена, треба узети у обзир сљедеће услове:

(а) квалификацију симулатора летења као што је наведено у JAR-STD;

(б) квалификованост испитивача;

(ц) трајање обуке за линијско летење на симулатору која се обавља на курсу;

(д) квалификације и претходно линијско искуство пилота на обуци;

(е) трајање линијског летења под надзором које је изведено по издавању новог овлашћења за летење на типу.

Маневри/Процедуре (укључујући МСС)	Практична обука				Практични испит / Провјера стручности	
	Овјера инструктора по завршетку обуке				Провјерен на	Овјера испитивача након испита/провјере
	FTD	FS	H			
					FTD, FS,H	

Део 1 Припрема лета и провјере

1.1.	Спољни преглед хеликоптера; локација сваке ставке и сврха прегледа			P			M	
1.2.	Преглед кабине		P	→			M	
1.3.	Процедуре стартовања, провјера радио и навигацијске опреме, избор и подешавање навигацијских и комуникацијских фреквенција	P	→	→			M	
1.4.	Вожење/вожење из лебдења у складу са инструкцијама контроле летења или инструктора		P	→			M	
1.5.	Претполетни поступци провјере	P	→	→			M	

Део 2 Маневри и поступци у лету

2.1	Полијетања (различити профили)		P	→			M	
2.2	Полијетање и слијетање на терене под нагибом		P	→			M	
2.3	Полијетање са максималном полетном масом (стварном или симулирано полијетање са максималном полетном масом)	P		→			M	
2.4.1	Полијетање са симулираним отказом мотора непосредно прије достигања TDP или DPATO		P	→			M	
2.4.2	Полијетање са симулираним отказом мотора одмах након достигања TDP или DPATO		P	→			M	
2.5	Пењући и спуштајући заокрети са вађењем у одређеним курсевима	P	→	→			M	
2.5.1	Лијеви и десни заокрети нагиба 30°, са промјеном курса за 180° и 360°; управљање само на основу показивања инструмената	P	→	→			M	
2.6	Спуштање у ауторотацији	P	→	→			M	
2.6.1	Слијетање из ауторотације или враћање снаге мотора		P	→			M	
2.7	Слијетања, различити профили		P	→			M	
2.7.1	Продужавање или слијетање по симулираном отказу мотора прије LDP или DPBL		P	→			M	
2.7.2	Слијетање по симулираном отказу мотора после LDP или DPBL		P	→				

Маневри/Процедуре (укључујући MCC)	Практична обука				Практични испит / Провјера стручности	
	Овјера инструктора по завршетку обуке				Провјерен на	Овјера испитивача након испита/провјере
	FTD	FS	H		FTD, FS,H	

Дио 3 Редовни и ванредни поступци код отказа из следећих система:

3	Редовни и ванредни поступци код отказа следећих система:						M	(Из овог дијела обавезно изабрати минимално 3 ставке)
3.1	Мотор	P	→	→				
3.2	Климатизација (гријање, вентилација)	P	→	→				
3.3	Пито/статички систем	P	→	→				
3.4	Горивни систем	P	→	→				
3.5	Електрични систем	P	→	→				
3.6	Хидраулички систем	P	→	→				
3.7	Команди лета и систем тримовања	P	→	→				
3.8	Системи против залеђивања и за разлеђивање	P	→	→				
3.9	Аутопилот/flight director	P	→	→				
3.10	Уређаји за стабилност лета	P	→	→				
3.11	Радар, радио висиномјер, трансподер	P	→	→				
3.12	Навигацијски систем	P	→	→				
3.13	Стајни трап	P	→	→				
3.14	Помоћни извор напајања	P	→	→				
3.15	Радионавигацијска опрема, FMS	P	→	→				

Дио 4 Поступци у ванредним ситуацијама

4	Поступци у ванредним ситуацијама						M	(Из овог дијела обавезно изабрати минимално 3 ставке)
4.1	Појава пожара (укључујући евакуацију ако је примјенљиво)	P	→	→				
4.2	Контрола и уклањање дима	P	→	→				

4.3	Разни кварови мотора, гашење и поновно стартовање на сигурној висини	P	→	→			
4.4	Избацивање горива (симулирано)	P	→	→			
4.5	Отказ репног ротора (ако је примјенљиво)	P	→	→			
4.5.1	Губитак репног ротора (ако је примјенљиво)	P	→	(Не користити хеликоптер за ову ставку)			
4.6	Неспособност члана посаде	P	→	→			
4.7	Неисправности редуктора	P	→	→			
4.8	Остали ванредни поступци као што је наведено у одговарајућем Летачком приручнику	P	→	→			
Дио 5 Поступци у инструменталном летењу (врше се у ИМС или симулираним ИМС)							
5.1	Инструментално полијетање: захтјева се прелазак у инструментални лет што је могуће прије након полетања	P*	→*	→*			
5.1.1	Симулирани отказ мотора у току одлажења	P*	→*	→*		M*	
5.2	Придржавање одлазних и долазних рута и инструкција АТС	P*	→*	→*		M*	
5.3	Процедуре круга чекања	P*	→*	→*			
5.4	ILS прилази до висине одлуке CAT 1	P*	→*	→*			
5.4.1	Ручно управљање, без уређаја за управљање летом (flight director)	P*	→*	→*		M* (само на испиту)	
5.4.2	Ручно управљање, са уређајем за управљање летом (flight director)	P*	→*	→*			
5.4.3	Са удвојеним аутопилотом	P*	→*	→*			
5.4.4	Ручно, са симулираним отказом једног мотора. (симулација отказа мотора у току завршног прилаза, прије преласка спољњег маркера (ОМ) па све до слијетања или током цијелог прекинутог прилаза)	P*	→*	→*		M*	
5.5	Непрецизни прилаз до минималне висине снижавања (MDA/H)	P*	→*	→*		M*	
5.6	Процедура прекинутог прилаза са свим моторима у раду по достизању минималне висине одлуке DA/DH или минималне висине одлуке MDA/MDH	P*	→*	→*			
5.6.1	Остале процедуре прекинутог прилаза	P*	→*	→*			
5.6.2	Процедура прекинутог прилаза са симулираним отказом једног мотора по достизању DA/DH или MDA/MDH	P*	→*	→*		M*	
5.7	Ауторотација у ИМС условима са поновним постизањем пуне снаге	P*	→*	→*		M*	
5.8	Вађење из неправилних положаја	P*	→*	→*		M*	
Дио 6 Употреба додатне опреме							
6	Употреба додатне опреме	P	→	→			

Додатак 3 JAR-FCL 2.240

Садржај практичног испита, односно стручне провјере за овлашћења за летење на типу на једномоторним и вишемоторним хеликоптерима са једним пилотом

(Види JAR-FCL 2.240 до 2.262)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.160 и 2.165(a)(3))

1. Наведени симболи имају сљедеће значење :

P = обучен као вођа ваздухоплова за издавање овлашћења за летење на типу.

2. Практична обука се мора спроводити најмање са нивоом тренажне опреме означене са (P), или на уређајима вишег нивоа означеним стрелицом (→).

3. Сљедеће скраћенице се користе за означавање уређаја за обуку у летењу:

FS = симулатор летења

FTD = тренажер летења – уређај за оспособљавање у лету

H = хеликоптер

3.1. Ставке означене звездицом (*) морају се летјети у стварним или симулираним ИМС, и то само од стране оних кандидата који желе да обнове или продуже IR(H) или да овлашћење прошире на други тип.

3.2. Поступке у инструменталном летењу (Дио 5) обављају само кандидати који намјеравају да обнове или продуже IR(H), или да то овлашћење прошире на други тип.

4. Слово „M“ у колони практичног испита, односно провјере стручности означава обавезну вјежбу.

5. Симулатор летења се користи за практичну обуку, уколико је летење на њему саставни дио одобрене обуке за овлашћење за летење на типу. За одобрење курса треба узети у обзир сљедеће услове:

(а) квалификацију симулатора летења, као што је наведено у JAR-STD;

(б) квалификације инструктора и испитивача;

(ц) трајање обуке на симулатору за линијско летење која се обавља на курсу;

(д) квалификације и претходно искуство у линијском летењу пилота на обуци;

(е) трајање линијског летења под надзором после издавања новог овлашћења за летење на типу.

Маневри/Процедуре		Практична обука				Практични испит / Провјера стручности		
		Овјера инструктора по завршетку обуке		Овјера иструктора по завршетку обуке		Провјерен на	Овјера испитивача након испита/провјере	
		FTD	FS	H				FS,H
Дио 1 Припрема лета и провјере:								
1.1	Спољни преглед хеликоптера; локација сваког склопа и сврха провјере			P			M	
1.2	Провјера кабине		P	→			M	
1.3	Провере пре стартовања мотора, стартовање мотора, провера радио и навигацијске опреме, избор и подешавање навигацијских и комуникацијских фреквенција	P	→	→			M	
1.4	Вожење/вожење уз лебдење у складу са инструкцијама контроле летења или инструктора		P	→			M	
1.5	Поступци прије полетања	P	→	→			M	
Дио 2 Маневри и поступци у лету								
2.1	Полијетања (различити профили)		P	→			M	
2.2	Полијетање и слијетање на терене под нагибом		P	→				
2.3	Полијетање са максималном полетном масом (стварном или симулираном)	P	→	→				
2.4.1	Полијетање са симулираним отказом мотора непосредно прије достигања TDP или DPATO		P	→			M	
2.4.2	Полијетање са симулираним отказом мотора одмах након TDP или DPATO		P	→			M	
2.5	Пењање и спуштање у задатим правцима лета	P	→	→			M	
2.5.1	Лијеви и десни заокрети нагиба 30, за 180 и 360, управљање само на основу показивања инструмената	P	→	→			M	
2.6	Спуштање у ауторотацији	P	→	→			M	
2.6.1	Слијетање из ауторотације или враћање снаге мотора		P	→			M	
2.7	Слијетања (различити профили)		P	→			M	
2.7.1	Продужавање или слијетање при симулираном отказу мотора пре LDP или DPBL		P	→			M	
2.7.2	Слијетање при симулираном отказу мотора након LDP или DPBL		P	→			M	
Дио 3 Редовни и ванредни поступци при отказу сљедећих система:								
3	Редовни и ванредни поступци при отказу сљедећих система:						M	(из овог дијела обавезно изабрати 3

							ставке)
3.1	Мотор	P	→	→			
3.2	Климатизација (грејање, вентилација)	P	→	→			
3.3	Пито-статички систем	P	→	→			
3.4	Горивни систем	P	→	→			
3.5	Електрични систем	P	→	→			
3.6	Хидраулични систем	P	→	→			
3.7	Команде лета и систем тримовања	P	→	→			
3.8	Систем против залеђивања и систем за разлеђивање	P	→	→			
3.9	Ауто-пилот/Уређај за управљање летом	P	→	→			
3.10	Уређаји за стабилност лета	P	→	→			
3.11	Радар, радио висиномер, транспондер	P	→	→			
3.12	Навигацијски систем	P	→	→			
3.13	Стајни трап	P	→	→			
3.14	Помоћни извор напајања	P	→	→			
3.15	Радио, навигацијска опрема, систем инструмената за управљање летом	P	→	→			
Дио 4 Поступци у ненормалним и ванредним ситуацијама							
4	Поступци у ненормалним и ванредним ситуацијама					M	(из овог дијела обавезно изабрати 3 ставке)
4.1	Појава пожара (укључујући евакуацију ако је примјенљиво)	P	→				
4.2	Контрола и отклањање дима	P	→				
4.3	Отказ мотора, гашење и поновно стартовање на сигурној висини	P	→				
4.4	Избацивање горива (симулирано)	P	→				
4.5	Отказ репног ротора (ако је примјенљиво)	P	→				
4.5.1	Губитак репног ротора	P	→	Не изводити на хеликоптеру			
4.6	Неисправност редуктора	P	→	→			
4.7	Остали ванредни поступци у складу са Летачким приручником	P	→	→			

Дио 4 Поступци у ненормалним и ванредним ситуацијама							
5.1		p*	→*	→*			
5.1.1		p*	→*	→*		M*	
5.2		p*	→*	→*		M*	
5.3		p*	→*	→*			
5.4		p*	→*	→*			
5.4.1		p*	→*	→*		M*(само на испиту)	
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*	
Дио 6 Употреба додатне опреме							
6	Употреба додатне опреме	P	→	→			

Додатак 4 JAR-FCL 2.240

Додатно одобрење за овлашћење за инструментално летење на типу за висину одлуке мању од 60 m (200 ft) (CAT II/III)
(Види AMC FCL 2.261 (a))

А. Додатна обука у теоријском знању

1. Посебни услови за проширење овлашћења за инструментално летење на типу за инструменталне прилазе до висине одлуке мање од 60 m (200 ft).
2. Опрема, поступци и ограничења

Б. Додатни маневри и поступци

Маневри/Процедуре	Овјера инструктора по завршетку обуке				Практични испит / Провјера стручности	
	FS	H			Провјерен на	Овјера испитивача након испита/провјере
Додатно одобрење на овлашћење за тип за инструменталне прилазе до висине одлуке мање од 60 m (200 ft) (CAT II/III). У циљу проширења овлашћења за летење на типу добијањем одобрења за инструменталне прилазе до висине одлуке мање од 60m, у току обуке морају се увјежбавати сљедећи маневри и поступци. У току сљедећих инструменталних прилаза и процедура прекинутих прилаза користиће се сва опрема потребна за добијање одобрења за инструменталне прилазе до висине одлуке мање од 60m (200 ft).					FS, H	
1 Прекинуто полијетање на минималној дозвољеној RVR.	P*	→*			M*	
2 ILS прилази у симулираним инструменталним условима до прописане висине одлуке, користећи систем за навођење. Стандардни поступци за координацију посаде (подјела задатака, гласно узвикивање упозорења, поступци комуницирања у кабини, заједнички надзор, размјена података) требају бити надгледани	P*	→*			M*	
3 Прекинути прилаз Након прилаза како је описано под 2, после достизања висине одлуке. Обука мора укључити и симулирани прекинути прилаз због недовољне видљивости PSS, удара бочног вјетра, одступања позиције ваздухоплова више него је дозвољено за сигуран прилаз, те због грешке уређаја прије достизања висине одлуке. Посебну пажњу треба обратити на поступке прекинутог прилаза са ручним или аутоматским одржавањем прорачунате висине продужавања	P*	→*			M*	
4 Визуелно слијетање с визуелним референцама утврђеним у тренутку висине одлуке. У зависности од специфичности система за навођење, мора се извести аутоматско слијетање.	P*	→*			M	

Додатак 1 JAR-FCL 2.245(б)(3)**Признавање провјера стручности за продужење овлашћења за летење на типу**
(Види JAR-FCL 2.245(б)(3) и 2.245(ц))

Овај додатак садржи листу типова једномоторних клипних хеликоптера и упис у дозволу у циљу продужења важења овлашћења за летење на типу, у складу са JAR-FCL 2.245 (б)(3)).

Произвођач	Тип хеликоптера и Упис у дозволу
Agusta-Bell	
- једномоторни клипни	Bell47
Bell Helicopters	
- једномоторни клипни	Bell47
Brantley	
- једномоторни клипни	BrantleyB2
Breda Nardi	
- једномоторни клипни	HU269
Enstrom	
- једномоторни клипни	ENF28
Hiller	
- једномоторни клипни	UH12
Hughes/Schweitzer	
- једномоторни клипни	HU269
Westland	
- једномоторни клипни	Bell47

Додатак 1 JAR-FCL 2.255**Садржај одобреног припремног курса за стицање првог овлашћења за летење на типу вишемоторних хеликоптера**

(Види JAR-FCL 2.255(а))

(Види Додатак 2 JAR-FCL 2.055, параграф 24)

1. Одобрени припремни курс треба да садржи следеће предмете из теоријске обуке за АТРЛ(Н):

020 Опште познавање ваздухоплова:

- конструкција/системи/погонска група
- инструменти/електро-опрема

030 Перформансе и планирање лета:

- маса и центража
- перформансе

2. На крају курса кандидат добија потврду о успјешно завршеном курсу.

Додатак 1 JAR-FCL 2.261(а)**Услови обуке теоријског знања за практични испит, односно провјере стручности за овлашћења за летење на типу**

(Види JAR-FCL 2.261(а))

(Види AMC FCL 2.261(а))

1. Обука теоријског знања се мора спровести од стране ауторизованог инструктора који посједује одговарајуће овлашћење за летење на типу или неког другог инструктора који има одговарајуће искуство у ваздухопловству и знање о одређеном ваздухоплову, нпр. инжењер летач, инжењер за одржавање, летачко-оперативни службеник.

2. Обука теоријског знања обухвата програм дат у AMC FCL 2.261(а) за одговарајући тип хеликоптера. У зависности од опреме и инсталираних система, обука обухвата најмање следећи садржај:

(а) структура и опрема хеликоптера, редуктори, ротор и опрема, нормалан рад система и кварови:

- димензије;
- мотори (укључујући помоћни извор напајања), ротори и редуктори;
- горивни систем;
- систем за климатизацију;
- заштита од залеђивања, брисачи вјетробрана и средство за отклањање кише;
- хидраулички системи;
- стајни трап;
- команде лета, уређаји за стабилност и аутопилот;
- систем за снабдијевање електричном енергијом;
- летни инструменти, комуникацијска, радарска и навигацијска опрема;
- пилотска и путничка кабина и карго одјељак;
- опрема за ванредне ситуације;

(б) Ограничења:

- општа ограничења, у складу са летачким приручником;
- листа минималне опреме;

(ц) перформансе, планирање и праћење лета:

- перформансе;
- планирање лета;

(д) маса, центража и опслуживање:

- маса и центража;
- опслуживање на земљи;

(е) поступци у ванредним ситуацијама;

(ф) посебни услови за хеликоптере са системом електронских инструмената лета;

(г) додатна опрема;

3. За прво издавање овлашћења за летење на типу хеликоптера писмени испит или испит који се спроводи на рачунару садржи најмање половину питања са вишеструким избором понуђених одговора, који на одговарајући начин обухватају све главне предмете програма. Кандидат је положио испит ако је тачно одговорио на 75% питања из сваког предмета.

4. За провјере стручности за вишемоторне хеликоптере са једним или више пилота теоријско знање мора бити провјерено кроз питања са више понуђених одговора или на други одговарајући начин.

Додатак 1 2.261(б)**Обука у летењу и практични испит**

(Види JAR-FCL 2.220)

(Види JAR-FCL 2.262)

(Види AMC-FCL 2.261(ц))

ОБУКА У ЛЕТЕЊУ

1. а) Трајање обуке у летењу зависи од:

- (I) комплексности типа хеликоптера, карактеристика управљања, технолошког нивоа;
- (II) категорије хеликоптера (једномоторни, клипни или турбомлазни, вишемоторни, турбомлазни и хеликоптер са више пилота у посади);
- (III) претходног искуства кандидата
- (IV) примјенљивости FSTDs.

б) Тренажери за летачку обуку (FSTDs)

Ниво квалификованости и комплексности типа хеликоптера одређује трајање практичне обуке која се може спроводити и на FSTDs, укључујући и практични испит. Прије приступања практичном испиту, ученик треба да покаже способност извођења ставки испита у току практичне обуке.

2. Прво издавање

Садржај одобрене обуке летења (искључујући практични испит) :

Типови хеликоптера	На хеликоптеру	На хеликоптеру и признавање на укључених у обуку
Једномоторни клипни– SEP(H)	5 сати	-Коришћење симулатора лета нивоа C/D: најмање 2 сата на хеликоптеру и укупно најмање 6 сати; -Коришћење FTD 2/3: најмање 4 сата на хеликоптеру и укупно најмање 6 сати
Једномоторни турбомлазни-SET(H) испод 3175 кг МТОМ	5 сати	-Коришћење симулатора нивоа C/D: најмање 2 сата на хеликоптеру и укупно најмање 6 сати; -Коришћење FTD 2/3: најмање 4 сата на хеликоптеру и укупно најмање 6 сати
Једномоторни турбомлазни-SET(H) са или преко 3175 кг МТОМ	8 сати	-Коришћење симулатора нивоа C/D: најмање 2 сата на хеликоптеру и укупно најмање 10 сати; -Коришћење FTD 2/3: најмање 4 сата на хеликоптеру и укупно најмање 10 сати
Вишемоторни турбомлазни хеликоптер са једним чланом посаде-SPH MET	8 сати	-Коришћење симулатора нивоа C/D: најмање 2 сата на хеликоптеру и укупно најмање 10 сати; -Коришћење FTD 2/3: најмање 4 сата на хеликоптеру и укупно најмање 10 сати
Хеликоптер са више пилота у посади-MPH	10 сати	-Коришћење симулатора нивоа C/D: најмање 2 сата на хеликоптеру , и укупно најмање 12 сати; -Коришћење FTD 2/3: најмање 4 сата на хеликоптеру, и укупно најмање 12 сати

Имаоци овлашћења IR(H) који желе да то овлашћење прошире на друге типове морају имати додатна 2 сата обуке у летењу на типу на којем ће управљати само на основу показивања инструмената према IFR правилима, а која се може обавити и на симулатору летења нивоа C/D или на FTD нивоа 2/3. Имаоци IR(H) овлашћења на једномоторном хеликоптеру који желе да то овлашћење по први пут прошире на вишемоторне хеликоптере морају да испуњавају услове JAR-FCL 2.240(a)(4).

3. Додатни типови

Одобрена обука у летењу (искључујући практични испит) треба да се укупно састоји од најмање:

Типови хеликоптера	На хеликоптеру	На хеликоптеру и признавање на укључених у обуку
Са једномоторног клипног на једномоторни клипни из Додатка 1 JAR-FCL 2.245(б)(3)	2 сата	-Коришћење симулатора нивоа C/D: најмање 1 сат на хеликоптеру, и укупно најмање 3 сата; -Коришћење FTD 2/3: најмање 1 сат на хеликоптеру, и укупно најмање 4 сата
Са једномоторног клипног на једномоторни клипни који није укључен у Додатак 1 JAR-FCL 2.245(б)(3)	5 сати	-Коришћење симулатора C/D: најмање 1 сат на хеликоптеру, и укупно најмање 6 сати; -Коришћење FTD 2/3: најмање 2 сата на хеликоптеру, и укупно најмање 7 сати
Са једномоторног турбомлазног на једномоторни турбомлазни	2 сата	-Коришћење симулатора C/D: најмање 1 сат на хеликоптеру, и укупно најмање 3 сата; -Коришћење FTD 2/3: најмање 1 сат на хеликоптеру, и укупно најмање 4 сата
Једномоторни разлика обуке	1 сат	Не примјењује се
Са вишемоторног турбомлазног на вишемоторни турбомлазни хеликоптер	3 сата	-Коришћење симулатора C/D: најмање 1 сат на хеликоптеру, и укупно најмање 4 сата; -Коришћење FTD 2/3: најмање 2 сата на хеликоптеру, и укупно најмање 5 сати
Вишемоторни разлика обуке	1 сат	Не примјењује се
Са хеликоптера са више пилота у посади на хеликоптер са више пилота у посади	5 сати	-Коришћење симулатора C/D: најмање 1 сат на хеликоптеру, и укупно најмање 6 сати; -Коришћење FTD 2/3: најмање 2 сата на хеликоптеру, и укупно најмање 7 сати

Имаоци овлашћења IR(H) који желе да то овлашћење прошире на друге типове морају имати додатна 2 сата обуке у летењу на типу на којем ће управљати само на основу показивања инструмената према IFR правилима, а која се може обавити и на симулатору летења нивоа C/D или на FTD нивоа 2/3. Имаоци IR(H) овлашћења на једномоторном хеликоптеру који желе да то овлашћење по први пут прошире на вишемоторне хеликоптере морају да испуњавају захтјеве JAR-FCL 2.240(а)(4).

ПРАКТИЧНИ ИСПИТ

По завршетку одговарајуће летачке обуке, кандидати полажу практични испит за овлашћење на типу, укључујући дио који се односи на инструментално летење, у складу са Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.240 и 2.295 и Додатком 3 JAR-FCL 2.240.

Додатак 1 JAR-FCL 2.261(д)**Курс сарадње унутар вишечлане посаде (Хеликоптер)**

(Види JAR-FCL 2.261(д))

(Види AMC FCL 2.261(д))

1. Циљ курса је оспособљавање за сарадњу унутар вишечлане посаде (МСС), у сврху сигурног управљања вишемоторним хеликоптерима са вишечланом посадом према IFR или VFR правилима, при чему се мора обезбиједити:

- а) да вођа ваздухоплова у потпуности испуњава дужности у управљању и доношењу одлука без обзира да ли је PF или PNF;
- б) да су задаци PF и PNF јасно одређени и распоређени на такав начин да PF може усмјерити сву своју пажњу на управљање и контролу хеликоптера;
- ц) да се сарадња успјешно спроводи на одговарајући начин у нормалној, ванредној или ситуацији у нужди;
- д) да су све вријеме обезбијеђени обострани надзор, информације и подршка.

ИНСТРУКТОРИ

2. Инструктори за МСС обуку морају бити у потпуности упознати са људским факторима и функционисањем вишечлане посаде. Они морају бити упознати са најновијим развојем обуке о људским факторима и сарадње вишечлане посаде.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

3. Програм теоријског знања је дат у AMC FCL 2.261(д).

ЛЕТАЧКА ОБУКА

4. Програм летачке обуке је дат у AMC FCL 1.261(д).

УВЈЕРЕЊЕ О ЗАВРШЕНОМ КУРСУ

5. По завршетку курса кандидату се издаје увјерење о успешно завршеном курсу.

УЗАЈАМНО ПРИЗНАВАЊЕ

6. Ималац увјерења о завршетку обуке за МСС на авионима, или онај који посједује више од 500 сати налета као пилот на ваздухопловима са вишечланом посадом, изузет је од услова за похађање програма теоријског знања као што је прописано у AMC FCL 2.261(д).

ПОГЛАВЉЕ Г - ДОЗВОЛА ТРАНСПОРТНОГ ПИЛОТА (Хеликоптер) - АТPL(Н)**JAR-FCL 2.265 Минимална старосна граница**

Кандидат за АТPL(Н) мора имати најмање 21 годину живота.

JAR-FCL 2.270 Здравствена способност

Кандидат за АТPL(Н) мора посједовати важеће лекарско увјерење класе 1. За коришћење права АТPL(Н) мора се посједовати важеће лекарско увјерење класе 1.

JAR-FCL 2.275 Права и услови**(а) Права**

Зависно од других услова одређених у JAR, права имаоца АТPL(Н) су да:

- (1) користи сва права имаоца PPL(Н) и CPL(Н); и
- (2) да обавља послове вође ваздухоплова или копилота на хеликоптерима који су ангажовани у ваздушном саобраћају.

(б) Услови

Кандидат за АТPL(Н) који је испунио услове прописане у JAR-FCL 2.010)(а)(4), 2.265, 2.270 и 2.280, 2.285 и 2.295, испуњава све услове за издавање АТPL(Н) са овлашћењем за летење на типу хеликоптера на којем је обављен практични испит.

JAR-FCL 2.280 Искуство и признавање

(а) Кандидат за АТPL(Н) мора остварити најмање 1000 сати летења као пилот хеликоптера (види JAR-FCL 2.050(а)(3)). Од укупног налета кандидат може остварити највише 100 сати на симулатору летења, од чега највише 25 сати може бити остварено на FNPT. Од укупног налета кандидат мора остварити најмање:

- (1) 350 сати на хеликоптеру са више пилота;
- (2) (I) 250 сати летења као вођа ваздухоплова, или најмање 100 сати као вођа ваздухоплова и 150 сати као копилот, који под надзором вође ваздухоплова обавља дужности и послове вође ваздухоплова, ако је метода надзора прихватљива за ваздухопловне власти;

или

- (II) 250 сати као копилот на хеликоптерима, у складу са JAR-FCL 2.280(а)(1), обављајући под надзором вође ваздухоплова дужности и послове вође ваздухоплова, ако је метода надзора прихватљива за ваздухопловну власт, а права АТPL(Н) ограничена само на задатке на хеликоптерима са више пилота;
- (3) 200 сати рутног летења, од чега најмање 100 сати у улози вође ваздухоплова или као копилот под надзором вође ваздухоплова који врши дужности и послове вође ваздухоплова, ако је метода надзора прихватљива за ваздухопловне власти;
- (4) 30 сати инструменталног летења, од чега најмање 10 сати може бити летење по инструментима на уређајима на земљи;
- (5) 100 сати ноћног летења као вођа ваздухоплова или копилот.

(б) Имаоцима пилотске дозволе или одговарајућег документа за друге категорије ваздухоплова признаје се налет на тим категоријама ваздухоплова, као што је утврђено у JAR-FCL 2.155(а), осим налета оствареног на авионима који ће бити признат до 50% у укупно захтјевани налет из параграфа (а).

(ц) Захтјевани налет треба остварити прије приступања практичном испиту наведеном у JAR-FCL 2.295.

JAR-FCL 2.285 Теоријско знање

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.285)

(Види JAR- FCL 2.005)

(а) Курс

Обука кандидат за АТPL(Н) врши се на одобреном курсу у овлашћеној организацији за летачку обуку (FTO). Кандидат који није завршио теоријску обуку на интегрисаном курсу мора приступити курсу из Додатка 1 JAR-FCL 2.285.

(б) Провјера

Кандидат за АТPL(Н) мора показати ниво знања који одговара правима која имаоцу даје АТPL(Н), у складу са условима JAR-FCL 2, Поглавље J.

JAR-FCL 1.290 Летачка обука

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.261(д))

(Види АМС FCL 2.261(д))

Кандидат за АТPL(Н) мора да има важећу CPL(Н), овлашћење за летење на типу за хеликоптере са више пилота и завршену обуку сарадње унутар вишечлане посаде у VFR условима, као што се захтјева у JAR-FCL 2.261(д) (види Додатак 1 JAR-FCL 2.261(д) и АМС FCL 2.261(д)).

JAR-FCL 2.295 Практична обученост

(а) Кандидат за АТPL(Н) мора да покаже способност обављања дужности вође ваздухоплова на одобреном типу хеликоптера за посадом од најмање два пилота у процедурама и маневрима описаним у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.240 и 2.295, са степеном оспособљености који одговара правима имаоца АТPL(Н).

(б) Практични испит за АТPL(Н) може, у исто вријеме, да послужи као испит за издавање дозволе и као провјера стручности за продужење важења овлашћења за летење на типу хеликоптера који се користи на испиту и може се комбиновати са практичним испитом за издавање овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота.

Додатак 1 JAR-FCL 2.285**ATPL(H) - Модуларни курс теоријског знања**

(Види JAR-FCL 2.285)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.470)

1. Циљ овог курса је обука пилота који нису похађали теоријску обуку током интегрисаног курса, за ниво теоријског знања потребног за ATPL(H).
2. Кандидат који жели да похађа модуларни ATPL(H) курс теоријске обуке треба да, под надзором руководиоца обуке овлашћене FTO, заврши 450 часова (1 час = 60 минута) теоријске обуке за ATPL, у периоду од 18 мјесеци. Кандидат мора бити ималац PPL(H) која је издата у складу са ICAO Annex 1.
Имаоцима CPL(H) теоријска обука се може скратити за 200 часова.
3. FTO је дужна да утврди да кандидат прије приступања обуци има довољан ниво знања из математике и физике, како би се олакшала теоријска обука.
4. Обука мора да обухвати све ставке из одговарајућег програма прописаног у Додатку 1 JAR-FCL 2.470. Одобрени курс треба да укључи рад у учионици и друге облике оспособљавања, као што су систем интерактивног видеа, презентације слајдова и касета, настава на рачунарима и други медији који су одобрени од надлежне ваздухопловне власти. Одобрени курс обуке на даљину (дописни курс) може, по одлуци ваздухопловне власти, бити дио курса.

ПОГЛАВЉЕ X - ИНСТРУКТОРСКА ОВЛАШЋЕЊА (Хеликоптер)**JAR-FCL 2.300 Инструкторска овлашћења и ауторизације - намјене**

Дефинисано је пет категорија инструкторских овлашћења:

- (а) овлашћење инструктора летења – хеликоптер (FI(H));
- (б) овлашћење инструктора летења на типу – хеликоптер (TRI(H));
- (ц) овлашћење инструктора за инструментално летење - хеликоптер (IRI(H));
- (д) ауторизација инструктора летења на уређају за симулирано летење – хеликоптер (SFI(H));
- (е) ауторизација инструктора на тренажеру – хеликоптер (STI(H)).

Вишеструке улоге

Инструктори нису ограничени на само једну категорију овлашћења, уколико испуњавају услове у погледу стручности и искуства који су прописани у овом поглављу за сваку појединачну улогу.

JAR-FCL 2.305 Инструктор - опште

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.305)

(а) Захтјевану летачку обуку за издавање било које пилотске дозволе или овлашћења може вршити само лице које има:

- (1) дозволу пилота са овлашћењем инструктора; или
- (2) посебну ауторизацију издату од стране државе чланице ЈАА у случајевима:
 - (I) да се уводи нови хеликоптер; или
 - (II) „олдтајмера“ или хеликоптера посебне производње који су регистровани, а за које ниједно лице нема инструкторско овлашћење; или
 - (III) да се обука изводи изван државе чланице ЈАА, са инструкторима који не посједују дозволу JAR-FCL (видјети Додатак 1 JAR-FCL 2.305)

(б) Лице не смије вршити обуку на уређајима за симулирање лета уколико не посједује FI(H), TRI(H) овлашћење, или SFI(H) и STI(H) ауторизацију.

JAR-FCL 2.310 Инструкторска овлашћења и ауторизације - опште**(а) Предуслови**

Инструктори морају:

- (1) да имају 18 година старости;
- (2) да испуњавају услове у погледу теоријског знања за CPL(H), као што је предвиђено у Додатку 1 JAR-FCL 2.470;
- (3) да имају најмање 10 сати обуке у инструменталном летењу, остварених у FTO или TRTO, од чега највише 5 сати може бити обука на FSTD;
- (4) да имају најмање 20 сати рутног летења на хеликоптеру у улози вође ваздухоплова;
- (5) изузев за SFI и STI ауторизације, да имају најмање дозволу и важеће овлашћење за тип и/или инструментално летење, за које се обука изводи;
- (6) изузев за SFI и STI ауторизације, да имају најмање 15 сати летења као пилоти на типу хеликоптера на којем се обука изводи, од чега највише 7 сати може бити на FSTD;
- (7) изузев за SFI и STI ауторизације, да имају право управљања хеликоптером као вођа ваздухоплова у току такве обуке, као и да испуњавају посебне предуслове за сваку категорију инструкторског овлашћења.

Услов који се односи на 15 сати налета, прописан у тачки (6), испуњен је уколико је испит из Додатка 1 и 2 JAR-FCL 2.320Е обављен на том типу.

(б) Признавање за стицање додатних овлашћења и продужења

Кандидатима за додатна инструкторска овлашћења може бити призната способност за теоријско и практично обучавање коју су показали на испитима за стицање инструкторског овлашћења које посједују.

Налет остварен у улози овлашћеног испитивача на испитима и провјерама стручности се може признати у укупно захтјевани налет за продужавање инструкторског овлашћења које посједује.

(ц) Искуство

Права из инструкторског овлашћења не могу се користити ако инструктор у претходних 12 мјесеци није налетео најмање 15 сати вршећи обуку у лету, обуку за овлашћење за тип, обуку на FSTD, или обуку за овлашћење за инструментално летење. Налет извршен са пилотског сједишта, у функцији овлашћеног испитивача, се може признати у захтјевани налет за инструкторско овлашћење које посједује.

Ако услови у погледу налета нису испуњени, а инструкторско овлашћење је важеће, мора се спровести практични испит чији је садржај дат у Додатку 1 и 2 JAR-FCL 2.320Е.

JAR-FCL 2.315 Инструкторска овлашћења и ауторизације - период важења

(Види JAR-FCL 2.305(а)(2))

(а) Рок важења инструкторских овлашћења и ауторизација износи 3 године, додајући на то преостале дане до истека мјесеца у којем су издати. Уколико се издавање обавља у посљедњих 12 мјесеци важења претходне провјере инструктора, рок важења овлашћења, односно ауторизације се продужава од датума издавања до 3 године од датума истицања претходне провјере стручности за инструкторско овлашћење.

Ако се инструкторско овлашћење продужава у исто вријеме када и ауторизација испитивача, оно може да има исти период важења као и ауторизација испитивача.

(б) Период важења за посебне ауторизације не смије бити дужи од 3 године (Види JAR-FCL 2.305(а)(2)).

(ц) Кандидат који не положи све дијелове провјере стручности прије датума истицања важења инструкторског овлашћења не смије да користи права из тог овлашћења док успјешно не заврши провјеру стручности.

JAR-FCL 2.320А FI(H) - предуслови

(Види JAR-FCL 2.310)

(Види JAR-FCL 2.320Ц (г))

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.470)

(Види Додатак 3 JAR-FCL 2.240)

Прије него што се одобри обука за инструкторско овлашћење FI(H) на одобреном курсу, кандидат треба:

(а) да има најмање 250 сати налета на хеликоптеру, од којих:

(1) најмање 100 сати налета у улози вође ваздухоплова, ако посједује ATPL(H) или CPL(H), или

(2) најмање 200 сати налета као вођа ваздухоплова на хеликоптерима, ако посједује PPL(H);

(б) да испуњава предуслове наведене у JAR-FCL 2.310; и

(ц) да је положио посебни испит у лету са овлашћеним FI(H), у складу са JAR-FCL 2.320Ц(г), за провјеру стручности наведеној у Додатку 3 JAR-FCL 2.240, у периоду од 6 мјесеци прије започињања курса. Овим испитом процјењује се способност кандидата за приступање курсу.

JAR-FCL 2.320Б FI(H) - Ограничење права**(а) Период ограничења**

Права имаоца FI(H) овлашћења су ограничена док не изврши најмање 100 сати летачке обуке на хеликоптерима и додатно не надгледа најмање 25 самосталних летова ученика. Ограничења се укидају по испуњењу наведених услова, на препоруку FI(H) који га је надзирао.

(б) Ограничења

Права су ограничена на спровођење обуке под надзором FI(H) који је овлашћен за ту сврху, што подразумева:

- (1) право да врши обуку кандидата за стицање PPL(H) (или оних дијелова интегрисаног курса за ниво PPL(H)) и обуку кандидата за стицање овлашћења за летење на типу једномоторних хеликоптера и хеликоптера са једним чланом посаде, изузев права давања одобрења за прве самосталне летове дању или ноћу и први самостални навигацијски лет дању или ноћу;
- (2) право да врши обуку кандидата за ноћно летење, под условом да посједује овлашћење за ноћно летење, да је пред ауторизованим FI(H) показао способности за спровођење обуке у ноћном летењу у складу са JAR-FCL 2.330(д) и да су испуњени услови тренаже у складу са JAR-FCL 2.026.

JAR-FCL 2.320Ц FI(H) - Права и услови

(Види JAR-FCL 2.026)

(Види JAR-FCL 2.310(а)(5))

(Види JAR-FCL 2.320Б)

(Види JAR-FCL 2.330Б(б))

(Види JAR-FCL 2.330Ц)

(Види JAR-FCL 2.330Е(б))

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.320 и 2.320Е)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.320Е)

Права имаоца овлашћења FI(H) (види JAR-FCL 2.320Б за ограничења) су да спроводи летачку обуку за издавање, продужење и обнављање:

(а) PPL(H);

(б) CPL(H), уколико је FI(H) остварио најмање 500 сати летења као пилот хеликоптера, од чега најмање 200 сати обуке у летењу и да има најмање CPL(H);

(ц) овлашћења за тип једномоторних хеликоптера са једним чланом посаде;

(д) оспособљеност за ноћно летење хеликоптером, под условом да има овлашћење за ноћно летење, да је пред овлашћеним FI(H) показао способност за вршење обуке у ноћном летењу и да су испуњени услови за тренажу у ноћном летењу, како је наведено у JAR-FCL 2.026;

(е) овлашћења за инструментално летење (види такође JAR-FCL 2.310(а)(5)), уколико:

(1) има најмање 200 сати инструменталног летења на хеликоптеру, од којих до 50 сати може бити на симулатору лета, FTD или FNPT II;

(2) да је као ученик завршио одобрени курс теоријске обуке и да има најмање 5 сати обуке на хеликоптеру или FSTD (види Додатак 1 JAR-FCL 2.340Б и AMC FCL 2.340Б и да је положио одговарајући практични испит, наведен у JAR-FCL 2.320Е;

(ф) овлашћења за летење на типу вишемоторних хеликоптера са једним чланом посаде, ако FI(H) испуњава услове за TRI из JAR-FCL 2.330Б(б) и (д) и JAR-FCL 2.330Е(б),

(г) FI(H) овлашћење и/или IRI(H) овлашћење, под условом да је FI(H):

- (1) вршио обуку у летењу на хеликоптерима најмање 500 сати,
- (2) у одговарајућем испитном лету обављеном у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.320E, пред FIE(H) показао способност за обучавање FI(H) или IRI(H),
- (3) овлашћен од надлежне ваздухопловне власти.

JAR-FCL 2.320Д FI(H) - Курс

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.320Д)

(Види АМС FCL 2.320Д)

(а) Кандидат за овлашћење FI(H) треба да заврши одобрени курс теоријске обуке и летачке обуке у овлашћеној FTO (види Додатак 1 JAR-FCL 2.320Д и АМС FCL 2.320Д).

(б) Сврха курса је да оспособи кандидата да врши обуку на једномоторним хеликоптерима са једним чланом посаде до нивоа PPL(H). Летачка обука садржи најмање 30 сати летења, од чега 25 сати на дуплој команди. Преосталих 5 сати може бити заједничко летење (нпр. два кандидата лете заједно ради увјежбавања летења). Од 25 сати обуке на дуплој команди, 5 сати може бити изведено на FSTD који је одобрен за ту сврху од стране ваздухопловних власти. Практични испит је укључен у предвиђено вријеме обуке.

JAR-FCL 2.320E FI(H) - Провјера практичне обучености

(Види Додатке 1 и 2 JAR-FCL 2.320E)

(Види АМС FCL 2.320Г(а)(2))

(Види IEM FCL 2..320Г)

Кандидат за FI(H) овлашћење треба да покаже испитивачу који је овлашћен од ваздухопловних власти за ову сврху, способност да обучава ученика пилота до потребног нивоа за издавање PPL(H), укључујући и теоријску обуку за припрему и анализу лета, у складу са условима из Додатака 1 и 2 JAR-FCL 2.320E.

JAR-FCL 2.320Ф FI(H) - Издавање овлашћења

(Види JAR-FCL 2.310)

(Види JAR-FCL 2.320А до 2.320E)

(Види JAR-FCL 2.330(б) и (д))

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.305)

(а) Кандидат за овлашћење FI(H):

- (1) који је испунио услове из JAR-FCL 2.310, 2.320А до 2.320E, или
- (2) коме је издата посебна ауторизација, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.305, а који испуњава услове JAR-FCL 2.320Г и посједује JAR-FCL дозволу испуњава услове за издавање овлашћења FI(H), укључујући почетна ограничења, наведена у JAR-FCL 2.320Б.

(б) Пре проширења права на друге типове хеликоптера, ималац овлашћења мора:

- (1) да испуни услове из JAR-FCL 2.310;
- (2) да испуни услове из JAR-FCL 2.330(б) и (д), уколико је допунски тип вишемоторни хеликоптер са једним чланом посаде.

JAR-FCL 2.320Г FI(H) - Продужење важења и обнављање

(Види Додатке 1 и 2 JAR-FCL 2.320Е)

(Види АМС FCL 2.320Г(а)(2))

(Види IEM FCL 2.320Г)

(а) За продужење важења овлашћења FI(H), ималац мора да испуни два од следећа три услова:

- (1) да је извршио најмање 50 сати летачке обуке на хеликоптерима као FI(H), TRI(H), IRI(H) или као испитивач током периода важења овлашћења, од чега најмање 15 сати у току 12 мјесеци који претходе датуму истицања овлашћења FI;
- (2) да је у току периода важења овлашћења FI похађао семинар освјежења знања за FI (види АМС FCL 2.320Г(а)(2)), одобрен од надлежне ваздухопловне власти;
- (3) да је у току 12 мјесеци који претходе датуму истицања овлашћења положио, као провјеру стручности, практичан испит наведен у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.320Е.

(б) За прво и најмање свако друго продужење важења овлашћења FI(H), ималац треба да обави провјеру стручности, према Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.320Е, како би испунио један од два услова из JAR-FCL 2.320Г(а).

(ц) Уколико је овлашћење истекло кандидат мора, у периоду од 12 мјесеци прије обнове, да испуни услове наведене у (а)(2) и (а)(3).

JAR-FCL 2.330А Овлашћење инструктора летења на типу хеликоптера (TRI(H)) - права

(Види JAR-FCL 2.261(д))

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.261(д))

(Види АМС FCL 2.261(д))

Право имаоца овлашћења TRI(H) је да обучава имаоце дозволе за издавање, продужење и обнављање овлашћења за летење на типу укључујући, уколико је примјенљиво, проширење права IR(H), и да, као TRI(MPH), на одговарајући начин спроводи обуку потребну за сарадњу унутар вишечлане посаде (види JAR-FCL 2.261(д), Додатак 1 JAR-FCL 2.261(д) и АМС FCL 2.261(д)).

JAR-FCL 2.330Б (TRI(H)) - Предуслови и услови

(Види JAR-FCL 2.310)

Прије приступања одобреном курсу обуке за TRI(H) овлашћење кандидат мора:

(а) за TRI(H) овлашћење на вишемоторним хеликоптерима са једним чланом посаде - да има налет од најмање 250 сати као пилот хеликоптера;

(б) за TRI(H) овлашћење на једномоторним хеликоптерима са једним чланом посаде - да има налет од најмање 500 сати као пилот хеликоптера, од чега 100 сати као вођа ваздухоплова на вишемоторним хеликоптерима са једним чланом посаде;

(ц) за TRI(H) овлашћење на хеликоптерима са више пилота у посади - да има налет од најмање 1000 сати као пилот хеликоптера, од чега најмање 350 сати као пилот на хеликоптерима у чијој су посади минимално два пилота;

(д) да испуњава услове из JAR-FCL 2.310.

JAR-FCL 2.330Ц TRI(H) - Курс

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.330Ц)

Кандидат за TRI(H) овлашћење мора да заврши одобрени курс теоријске обуке и летачку обуку на хеликоптеру или синтетичком уређају у овлашћеној FTO или TRTO (Види Додатак 1 JAR-FCL 2.330Ц).

JAR-FCL 2.330Д TRI (H) - Процјена подобности

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.320Е)

Кандидат за прво добијање TRI(H) овлашћења мора да покаже TRI(H), који је за ову сврху овлашћен од надлежне ваздухопловне власти, способност да обучава пилоте до потребног нивоа за издавање овлашћења за летење на типу, укључујући и теоријску обуку потребну за припрему и анализу лета, у складу са одговарајућим условима из Додатка 1 и Додатка 2 JAR-FCL 2.320Е.

JAR-FCL 2.330Е TRI (H) - Издавање овлашћења

(Види JAR-FCL 2.250)

(Види JAR-FCL 2.305)

(Види JAR-FCL 2.310)

(Види JAR-FCL 2.330А до 2.330Д)

(Види JAR-FCL 2.330Ф)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.305)

(Види Додатке 1 и 2 JAR-FCL 2.320Е)

(а) Кандидат за прво TRI(H) овлашћење:

(1) који је испунио услове наведене у JAR-FCL 2.305, 2.310 и 2.330А до 2.330Д; или

(2) коме је издата посебна ауторизација, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.305, а који испуњава услове JAR-FCL 2.330Ф и има JAR-FCL дозволу, испуњава услове за издавање TRI(H) овлашћења.

Имаоци важећег FI(H) овлашћења испуњавају услове за одговарајуће TRI(H) овлашћење за тип хеликоптера са једним чланом посаде.

(б) Прије него што пренесе права на друге типове хеликоптера, ималац овлашћења мора да има довољно летачке обуке за TRI на одговарајућем хеликоптеру или FSTD, како би могао да покаже овлашћеном TRI(H) да је способан да обучава пилота до потребног нивоа за издавање овлашћења за тип, укључујући и теоријску обуку за давање упутстава у припреми и анализи лета, а у складу са одговарајућим условима из Додатка 1 и Додатка 2 JAR-FCL 2.320Е.

(ц) Прије него што пренесе права из овлашћења са хеликоптера са једним чланом посаде на исти тип хеликоптера са више пилота у посади, ималац овлашћења је обавезан да испуни услове из JAR-FCL 2.250 и да има најмање 100 сати летења на типу хеликоптера са више пилота.

Кандидат за прво TRI(H) овлашћење на вишемоторним хеликоптерима са више пилота у посади мора да испуни услове JAR-FCL 2.330(ц), с тим што се захтјеваних 350 сати налета може прихватити ако има 100 сати летења на истом типу хеликоптера са више пилота.

JAR-FCL 2.330Ф TRI (H) - Продужење важења и обнова

(Види JAR-FCL 2.330Д)

(Види AMC FCL 2.320G(a)(2))

(а) За продужење важења TRI(H) овлашћења кандидат мора да има важеће FI(H) овлашћење на одређеном типу или да испуни два од следећа три услова:

(1) да има најмање 50 сати обуке у летењу на хеликоптерима или на FSTDs као FI, TRI, SFI, IRI или као овлашћени испитивач у периоду важења овлашћења, од чега најмање 15 сати треба да буде остварено у посљедњих 12 мјесеци који претходе датуму истицања овлашћења;

(2) да је у периоду важења овлашћења похађао курс освјежења знања инструктора (види AMC FCL 2.320(a)(2)), одобрен од надлежне ваздухопловне власти;

(3) да је пред TRI(H) који је одређен за ову сврху од ваздухопловне власти, полагао, као стручну провјеру, одређене дијелове процјене, као што је наведено у JAR-FCL 2.330Д.

(б) За прво продужење и најмање свако друго продужење важења овлашћења, TRI(H) мора да прође процјену подобности, прописану у JAR-FCL 2.330Д.

(ц) Процјена подобности на једном типу, у складу са JAR-FCL 2.330Д, важи за продужење важења овлашћења и на другим типовима хеликоптера за које инструктор има TRI(H) овлашћење. Ако се TRI(H) овлашћење продужава на основу важећег FI(H) овлашћења, рок важења TRI(H) овлашћења је до датума истицања FI(H) овлашћења.

(д) Ако је TRI(H) овлашћење истекло кандидат мора да испуни услове наведене у (а)(2) и (а)(3), или да у посљедњих 12 мјесеци прије обнављања има важеће FI(H) овлашћење. Ако се TRI(H) овлашћење продужава на основу важећег FI(H) овлашћења, TRI(H) овлашћење у том случају важи до датума истицања важења FI(H) овлашћења.

JAR-FCL 2.340A Овлашћење инструктора инструменталног летења Хеликоптер (IRI(H)) - права

Права имаоца овлашћења IRI(H) су ограничена на спровођење летачке обуке ималаца дозволе за издавање, продужење и обнављање овлашћења за инструментално летење (IR(H)).

JAR-FCL 2.340B (IRI(H)) - Предуслови и услови

(Види Додатак JAR-FCL 2.310)

Да би могао да приступи одобреном курсу обуке за IRI(H) овлашћење кандидат мора да:

- (а) има важеће овлашћење за инструментално летење (IR(H)) на одређеном типу;
- (б) има важеће TRI(H) овлашћење на одређеном типу;
- (ц) да има најмање 500 сати летења у IFR условима, од чега најмање 250 сати мора бити инструментално летење на хеликоптерима;
- (д) испуњава предуслове из JAR-FCL 2.310.

JAR-FCL 2.340Ц (IRI(H)) - курс

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.340Ц)

(Види AMC FCL 2.340Ц)

Кандидат који први пут стиче IRI(H) овлашћење је обавезан да са успјехом заврши одобрени курс за IRI(H) у овлашћеној FTO (види Додатак 1 JAR-FCL 2.340Ц и AMC FCL 2.340Ц), укључујући обуку у теоријском знању и најмање 10 сати обуке у летењу на хеликоптеру или FSTD.

JAR-FCL 2.340Д (IRI(H)) - Практични испит

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.330Е)

Кандидат полаже практични испит са овлашћеним испитивачем у складу са примјенљивим дијеловима Додатака 1 и 2 JAR-FCL 2.320Е.

JAR-FCL 2.340Е (IRI(H)) - Издавање овлашћења

(Види JAR-FCL 2.340А до 2.340Д)

(Види JAR-FCL 2.340Ф)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.305)

Кандидат за IRI(H) овлашћење:

- (а) који је испунио услове из JAR-FCL 2.340А 2.340Д, или

(б) којем је издата посебна ауторизација у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.305, а који испуњава услове JAR-FCL 2.340Ф и има JAR-FCL дозволу, у потпуности испуњава услове за издавање IRI(H) овлашћења.

JAR-FCL 2.340Ф (IRI(H)) - продужење и обнова

(Види Додатак 1 и 2 JAR-FCL 2.320Е)

(Види AMC FCL 2.320(a)(2))

(а) За продужење IRI(H) овлашћења ималац треба да испуни два од следећа три услова:

(1) да у периоду важења овлашћења има најмање 50 сати обуке у инструменталном летењу на хеликоптерима или FSTDs као FI, TRI, SFI или IRI, или као овлашћени испитивач, од чега најмање 15 сати у посљедњих 12 мјесеци прије датума истицања IRI(H) овлашћења;

(2) да је похађао семинар за оsvјежење знања инструктора (види AMC FCL 2.320Г(a)(2)), одобрен од надлежних ваздухопловних власти, у периоду важења овлашћења;

(3) да у периоду од 12 мјесеци прије датума истицања важења IRI овлашћења положи, као провјеру стручности, практични испит наведен у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.320Е.

(б) За прво продужење важења овлашћења, као и најмање свако друго касније продужење важења овлашћења, инструктор за инструментално летење на хеликоптерима мора да прође провјеру стручности, како је наведено у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.320Е, као један од два услова наведених под (а) који се морају испунити.

(ц) Ако је важење овлашћења истекло, ималац мора да испуни услове наведене у (а) (2) и (3), у периоду од 12 мјесеци прије обнављања важења овлашћења.

(д) Провјера стручности на једном типу, у складу са Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.330Е, важи за продужење важења овлашћења и на другим типовима хеликоптера за које инструктор има IRI(H) овлашћење.

JAR-FCL 2.350А Ауторизација инструктора летења на уређају за симулирано летење (Хеликоптер) (SFI(H)) - права

(Види JAR-FCL 2.261(д))

Ималац ауторизације SFI(H) овлашћен је да спроводи обуку на уређају за симулирано летење за овлашћења за летење на типу, као и обуку за сарадњу унутар вишечлане посаде (види JAR-FCL 2.261(д)).

JAR-FCL 2.350Б (SFI(H)) - Предуслови и услови

(Види JAR-FCL 2.310)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.240 и 2.295)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.330Ц)

Кандидат за SFI(H) ауторизацију мора:

(а) да посједује или да је посједовао CPL дозволу издату од државе чланице JAA или CPL дозволу која није издата у складу са JAR-FCL, али која је прихватљива за ваздухопловну власт;

(б) да је остварио најмање 1000 сати летења као пилот хеликоптера, од којих најмање 350 сати као пилот хеликоптера у чијој посади су минимално два пилота;

(ц) да има завршен курс за TRI(H) (Види Додатак 1 JAR-FCL 2.330Ц);

(д) да је у периоду од 12 мјесеци прије подношења пријаве имао провјеру стручности, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.240 и 2.295, на симулатору лета одређеног типа хеликоптера;

- (е) да је у периоду од 12 мјесеци прије подношења пријаве, уз сагласност ваздухопловних власти, извршио најмање 1 сат летења као посматрач у кабини симулатора одговарајућег или сличног типа хеликоптера;
- (ф) да испуњава предуслове наведене у JAR-FCL 2.310.

JAR-FCL 2.350Ц SFI(H) - курс

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.330Ц)

За издавање SFI(H) ауторизације кандидат мора да:

- (а) заврши обуку на симулатору лета на одговарајућем курсу за овлашћења за летење на типу у овлашћеној FTO или TRTO, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.330Ц; и
- (б) на комплетном курсу за овлашћење за летење на типу успешно изврши најмање једну сесију на симулатору лета од најмање 3 сата, која се односи на дужности SFI(H) на одговарајућем типу хеликоптера, под надзором TRI(H) кога је за ту сврху одредила ваздухопловна власт.

JAR-FCL 2.350Д SFI(H) - Процјена подобности

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.320Е)

Кандидат за прво издавање SFI(H) ауторизације обавезан је да пред овлашћеним TRI(H) покаже способност да обучава пилота до потребног нивоа за издавање овлашћења за летење на типу хеликоптера, укључујући и теоријску обуку за припрему и анализу лета, у складу са примјенљивим дијеловима Додатка 1 JAR-FCL 2.320Ц и 2.320Е.

JAR-FCL 2.350Е SFI(H) - Издавање ауторизације

(Види JAR-FCL 2.340Ф)

(Види JAR-FCL 2.350В до 2.350Е)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.240 и 2.295)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.305)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.330Ц)

(а) Кандидат за прво издавање SFI(H) ауторизације:

(1) који је испунио услове одређене у JAR-FCL 2.350Б до 2.350Е; или

(2) којем је издата посебна ауторизација у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.305, а који испуњава услове JAR-FCL 2.340Ф и има JAR-FCL дозволу,

у потпуности испуњава услове за издавање SFI(H) ауторизације.

(б) Ако се права из овлашћења проширују на друге типове хеликоптера, ималац мора:

(1) да има завршен одобрени курс за SFI(H) (види Додатак 1 JAR-FCL 2.330Ц);

(2) да у периоду од 12 мјесеци прије подношења пријаве, уз сагласност надлежне ваздухопловне власти, има извршен најмање 1 сат летења као посматрач у кабини симулатора одговарајућег или сличног типа хеликоптера;

(3) да је у периоду од 12 мјесеци прије подношења пријаве обавио провјеру стручности на симулатору лета одговарајућег типа хеликоптера, према одредбама Додатка 1 JAR-FCL 2.240 и 2.295;

(4) да је у току комплетног курса за овлашћење за летење на типу, под надзором TRI(H) који је за ту сврху одређен од ваздухопловне власти, на симулатору успјешно извршио најмање једну сесију од најмање 3 сата обуке која се односи на дужности TRI(H) на одговарајућем типу хеликоптера.

JAR-FCL 2.350Ф SFI(H) - Продужење и обнављање

(Види JAR-FCL 2.350Д)

(Види Додатке 1 и 2 JAR-FCL 2.320Е)

(Види AMC FCL 2.320(a)(2))

(а) За продужење важења ауторизације SFI(H) ималац мора да у потпуности испуни два од следећа три услова:

- (1) да у периоду важења овлашћења има најмање 50 сати обуке у летењу на FSTDs као SFI, STI или SFE(H), од чега најмање 15 сати у посљедњих 12 мјесеци прије датума истицања овлашћења;
- (2) да је у периоду важења SFI овлашћења, а уз сагласност надлежне ваздухопловне власти, похађао семинар за освјежење знања инструктора (види AMC FCL 2.320Г(а)(2));
- (3) да је у периоду од 12 мјесеци који претходе датуму истицања SFI овлашћења полагао, као провјеру стручности, практични испит у складу са примјенљивим дијеловима Додатака 1 и 2 JAR-FCL 2.320Е.

(б) За прво продужење важења овлашћења, као и најмање за свако друго касније продужење важења, SFI(H) мора да прође процјену, како је наведено у JAR-FCL 2.350Д, као један од два услова JAR-FCL 2.350Ф(а) који се морају испунити.

(ц) Ако је важење овлашћења истекло ималац мора, у периоду од 12 мјесеци прије обнављања његовог важења, да испуни услове наведене под (а)(2) и (а)(3).

JAR-FCL 2.360А Ауторизација инструктора за обуку на тренажеру (Хеликоптер) (STI(H)) - права
(Види JAR-FCL 2.350Ф(а)(3))

Ималац STI(H) ауторизације овлашћен је да спроводи обуку у летењу на тренажеру за хеликоптере са једним чланом посаде, и то за:

- (а) прво издавање дозволе или прво уписивање оспособљености за ноћно летење, под условом да кандидат има или је имао FI(H) овлашћење;
- (б) прво издавање, продужење или обнављање важења овлашћења за инструментално летење, под условом да кандидат има или је имао IRI(H) овлашћење;
- (ц) прво издавање, продужење или обнављање важења овлашћења за летење на типу, под условом да кандидат има или је имао TRI(H) овлашћење или да испуњава услове JAR-FCL 2.350Ф(а)(3).

JAR-FCL 2.360Б STI(H) - услови
(Види JAR-FCL 2.310)
(Види Додатак 3 JAR-FCL 2.240)

Кандидат за STI(H) ауторизацију мора:

- (а) да посједује или да је у претходне 3 године посједовао пилотску дозволу која садржи одговарајућу инструкторску квалификацију или специфичну ауторизацију за курсеве који се намјеравају изводити или за дозволу која није JAA, а која је прихватљива за ваздухопловну власт;
- (б) да на FSTD има најмање 3 сата летачке обуке која одговара правима STI(H);
- (ц) да је у периоду од последњих 12 мјесеци прије подношења пријаве, обавио провјеру стручности у складу са Додатком 3 JAR -FCL 2.240 или на FSTD типа хеликоптера који одговара намјерованој обуци;
- (д) да у периоду од 12 мјесеци прије подношења пријаве, уз сагласност ваздухопловне власти, има извршен најмање 1 сат летења као посматрач у кабини симулатора одговарајућег или сличног типа хеликоптера; и
- (е) да испуњава предуслове наведене у JAR-FCL 2.310.

JAR-FCL 2.360Ц STI(H) - курс
(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.330Ц)

За издавање STI(H) ауторизације кандидат мора да:

(а) на одговарајућем курсу у овлашћеном FTO или TRTO заврши обуку на симулатору лета у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.330Ц; и

(б) у току комплетног курса на симулатору успјешно изврши најмање једну сесију од најмање 3 сата обуке, која се односи на дужности STI(H) на одговарајућем типу хеликоптера.

JAR-FCL 2.360Д STI(H) - Процјена подобности

(Види JAR-FCL 2.360А)

Кандидат за прво издавање STI(H) ауторизације обавезан је да овлашћеном FIE(H) покаже способност за обучавање у складу са правима наведеним у JAR-FCL 2.360А.

JAR-FCL 2.360Е STI(H) - Издавање ауторизације

(Види JAR-FCL 2.360А до 2.360Д)

(Види JAR-FCL 2.360Ф)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.240 и 2.295)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.305)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.330Ц)

(а) Кандидат за прво издавање STI(H) ауторизације:

(1) који испуњава услове наведене у JAR-FCL 2.360А до 2.360Д; или

(2) којем је издата посебна ауторизација у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.305, а који испуњава услове JAR-FCL 2.360Ф и има JAR-FCL дозволу,

у потпуности испуњава услове за издавање STI(H) ауторизације.

(б) Ако се права проширују на друге типове FSTDs одговарајућег хеликоптера, ималац мора:

За прво издавање STI(H) ауторизације:

(1) да има завршен курс на одговарајућем типу (види Додатак 1 JAR-FCL 2.330Ц);

(2) да у периоду од 12 мјесеци прије подношења пријаве обави провјеру стручности на симулатору одговарајућег типа, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.240 и 2.295;

(3) да на комплетном курсу за овлашћење за летење на типу, под надзором овлашћеног FIE(H), на FSTD успјешно изврши најмање једну сесију од најмање 3 сата, која се односи на дужности STI(H) на одговарајућем типу хеликоптера.

JAR-FCL 2.360Ф STI(H) - Продужење и обнављање

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.240)

За продужење важења STI(H) ауторизације кандидат мора у току посљедњих 12 мјесеци важења:

(а) да изврши најмање 3 сата обуке на FSTD као дио комплетног курса за CPL, IR или овлашћење за летење на типу, и

(б) да на FSTD на којем се обука рутински спроводи обави одговарајућу провјеру стручности за одговарајући тип хеликоптера, у складу са дијеловима Додатка 3 JAR-FCL 2.240.

Уколико је важење ауторизације истекло кандидат је обавезан:

(ц) да заврши најмање 3 сата обуке освежења знања на FSTD; или

(д) да на комплетном курсу за CPL, IR и овлашћење за летење на типу успјешно изврши најмање 3 сата обуке под надзором овлашћеног испитивача који је за ту сврху одређен од надлежне ваздухопловне власти;

(е) да на FSTD на којем се обука рутински спроводи обави одговарајућу провјеру стручности за одговарајући тип хеликоптера, у складу са Додатком 3 JAR-FCL 2.240.

JAR-FCL 2.375 Намјерно остављено празно

JAR-FCL 2.380 Намјерно остављено празно

JAR-FCL 2.385 Намјерно остављено празно

Додатак 1 JAR-FCL 2.305**Услови за посебну ауторизацију инструктора који не посједују дозволу и спроводе обуку у FTO или TRTO изван држава чланица ЈАА**

(Види JAR-FCL 2.305(a)(2)(III))

1. (а) Инструктор који жели да врши обуку за JAR-FCL дозволе, укључујући и овлашћења за инструментално летење обавезан је да:

(I) има најмање CPL и овлашћења издата у складу са ICAO Annex I које захтјева одговарајућа држава која није чланица ЈАА, за обуку која ће се изводити на ваздухоплову регистрованом у тој држави;

(II) има најмање 500 сати летења као пилот хеликоптера, од чега најмање 200 сати летења као инструктор летења, укључујући искуство које се односи на летачку обуку која ће се изводити, и да испуњава услове у погледу искуства, наведене у JAR-FCL 2.330(a), (б), (ц), (д) и/или (е);

(III) је завршио, у складу са JAR-FCL, одговарајући одобрени курс из теоријске и летачке обуке. Курс може бити модификован, по одобрењу ваздухопловне власти, узимајући у обзир претходну обуку и искуство подносиоца захтјева, али мора да садржи најмање 30 сати земаљске обуке и 15 сати летачке обуке на дуплој команди са инструктором летења који има JAR-FCL дозволу и овлашћење у складу са JAR-FCL 2.330Ф;

(IV) је положио практични испит, прописан у JAR-FCL 2.320Е;

(V) период важења ауторизације одређује ваздухопловна власт, али не смије бити дужи од 3 године;

(VI) продужење важења или обнова било које ауторизације издате сходно наведеним тачкама (I)-(IV) мора бити у складу са JAR-FCL 2.320Г.

(б) Ауторизација је ограничена на сљедеће:

(I) не може се вршити обука за издавање било ког инструкторског овлашћења;

(II) обука се не може вршити унутар државе чланице ЈАА;

(III) обука ће се изводити само са ученицима који имају адекватно знање језика на коме се обука изводи;

(IV) спроводиће се они дијелови интегрисаног курса за ATP у којима инструктор може да прикаже искуство које се односи на намјеравану обуку, у складу са тачком 1(a)(II);

(V) не може се вршити обука за сарадњу унутар вишечлане посаде, као што је одређено у Додатку 1 JAR-FCL 2.261(д) и AMC FCL 2.261(д).

2. (а) Инструктор који жели да врши обуку за JAR-FCL овлашћење за летење на типу мора да:

(I) посједује најмање дозволу и овлашћења издата у складу са ICAO Annex I које држава која није чланица ЈАА захтјева за обуку која се изводи на ваздухоплову регистрованом у тој држави;

(II) испуњава услове у погледу искуства из JAR-FCL 2.330B(a)(3) и (7), како би могао да ради као SFI(H);

(III) као инструктор летења на типу (TRI(H) или слично) је остварио најмање 100 сати летења на хеликоптеру или симулатору летења;

(IV) период важења ауторизације одређује ваздухопловна власт, али не смије бити дужи од 3 године;

(V) испуни услове за продужење важења овлашћења, у складу са JAR-FCL 2.330Ф у улози TRI(H) или у складу са JAR-FCL 2.350Ф, у улози SFI(H).

(б) Ауторизација је ограничена на сљедеће:

(I) не може се вршити обука за издавање било ког инструкторског овлашћења;

(II) обука се не може вршити унутар државе чланице ЈАА;

(III) обука ће се изводити само са ученицима који имају адекватно знање језика на коме се обука изводи;

(IV) не може се вршити обука за MCC као што је одређено у Додатку 1 JAR-FCL 2.261(д) и AMC FCL 2.261(д).

Додатак 1 JAR-FCL 2.320Д**Курс за овлашћење инструктора летења (хеликоптер) (FI(H))**

(Види JAR-FCL 2.320Д)

(Види AMC FCL 2.320Д)

ЦИЉ КУРСА

1. Циљ курса за FI(H) је да обучи имаоце хеликоптерских дозвола до нивоа стручности потребног за издавање овлашћења инструктора летења FI(H), и у ту сврху је потребно:

- а) освјежити и осавременити техничко знање кандидата;
- б) увјежбати ученика - инструктора да спроводи обуку на земљи и вјежбе у ваздуху;
- ц) увјерити се да је техника пилотирања ученика - инструктора на довољно високом нивоу;
- д) научити ученике - инструкторе основама обуке и њиховој примјени на PPL нивоу.

2. Са изузетком предмета „предавање и учење”, детаљи осталих предмета из Програма земаљске и летачке обуке су истовјетни са програмом обуке за PPL(H) и морају бити познати кандидатима.

3. На курсу за FI(H) неопходно је посебно нагласити улогу појединца и значај људског фактора у интеракцији човјек-машина, као и важност теоријског знања. Посебна пажња треба да се обрати на зрелост кандидата и способност процјене, укључујући разумијевање одраслих, њихово понашање и различите нивое образовања.

4. Током курса кандидате треба упозорити на значај властитих ставова за сигурност летења. Побољшање свијести о сигурности треба да буде основни циљ током цијелог курса. Важно је да током курса кандидат добије знање, вјештине и ставове који су потребни за извршавање задатка инструктора летења.

5. Послије успјешно завршеног курса и финалног испита кандидату се издаје овлашћење FI(H).

ПРЕДАВАЊЕ И УЧЕЊЕ

6. Програм је наведен у AMC FCL 2.320Д, Дио 1. Одобрени курс теоријског знања за FI(H) мора да садржи најмање 125 часова, укључујући и тестове напредовања. Пилотима који имају или су имали овлашћење FI(A) признаје се 75 часова од укупних 125 часова „предавање и учење”, Дио 1, курса за FI(H).

ЛЕТАЧКА ОБУКА

7. Програм летачке обуке је наведен у AMC FCL 2.320Д, Дио 2. Одобрени курс FI(H) мора да садржи најмање 30 сати летачке обуке.

ПРАКТИЧНИ ИСПИТ

8. По завршетку курса, кандидат треба да приступи практичном испиту, у складу са Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.320Д.

Додатак 1 JAR-FCL 2.320Е и 2.345**Начини спровођења практичног испита, провјере стручности и усменог испита из теоријског знања за овлашћење инструктора летења (FI(H))**

(Види JAR-FCL 2.320Е, 2.345, 2.355 и 2.395)

1. Практични испит за овлашћење FI(H) је прописан у Додатку 2 JAR-FCL 2.320Е. Испит садржи усмене теоријске испите на земљи, претполетну припрему и анализу послије лета, као и FI(H) демонстрацију у лету током практичне провјере на хеликоптеру.

2. Кандидат за практични испит треба да буде обучаван на истом типу хеликоптера који се користи током испита. Хеликоптер који се користи током испита мора да испуни услове прописане у Додатку 1 JAR-FCL 2.055, параграф 25.

3. Прије приступања практичном испиту кандидат мора да заврши потребну обуку. FTO је обавезна да на захтјев испитивача поднесе на увид досије обуке кандидата.

4. Дио 1 - усмени испит теоријског знања, подијељен је у два дијела:

(а) од кандидата се тражи да на испиту одржи предавање „ученицима”, од којих један треба да буде испитивач. Испитно предавање треба да буде изабрано од ставки а-х Дијела 1. Потребно вријеме за припрему садржаја испитног предавања мора бити унапријед договорено са испитивачем. Кандидат може да користи одговарајућу литературу. Испитно предавање не треба да траје дуже од 45 минута.

(б) испитивач усмено провјерава кандидата из познавања ставки а-и Дијела 1 и садржаја „предавање и учење” из курсева за FI(H)).

5. Дијелови 2, 3 и 7 су за овлашћење FI(H) за једномоторни (SE) хеликоптер са једним пилотом (SPHs). Ови дијелови садрже вјежбе демонстрације способности да се ради као FI(H) (нпр. вјежбе које приказује инструктор) које су изабране од испитивача из летачког програма курса обуке за FI(H) (види AMC FCL 2.320Е). Од кандидата ће се тражити да прикаже способност за FI(H), укључујући припрему, инструкције у лету и анализу послије лета.

6. Дио 4 је намјерно остављен празан и може бити употријебљен за укључивање других вјежби демонстрација способности FI(H), према одлуци испитивача и након прихватања од стране кандидата, прије извођења практичног испита.

7. Дио 5 садржи додатне вјежбе демонстрације способности за овлашћење FI(H) за вишемоторне хеликоптере (ME) са једним пилотом (SPHs). Ако се захтјева овај дио, мора се користити ME SPH хеликоптер, симулатор летења или FNPT II. Ако се користи симулатор летења или FNPT, он мора симулирати ME хеликоптер. Овај дио мора бити комплетиран са Дијеловима 2, 3 и 4 (ако је примјенљиво) и Дијелом 7.

8. Дио 6 је намјерно остављен празан. Овај дио ће укључити додатне вјежбе демонстрације способности за FI(H) овлашћења, на основу одлуке испитивача и уз сагласност кандидата прије практичног испита, за овлашћење инструктора FI(H) за овлашћења за инструментално летење (IR). Ове вјежбе ће се односити на услове обуке за прво издавање IR.

9. Током практичног испита кандидат мора да сједи на седишту предвиђеном за FI(H). Испитивач или други FI(H) се мора понашати као „ученик”. Од кандидата се мора тражити да објашњава одговарајуће вјежбе и да показује њихово извођење „ученику”, када је то могуће. Послије тога „ученик” треба да изведе исте маневре укључујући и типичне грешке

неискусних ученика. Од кандидата се очекује да исправља грешке усмено и/или, ако је потребно, преузимањем команди.

10. Дио 1 и Дијелови 2 до 7 морају бити извршени у периоду од 6 мјесеци, али би сви дијелови требало, кад год је то могуће, да буду завршени истог дана. Неуспјешно полагање било које вјежбе из Дијелова 2, 3 и 4 (ако је примјенљиво) и 5/6 (ако одговара) захтјева нови испит и понављање свих вјежби. Ако се не положи само Дио 1, он се може обавити одвојено.

11. Испитивач може прекинути испит у било којој фази ако сматра да приказ летења кандидата или вјештине обучавања захтјева понављање испита.

12. Испитивач мора да буде вођа ваздухоплова, осим у условима када се испитивач сложи да се други FI(H) постави за вођу ваздухоплова на лету. Одговорност за лет се уређује у складу са националним прописима.

13. За практични испит морају да се користе садржај и дијелови практичног испита наведени у Додатку 2 JAR-FCL 2.320E. Формат и образац за практичан испит може одредити ваздухопловна власт (видјети IEM FCL 2.320E).

Додатак 2 JAR-FCL 2.320Е и 2.345**Садржај практичног испита за овлашћење инструктора летења (FI(H)) усмени испит теоријског знања и провјера стручности**

(Види JAR-FCL 2.320Е и 2.345)

(Види IEM FCL 2.320Е)

ДИО 1 УСМЕНА ПРОВЈЕРА ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА	
а	Ваздухопловни прописи
б	Опште познавање ваздухоплова
ц	Перформансе и планирање лета
д	Људске могућности и ограничења
е	Метеорологија
ф	Навигација
г	Оперативни поступци
х	Теорија летења
и	Администрација обуке

ДИЈЕЛОВИ 2 И 3 ИЗАБРАНЕ ГЛАВНЕ ВЈЕЖБЕ:

ДИО 2 ПРЕТПОЛЕТНА ПРИПРЕМА	
а	Визуелна презентација
б	Техничка прецизност
ц	Јасноћа објашњавања
д	Јасноћа говора
е	Техника обучавања
ф	Употреба макета и помоћних средстава
г	Учешће ученика
ДИО 3 ЛЕТ	
а	Договор о приказивању
б	Усклађивање говора са демонстрацијом
ц	Исправљање грешака
д	Управљање хеликоптером
е	Техника обучавања
ф	Опште ваздухопловно понашање/сигурност
г	Одређивање позиције; коришћење ваздушног простора
ДИО 4 ОСТАЛЕ ВЈЕЖБЕ	
а	
б	
ц	
д	
е	
ф	
г	

ДИО 5 ВЈЕЖБЕ НА ВИШЕМОТОРНИМ ХЕЛИКОПТЕРИМА	
а	1 Радње послје отказа једног мотора непосредно након полијетања
б	1 Прилажење и продужавање са једним мотором
ц	1 Прилажење и слијетање са једним мотором
д	
е	
ф	
г	

1 Ове вјежбе морају да се користе на практичном испиту за овлашћење инструктора на вишемоторним хеликоптерима са једним пилотом.

ДИО 6 ВЈЕЖБЕ ИНСТРУМЕНТАЛНОГ ЛЕТЕЊА	
а	
б	
ц	
д	

е	
ф	
г	
ДИО 7 АНАЛИЗА ЛЕТА	
а	Визуелна презентација
б	Техничка прецизност
ц	Јасноћа објашњавања
д	Јасноћа говора
е	Техника обучавања
ф	Употреба макета и помоћних средстава
г	Учешће ученика

Додатак 1 2.330Ц

Курс за овлашћење инструктора летења на типу (хеликоптер) за хеликоптере са једним или више пилота у посади који су предвиђени за летење у VFR или IFR условима (TRI(H))

(Види JAR-FCL 2.330А)

(Види JAR-FCL 2.330Ц)

(Види JAR-FCL 2.330Ф)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.240 и 2.295)

(Види Додатак 3 JAR-FCL 2.240)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.261(a))

(Види Додатке 1 и 2 JAR-FCL 2.320Е)

ОПШТИ ЦИЉЕВИ КУРСА

1. Циљ курса је да обучи имаоце хеликоптерских дозвола до нивоа стручности потребног за издавање овлашћења за инструктора летења на типу. Курс треба да буде уређен на такав начин да кандидату пружи адекватну обуку у техничком и теоријском знању, обуку у летењу и на синтетичким уређајима, како би могао да успјешно врши обуку за било које овлашћење за летење на типу хеликоптера са једним или више пилота у посади, за које је поднио захтјев (види JAR-FCL 2.30А).

2. TRI(H) курс треба да нагласи посебну улогу појединца и значај људског фактора у релацији човјек – машина, као и улогу CRM. Посебна пажња треба да се обрати на зрелост и просуђивање кандидата, укључујући разумијевање одраслих, њихове ставове и различите нивое образовања.

3. У току курса кандидати треба да постану свјесни значаја властитих ставова за сигурност летења. Важно је да током обуке кандидат добије знање, вјештине и ставове значајне за улогу инструктора летења на типу.

СТРУКТУРА КУРСА ЗА ОВЛАШЋЕЊЕ ИНСТРУКТОРА ЛЕТЕЊА НА ТИПУ

4. TRI курс се састоји из три дијела:

а) Дио 1: Модел предавања и учења

Наставни програм је наведен у AMC 2.320Д и треба да садржи најмање 25 часова. Пилотима који имају или су имали једно од слједећих овлашћења: FI(H), IRI(H), SFI(H), STI(H), FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), признаће се овај дио курса за овлашћење инструктора летења на типу (TRI(H)).

б) Дио 2: Техничка обука

Теоријска обука у техничком знању треба да садржи најмање 10 часова, укључујући и евентуалну ревизију техничког знања, припрему планова часа и развијање наставничких вештина за рад у учионици у циљу оспособљавања инструктора за предавање садржаја теоријског техничког знања датог у Додатку 1 JAR-FCL 2.261(a).

Уколико се тражи TRI овлашћење за хеликоптере са више пилота, онда посебну пажњу треба обратити на сарадњу вишечлане посаде.

ц) Дио 3: Обука у летењу

Трајање летачке обуке разликује се у зависности од комплексности типа хеликоптера. За хеликоптере са једним чланом посаде обука треба да садржи најмање 5 сати летења, а за вишемоторне хеликоптере са више пилота - најмање 10 сати. Исти број сати треба одвојити за обуку и увјежбавање давања упутстава прије и после лета за сваку појединачну вежбу. Циљ летачке обуке је оспособљавање кандидата за сигурно и ефикасно извођење вјежби у ваздуху које се односе на тип хеликоптера на којем кандидат жели да врши обуку. Садржај програма обуке треба да покрива само оне вјежбе које се односе на одређени тип

хеликоптера, као што се наводи у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 2.240 и 2.295 или у Додатку 3 JAR-FCL 2.240.

д) Ако се тражи TRI овлашћење за продужење важења овлашћења за инструментално летење, у том случају кандидат треба да има важеће овлашћење за инструментално летење.

ПРОЦЈЕНА ИНСТРУКТОРА ЛЕТЕЊА НА ТИПУ

5. Процјена инструктора летења на типу ће се заснивати на одређеним дијеловима практичног испита за инструктора летења (види Додатке 1 и 2 JAR-FCL 2.320E), нпр. припрема вјежбе прије лета, разрада главног дијела вјежбе у ваздуху (укључујући додатне вјежбе), анализа послје лета и питања на системима ваздухоплова. Ову финалну процјену ће извршити TRI(H) кога је за ову сврху одредила надлежна ваздухопловна власт.

ПРОДУЖЕЊЕ И ОБНОВА ВАЖЕЊА ОВЛАШЋЕЊА

6. За продужење или обнову TRI(H) овлашћења кандидат мора да испуњава услове из JAR-FCL 2.330Ф. Процјена на једном типу једномоторних хеликоптера важи за продужење важења и на осталим типовима једномоторних хеликоптера за које кандидат има овлашћење. Такође, TRI овлашћење за вишемоторни хеликоптер ће продужити важење овлашћења и на другим типовима вишемоторних хеликоптера за које инструктор има овлашћење.

КУРСЕВИ ЗА ДОПУНСКИ ТИП

7. Инструктори летења на типу који желе да се оспособе за друге типове хеликоптера морају да прођу одговарајући тип техничке обуке и најмање 2 сата летачке обуке, као и провјеру стручности са овлашћеним TRI(H) из одређених дијелова процјене, у складу са JAR-FCL 2.330Д.

Додатак 1 JAR-FCL 2.340Ц

Курс за овлашћење инструктора инструменталног летења (Хеликоптер) IRI(H)

(Види JAR-FCL 2.340Ф)

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.205)

(Види Додатке 1 и 2 JAR-FCL 2.320E)

(Види AMC FCL 2.340Ц)

(Види AMC-FCL 2.340Д)

ОПШТИ ЦИЉЕВИ КУРСА

1. Циљ IRI(H) курса је да обучи имаоце хеликоптерских дозвола до нивоа стручности потребног за издавање овлашћења инструктора за инструментално летење IRI(H).

2. Курс треба да буде тако уређен да:

(а) кандидату пружи адекватну обуку у теоријском знању, обуку у летењу и на синтетичким уређајима, како би могао да успјешно врши обуку за овлашћење за инструментално летење на хеликоптеру, у складу са наставним програмом из Додатка 1 JAR-FCL 2.205;

(б) освјежи и осавремени теоријско знање инструктора;

(ц) увјери да је инструментално летење ученика – инструктора на довољно високом нивоу.

3. На курсу за IRI(H) треба посебно нагласити улогу појединца и значај људског фактора у интеракцији човјек-машина. Посебна пажња треба да се обрати на зрелост кандидата и способност процјене, укључујући разумијевање одраслих, њихово понашање и различите нивое образовања.

4. Током курса кандидате треба упозорити на значај властитих ставова за сигурност летења. Унапређење свијести о сигурности мора да буде основни циљ током цијелог курса. Важно је да током курса кандидат добије знање, вјештине и ставове који одговарају улози инструктора за инструментално летење.

СТРУКТУРА IRI(H) КУРСА

5. Курс за инструктора инструменталног летења се састоји из 3 дијела:

а) Дио 1: *Модел предавања и учења*

Детаљи програма су наведени у АМС-FCL 2.320Д, Дио 1, а треба да обухвати минимално 25 часова. Пилотима који имају или су имали једно од сљедећих овлашћења: FI(H), TRI(H), SFI(H), STI(H), FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), IRI(A), STI(A), овај дио ће се признати за овлашћење инструктора летења на типу.

б) Дио 2: *Теорија инструменталног летења*

Теоријска обука за инструментално летење треба да садржи најмање 10 часова, укључујући и евентуалну ревизију, припрему планова часа и развијање наставничких вјештина за рад у учионици, у циљу оспособљавања инструктора за предавање програма теорије инструменталног летења, датог у АМС-FCL 2.340Ц.

ц) Дио 3: *Обука у летењу*

Одобрени курс за IRI(H) треба да садржи најмање 10 сати обуке у летењу на хеликоптеру, симулатору лета, FTD 2/3 или FNPT II. Исти број сати треба одвојити за обуку и увјежбавање давања упутстава, прије и после лета, за сваку појединачну вјежбу. Циљ летачке обуке треба да буде оспособљавање кандидата за сигурно и ефикасно извођење припреме за вјежбе у ваздуху. Садржај програма обуке је дат у АМС-FCL 2.340Ц.

IRI(H) – ПРАКТИЧНИ ИСПИТ

6. Практични испит ће се заснивати на одређеним дијеловима практичног испита за инструктора летења (Види Додатке 1 и 2 JAR-FCL 2.320Е), нпр. припрема вјежбе прије лета, разрада главног дијела вјежбе у ваздуху (укључујући додатне вјежбе), анализа после лета и питања на IFR процедурама. Испит ће извршити овлашћени FIE(H).

ПРОДУЖЕЊЕ И ОБНОВА ВАЖЕЊА ОВЛАШЋЕЊА

7. За продужење или обнову важења IRI(H) овлашћења кандидат је обавезан да испуњава услове JAR-FCL 2.340Ф. Провјера стручности на једном типу хеликоптера важи за продужење важења на другим типовима хеликоптера за које инструктор има овлашћење.

ПОГЛАВЉЕ И - ИСПИТИВАЧИ (Хеликоптер)**JAR-FCL 2.420 Испитивачи - сврхе**

(а) Врсте испитивача су:

- (1) Испитивач у лету – Flight Examiner (FE(H));
- (2) Испитивач на типу – Type Rating Examiner (TRE(H));
- (3) Испитивач за инструментално летење – Instrument Rating Examiner (IRE(H));
- (4) Испитивач инструктора летења – Flight Instructor Examiner (FIE(H));
- (5) Испитивач на уређајима за симулирање лета – Synthetic Flight Examiner (SFE(H)).

(б) *Вишеструке улоге*

Уколико испуњавају услове у погледу квалификације и искуства који су наведени у овом поглављу за сваку појединачну ауторизацију, испитивачи нису ограничени само на једну категорију FE(H), TRE(H), IRE(H), или FIE(H).

JAR-FCL 2.425 Испитивачи - опште

(Види JAR-FCL 2.030(a))

(Види Додатак 1 JAR- FCL 2.425)

(Види IEM FCL 2.425)

(а) *Предуслови*

Испитивач може да спроводи испите или провјере за издавање, продужење или обнову важења пилотске дозволе или овлашћења ако:

- (1) посједује дозволу и овлашћење који су најмање једнаки дозволи или овлашћењу за које је ауторизован да спроводи практичне испите или провјере стручности и, уколико није другачије одређено, има право да врши обуку за стицање тих дозвола и/или овлашћења.
- (2) је квалификован да обавља дужност вође ваздухоплова током практичног испита или провјере стручности, изузев ако није другачије одређено, и испуњава одговарајуће услове прописане у JAR-FCL 2.435 до 2.460.

(б) Уколико нема квалификованих испитивача, по одлуци надлежне ваздухопловне власти, испитивачи/инспектори се могу овластити без одговарајућих услова за овлашћења за инструктора/тип, као што је наведено.

(ц) *Уписивање у дозволу*

У дозволама гдје се уписује продужење важења овлашћења, испитивач ће:

- (1) уписати сљедеће податке: овлашћења, датуме провјере, рок важења, број ауторизације и потпис;
- (2) прослиједити оригинал обрасца практичног испита/провјере стручности надлежним ваздухопловним властима, а једну копију задржати за личну архиву.
- (3) у случају продужења важења овлашћења за тип хеликоптера у складу са JAR-FCL 2.245(б)(2), (б)(3) и (б)(4), унијети датуме за све обухваћене типове.

(д) *Период важења*

Важење ауторизације испитивача је највише 3 године, додајући и преостале дане до истека мјесеца у којем је издата. Испитивачи се поново ауторизују према одлуци надлежне ваздухопловне власти, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 2.425.

(е) *Усклађивање са JARs*

Испитивачи се ауторизују у складу са JAR-FCL 2.030(a). Испитивач треба да испуни одређене стандарде испитивача које је одредила или одобрила ваздухопловна власт (види Додатак 1 JAR- FCL 2.425 и IEM FCL 2.425).

(ф) *Испит за одобравање ауторизације испитивача*

По испуњењу одређених стандарда из JAR-FCL 2.425(е), кандидат за било коју ауторизацију испитивача треба да обави најмање један практични испит или провјеру стручности у улози испитивача за коју се ауторизација тражи, укључујући припрему, извођење испита или провјере, процјену кандидата са којим се спроводи испит/провјера, анализу лета и забиљешке/документацију. Ову „провјеру способности за испитивача” надгледа инспектор надлежне ваздухопловне власти или старији испитивач којег ће, посебно за ту сврху, овластити надлежна власт.

г) Продужење важења ауторизације

1) Свака инструкторска ауторизација важи 3 године, додајући и преостале дане мјесеца у којем је издата. Ако је издата у посљедњих 12 мјесеци важења претходне провјере стручности, период важења ће се продужити од датума издавања до 3 године од датума истицања те претходне провјере стручности за инструкторску ауторизацију.

Инструктору који важење своје инструкторске ауторизације продужава у исто вријеме када и овлашћење за инструктора, важење ауторизације биће изједначено са важењем овлашћења за инструктора.

У посљедњих 12 мјесеци важења ауторизације испитивач мора да заврши практични испит или провјеру стручности, укључујући припрему, извођење испита или провјере, процјену кандидата, анализу и вођење документације, у току којег ће га надгледати инспектор ваздухопловних власти или старији испитивач којег ће посебно за ту сврху овластити вваздухопловна власт.

2) Ако је истекао рок важења инструкторске ауторизације испитивач мора да приступи обуци коју одреди ваздухопловна власт прије него што настави да обавља испите провјере способности за испитивача под надзором.

JAR-FCL 2.430 Испитивачи - период важења

(Намјерно остављено празно)

JAR-FCL 2.435 Испитивач у лету FE(H) - права

Права испитивача у лету FE(H) су да спроводи:

(а) практичне испите за издавање PPL(H) и практичне испите и провјере стручности за овлашћења на типу једномоторних хеликоптера са једним пилотом у посади, под условом да има најмање 1000 сати налета као пилот хеликоптера, укључујући минимално 250 сати обуке, а за овлашћења за тип вишемоторних хеликоптера са једним пилотом испитивач мора да испуњава услове из JAR-FCL 2.439(б);

(б) практичне испите за издавање CPL(H) и практичне испите и провјере стручности за овлашћења на типу једномоторних хеликоптера са једним пилотом у посади, под условом да има најмање 2000 сати налета као пилот хеликоптера, укључујући минимално 250 сати обуке, а за овлашћења за тип вишемоторних хеликоптера са једним пилотом испитивач треба да испуни услове из JAR-FCL 2.439(б).

JAR-FCL 2.439 Испитивач на типу TRE(H) - предуслови

Прије него што му се одобри звање испитивача на типу, кандидат је обавезан да испуни сљедеће услове:

(а) За хеликоптере са више пилота:

(1) да има најмање 1500 сати летења као пилот на хеликоптерима са више пилота, од чега најмање 500 сати мора бити у улози вође ваздухоплова;

(2) да има TRI(H) овлашћење на одговарајућем типу; и

(3) прије него што прошири права са вишемоторног хеликоптера са једним пилотом на исти тип вишемоторног хеликоптера са више пилота, ималац мора да испуни услове из JAR-FCL 2.250 и да има најмање 100 сати летења на том типу.

Кандидат за прво добијање TRE ауторизације на вишемоторним хеликоптерима са више пилота мора да испуни услове у погледу искуства из JAR-FCL 2.439(a)(1), док се услов од 1500 сати налета на хеликоптеру са више пилота може сматрати испуњеним ако има 500 сати летења у улози вође ваздухоплова на истом типу хеликоптера са више пилота.

(б) За вишемоторне хеликоптере са једним пилотом:

- (1) да има најмање 1000 сати летења као пилот хеликоптера, од чега најмање 500 сати у улози вође ваздухоплова;
- (2) да има дозволу професионалног пилота хеликоптера и, уколико је примјенљиво, важеће IR(H) овлашћење;
- (3) да има важеће TRI(H) овлашћење за одговарајући хеликоптер.

(ц) За једномоторне хеликоптере са једним пилотом:

- (1) да има најмање 750 сати налета као пилот хеликоптера, од којих најмање 500 сати треба да буде у својству вође ваздухоплова;
- (2) да има дозволу професионалног пилота; и
- (3) да има важеће FI(H) или TRI(H) овлашћење за одговарајући хеликоптер.

JAR-FCL 2.440 Испитивач на типу TRE(H) - права

Права испитивача TRE(H) су да спроводи:

(а) За хеликоптере са више пилота:

- (1) практичне испите за издавање овлашћења за летење на типу;
- (2) провјере стручности за продужење или обнову важења овлашћења за летење на типу;
- (3) провјере стручности за продужење или обнову важења овлашћења за инструментално летење, под условом да има важеће IR(H), у складу са JAR-FCL 2.425(e);
- (4) практичне испите за издавање ATPL(H).

(б) За хеликоптере са једним пилотом:

- (1) практичне испите за издавање овлашћења за летење на типу;
- (2) провјере стручности за продужење или обнову важења овлашћења за летење на типу хеликоптера са једним пилотом;
- (3) провјере стручности за продужење или обнову важења овлашћења за инструментално летење, под условом да има важеће IR(H), у складу са JAR-FCL 2.425(e).

JAR-FCL 2.442 Испитивач на типу TRE(H) - ауторизација

Сви кандидати за прво издавање или обнављање важења TRE(H) ауторизације треба да испуне услове JAR-FCL 2.425.

JAR-FCL 2.445 Испитивач за инструментално летење (IRE(H)) - предуслови

Прије него што му се одобри звање испитивача за инструментално летење IRE(H) кандидат треба да има IRI(H) и да испуњава услове одређене у JAR-FCL 2.425(e), као и да:

- (а) има најмање 2000 сати летења као пилот хеликоптера, и
- (б) има минимално 300 сати инструменталног летења на хеликоптерима, од чега 200 сати као инструктор.

JAR-FCL 2.450 IRE(H) - права

Права испитивача за инструментално летење IRE(H) су да спроводи практичне испите за прво издавање и провјере стручности за продужење или обнову важења овлашћења за инструментално летење на хеликоптерима.

JAR-FCL 2.452 IRE(H) - ауторизација

Сви кандидати за прво издавање или продужење важења ауторизације морају да испуњавају услове JAR-FCL 2.425.

JAR-FCL 2.445 Испитивач на уређају за симулирано летење (хеликоптер) SFE(H) - предуслови

Прије него што му се одобри звање испитивача на уређају за симулирано летење SFE(H) кандидат мора да испуни одређене одредбе стандардизације наведене у JAR-FCL 2.425(е), и:

- (а) да има ATPL(H) која укључује IR(H) за одређени тип;
- (б) да има најмање 1000 сати летења на хеликоптерима са више пилота;
- (ц) да му је одобрено да примјењује права SFI(H) (види JAR-FCL 2.350А).

JAR-FCL 2.455 SFE(H) - права

Права SFE(H) су да на симулатору лета спроводи:

- (а) практичне испите за издавање овлашћења за летење на типу, под условом да има важеће овлашћење на одговарајућем типу хеликоптера;
- (б) провјере стручности за продужење и обнову важења овлашћења за летење на типу и инструментално летење.

JAR-FCL 2.457 SFE(H) - ауторизација

Сви кандидати за прво издавање или продужење важења SFE(H) ауторизације су обавезни да испуне услове JAR-FCL 2.425.

JAR-FCL 2.459 Испитивач инструктора летења FIE(H) - предуслови

Прије него што му се одобри звање испитивача инструктора летења FIE(H) кандидат мора:

- (а) да има важеће FI(H), TRI(H) или IRI(H) овлашћење (ако је примјенљиво); и
- (б) да има FE(H), TRE(H) или IRE(H) ауторизацију (ако је примјенљиво); и
- (ц) да има најмање 2000 сати летења као пилот на хеликоптерима;
- (д) да има најмање 100 сати летења у обуци кандидата за FI(H), TRI(H) или IRI(H) овлашћење и
- (е) да је завршио курс стандардизације у складу са JAR-FCL 2.425(е).

JAR-FCL 2.460 FIE(H) - права

Права FIE(H) су да спроводи практичне испите и провјере стручности за издавање и продужење важења или обнову важења FI(H), TRI(H) или IRI(H) овлашћења на хеликоптерима са једним пилотом у посади.

JAR-FCL 2.461 FIE(H) - ауторизација

Сви кандидати за прво издавање или продужење важења ауторизације су обавезни да испуне услове JAR-FCL 2.425.

Додатак 1 JAR-FCL 2.425**Мјере стандардизације за испитиваче**

(Види JAR-FCL 2.425 и 2.430)

(Види AMC FCL 2.425)

ОПШТЕ

1. Свака држава чланица ЈАА обавезна је да објави и прослиједи ЈАА листу ауторизованих испитивача, као и да наведе за шта су ауторизовани.
2. Испитивачи морају досљедно примјењивати JAR-FCL стандарде током испита/провјера. С обзиром да се услови током испита/провјере могу измијенити, важно је да испитивач узме у обзир све неповољне услове који се могу појавити у току извођења испита/провјере.

ИМЕНОВАЊЕ И АУТОРИЗАЦИЈА ИСПИТИВАЧА

3. Испитивач ће бити именован и ауторизован у складу са JAR-FCL и то може бити:
 - (а) инспектор летачког особља ваздухопловних власти; или
 - (б) инструктор из регистроване организације (RF), FTO, TRTO; фабрике (произвођача) или установе са којом је закључен уговор; или
 - (ц) пилот који посједује посебну ауторизацију издату од стране државе чланице ЈАА.
4. Сви испитивачи морају имати одговарајућу обуку, квалификације и искуство за одређени тип хеликоптера. Специфична правила везана за квалификације испитивача не могу бити одређена, из разлога што се разликују посебне околности у организацијама. Међутим, у сваком погледу је важно да испитивач, у складу са својим искуством, посједује професионални углед.

ПОНОВНА АУТОРИЗАЦИЈА ИСПИТИВАЧА

5. Испитивачи могу бити поновно ауторизовани у складу са JAR-FCL 2.425. За поновну ауторизацију испитивач мора да изврши бар два практична испита или провјере стручности током сваке од три године колико му важи ауторизација. Један од практичних испита или провјера стручности које испитивач спроводи у току важења ауторизације мора надгледати инспектор ваздухопловних власти или старији испитивач посебно овлашћен за ову сврху.

ПОГЛАВЉЕ Ј - УСЛОВИ У ВЕЗИ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА И ПРОЦЕДУРЕ СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА ЗА ДОЗВОЛЕ ПРОФЕСИОНАЛНИХ ПИЛОТА И ОВЛАШЋЕЊА ЗА ИНСТРУМЕНТАЛНО ЛЕТЕЊЕ

JAR-FCL 2.465 Услови

Кандидат за дозволу професионалног пилота или овлашћења за инструментално летење мора да прикаже ниво знања који одговара правима дозволе или овлашћења за које је поднио пријаву, тако што ће положити теоријски испит, у складу са процедурама прописаним у JAR-FCL 2.470 до 2.495.

JAR-FCL 2.470 Садржај испита теоријског знања

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.470)

(а) Кандидат за АТPL(Н) мора да прикаже одговарајући ниво знања из следећих 13 предмета: ваздухопловни прописи; опште познавање ваздухоплова – конструкције/системи/погонска група; опште познавање ваздухоплова – инструменти; маса и центража; перформансе; планирање и праћење лета; људске могућности и ограничења; метеорологија; општа навигација; радио навигација; оперативне процедуре; теорија летења; VFR комуникације. Подјела предмета по испитним цјелинама и вријеме трајања испита ће бити договорени унутар држава чланица ЈАА и дефинисани у одговарајућим процедурама.

(б) Кандидат за CPL(Н) мора приказати одговарајући ниво знања из следећих 9 предмета: ваздухопловни прописи; опште познавање ваздухоплова; перформансе и планирање лета; људске могућности и ограничења; метеорологија; навигација; оперативне процедуре; теорија летења; VFR комуникације. Подјела предмета по испитним цјелинама и вријеме трајања ће бити договорени унутар држава чланица ЈАА и дефинисани у одговарајућим процедурама.

(ц) Кандидат за IR(Н) мора приказати одговарајући ниво знања из следећих 7 предмета: ваздухопловни прописи; опште познавање ваздухоплова; перформансе и планирање лета; људске могућности и ограничења; метеорологија; навигација; IFR комуникације. Подјела предмета по испитним цјелинама и вријеме трајања испита биће договорени унутар држава чланица ЈАА и дефинисани у одговарајућим процедурама.

JAR-FCL 2.475 Питања

(Види IEM FCL 2.475 (а) и (б))

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.470)

(а) Централна банка питања

Питања која су у складу са програмима (види Додатак 1 JAR-FCL 1.470) чувају се у ЈАА централној банци питања (Central Question Bank (CQB)). Питања унесена у CQB ће бити састављена на енглеском језику, према методи описаној у IEM FCL 2.475(а), користећи скраћенице (види IEM FCL 2.475(б)), и усклађена са форматом погодним за рачунар. Питања ће бити у форми више понуђених одговора. Ваздухопловна власт има право да одабира питања за испит, у складу са JAR-FCL 2.480.

(б) Објављивање

ЈАА ће повремено објављивати примјере питања са више понуђених одговора.

JAR-FCL 2.480 Процедура испита

(Види Додатак 1 JAR-FCL 2.470)

(а) Учесталост

Држава чланица ЈАА мора омогућити кандидату да полаже одговарајуће испите, у складу са процедурама прописаним у овом поглављу. Испит за дозволу или овлашћење за инструментално летење састоји се од испита из сваког предмета наведеног у Додатку 1 JAR-FCL 2.470.

(б) Језик

Испити се одржавају на језику који ваздухопловна власт одреди. Ваздухопловна власт ће обавијестити кандидате о језику на којем ће се испити одржати.

(ц) Садржај

Питања за испите ваздухопловна власт одређује из CQB, тако да њима буде обухваћен садржај сваког предмета у цјелини. Садржај питања се неће мијењати, осим ако олакшава превод на национални језик. Стил одговора на питања која захтјевају математички прорачун или графички приказ може се мијењати у друге форме које ваздухопловна власт сматра одговарајућим. Испит из комуникација може се обављати одвојено од осталих предмета, према одлуци ваздухопловних власти. Кандидат који је претходно положио један или оба предмета из VFR или IFR комуникација неће поновно полагати испит из ових предмета.

(д) Усмено испитивање

Усменим испитом не може да се замијени писмени испит или испит на рачунару.

(е) Прибор

Ваздухопловна власт мора да обезбиједи одговарајуће карте, мапе, таблице са подацима и опрему која је потребна за испит.

(ф) Сигурност

Идентитет кандидата утврђује се прије приступања испиту.

(г) Повјерљивост

Садржај испитног материјала је повјерљив.

JAR-FCL 2.485 Одговорност кандидата

(а) Кандидат је обавезан да цио испит обави у једној држави чланици ЈАА.

(б) Кандидат треба да буде пријављен за испит од стране одобрене FTO која је одговорна за обуку кандидата, када кандидат заврши одговарајуће елементе курса теоријске обуке са одговарајућим успјехом. Кандидат који не положи испит у прописаном року, у складу са JAR-FCL 2.490, мора да поднесе доказ о допунској обуци који је издала одобрена организација за обуку.

(ц) Уколико надлежна ваздухопловна власт сматра да кандидат не поштује испитне процедуре, такво понашање се сматра узроком неуспјеха кандидата, или у појединачном предмету или у цијелом испиту.

JAR-FCL 2.490 Стандарди успјешног полагања

(а) Кандидат је успјешно положио појединачни предмет уколико је постигао најмање 75% бодова од укупног броја бодова предвиђених за тај предмет. Нема казних бодова.

(б) У зависности од осталих услова прописаних у JARs, сматра се да је кандидат успјешно завршио све испите теоријског знања за одговарајућу пилотску дозволу или овлашћење уколико положи све потребне предмете у периоду од 18 мјесеци, рачунајући од краја календарског мјесеца у којем је први пут приступио испиту.

(ц) Кандидат мора поново да полаже цио испит као при првом приступању, уколико није положио било који појединачни испит из четири покушаја, или ако није положио све испите из 6 покушаја, или у периоду наведеном у параграфу (б). Прије приступања поновном полагању испита, кандидат мора да обави допунску обуку коју ће одредити надлежна ваздухопловна власт.

JAR-FCL 2.495 Период прихватања

(а) Положени теоријски испити, сходно JAR-FCL 2.490, прихватају се за добијање CPL(H) или IR(H) у року од 36 мјесеци од дана када су положени сви потребни испити.

(б) Положени теоријски испити за ATPL(H) у складу са JAR-FCL 2.490 ће се прихватити за добијање CPL(H) у року од 36 мјесеци од дана када су сви испити положени, и важиће на неодређено вријеме за добијање ATPL(H), под условом да кандидат има важеће овлашћење за летење на типу, уписано у дозволу CPL(H).

(ц) Под условом да је IR(H) стечено у складу са наведеним под (а), положени теоријски дио испита за ATPL(H) важи наредних 7 година за добијање ATPL(H) од датума посљедњег продужења важења овлашћења за инструментално летење IR(H), уписаног у CPL(H) дозволу.

Додатак 1 JAR-FCL 2.470**Програм теоријске обуке – ATPL/IR, ATPL, CPL и IR**

(Види JAR-FCL 2.470)

1. Кандидат мора да заврши одговарајућу теоријску обуку на одобреном курсу у овлашћеној организацији за летачку обуку (FTO), у складу са програмом предмета и наведеним областима (погледати Theoretical Knowledge Learning Objectives):

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
010 00 00 00	ВАЗДУХОПЛОВНИ ПРОПИСИ И ПРОЦЕДУРЕ КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА	x	x	x	x	x	x
010 01 00 00	МЕЂУНАРОДНО ПРАВО: КОНВЕНЦИЈЕ, СПОРАЗУМИ И ОРГАНИЗАЦИЈЕ						
010 02 00 00	ПЛОВИДБЕНОСТ ВАЗДУХОПЛОВА						
010 03 00 00	НАЦИОНАЛНА ПРИПАДНОСТ И РЕГИСТАРСКЕ ОЗНАКЕ ВАЗДУХОПЛОВА						
010 04 00 00	ЛИЦЕНЦИРАЊЕ ОСОБЉА						
010 05 00 00	ПРАВИЛА ЛЕТЕЊА						
010 06 00 00	ПРОЦЕДУРЕ ВАЗДУШНЕ НАВИГАЦИЈЕ – ПОСТУПЦИ НА ВАЗДУХОПЛОВИМА						
010 07 00 00	СЛУЖБЕ КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА И УПРАВЉАЊЕ						
010 08 00 00	СЛУЖБА ВАЗДУХОПЛОВНОГ ИНФОРМИСАЊА						
010 09 00 00	АЕРОДРОМИ/ХЕЛИДРОМИ						
010 10 00 00	ОЛАКШИЦЕ						
010 11 00 00	ТРАГАЊЕ И СПАСАВАЊЕ						
010 12 00 00	БЕЗБЕДНОСТ (Security)						
010 13 00 00	ИСПИТИВАЊЕ УДЕСА И НЕЗГОДА ВАЗДУХОПЛОВА						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
021 00 00 00	ОПШТЕ ПОЗНАВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА КОНСТРУКЦИЈА И СИСТЕМИ, ЕЛЕКТРИЧНИ СИСТЕМИ, ПОГОНСКА ГРУПА, ОПРЕМА У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ	x	x	x	x	x	x
021 01 00 00	ДИЗАЈН, ТЕРЕТ, ОПТЕРЕЋЕЊЕ, ОДРЖАВАЊЕ						
021 02 00 00	КОНСТРУКЦИЈА						
021 03 00 00	ХИДРАУЛИЧНИ СИСТЕМ						
021 04 00 00	СТАЈНИ ТРАП, ТОЧКОВИ, ПНЕУМАТИЦИ, КОЧНИЦЕ						
021 05 00 00	КОМАНДЕ ЛЕТА						
021 06 00 00	ПНЕУМАТСКИ СИСТЕМ – ПРЕСУРИЗАЦИЈА И ОДРЖАВАЊЕ ТЕМПЕРАТУРЕ ВАЗДУХА						
021 07 00 00	СИСТЕМ ЗА ОДЛЕЂИВАЊЕ И СИСТЕМ ПРОТИВ ЗАЛЕЂИВАЊА						
021 08 00 00	ГОРИВНИ СИСТЕМ						
021 09 00 00	ЕЛЕКТРИЧНИ СИСТЕМ						
021 10 00 00	КЛИПНИ МОТОРИ						
021 11 00 00	МЛАЗНИ МОТОРИ						
021 12 00 00	СИСТЕМ ЗАШТИТЕ И ДЕТЕКЦИЈЕ						
021 13 00 00	КИСЕОНИЧКИ СИСТЕМ						
021 13 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: ОСТАЛИ СИСТЕМИ						
021 15 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: ГЛАВЕ РОТОРА						
021 16 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: РЕДУКТОРИ						
021 17 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: ЛОПАТИЦЕ						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
022 00 00 00	ОПШТЕ ПОЗНАВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА ИНСТРУМЕНТИ	x	x	x	x	x	x
022 01 00 00	СЕНЗОРИ И ИНСТРУМЕНТИ						
022 02 00 00	МЈЕРЕЊЕ ПАРАМЕТАРА ВАЗДУШНЕ СТРУЈЕ						
022 03 00 00	МАГНЕТИЗАМ – КОМПАС СА ДИРЕКТНИМ ОЧИТАВАЊЕМ И МАГНЕТСКИ ВЕНТИЛ						
022 04 00 00	ЖИРОСКОПСКИ ИНСТРУМЕНТИ						
022 05 00 00	СИСТЕМИ ИНЕРЦИЈАЛНЕ НАВИГАЦИЈЕ						
022 06 00 00	АВИОН: СИСТЕМИ АУТОМАТСКИХ КОМАНДИ ЛЕТА						
022 07 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: СИСТЕМИ АУТОМАТСКИХ КОМАНДИ ЛЕТА						
022 08 00 00	ТРИМЕРИ – ПРИГУШИВАЧ СКРЕТАЊА – ЗАШТИТА АНВЕЛОПЕ ЛЕТА						
022 09 00 00	АУТОМАТСКИ ПОТИСАК – СИСТЕМ АУТОМАТСКЕ КОНТРОЛЕ ПОТИСКА						
022 10 00 00	КОМИНИКАЦИОНИ СИСТЕМ						
022 11 00 00	СИСТЕМ УПРАВЉАЊА ЛЕТОМ (FMS)						
022 12 00 00	СИСТЕМИ УПОЗОРАВАЊА, СИСТЕМИ БЛИЗИНЕ						
022 13 00 00	ИНТЕГРИСАНИ ИНСТРУМЕНТИ – ЕЛЕКТРОНСКИ ПОКАЗИВАЧИ						
022 14 00 00	СИСТЕМИ ЗА ОДРЖАВАЊЕ, ПРАЋЕЊЕ И БИЉЕЖЕЊЕ						

022 15 00 00	ДИГИТАЛНА ЕЛЕКТРИЧНА КОЛА И РАЧУНАРИ	Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
		x	x	x	x	x	
030 00 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ И ПЛАНИРАЊЕ ЛЕТА	x	x	x	x	x	
031 00 00 00	МАСА И ЦЕНТРАЖА – АВИОНИ/ХЕЛИКОПТЕРИ	x	x	x	x	x	
031 01 00 00	СВРХА РАЗМАТРАЊА МАСЕ И ЦЕНТРАЖЕ						
031 02 00 00	ТЕРЕТ						
031 03 00 00	ОСНОВЕ ПРОРАЧУНА ЦЕНТРА ТЕЖИШТА						
031 04 00 00	ПОЈЕДИНОСТИ МАСЕ И ЦЕНТРАЖЕ ВАЗДУХОПЛОВА						
031 05 00 00	ОДРЕЂИВАЊЕ ЦЕНТРА ТЕЖИШТА						
031 06 00 00	РУКОВАЊЕ ТЕРЕТОМ						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
033 00 00 00	ПЛАНИРАЊЕ И ПРАЋЕЊЕ ЛЕТА	x	x	x	x	x	x
033 01 00 00	ПЛАНИРАЊЕ ЛЕТА ЗА VFR ЛЕТОВЕ						
033 02 00 00	ПЛАНИРАЊЕ ЛЕТА ЗА IFR ЛЕТОВЕ						
033 03 00 00	ПРОРАЧУН ГОРИВА						
033 04 00 00	ПРИПРЕМА ПРИЈЕ ЛЕТА						
033 05 00 00	ПЛАН ЛЕТА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА						
033 06 00 00	ПРАЋЕЊЕ ЛЕТА И ПОНОВНО ПЛАНИРАЊЕ У ТОКУ ЛЕТА						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
034 00 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ ХЕЛИКОПТЕРИ			x	x	x	
034 01 00 00	ОПШТЕ						
034 02 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ 3 – САМО ЈЕДНОМОТОРНИ ХЕЛИКОПТЕРИ						
034 03 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ 2						
034 04 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ 1 – САМО ХЕЛИКОПТЕРИ СЕРТИФИКОВАНИ. ПОД CS 29						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
040 00 00 00	ЉУДСКЕ МОГУЋНОСТИ И ОГРАНИЧЕЊА	x	x	x	x	x	x
040 01 00 00	ЉУДСКИ ФАКТОРИ: ОСНОВНИ КОНЦЕПТИ						
040 02 00 00	ОСНОВИ ВАЗДУХОПЛОВНЕ ПСИХОЛОГИЈЕ И ОЧУВАЊЕ ЗДРАВЉА						
040 03 00 00	ОСНОВИ ВАЗДУХОПЛОВНЕ ПСИХОЛОГИЈЕ						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
050 00 00 00	МЕТЕОРОЛОГИЈА	×	×	×	×	×	×
050 01 00 00	АТМОСФЕРА						
050 02 00 00	ВЈЕТАР						
050 03 00 00	ТЕРМОДИНАМИКА						
050 04 00 00	ОБЛАЦИ И МАГЛА						
050 05 00 00	ПАДАВИНЕ						
050 06 00 00	ВАЗДУШНЕ МАСЕ И ФРОНТОВИ						
050 07 00 00	СИСТЕМИ ВАЗДУШНОГ ПРИТИСКА						
050 08 00 00	КЛИМАТОЛОГИЈА						
050 09 00 00	ОПАСНЕ ПОЈАВЕ ТОКОМ ЛЕТА						
050 10 00 00	МЕТЕОРОЛОШКЕ ИНФОРМАЦИЈЕ						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
060 00 00 00	НАВИГАЦИЈА	×	×	×	×	×	×
061 00 00 00	ОПШТА НАВИГАЦИЈА	×	×	×	×	×	×
061 01 00 00	ОСНОВЕ НАВИГАЦИЈЕ						
061 02 00 00	МАГНЕТИЗАМ И КОМПАСИ						
061 03 00 00	КАРТЕ						
061 04 00 00	РАЧУНСКА НАВИГАЦИЈА (DEAD RECKONING)						
061 05 00 00	НАВИГАЦИЈА ТОКОМ ЛЕТА						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
062 00 00 00	РАДИО НАВИГАЦИЈА	×	×	×	×	×	×
062 01 00 00	ОСНОВЕ ТЕОРИЈЕ ПРОСТИРАЊА РАДИО ТАЛАСА						
062 02 00 00	РАДИО СРЕДСТВА						
062 03 00 00	РАДАР						
062 04 00 00	<i>Намјерно остављено празно</i>						
062 05 00 00	СИСТЕМИ ПРОСТОРНЕ НАВИГАЦИЈЕ, RNAV/FMS						
062 06 00 00	ГЛОБАЛНИ НАВИГАЦИОНИ САТЕЛИТСКИ СИСТЕМИ						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
070 00 00 00	ОПЕРАТИВНЕ ПРОЦЕДУРЕ	×	×	×	×	×	
071 01 00 00	ОПШТИ УСЛОВИ						
071 02 00 00	ПОСЕБНЕ ОПЕРАТИВНЕ ПРОЦЕДУРЕ И ОПАСНОСТИ (ОПШТИ АСПЕКТИ)						
071 03 00 00	ПОСТУПЦИ ЗА СЛУЧАЈ ОПАСНОСТИ НА ХЕЛИКОПТЕРУ						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
082 00 00 00	ТЕОРИЈА ЛЕТЕЊА ХЕЛИКОПТЕР			×	×	×	
082 01 00 00	ПОДЗВУЧНА АЕРОДИНАМИКА						
082 02 00 00	АЕРОДИНАМИКА ВЕЛИКИХ БРЗИНА И ЕФЕКТИ САБИЈАЊА						
082 03 00 00	ТИПОВИ ВАЗДУХОПЛОВА СА РОТОРОМ						
082 04 00 00	АЕРОДИНАМИКА ГЛАВНОГ РОТОРА						
082 05 00 00	МЕХАНИКА ГЛАВНОГ РОТОРА						
082 06 00 00	РЕПНИ РОТОРИ						
082 07 00 00	РАВНОТЕЖА, СТАБИЛНОСТ И УПРАВЉИВОСТ						
082 08 00 00	МЕХАНИКА ЛЕТА ХЕЛИКОПТЕРА						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
090 00 00 00	КОМУНИКАЦИЈЕ	×	×	×	×	×	×
091 00 00 00	VFR КОМУНИКАЦИЈЕ						
091 01 00 00	ДЕФИНИЦИЈЕ						
091 02 00 00	ОПШТЕ ОПЕРАТИВНЕ ПРОЦЕДУРЕ						
091 03 00 00	ИЗРАЗИ ЗА МЕТЕОРОЛОШКЕ ИНФОРМАЦИЈЕ ОД ВАЖНОСТИ (VFR)						
091 04 00 00	МЈЕРЕ КОЈЕ ТРЕБА ПРЕДУЗЕТИ У СЛУЧАЈУ ОТКАЗА РАДИО ВЕЗЕ						
091 05 00 00	ПРОЦЕДУРЕ У НЕВОЉИ И ХИТНОЈ СИТУАЦИЈИ (DISTRESS AND URGENCY)						
091 06 00 00	ОПШТИ ПРИНЦИПИ VHF И ЛОЦИРАЊА ФРЕКВЕНЦИЈА						
092 00 00 00	IFR КОМУНИКАЦИЈЕ						
092 01 00 00	ДЕФИНИЦИЈЕ						
092 02 00 00	ОПШТЕ ОПЕРАТИВНЕ ПРОЦЕДУРЕ						
092 03 00 00	МЈЕРЕ КОЈЕ ТРЕБА ПРЕДУЗЕТИ У СЛУЧАЈУ ОТКАЗА РАДИО ВЕЗЕ						
092 04 00 00	ПРОЦЕДУРЕ У НЕВОЉИ И ХИТНОЈ СИТУАЦИЈИ (DISTRESS AND URGENCY)						
092 05 00 00	ИЗРАЗИ ЗА МЕТЕОРОЛОШКЕ ИНФОРМАЦИЈЕ ОД ВАЖНОСТИ (IFR)						
092 06 00 00	ОПШТИ ПРИНЦИПИ VHF И ЛОЦИРАЊА ФРЕКВЕНЦИЈА						
092 07 00 00	МОРЗЕОВ КОД						