

ПРИЛОГ 1**JAR-FCL 1****ДИО 1 – УСЛОВИ****1 ОПШТЕ ОДРЕДБЕ**

Овај дио садржи услове везане за дозволе летачког особља.

JAR-FCL 1.001 Дефиниције и скраћенице
(Видјети IEM FCL 1.001)**Авион којим се мора управљати са копилотом:**

тип авиона којим се мора управљати са копилотом, као што је наведено у летачком приручнику или према увјерењу авио-превозника.

Добро ваздухопловно понашање:

стална примјена добре процене, знања и вјештина за остваривање летачких циљева.

Категорије (ваздухоплова):

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

Способност:

комбинација вјештине и знања потребног за извршење задатка према одређеним стандардима.

Елемент завршетка:

задата радња која има свој почетак, крај, дефинисане границе и исход.

Јединица способности:

издвојена функција која се састоји од једног броја елемената способности.

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 авионом, различите од послова вође авиона, на ваздухопловима који захтијевају више од једног пилота, а према листи типова авиона (видјети Додатак JAR-FCL 1.220) или увјерењу о типу авиона, или пропису који регулише услове за поједине врсте летова, искључујући пилота који се налази у авиону у циљу обуке за дозволу или овлашћење.

Кредит:

признавање алтернативних начина или претходне квалификације.

Маршрута:

лет између тачке полијетања и тачке слијетања пратећи припремљену планирану руту и користећи процедуре стандардне навигације.

Вријеме обуке са инструктором:

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

Грешка:

чињење или нечињење летачке посаде које води ка одступању од организационих или летачких намјера или очекивања.

Управљање грешкама:

процес утврђивања и одговора на грешке путем мера које смањују или елиминишу посљедице грешке и умањују могућност грешке или нежељеног стања ваздухоплова.

Инжењер летач:

инжењер летач је лице која испуњава услове из JAR-FCL (такође у Дијелу 2).

Вријеме летења:

укупно вријеме рачунајући од тренутка првог покретања ваздухоплова у сврху полијетања, до тренутка потпуног заустављања ваздухоплова на крају лета.

Вријеме летења по инструментима:

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 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.

Авиони с више пилота:

авиони који су хомологовани за летење са посадом од најмање два 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.

Други уређаји за обуку:

средства за обуку, осим симулатора летења (FS), уређаја за вјежбање летења (FTD) или уређаја за вјежбање летачко-навигацијских процедура (FNPT), који омогућавају обуку тамо где није потребна комплетна пилотска кабина.

Критеријум извођења:

оцјена приказаног елемента способности и опис критеријума по којем је кандидат оцијењен уколико је постигнут захтијевани ниво извођења.

Вођа ваздухоплова под надзором:

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

Приватни пилот:

пилот који посједује дозволу на основу које не може да лети ваздухопловом у циљу стицања зараде.

Комерцијални пилот:

пилот који посједује дозволу на основу које може да лети ваздухопловом у циљу стицања зараде.

Провјера стручности:

приказ стручности у циљу продужења важења или обнове овлашћења, укључујући и усмено испитивање од стране испитивача.

Овлашћење:

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

Обнова важења (нпр. овлашћења/одобрења):

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

Продужење важења (нпр. овлашћења/одобрења):

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

Рутни сектор:

лет који се састоји од полијетања, одласка, крстарења које није краће од 15 минута, доласка, прилаза и слијетања.

Авион с једним пилотом:

авиони који су хомологовани да њима управља само један пилот.

Практични испити:

практични испити представљају приказ стручности у циљу издавања дозволе или овлашћења, укључујући и усмено испитивање од стране испитивача.

Самостално вријеме летења:

вријеме летења током којег је пилот-ученик једино лице у авиону.

Ученик- вођа ваздухоплова (SPIC):

вријеме летења током којег инструктор летења само надгледа ученика који врши дужност вође ваздухоплова, а не утиче на управљање или не управља ваздухопловом.

Угрожавање:

Догађаји или грешке које није изазвала летачка посада, а који повећавају оперативну комплексност и којима се мора управљати да би се одржао ниво сигурности.

Управљање угрожавањем:

Процес утврђивања угрожавања и одговора на угрожавање путем мера које смањују или елиминишу последице угрожавања и умањују могућност грешке или нежељеног стања ваздухоплова.

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 1.215).

Моторна једрилица мора бити способна да изврши полијетање и пењање сопственим погоном, а у складу с 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 1.001.

JAR-FCL 1.005 Примјена (за контролисану имплементацију)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.005)

(Видјети AMC FCL 1.005 и 1.015)

(Видјети JAR-FCL 1.010(a)(4))

(а) Опште одредбе

(1) Услови прописани у JAR-FCL примјењују се на све поднеске који се односе на обуку, испитивање и захтјеве за издавање дозвола, овлашћења, посебних овлашћења, одобрења или увјерења, који су достављени ваздухопловној власти после ступања на снагу овог правилника.

(2) Уколико се у тексту JAR-FCL користе изрази: дозволе, овлашћења, посебна овлашћења, одобрења или увјерења, то подразумијева да су те дозволе, овлашћења, посебна овлашћења, одобрења или увјерења издати у складу са JAR-FCL. У свим другим случајевима ти документи се означавају нпр. као ICAO или националне дозволе.

(3) Уколико се у тексту користи израз „држава чланица ЈАА“ у циљу међусобног препознавања дозвола, овлашћења, посебних овлашћења, одобрења или увјерења, то подразумијева пуноправну државу чланицу ЈАА.

(4) Уређаји за симулирање лета који се наводе у JAR-FCL, а који замјењују авион 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) Одредбе које се односе на авионе, не односе се на микро лаке авионе који се дефинишу националним прописима, осим ако није другачије одређено.

(6) У дозволу издату на основу обуке спроведене изван државе чланице ЈАА, изузев обуке извршене у складу са JAR-FCL 1.055(a)(1), права из дозволе ограничена су на ваздухоплов регистрован у држави издавања дозволе.

(7) Овлашћење издато на основу обуке спроведене изван државе чланице ЈАА, осим обуке спроведене у складу са JAR-FCL 1.055(a)(1), ограничено је на ваздухоплов регистрован у држави издавања дозволе.

(б) Прелазне одредбе

(1) Није применљиво.

(2) Није применљиво.

(3) Имаоци дозвола издатих у складу са националним прописима државе чланице ЈАА пре ступања на снагу овог правилника, или у складу са тачком (б)(1), могу да захтјевају од државе издаваоца дозволе издавање одговарајуће дозволе наведене у JAR-FCL 1 (авион), која њеном имаоцу омогућава коришћење права из дозволе у осталим државама, као што је прописано у JAR-FCL 1.015(a)(1). За издавање таквих дозвола ималац дозволе мора испунити услове прописане у Додатку 1 JAR-FCL 1.005.

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

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

(I) Извршити упис знања језика у складу са JAR-FCL 1.010(a)(4) у свим новим и поново издатим дозволама. Пилот може имати упис више од једног језика (видјети напомену у FCL 1.010(a)(4));

(II) Прије 05.03.2008, увести процедуре тако да постојеће дозволе садрже упис знања језика у складу са JAR-FCL 1.075(a)(2)(XIII).

Б. Имаоци дозвола прије 05.03.2008:

На основу постојећих метода оцјењивања, 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 национална посебна овлашћења

Испитивачи који су посједовали национална посебна овлашћења прије почетка примјене JAR-FCL 1, могу бити овлашћени као JAR-FCL 1 (авион) испитивачи, под условом да ваздухопловним властима докажу познавање JAR-FCL и JAR-OPS. Посебно овлашћење важи најдуже три године. По истеку тог периода поновно издавање посебног овлашћења условљено је испуњењем услова прописаних у JAR-FCL 1.425(a) и (б).

JAR-FCL 1.010 Основна права члана летачке посаде

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.010)

(Видјети Додатак 2 JAR-FCL 1.010)

(Видјети АМС Бр.1 JAR-FCL 1.010)

(а) Дозвола и овлашћење

(1) Лице које обавља дужности члана летачке посаде у цивилном авиону регистрованом у држави чланици ЈАА мора посједовати важећу дозволу и одговарајућа овлашћења, у складу са условима JAR-FCL и дужностима које треба да обавља, или посебно овлашћење, како је то прописано у JAR-FCL 1.085 и 1.230.

Дозвола мора бити издата од стране:

(I) државе чланице ЈАА;

(II) државе чланице ИКАО и да је учињена важећом у складу са JAR-FCL 1.015(б) или (ц).

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

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

(4) Од 05.03.2008, кандидати за дозволе и имаоци дозвола од којих се захтијева употреба радиотелефоније морају приказати способност да говоре и разумију језик који користе у комуникацијама радиотелефонијом у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.010. Знање језика мора бити најмање на оперативном нивоу (ниво 4) ИКАО (видјети Додатак 2 JAR-FCL 1.010 и АМС Бр.1 JAR-FCL 1.010).

Напомена: ове одредбе се односе на ИКАО Annex 10, Volume 2, Chapter 5, гдје језик, који се користи за комуникацију радиотелефонијом, може бити језик који иначе користи станица на земљи или енглески језик. Према томе, у пракси биће ситуација где ће ималац дозволе морати да говори језиком који се иначе користи у станици на земљи.

(б) Коришћење права

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

(ц) Приговори, ограничења

(1) Држава чланица ЈАА може у свако доба, у складу са својим националним процедурама, да поступа по жалбама, ограничи права, или привремено или трајно повуче дозволу, овлашћење, посебно овлашћење 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 националног 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 авион лети, држава чланица ЈАА ће о томе обавијестити државу издаваоца дозволе и Одјељење за издавање дозвола у централи ЈАА. У складу са својим националним законом, држава чланица ЈАА мора да, у интересу сигурности, извести државу издаваоца дозволе и ЈАА да из наведених разлога подносилац захтјева или ималац дозволе не може управљати авионом који је регистрован у тој држави или управљати било којим авионом унутар ваздушног простора те државе.

JAR-FCL 1.015. Прихватање дозвола, овлашћења, посебних овлашћења, одобрења или увјерења

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.015)

(Видјети Додатак 2 JAR-FCL 1.015)

(Видјети Додатак 3 JAR-FCL 1.015)

(Видјети AMC FCL 1.005 и 1.015)

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

(1) Уколико лице или организација посједују дозволу, овлашћење, посебно овлашћење, одобрење или потврду издате од стране ваздухопловних власти државе чланице ЈАА, у складу са условима JAR-FCL и пратећих процедура, те дозволе, овлашћења, посебна овлашћења, одобрења или увјерења могу се прихватити без формалности од стране других држава чланица ЈАА.

(2) Није примјенљиво.

(б) Дозволе издате од стране 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 1.015.

(2) Прихватање дозвола транспортног и професионалног пилота авиона, као и дозвола приватног пилота авиона са овлашћењем за инструментално летење, не може трајати дуже од годину дана од дана прихватања, под условом да је важећа основна дозвола. Даље прихватање за летење на авиону 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 тачкама (1) и (2) не примјењују се ако је авион који је регистрован у држави чланици ЈАА дат у закуп авио-превознику у држави која није чланица ЈАА, под

условом да је држава тог авио-превозника прихватила да у току периода трајања закупа сноси одговорност да технички или оперативни надзор буде у складу са JAR-OPS 1.165. Дозволе чланова летачке посаде авио-превозника државе која није чланица ЈАА могу бити прихваћене на основу дискреционог права ваздухопловних власти државе чланице ЈАА, под условом да су права из прихваћених летачких дозвола ограничена само на период закупа тог авиона за одређене дјелатности у којима непосредно или посредно, на основу „wet lease“ или другог комерцијалног аранжмана не учествује ЈАА авио-превозник.

(4) Уколико је прихватање дозволе, издате у држави која није чланица ЈАА, услов за испуњење одређених задатака ограниченог трајања, у складу са Додатком 3 JAR FCL 1.015, ваздухопловна власт може прихватити дозволу за такве задатке, без испуњења услова из Додатка 1 JAR-FCL 1.015.

(ц) Замјена дозволе издате од стране државе која није чланица ЈАА

(1) Дозвола транспортног и професионалног пилота авиона са или 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 није чланица ЈАА. Тај споразум се мора заснивати на реципроцитету 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 споразума мора садржати напомену о држави која није чланица ЈАА чија је дозвола замијењена. Друге државе чланице ЈАА нису у обавези да прихвате ту дозволу.

(2) Дозвола приватног пилота, професионалног пилота или транспортног пилота авиона издата у складу са ICAO Annex 1 може се замијенити за JAR-FCL дозволу са овлашћењем за класу/тип авиона са једним пилотом након испуњења услова прописаних у Додатку 2 JAR-FCL 1.015.

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

JAR-FCL 1.016 Кредитирање имаоца 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 у складу са ICAO Annex 1 од стране државе која није чланица ЈАА мора испунити услове JAR-FCL, осим оних који се односе на трајање обуке и број часова теоријске и практичне обуке који могу бити умањени. Код одређивања степена кредитирања ваздухопловне власти могу да се руководе препоруком центара за обуку.

(б) Ималац дозволе транспортног пилота авиона која је издата у складу са ICAO Annex 1, а који испуњава услов од 1500 сати налета у улози вође ваздухоплова или копилота на авионима са више пилота према Додатку 1 JAR-FCL 1.015, може бити ослобођен похађања одобрене обуке прије приступања теоријском и практичном испиту, уколико дозвола садржи важеће овлашћење за тип авиона са више пилота на коме ће се обавити практични испит.

JAR-FCL 1.017 Посебна овлашћења и овлашћења за посебне послове

Посебна овлашћења и овлашћења за посебне послове везане за дозволу (на примјер: вуча једрилице, акробатско летење, избацивање падобранаца итд.) могу се издати од стране ваздухопловних власти у складу са условима те државе чланице ЈАА, и то само за коришћење унутар њеног ваздушног простора.

Коришћење посебних овлашћења и 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 1.020 Признавање војне службе

(видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.005)

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 биће признати према одговарајућим условима JAR-FCL о дозволама и овлашћењима на основу дискреционог права ваздухопловне власти. Услови и начин признавања војне службе 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 1.005.

JAR-FCL 1.025 Важење дозвола и овлашћења

(видјети JAR-FCL 3.105)

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

(б) Важење дозволе и продужење важења овлашћења

(1) Важење дозволе је одређено важењем уписаних овлашћења и љекарског увјерења (видјети JAR-FCL 3.105) и важењем уписа знања језика, у односу на права употребе радио-телефоније у JAR-FCL 1.010(а)(4).

(2) Када се овлашћење издаје, продужава или обнавља његово важење, ваздухопловна власт може продужити важење овлашћења до краја мјесеца у коме важење истиче, и тај датум представља датум истицања важења овлашћења.

(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 захтјев ваздухопловној власти за поновно издавање дозволе.

Захтјев мора да садржи потребну документацију.

JAR-FCL 1.026 Скорашње искуство пилота који не лете у складу са JAR-OPS 1

(а) Авионом који превози путнике не смије управљати, у својству вође ваздухоплова или копилота, пилот који у посљедњих 90 дана, као пилот који лети, није имао најмање 3 полијетања и 3 слијетања на авиону истог типа/класе или на симулатору летења тог типа/класе авиона;

(б) Ималац дозволе без важећег овлашћења за инструментално летење не може да буде вођа авиона који превози путнике ноћу, ако у претходних 90 дана није имао најмање једно полијетање и слијетање ноћу које се захтјева у JAR-FCL 1.026(a) .

JAR-FCL 1.030 Услови провјере

(а) Посебна овлашћења испитивача

Ваздухопловна власт мора 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 1, Поглавље I. Ваздухопловна власт ће у писаној форми обавијестити 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 назнаком за које послове су овлашћени. Ова листа мора 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 одређује испитивача за спровођење практичног испита за издавање MPL(A) и ATPL(A).

(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 ATPL.

JAR-FCL 1.035 Здравствена способност

(Видјети IEM FCL 1.035)

(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 захтјева 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) Здравствена способност

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

(д) *Ограничење летења само у вишечланој посади (OML - само класа 1)*

(1) Ограничење "само као копилот или са копилотом" се примјењује када ималац дозволе професионалног или транспортног пилота авиона не испуњава у потпуности услове лџкарског увјерења класе 1, али је у оквиру прихватљивог ризика губитка способности у лету (видјети JAR-FCL 3 - Лџкарски, IEM FCL A, Б и Ц). Ово ограничење примењује ваздухопловна власт код посаде са више пилота. Ограничење "само као копилот или са копилотом" може да буде издато или повучено само од стране ваздухопловних власти.

(2) Други пилот мора бити квалификован за тип авиона, не смије бити старији од 60 година и не смије имати ово ограничење (OML).

(е) *Ограничење летења са сигурносним пилотом – Safety pilot (OSL - само класа 2)*

Сигурносни пилот (*Safety pilot*) је пилот који је квалификован да лети као вођа на класи/типу авиона, који је опремљен дуплим командама, а који се налази у авиону ради преузимања управљања авионом ако дође до губитка способности у лету пилота са лџкарским ограничењем. Ово ограничење може да буде издато или повучено само од стране ваздухопловних власти.

JAR-FCL 1.040 Умањење здравствене способности

(Видјети IEM FCL 3.040)

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

(б) Имаоци лџкарских увјерења не смију да узимају, било на рецепт или без рецепта, лијекове или наркотице, или да се подвргавају неким другим лијечењима, осим ако нису потпуно сигурни да тај лијек или лијечење неће имати неке неповољне ефекте у погледу њихове способности да сигурно врше своје дужности. Уколико постоји било каква сумња, треба тражити савјет од одјељења за ваздухопловну медицину, ваздухопловно-медицинског центра или од овлашћеног лџкара (AMS, AMC или AME). Опширнија упутства дата су у JAR-FCL 3 (видјети IEM FCL 3.040).

(ц) Имаоци лџкарских увјерења су дужни да, без непотребног одлагања, затраже упутства од AMS, AMC или AME, у случају:

- (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) (1) Имаоци лџкарских увјерења који су свјесни:

- (i) значајне личне повреде која проузрокује неспособност за вршење дужности члана летачке посаде;
- (ii) болести која проузрокује њихову неспособност да врше дужности члана летачке посаде током периода од 21 дана или дуже;
- (iii) трудноће

дужни су да у писаној форми обавијесте ваздухопловну власт или овлашћеног лџкара, који ће накнадно да обавијести ваздухопловну власт о таквој повреди или трудноћи, а у случају болести, одмах по истеку периода од 21 дана. Сматра се да је лџкарско увјерење привремено повучено након појаве такве повреде или истека тог периода болести или потврде трудноће.

(2) У случају повреде или болести, привремено повлачење увјерења ће се укинути од стране овлашћеног лџкара у договору са ваздухопловним властима након што се ималац подвргне лџкарској процјени овлашћеног лџкара или 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 одговарајућим, ослободи имаоца обавезе подвргавања љекарском прегледу.

(3) У случају трудноће овлашћени љекар у договору са ваздухопловним властима може укинути привремено повлачење увјерења за период и под условима које сматра одговарајућим (видјети JAR-FCL 3.195(с) и 3.315(с)).

Уколико овлашћени љекар процени пилота класе 1 у трудноћи као способног за класу 1, уписаће се ограничење летења у вишечланој посади (Класа 1 „OML“). Привремено повлачење ће се обуставити ако након завршетка трудноће имаоца прегледа овлашћени љекар и прогласи га способним. Након што овлашћени љекар процијени способност по окончању трудноће, ограничење летења у вишечланој посади (Класа 1 „OML“) се може укинути од стране овлашћеног љекара, уз информисање ваздухопловних власти.

JAR-FCL 1.045 Посебне околности

(а) Одредбе JAR-FCL-а не могу обухватити све ситуације. Када би примјеном JAR-FCL дошло до неодговарајућих посљедица, 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 1.050 Признавање налета и теоријског знања

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.050)

(Видјети Додатак 2 JAR-FCL 1.050)

(Видјети Додатак 3 JAR-FCL 1.050)

(а) 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 авиона за коју се дозвола или овлашћење тражи.

(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 авиона признаће се до 50 часова инструменталног летења остварених у својству ученика-вође ваздухоплова за испуњење услова налета као вође ваздухоплова који је неопходан за издавање дозволе транспортног и професионалног пилота авиона и овлашћења за тип или класу вишемоторног авиона.

(III) Лицу које је завршило интегрисани курс за добијање дозволе професионалног пилота авиона, са овлашћењем за инструментално летење, признаће се до 50 часова инструменталног летења остварених у својству ученика-вође ваздухоплова за испуњење услова налета као вође ваздухоплова захтјевањег за издавање дозволе професионалног пилота авиона и овлашћења за тип или класу вишемоторног авиона.

(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 у улози 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 хеликоптеру је ослобођен теоријске обуке и теоријског дијела испита прописаног за стицање овлашћења за инструментално летење на авиону.

(2) У циљу стицања дозволе приватног пилота авиона ималац дозволе PPL(H), CPL(H) или ATPL(H) мора да испуни услове одређене у Додатку 1 JAR-FCL 1.050.

(3) У циљу стицања дозволе професионалног пилота авиона ималац дозволе CPL(H) или ATPL(H) мора да испуни услове одређене у Додатку 2 JAR-FCL 1.050.

(4) У циљу стицања дозволе транспортног пилота авиона ималац дозволе ATPL(H) са овлашћењем за инструментално летење мора да испуни услове одређене у Додатку 3 JAR-FCL 1.050.

(5) Кредитирање 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 хеликоптера, под условом да испуњавају прихватљиви период, у складу са JAR-FCL 2.495.

(6) Кандидату који је положио теоријски дио испита за стицање дозволе транспортног пилота авиона признаће се теоријски испит за PPL(A), CPL(A) и IR(A).

(7) Кандидату који је положио теоријски дио испита за стицање дозволе професионалног пилота авиона признаће се теоријски испит за PPL(A).

(8) Кандидату који је положио одговарајући теоријски дио испита за стицање дозволе професионалног пилота авиона или овлашћења за инструментално летење на авионима признаће се теоријски испит, као што је одређено у Додатку 4 JAR-FCL 1.050.

JAR-FCL 1.055 Организације за обуку и регистроване организације

(Видјети Додатке 1а, 1б, 2 и 3 JAR-FCL 1.055)

(Видјети Додатак 2 JAR-FCL 1.125)

(а) (1) Организације за летачку обуку (FTO) које намјеравају да врше обуку за дозволе и припадајућа овлашћења, а којима је основно мјесто пословања и сједиште у држави чланице ЈАА, добиће одобрење од стране те државе када испуне услове из JAR-FCL. Услови за одобрење FTO су дати у Додатку 1а JAR-FCL 1.055. Дио обуке може бити обављен изван државе чланице ЈАА (видјети Додатак 1б JAR-FCL 1.055).

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

(I) уколико је постигнут споразум између ваздухопловних власти државе чланице ЈАА и државе која није чланица ЈАА, а у којој ФТО 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 :

(II) (A) да је обезбијеђена одговарајућа надлежност и надзор ваздухопловне власти;
(Б) да су испуњени одговарајући додатни услови из Додатка 1ц JAR-FCL 1.055;
(Ц) да је процедура за издавање одобрења у складу са административним поступцима прихваћеним у ЈАА, а примјењена од стране ваздухопловних власти те државе.

(б) (1) Организације за обуку за летење на типу (TRTO) са сједиштем у држави чланици ЈАА, које намјеравају да врше обуку за стицање овлашћења летења на типу добиће одобрење када испуне услове из JAR-FCL, а одобрење ће бити дато од стране те државе. Услови за одобрење TRTO су дати у Додатку 2 JAR-FCL 1.055.

(2) TRTO смештене изван државе чланице ЈАА добиће одобрење када испуне услове из JAR-FCL, а одобрење издаје држава којој је поднијет захтјев. Услови за одобрење TRTO су дати у Додатку 2 JAR-FCL 1.055.

(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 (видјети JAR-FCL 1.125).

(д) Курс обуке MPL(A)

ФТО које желе да обављају обуку за MPL(A) морају ваздухопловним властима пружити доказ да се кроз MPL(A) курс обуке остварује ниво способности за обављање послова унутар вишечлане посаде који је најмање једнак оном који се очекује од лица који су завршили АТР(A) интегрисани курс и који су завршили обуку за овлашћење за летење на типу авиона са више пилота. Ваздухопловне власти ће обавијестити ЈАА о курсевима који су одобрени по овим захтјевима.

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

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.060)

(а) *Старост 60-64 година*

Ималац пилотске дозволе који је навршио 60 година живота не смије да лети као пилот авиона у комерцијалном ваздушном саобраћају, изузев:

(1) као члан вишечлане пилотске посаде и под условом

(2) да је такав ималац једини пилот у летачкој посади који је навршио 60 година живота.

(б) *Старост 65 година*

Ималац пилотске дозволе који је навршио 65 година живота не смије да лети као пилот авиона који је ангажован у комерцијалном ваздушном саобраћају.

(ц) Националне варијанте услова под (а) и (б) дате су у Додатку 1 JAR-FCL 1.060.

JAR-FCL 1.065 Држава издавалац дозволе

(Видјети JAR-FCL 1.010(ц))

(а) Кандидат мора доказати ваздухопловној власти државе издаваоца дозволе да је у потпуности испунио све услове за издавање дозволе (видјети JAR-FCL 1.010(ц)).

(б) Ако постоји сагласност 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) лекарски преглед и процјена способности;
- (3) летачка обука и провјера.

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

(ц) Даља овлашћења могу бити стечена према 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 (видјети JAR-FCL 1.070). Та држава тада постаје држава издавалац дозволе и преузме одговорност за издавање дозволе у смислу горе наведеног става (а).

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

JAR-FCL 1.070 Стални боравак

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

JAR-FCL 1.075 Образац и садржај дозволе летачког особља

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.075)

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

(а) *Садржај*: број рубрике је исписан уз наслов рубрике. Стандардни образац ЈАА дозволе је приказан у Додатку 1 JAR-FCL 1.075. 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 додатак 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 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 посебних овлашћења 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. специјални уписи у вези ограничења и уписи за додатна права, укључујући знање језика (видјети JAR-FCL 1.005(б)(5));

(XIV) Било који други подаци које захтјева ваздухопловна власт.

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

(ц) *Боја*: бели 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 неким другим језицима које ваздухопловна власт сматра одговарајућим.

JAR-FCL 1.080 Евидентирање налета

(Видјети IEM FCL 1.080)

(а) Подаци о лету обављеном у улози пилота треба да буду забиљежени у књижици летења у формату који је прихваћен од стране ваздухопловне власти (видјети IEM FCL 1.080). Подаци о летовима који се обављају по JAR-OPS 1 могу бити евидентирани у прихваћеном рачунарском формату који ће чувати авио-превозник. У том случају авио-превозник ће евидентирати све летове пилота, укључујући обуку за упознавање са разликама авиона и обуку за прилагођавање на авион, 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 авиона;

(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 авиона;

(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 авиона (укључујући самостално, ученик-вођа авиона, вођа авиона 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-вођа авиона, вођа авиона под надзором, вријеме летења по инструментима*, итд;

*Пилот може евидентирати као налет по инструментима само вријеме када је стварно управљао авионом према инструментима у стварним или симулираним инструменталним условима лета.

(5) Услови под којима је извршен лет:

- (I) Ноћ;
- (II) IFR (према 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 он 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 у којем врши улогу инструктора у авиону.
- (IV) Ималац посебног овлашћења испитивача може уписати налет као вођа ваздухоплова све вријеме током којег се он налази на пилотском сједишту и лети као испитивач у авиону.
- (V) Копилот у улози вође ваздухоплова под надзором, на авиону за који се према увјерењу о типу или према условима JAR-OPS захтијева више од једног пилота, уписује вријеме летења као вођа ваздухоплова, под условом да је такав налет под надзором (видјети (ц)(5)) потписан од стране вође ваздухоплова.
- (VI) Ако ималац дозволе обави већи број летова у току једног дана, враћајући се сваки пут на исто место полијетања, а интервал између узастопних летова не прелази 30 минута, таква серија летова се може евидентирати једним уписом.

(2) Налет као копилот

Ималац пилотске дозволе, који се налази на пилотском сједишту као копилот, може уписати вријеме летења као копилотски налет на авиону који захтјева више од једног пилота према увјерењу о типу авиона или према прописима по којима се лет спроводи.

(3) Налет као копилот у крстарењу

Копилот у крстарењу може уписати цјелокупни налет као копилотски налет када се налази на пилотском сједишту.

(4) Налет на обуци са инструктором

Збир цјелокупног налета кандидата за дозволу или овлашћење као што је налет на обуци, инструментални налет у обуци авионом, инструментални налет у обуци на уређајима за

симулирано летење итд, мора бити овјерен од стране овлашћеног или посебно овлашћеног инструктора који је спроводио обуку.

(5) PICUS - Вођа ваздухоплова под надзором

Под условом да је начин надзора прихваћен од 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 није потребна интервенција вође ваздухоплова у интересу безбједности.

(д) *Давање на увид евиденције налета*

(1) Ималац дозволе или ученик пилот дужан је да, без непотребног одлагања, да 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 маршрутним међуаеродромским летовима, као доказ да има уписана потребна посебна овлашћења од стране инструктора.

Додатак 1 JAR-FCL 1.005

Минимални услови за издавање JAR-FCL дозволе или посебног овлашћења на основу националне дозволе или посебног овлашћења које је издала држава чланица ЈАА

(Видјети JAR-FCL 1.005(б)(3))

(Видјети AMC FCL 1.005 и 1.015)

(Видјети AMC FCL 1.125)

1. Пилотске дозволе

Дозвола пилота коју је издала држава чланица ЈАА према својим националним прописима може да буде замијењена JAR-FCL дозволом када су испуњени прописани услови. За замјену оваквих дозвола ималац дозволе ће:

(а) За ATPL(A) и CPL(A) - извршити провјеру стручности на типу/класи, као и у инструменталном летењу (ако има IR), према условима за продужење JAR-FCL 1.245(б)(1), JAR-FCL 1.245(ц)(1)(I) или 1.245(ц)(2), који се односе на права имаоца дозволе.

(б) (I) За ATPL(A) и CPL(A) показати ваздухопловном властима задовољавајуће знање одговарајућих дијелова JAR-OPS 1 и JAR-FCL (видјети AMC FCL 1.005 и 1.015);
(II) За PPL(A) показати задовољавајуће познавање одговарајућих дијелова ЈАА услова (видјети AMC FCL 1.125);

(ц) Показати задовољавајуће знање енглеског језика према JAR-FCL 1.200 ако посједује IR.

(д) Испунити услове у погледу искуства и све друге услове приказане у 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(A)	>1500 као вођа ваздухоплова на авионима са више пилота	нема	ATPL (A)	Не примјењује се	(а)
ATPL(A)	>1500 на авионима са више пилота	нема	као у (ц)(4)	као у (ц)(5)	(б)
ATPL(A)	>500 на авионима са више пилота	пред вазд. властима доказати познавање перформанси и планирања према условима Додатка 1 JAR-FCL1.470	ATPL (A) са овлашћењем за тип и ограничењем “само као копилот“	Показати способност да дјелује као PIC као што захтјева Додатак 2 JAR-FCL 1.240	(ц)
CPL/IR(A) и завршен ICAO ATPL теоријски испит у држави чланици ЈАА-издаваоцу дозволе	>500 на авионима са више пилота, или више од 500 сати летења где се тражи више пилота на авиону са једним пилотом JAR-FAR 23-комбинована категорија у складу са JAR OPS 1 или одговарајућим националним оперативним условима	(I) пред вазд. властима доказати познавање перформанси и планирања према условима Додатка 1 JAR-FCL 1.470 (II) Испуни остале услове JAR-FCL 1.250 (а)(1) и (2)	CPL/IR(A) са уписаном теоријом ATPL према JAR-FCL	Не примјењује се	(д)

Национална дозвола коју има	Укупан налет (сати)	Додатни услови JAA	Замјена за JAR-FCL дозволу и ограничења (ако постоје)	Укидање ограничења	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	>500 на авионима са више пилота, или више од 500 сати летења гдје се тражи више пилота на авиону са једним пилотом JAR-FAR 23-комбинована категорија у складу са JAR OPS 1 или одговарајућим националним оперативним условима	(I) положен теоријски испит за ATPL према JAR-FCL у држави чланици JAA-издаваоцу дозволе (II) испуњени остали услови JAR-FCL 1.250(a) (1) и (2)	CPL/IR(A) са уписаном теоријом ATPL према JAR-FCL	Не примјењује се	(е)
CPL/IR(A)	>500 као вођа ваздухоплова на авионима са једним пилотом	нема	CPL/IR(A) са уписаним типом/класом и ограничењем за авионе са једним пилотом		(ф)
CPL/IR(A)	<500 као вођа ваздухоплова на авионима са једним пилотом	пред вазд. властима доказати познавање перформанси и планирања према условима Додатка 1 JAR-FCL1.470	као (4)(ф)	Стицање овлашћења за летење у саставу вишечлане посаде према JAR-FCL 1.240	(г)
CPL(A)	>500 као вођа ваздухоплова на авионима са једним пилотом	овлашћење за ноћно летење, ако је примјенљиво	CPL(A) са уписаним типом / класом и ограничењем за авионе са једним пилотом		(х)
CPL(A)	<500 као вођа ваздухоплова на авионима са једним пилотом	(I) овлашћење за ноћно летење, ако је примјенљиво (II) пред вазд. властима доказати познавање перформанси и планирања према условима Додатка 1 JAR-FCL1.470	као (4) (х)		(и)
PPL/IR(A)	≥75 према IFR	овлашћење за ноћно летење уколико оно није саставни дио овлашћења за инструментално летење	PPL/IR(A) (IR ограничен на PPL)	пред вазд. властима доказати познавање перформанси и планирања према условима Додатка 1 JAR-FCL1.470	(ј)
PPL(A)	≥70 на авионима	доказати способност коришћења радионавигацијских средстава	PPL(A)		(к)

2. Инструкторска овлашћења

Национално овлашћење, посебно овлашћење и права које има	Искуство	Додатни услови JAA	Замјена за JAR-FCL овлашћење
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	према JAR-FCL1 (авион) за одговарајуће	Пред вазд. властима доказати познавање одговарајућих делова	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

	овлашћење	JAR-FCL 1 (авион) и JAR- OPS, како прописује AMC FCL 1.005 и 1.015	
--	-----------	---	--

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

3. SFI посебно овлашћење

Посебно овлашћење за инструктора на синтетичком тренажеру коју је издала држава чланица ЈАА, а у складу са националним условима те државе, може да се замијени JAR-FCL посебним овлашћењем ако искуство имаоца посебног овлашћења одговара потребном искуству и другим условима наведеним у следећој табели:

Национално посебно овлашћење које има	Искуство	Додатни услови ЈАА	Замјена за JAR-FCL посебно овлашћење
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	>1500 сати као пилот на авиону са више пилота	(I) има или је имао дозволу професионалног или транспортног пилота (A) издату од државе чланице ЈАА или дозволу професионалног или транспортног пилота која није по JAR-FCL а прихватљива је за вазд. власти (II) успешно завршена обука на симулатору за одређен тип авиона укључујући и MCC	SFI(A)
SFI(A)	3 године претходног искуства као SFI које је прихватљиво за вазд. власти	успјешно завршена обука на симулатору за одређен тип авиона укључујући и MCC	SFI(A)

Ово посебно овлашћење се издаје за период од највише 3 године.

Поновно издавање посебног овлашћења зависи од испуњења услова који су прописани у JAR-FCL 1.415.

4. Инструктори на тренажерима (летења / навигацијским) „ FTD / FNPT I“

Национално посебно овлашћење које има	Искуство	Замјена за JAR-FCL посебно овлашћење
(1)	(2)	(3)
Инструктори на FTD и/или FNPT I	3 године претходног искуства као FTD и/или FNPT I које је прихватљиво за ваздухопловне власти	Инструктори на FTD и/или FNPT I

Додатак 1 JAR-FCL 1.010**Услови у погледу знања језика који се користи за комуникацију радиотелефонијом**

(Видјети JAR-FCL 1.010(a)(4))

(Видјети АМС Бр.1. JAR-FCL 1.010(a)(4))

(Видјети АМС Бр.2. JAR-FCL 1.010(a)(4))

(Видјети IEM FCL 1.010)

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 1.010(a)(4), кандидат за дозволу или ималац дозволе мора да прикаже, на начин прихватљив ваздухопловним властима, способност да:
 - (а) ефикасно комуницира путем гласа (телефонија/радиотелефонија) и у ситуацијама лице у лице;
 - (б) прецизно и јасно комуницира о свакодневним темама и темата везаним за област рада;
 - (ц) користи одговарајуће стратегије комуникације за размјену порука и препознаје и рјешава неспоразуме (нпр. да провери, потврди, или разјасни информацију);
 - (д) успјешно обрађује лингвистичке промјене настале услед компликације или неочекиваног обрта догађаја који се догоде у оквиру рутинске радне ситуације или комуникативних задатака са којима је иначе фамилијаран; и
 - (е) користи дијалект или акцент који је разумљив у ваздухопловству.
3. Знање језика се формално поновно процјењује у интервалима које одреде ваздухопловне власти (видјети АМС бр.2 JAR-FCL 1.010 параграфи 4 и 5).
4. Метод оцјене и поновне процјене одређују ваздухопловне власти (видјети АМС бр.2 JAR-FCL 1.010).
5. Лице које у име ваздухопловних власти врши оцјењивање језика мора бити прихваћено од стране ваздухопловних власти (видјети АМС бр.2 JAR-FCL 1.010).
6. Уколико наведено оцјењивање знања језика испуњава услове дате у Додатку 1 JAR-FCL 1.200, оно се може користити у сврху проширења права радиотелефоније на енглеском језику у складу са JAR-FCL 1.200 параграф (б).

Додатак 2 JAR-FCL 1.010**Скала процене нивоа знања језика**

(Видјети JAR-FCL 1.010(a)(4))

(Видјети AMC бр.1 JAR-FCL 1.010)

(Видјети AMC бр.2 JAR-FCL 1.010)

(Видјети IEM JAR-FCL 1.010) НИВО	ИЗГОВОР Користи дијалекат и/или акценат разумљив у ваздухопловству	СТРУКТУРА Одговарајуће граматичке структуре и састав реченица се одређују језичким функцијама које одговарају задатку	ФОНД РИЈЕЧИ	ТЕЧНОСТ	РАЗУМИЈЕВАЊЕ	ИНТЕРАКЦИЈЕ
Оперативни (ниво 4)	На изговор, нагласак, ритам и интонацију утичу матерњи језик или регионалне варијације али само повремено отежавају лако разумијевање	Основне граматичке структуре и састав реченица се користе креативно и обично су добро контролисане. Грешке могу да настану, нарочито у неуобичајеним и неочекиваним околностима, али ретко утичу на смисао.	Фонд речи и прецизност су обично довољни за сврсисходну комуникацију у познатим, конкретним темама у вези области рада. Често може да успјешно парафразира у недостатку фонда ријечи, посебно у неуобичајеним и неочекиваним ситуацијама.	Језичке целине се излажу одговарајућим темпом. Може повремено да се јави недостатак у течној говору на прелазу из увјежбаног или формализованог говора у спонтану интеракцију, али ово не омета успјешну комуникацију. Може да 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 сналази у очигледним неспоразумима тако што провјерава, потврђује или објашњава.

Додатак 1 JAR-FCL 1.015**Минимални услови за прихватање дозвола држава које нису чланице ЈАА**

(Видјети JAR-FCL 1.015)

(Видјети AMC JAR-FCL 1.005 и 1.015)

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 авио-транспорт и друге професионалне активности

2. Пилотска дозвола издата у складу са ICAO Annex 1 у држави која није чланица ЈАА може бити прихваћена од државе чланице ЈАА ради одобрења за летење (осим за обуку) на авионима регистрованим у тој држави. Да би се оваква дозвола прихватила ималац дозволе мора:

- (а) обавити практичан испит на типу или класи авиона према условима за продужење важења овлашћења по JAR-FCL 1.245, релевантног за послове имаоца дозволе;
- (б) пред ваздухопловном влашћу показати знање одговарајућих делова JAR-OPS и JAR-FCL (Видјети AMC JAR-FCL 1.005 и 1.015);
- (ц) показати задовољавајуће знање енглеског језика у складу са JAR-FCL 1.200;
- (д) имати важеће JAR-FCL лџкарско увјерење класе 1;
- (е) испунити друге објављене допунске услове које та држава чланица ЈАА сматра потребним ;
- (ф) испунити услове у погледу искуства наведене у колони (2) слједеће табеле који се односе на услове прихватања дозволе из колоне (3):

Дозвола коју има	Укупно вријеме летења	Услови за прихватање дозволе	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1500 сати летења као вођа ваздухоплова на МРА	Комерцијални авио-транспорт на МРА као вођа ваздухоплова	(а)
ATPL(A) или CPL(A)/IR*	> 1500 сати летења као вођа ваздухоплова или копилот на МРА према оперативним захтјевима авиона	Комерцијални авио-транспорт на МРА као копилот	(б)
CPL(A)/IR	> 1000 сати летења као вођа ваздухоплова у комерцијалном авиотранспорту након стицања IR	Комерцијални авио-транспорт на SPA као вођа ваздухоплова	(ц)
CPL(A)/IR	> 1000 сати летења као вођа ваздухоплова или копилот на SPA према оперативним захтјевима авиона	Комерцијални авио-транспорт на SPA као копилот према JAR-OPS	(д)
CPL(A)	> 700 сати летења на авионима не рачунајући моторне једрилице, укључујући 200 сати у оној улози за коју се тражи прихватање дозволе и 50 сати у тој улози у последњих 12 мјесеци	Друге активности различите од комерцијалног авио-транспорта	(е)

*Имаоци CPL(A)/IR на МРА морају показати теоријско знање ICAO ATPL(A) прије прихватања дозволе.

Дозвола приватног пилота са овлашћењем за инструментално летење

3. Дозвола приватног пилота са овлашћењем за инструментално летење, издата у складу са ICAO Annex 1 у држави која није чланица ЈАА, може бити прихваћена од државе чланице ЈАА ради одобрења за летење (осим за обуку) на авионима регистрованим у тој држави. Да би се оваква дозвола прихватила, ималац дозволе мора:

- (а) испунити, у виду практичног испита, услове за продужење рока важења овлашћења за тип /класу авиона и овлашћења за инструментално летење из Додатка 1 и 2 JAR-FCL 1.210 и Додатак 3 JAR-FCL 1.240;
- (б) показати пред ваздухопловним властима задовољавајуће знање према Поглављу Ј из: ваздухопловних прописа и ваздухопловних метеоролошких кодова, број предмета 050 10 03 01, као и планирање летења и перформансе за IR, број предмета 030 00 00 00, људске могућности, број предмета 040 00 00 00, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.470;
- (ц) доказати задовољавајуће знање енглеског језика према JAR-FCL 1.200;
- (д) имати важеће JAR-FCL лекарско 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 у погледу искуства наведене у колони (2) следеће табеле:

Врста дозволе	Укупни налет
(1)	(2)
PPL/IR	> 100 сати као вођа ваздухоплова инструменталног налета

Додатак 2 JAR-FCL 1.015

Замјена PPL дозволе издате у држави која није чланица ЈАА за JAR-FCL PPL дозволу (Видјети JAR-FCL 1.015(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) кандидат 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 следећој табели:

Национална дозвола коју има	Захтјевано искуство	Додатни JAR-FCL услови
Важећа национална ICAO PPL дозвола	> 100 сати као пилот авиона	(а) Положен писмени испит из предмета ваздухопловни прописи и људске могућности и ограничења (б) Положен практични испит за PPL према Додатку 1 JAR-FCL 1.130 и 1.135 и Додатку 2 JAR-FCL 1.135 (ц) Испуни одговарајуће услове Поглавља F

Додатак 3 JAR-FCL 1.015**Прихватање пилотских дозвола држава које нису чланице ЈАА за посебне задатке ограниченог трајања**

(Видјети JAR-FCL 1.015)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.015)

Привремено прихватање пилотских дозвола и посебних овлашћења држава које нису чланице ЈАА за пилоте произвођача авиона

1. Дозвола пилота издата у складу са ICAO Аппех 1 од стране државе која није чланица ЈАА, као и инструкторско овлашћење и посебно овлашћење испитивача издати од стране те државе, могу бити прихваћени од стране државе чланице ЈАА за период од највише 1 године, да би се омогућили демонстрациони и оперативни летови, као и летови за прелет и испитивање авиона регистрованих у држави чланици ЈАА. Када се прихвата дозвола према одредбама овог Додатка, ималац дозволе државе која није чланица ЈАА може бити ослобођен обавезе испуњења услова за прихватање дозволе који су садржани у Додатку 1 JAR-FCL 1.015, уз испуњење одређених захтјева.

Да би остварио право за прихватање такве дозволе ималац мора:

(а) посједовати одговарајућу дозволу, лекарско увјерење, овлашћења за тип и квалификације, укључујући инструкторско овлашћење и посебно овлашћење испитивача, важеће у држави која није чланица ЈАА за обављање предвиђених послова;

(б) бити запослен код произвођача авиона или TRTO где се спроводи обука за потребе произвођача авиона;

(ц) да буде ограничен на вршење обуке и провере за почетна издавања овлашћења за тип, надгледање почетних линијских летова пилота, вршење прелета, почетних линијских летова, демонстрационих и пробних летова.

2. Када обавља или надгледа линијско летење пилот мора да испуњава одговарајуће услове JAR OPS према захтјевима ваздухопловне власти државе у чијем је регистру авион.

Додатак 1 JAR-FCL 1.050**Признавање теоријског знања за издавање PPL(A) – допунска обука и услови испита**
(Видјети JAR-FCL 1.050 (б)(2))

За стицање дозволе приватног пилота авиона PPL(A) ималац дозволе пилота хеликоптера мора да положи теоријски испит за PPL(A) (из AMC- FCL 1.125 Програм теоријске обуке за дозволу приватног пилота авиона) из следећих области: познавање ваздухоплова, перформансе лета и планирање, оперативне процедуре и теорија летења.

Додатак 2 JAR-FCL 1.050**Признавање теоријског знања за издавање CPL(A) - допунска обука и услови испита**
(Видјети JAR-FCL 1.050 (б)(3))

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

021 00 00 00	Опште познавање ваздухоплова – Конструкција и системи, Електрични системи, Погонска група, Опрема у случају опасности
021 02 00 00	Конструкција авиона
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 10 00 00	Клипни мотори
021 11 00 00	Млазни мотори
021 13 00 00	Кисеонички системи

022 00 00 00	Опште познавање ваздухоплова – Инструменти (А)
022 02 00 00	Мјерење параметара ваздушне струје
022 06 00 00	Авион: Аутоматски системи команди лета
022 08 00 00	Тримери – тример дубине - Заштита прекорачења енvelope лета
022 12 00 00	Системи упозоравања, системи упозоравања на опасно приближавање
022 13 00 00	Интегрисани инструменти – Електронски монитори

030 00 00 00	Перформансе лета и планирање
031 00 00 00	Маса и центража – Авиони
031 01 00 00	Сврха ограничења масе и центраже
031 02 00 00	Оптерећење терета
031 04 00 00	Детаљни подаци о маси и центражи авиона
031 05 00 00	Одређивање позиције тежишта

032 00 00 00	Перформансе – авиони
032 01 00 00	Опште
032 02 00 00	Перформансе класе Б – Једномоторни авиони
032 03 00 00	Перформансе класе Б – Вишемоторни авиони
032 04 00 00	Перформансе класе А – Авиони сертификовани према CS 25 само

033 00 00 00	Планирање и праћење лета
033 03 00 00	Прорачун горива

071 00 00 00	Оперативне процедуре – авиони
071 01 00 00	Општи услови
071 02 00 00	Специфичне оперативне процедуре и опасности (општи аспект)

081 00 00 00	Теорија летења
081 00 00 00	Теорија летења – авиони
081 01 00 00	Подзвучна аеродинамика
081 02 00 00	Аеродинамика великих брзина
081 03 00 00	Намјерно остављено празно
081 04 00 00	Стабилност
081 05 00 00	Команде
081 06 00 00	Ограничења
081 07 00 00	Елисе
081 08 00 00	Механика лета

2. Кандидат мора показати ниво знања који има ималац дозволе професионалног пилота авиона и мора испунити услове прописане у JAR-FCL 1 (Авион) Пододјелак J.

Кандидат мора положити допунске теоријске испите из следећих предмета: опште познавање ваздухоплова, перформансе лета и планирање, оперативне процедуре и теорија летења (авион), као што слиједи:

а) испитни тестови за предмете перформансе лета и теорија летења (авион) су одређени у JAR-FCL 1.470(б).

б) испитни тестови за предмете конструкција и системи, електрични системи, погонска група, опрема за случај опасности, инструменти, маса и центража, планирање и праћење лета, и оперативне процедуре обухватиће допунске теме одређене у наведеном програму.

Додатак 3 JAR-FCL 1.050**Признавање теоријског знања за издавање ATPL(A) – допунска обука и услови испита (Видјети JAR-FCL 1.050 (b)(4))**

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

021 00 00 00	Опште познавање ваздухоплова – Конструкција и системи, Електрични системи, Погонска група, Опрема у случају опасности
021 02 00 00	Конструкција авиона
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 09 00 00	Електрични системи
021 10 00 00	Клипни мотори
021 11 00 00	Млазни мотори
021 13 00 00	Кисеонички системи

022 00 00 00	Опште познавање ваздухоплова – Инструменти (А)
022 02 00 00	Мерење параметара ваздушне струје
022 06 00 00	Авион: Аутоматски системи команди лета
022 08 00 00	Тримери – тример дубине – Заштита прекорачења енvelope лета
022 09 00 00	Систем за аутоматско подешавање гаса
022 12 00 00	Системи упозоравања, системи упозоравања на опасно приближавање
022 13 00 00	Интегрисани инструменти – Електронски монитори

030 00 00 00	Перформансе лета и планирање
031 00 00 00	Маса и центража – Авиони
031 01 00 00	Сврха ограничења масе и центраже
031 02 00 00	Оптерећење терета
031 04 00 00	Детаљни подаци о маси и центражи авиона
031 05 00 00	Одређивање позиције тежишта

032 00 00 00	Перформансе - авиони
032 01 00 00	Опште
032 02 00 00	Перформансе класе Б – Једномоторни авиони
032 03 00 00	Перформансе класе Б – Вишемоторни авиони
032 04 00 00	Перформансе класе А – Авиони сертификовани према CS 25 само

033 00 00 00	Планирање и праћење лета
033 03 00 00	Прорачун горива

071 00 00 00	Оперативне процедуре - авиони
071 01 00 00	Општи услови
071 02 00 00	Специфичне оперативне процедуре и опасности (општи аспект)

081 00 00 00	Теорија летења
081 00 00 00	Теорија летења - авиони
081 01 00 00	Подзвучна аеродинамика
081 02 00 00	Аеродинамика великих брзина
081 03 00 00	Намјерно остављено празно
081 04 00 00	Стабилност
081 05 00 00	Команде
081 06 00 00	Ограничења

081 07 00 00	Елисе
081 08 00 00	Механика лета

2. Кандидат мора показати ниво знања који одговара знању транспортног пилота авиона и мора испунити услове прописане у JAR-FCL 1 (Авион) Пододјелјак Ј.

Кандидат мора положити допунске теоријске испите из следећих предмета: опште познавање ваздухоплова, перформансе лета и планирање, оперативне процедуре и теорија летења (авион), као што слиједи:

ц) испитни тестови за предмете перформансе лета и теорија летења (авион) су одређени у JAR-FCL 1.470(а).

д) испитни тестови за предмете конструкција и системи, електрични системи, праћење лета, и оперативне процедуре обухватиће допунске теме одређене у наведеном програму.

Додатак 4 JAR-FCL 1.050

Признавање услова теоријског знања за издавање CPL(A), IR(A) или ATPL(A)
(видјети JAR-FCL 1.050 (b)(8))

Нови Додатак

1. Кандидат за IR(A) који је положио одговарајуће теоријске испите за CPL(A) биће ослобођен обавезе полагања теоријских испита из следећих предмета:

- људске могућности и ограничења;
- метеорологија.

2. Кандидат за CPL(A) који је положио одговарајуће теоријске испите за IR(A) биће ослобођен обавезе полагања теоријских испита из следећих предмета:

- људске могућности и ограничења;
- метеорологија.

3. Кандидат за ATPL(A) који је положио одговарајуће теоријске испите за CPL(A) биће ослобођен обавезе полагања теоријских испита из предмета комуникације у VFR условима.

4. Кандидат за ATPL(A) који је положио одговарајуће теоријске испите за IR(A) биће ослобођен обавезе полагања теоријских испита из предмета комуникације у IFR условима.

Додатак 1a JAR-FCL 1.055**Организације за летачку обуку (FTO) за пилотске дозволе и овлашћења**

(Видјети JAR-FCL 1.055)

(Видјети IEM 1 JAR-FCL 1.055)

(Видјети IEM 2 JAR-FCL 1.055)

(Видјети IEM 3 JAR-FCL 1.055)

(Видјети AMC FCL 1.261(ц)(2))

УВОД

1. Организација за летачку обуку (FTO) је организација која има потребно особље и опрему, смјештена у одговарајући простор за вршење летачке обуке, обуке на уређајима за симулирано летење или за пружање теоријског знања за одређене програме обуке.

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

(а) ваздухопловна власт може спроводити JAR-FCL захтјеве;

(б) FTO испуњава све JAR-FCL услове.

У овом Додатку дати су услови за издавање, продужење важења и измену увјерења о оспособљености FTO. FTO треба да испуни све услове везане за врсту обуке коју намјерава да обавља.

СТИЦАЊЕ 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 параграфом 31. овог додатка. Да би се осигурала усаглашеност са свим одговарајућим JAR-FCL условима FTO мора да изради процедуре прихватљиве за ваздухопловну власт које треба да садрже систем квалитета (видјети AMC- FCL 1.055 и IEM FCL No. 1 JAR-FCL 1.055) унутар организације ради лаког уочавања било ког недостатка у циљу корекције. По пријему захтјева за издавање увјерења о оспособљености FTO, ваздухопловне власти су дужне да утврде 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 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. Обуке морају бити одobreне (видјети IEM FCL 1.055 (биће разрађено)).

5. Ваздухопловна власт врши надзор над квалитетом обуке и обавља контролне летове са ученицима. Током инспекцијског надзора FTO мора да омогући приступ евиденцији извршене обуке, документацији о посебним овлашћењима, техничким књигама, предавањима, биљешкама са наставе и припреме за летење, као и било ком другом релевантном материјалу. Ваздухопловна власт је дужна да копију свог извештаја о обављеној инспекцији достави FTO.

6. Ваздухопловна власт може да измени или привремено или трајно одузме увјерење о оспособљености уколико одобрени услови или одржавани квалитет опадне испод одобреног минимума.

7. Уколико FTO намјерава да измјени одобрену обуку или OM или TM, FTO мора да поднесе захтјев за измену увјерења о оспособљености пре него што изврши те промене. FTO не мора да обавјештава ваздухопловну власт о мањим промјенама свакодневних активности. Уколико постоји недоумица у погледу обима измјена, треба консултовати ваздухопловну власт.

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

ИЗВОРИ ФИНАНСИРАЊА

9. (а) FTO мора да докаже ваздухопловној власти да располаже довољним средствима за спровођење обуке према одобреним стандардима (видјети IEM 2 JAR-FCL 1.055).
(б) FTO мора да именује лице које је прихватљиво за ваздухопловну власт, а које мора да докаже ваздухопловној власти да су обезбијеђена довољна средства за спровођење обуке према одобреним стандардима. То лице мора имати функцију одговорног руководиоца (accountable manager).

РУКОВОДСТВО И ОСОБЉЕ

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

11. FTO мора да докаже ваздухопловној власти да запошљава потребан број квалификованог и компетентног особља. За интегрисане курсеве обуке најмање три лица морају бити запослена пуно радно вријеме на следећим 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 која су запослена пуно или непуно радно вријеме, зависно од врсте обуке. Најмање један руководилац мора да буде запослен пуно радно вријеме. Код 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 у параграфу 19. овог додатка.

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

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 успешно 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 комерцијалних дозвола и изражене руководеће способности. Руководилац обуке мора да посједује или да је посједовао дозволу професионалног или транспортног пилота најмање три године пре првог именовања за руководиоца, као и да посједује овлашћење издато у складу са ICAO Annex 1 које се односе на летачку обуку која се спроводи.

РУКОВОДИЛАЦ ПРАКТИЧНЕ ОБУКЕ (CFI)

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 комерцијалну пилотску дозволу, у зависности од обуке која се спроводи;
- (б) да посједује овлашћења, у зависности од обуке која се спроводи;
- (ц) да посједује овлашћење инструктора летења на најмање једном типу авиона који се користи на обуци;
- (д) да има налет од најмање 1000 сати као вођа авиона, од чега најмање 500 сати мора бити у својству инструктора за ону летачку обуку која се спроводи, а од чега највише 200 сати може бити интрumentално вријеме остварено на земљи.

ИНСТРУКТОРИ, ИЗУЗЕВ ИНСТРУКТОРА ЛЕТЕЊА НА УРЕЂАЈУ ЗА СИМУЛИРАНО ЛЕТЕЊЕ

16. Инструктори морају посједовати:

- (а) дозволу професионалног или транспортног пилота са овлашћењима која одговарају летачкој обуци коју спровode;
- (б) овлашћење инструктора летења у зависности од дијела обуке коју спровode (нпр. инструктор за инструментално летење (IRI), инструктор летења (FI), инструктор на типу или класи (TRI)/(CRI)); или
- (ц) посебно овлашћење ваздухопловне власти за спровођење одређене обуке у FTO (видјети JAR-FCL 1.300)

17. Максимални налет, максимално радно вријеме и минимални одмор између инструкторских задатака морају бити прихваћени од стране ваздухопловне власти.

ИНСТРУКТОРИ НА УРЕЂАЈИМА ЗА СИМУЛИРАНО ЛЕТЕЊЕ

18. За вршење летачке обуке на FTD и FNPT I инструктори морају најмање 3 године прије првог стицања овлашћења инструктора на уређајима за симулирано летење да посједују или да су посједовали дозволу професионалног или транспортног пилота и овлашћење које одговара летачкој обуци која се спроводи (осим инструктора који посједују посебно овлашћење у складу са тачком 3. или тачком 4. Додатка 1 JAR-FCL 1.005), и да су имали искуство у вршењу обуке. За вршење летачке обуке на уређају за симулирано летење или FNPT II, инструктори морају имати овлашћење инструктора летења FI(A), или инструктора за инструментално летење IRI(A), или инструктора летења на типу TRI(A), или класи авиона CRI(A), или SFI(A) или STI(A) или MCC(A) посебно овлашћење које одговара обуци коју инструктор спроводи.

РУКОВОДИЛАЦ ТЕОРИЈСКЕ ОБУКЕ (CGI)

19. Руководилац теоријске обуке је одговоран за надзор свих инструктора теоријске обуке и за стандардизацију целокупне теоријске обуке. Он мора да има практично искуство у ваздухопловству и завршен курс из методике обучавања или да има богато 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 морају пружити доказ о својој стручности тако што ће одржати показно предавање базирано на материјалу који су припремили за предмет који треба да предају.

ДОКУМЕНТАЦИЈА

21. Надлежно административно особље ФТО 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 оцјене и редовне провјере напретка у летењу и у теоријским провјерама;
- (ц) личне податке ученика, као што су датум истицања ликарског увјерења, овлашћења итд.

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

23. ФТО мора дати на увид документацију и извјештаје на захтјев ваздухопловне власти.

ПРОГРАМ ОБУКЕ

24. За сваку врсту обуке која се спроводи мора бити разрађен програм обуке. Програм летачке обуке и програм теоријске обуке треба да је разрађен на седмичном или фазно-тематском принципу и да садржи листу стандардних вежби и садржај програма. Програми теоријске обуке и обуке на симулаторима (синтетички) морају бити тако распоређени да ученици могу на основу обављене земаљске обуке да приступе обуци у летењу. Усклађивање треба да омогући да проблеми испољени у току обуке буду ријешени током њеног наставка. Садржај и ток програма обуке мора бити одобрен од ваздухопловне власти.

АВИОНИ ЗА ОБУКУ

25. У зависности од врсте обуке организација треба да обезбиједи одговарајућу флоту авиона за обуку. Сваки авион мора да буде опремљен дуплим основним командама, да могу да их користе ученик и инструктор. Не дозвољава се промјена мјеста за командама. У зависности од предвиђене обуке, флота треба да садржи авионе, који могу да прикажу вађење из сваљивања и спречавање пада у ковит, који су одговарајуће опремљени да симулирају ИМС (услове без спољне видљивости) и опремљени за тражену обуку у инструменталном летењу.

26. Могу да се користе само авиони који су од стране ваздухопловне власти одобрени за обуку.

АЕРОДРОМИ

27. Базни аеродром и сваки алтернативни базни аеродром, на коме је планирано извођење обуке, мора да буде опремљен најмање следећим средствима:

(а) најмање једном полетно-слетном стазом или полетном површином, која омогућава авионима за обуку нормално полијетање или слијетање са максималном тежином у полијетању или максималном тежином у слијетању у условима:

- (I) тихо или са вјетром (не јачим од четири чвора) и при највишој средњој температури најтоплијег мјесеца у години у реону аеродрома;
- (II) да може да надвиси све препреке у полетној равни за најмање 50 стопа;
- (III) да омогући коришћење мотора, стајног трапа и флапсова (ако има) према упутству произвођача;
- (IV) да омогући благи прелазак од узлијетања до постизања брзине најбољег пењања без потребе за посебном вјештином и техником пилотирања.

(б) показивачем правца вјетра, који је видљив са земље са оба прага полетно-слетне стазе;
(ц) одговарајућим освјетљењем полетно-слетне стазе уколико се користи за ноћну обуку;
(д) службом контроле летења, изузев у случају када по одобрењу ваздухопловних власти обука може да се обави другим начином комуникације ваздух-земља.

ПРОСТОРИЈЕ ЗА ОБЕЗБЕЂЕЊЕ ЛЕТЕЊА

28. Организација треба да располаже следећим просторијама:

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

(б) просторијом за планирање летења са следећом опремом:

- одговарајућим актуелним рутним и аеродромским картама,
- важећим публикацијама службе ваздухопловног информисања (AIS),
- важећим метеоролошким извештајима,
- средствима везе са контролом летења,
- картама са стандардним маршрутама за летење,
- картама са важећим забрањеним, опасним и условно забрањеним зонама,
- другим материјалом везаним за безбедност летења;

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

(д) одговарајуће канцеларије за руководеће особље и просторијом за инструкторе летења;

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

СРЕДСТВА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ТЕОРИЈСКЕ ОБУКЕ

29. За спровођење теоријске обуке треба обезбиједити следећа средства:

- (а) одговарајућу учионицу према броју кандидата на обуци;
- (б) одговарајућа средства за спровођење теоријске обуке;
- (ц) уређај за обуку и проверу обучености у радио-телефонији;
- (д) библиотеку са публикацијама који одговарају програмима и плановима обуке;
- (е) канцеларије за наставно особље.

УСЛОВИ ЗА ПРИСТУПАЊЕ ОБУЦИ

30. Ученик који је примљен на обуку мора да има лекарско увјерење за дозволу за коју се обучава и мора да испуни предуслове које је прописала ФТО, а који су одобрени од стране ваздухопловне власти.

ПРИРУЧНИК О ОБУЦИ И ОПЕРАТИВНИ ПРИРУЧНИК

31. FTO мора да припреми и води Приручник о обуци и Оперативни приручник, који садрже потребне информације и упутства који треба да омогуће особљу да врши своје дужности и да упути ученике како да поштују услове обуке. FTO мора особљу, и уколико је потребно и ученицима, да обезбиједи информације садржане у Приручнику о обуци и Оперативном приручнику и увид у документацију којом се одобрава рад FTO. Процедура којом се врше допуне докумената, односно приручника мора бити назначена, а исправке правилно контролисане.

32. Приручник о обуци обухвата стандарде, смијернице и циљеве обуке за сваку фазу обуке коју ученици треба да испуне и 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 1.055.

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

(а) општи дио;

(б) технички дио;

(ц) руте;

(д) обука особља.

Даља упутства видјети у IEM 3 JAR-FCL 1.055.

Додатак 16 JAR-FCL 1.055**Дио обуке изван држава чланица ЈАА**

(Видјети JAR-FCL 1.055(a)(1))

Организације за летачку обуку могу да спроводе дио обуке изван држава чланица ЈАА у складу са сљедећим:

(а) под условом да се испуне услови дати у овом Додатку, може се издати одобрење. Уколико ваздухопловне власти сматрају да је могуће остварити потребан надзор, одобрење ће се издати за дио или за комплетан АТР интегрисани курс (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.300).

(б) тест напредовања из навигације у фази 3 АТР интегрисаног курса може бити спроведен од стране локалног инструктора летења који није укључен у обуку кандидата, под условом да инструктор посједује одговарајућу JAR-FCL дозволу која садржи FI(A) или CRI(A) овлашћења. По завршетку захтјеване обуке, практични испит за CPL(A) у фази 4 АТР курса може бити извршен од стране локалног испитивача (авион) (FE(A)), под условом да је испитивач овлашћен у складу са JAR-FCL Поглавље I и да је потпуно независан од FTO, изузев ако има писано одобрење од стране 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 је одобрила обуку. FTO која спроводи одобрену обуку за инструментално летење изван држава чланица ЈАА треба, прије него што ученик отпочне са практичном обуком у инструменталном летењу, да се договоре са ваздухопловним властима за одобрени курс који укључује прилагођавање за летење унутар ваздушног простора одређене чланице ЈАА или у ваздушном простору било које чланице ЈАА, према нахођењу ваздухопловних власти која даје одобрење.

(д) FTO може да спроводи одобрену теоријску обуку за ATPL изван држава чланица ЈАА. Теоријске испите за издавање дозволе или овлашћења спроводе ваздухопловне власти државе издаваоца дозволе (видјети JAR-FCL 1.485). Аранжман за провјеру (видјети JAR-FCL 1.030) треба да буде пажљиво размотрен с обзиром на обуку изван држава чланица ЈАА.

(е) обука се може вршити само под директном контролом CFI(A) или овлашћеног замјеника који посједују JAR-FCL дозволу и овлашћење инструктора, као што је прописано параграфом 16. Додатка 1а JAR-FCL 1.055, а који ће бити присутан у току обуке која се врши у држави која није чланица ЈАА.

Додатак 1ц JAR-FCL 1.055

Допунски услови за обуку у организацијама за летачку обуку (FTO) чија су основна мјеста пословања и сједишта изван држава ЈАА

(Видјети JAR-FCL 1.055(a)(2))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.300)

ПРОЦЕС ОДОБРАВАЊА

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

- (а) FTO мора да испуњава услове из Додатка 1а JAR-FCL 1.055, као и све допунске услове из овог додатка;
- (б) ваздухопловна власт којој је поднијет захтјев може у складу са ЈАА процедурама, да га одбаци уколико су трошкови поступка, несразмјерно велико оптерећење за ваздухопловне власти;
- (ц) национална ваздухопловна власт државе чланице ЈАА која издаје одобрење може обезбиједити одговарајућу контролу над FTO за вријеме процеса одобравања и спровођења тражене обуке;
- (д) национална ваздухопловна власт државе која није чланица ЈАА, а у којој FTO има основно мјесто пословања и сједиште, може помагати ваздухопловним властима државе чланице ЈАА у процесу одобравања и обезбиједити надгледање обуке према споразуму ЈАА и државе која није чланица.

2. Након што се утврди да су испуњени сви прописани услови, издаје се одобрење FTO са роком важења од једне године, док продужење важења одобрења за наредни период може да буде до једне године.

НАДЛЕЖНОСТ

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

- (а) врше почетне и рутинске инспекције над FTO која се налази у држави која није чланица ЈАА како би осигурали усклађеност са условима прописаним у JAR-FCL;
- (б) врше провјере у лету, као и друге провере које сматра неопходним ваздухопловна власт која је издала одобрење;
- (ц) испуне услове у погледу издавања, измене, привременог или трајног одузимања одобрења, у складу са одговарајућим прописом државе чланице ЈАА која даје одобрење.

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

FTO КОЈЕ СПРОВОДЕ ОБУКУ ЗА КОМЕРЦИЈАЛНЕ ДОЗВОЛЕ И ОВЛАШЋЕЊА

4. Уколико су услови прописани у овом Додатку испуњени, одобрење може бити издато ако ваздухопловна власт која издаје одобрење сматра да је могуће вршити одговарајући надзор у складу са ЈАА процедурама.

5. Практични испит за овлашћење за инструментално летење споводи се у држави чланици ЈАА чија је ваздухопловна власт издала одобрење. ФТО треба да сачини споразум којим ће у одобрени курс укључити и аклиматизационо летење унутар државе чланице ЈАА која одобрава курс или било које друге државе чланице ЈАА, према дискреционом праву ваздухопловне власти која даје одобрење, прије него што било који кандидат приступи полагању практичног испита за овлашћење за инструментално летење са испитивачем овлашћеним од ваздухопловне власти која издаје одобрење.

6. Тест напредовања у фази 3 АТР(А) интегрисаног курса може бити обављен од стране локалног FI(A), који има одобрење од ЈАА ваздухопловних власти која одобрава обуку, и који није укључен у обуку кандидата, под условом да инструктор посједује JAR-FCL дозволу која садржи FI(A) одговарајуће овлашћење. По завршетку захтјеване обуке, практични испит за CPL(A) у фази 4 АТР интегрисаног курса може бити спроведен од стране локалног FE(A) одређеног и овлашћеног од стране ЈАА ваздухопловне власти која даје одобрење, под условом да је испитивач овлашћен у складу са JAR-FCL Поглавље I и да је потпуно независан од ФТО, осим ако посједује изричиту писану сагласност ваздухопловне власти која даје одобрење.

ФТО КОЈЕ СПРОВОДЕ ОБУКУ САМО ЗА PPL(A) И ПРИПАДАЈУЋА ОВЛАШЋЕЊА

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

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

9. По завршетку захтјеване обуке за PPL(A), практични испит може бити спроведен од стране локалног FE(A) овлашћеног 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 у Додатаку 1a JAR-FCL 1.055, за ФТО које спроводе обуку само за PPL(A) и припадајућа овлашћења, могу бити комбиновани и могу садржати само дијелове релевантне за PPL(A) обуку.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

11. Теоријска обука може бити обављена у ФТО изван држава чланица ЈАА. Теоријски испити за издавање дозволе или овлашћења морају бити спроведени од стране ваздухопловне власти која одобрава ФТО (видјети JAR-FCL 1.485).

Додатак 2 JAR-FCL 1.055

Организације за обуку за летење на типу (TRTO) за издавање овлашћења за летење на типу само имаоцима пилотске дозволе или припадајућих инструкторских овлашћења или посебних овлашћења за TRI, SFI или MCCI

(Видјети JAR-FCL 1.055)

(Видјети такође JAR-FCL 1.261(ц) и (д) за одобрење курса)

(Видјети IEM 1 JAR-FCL 1.055)

(Видјети IEM 2 JAR-FCL 1.055)

(Видјети IEM 3 JAR-FCL 1.055)

(Видјети AMC FCL 1.261 (ц)(2))

УВОД

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

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 JAA. Такво увјерење ваздухопловна власт државе чланице ће издати само ако:

(а) ваздухопловна власт може да спроводи JAR-FCL захтјеве;

(б) TRTO испуњава све JAR-FCL услове.

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

СТИЦАЊЕ УВЈЕРЕЊА

3. TRTO која подноси захтјев за издавање увјерења мора да достави ваздухопловним властима Оперативни приручник и Приручник о обуци, укључујући систем квалитета, као и опис шема обуке које су захтјеване у параграфу 17. и параграфима 25. до 27. овог додатка. Након разматрања захтјева за издавање увјерења за TRTO ваздухопловне власти ће утврдити да ли она испуњава све услове из овог Додатка. Након што се утврди да су испуњени 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 (видјети AMC FCL 1.055 и IEM FCL 1 JAR-FCL 1.055). Ниједна ваздухопловна власт није у обавези да изда увјерење о оспособљености TRTO која се налази изван територија држава чланица JAA, уколико нема расположивих људских ресурса или ако су трошкови за поступање по захтјеву и утврђивање испуњености услова неприхватљиви за ваздухопловну власт.

4. Обуке морају бити одobreне (видјети IEM FCL 1.055 (биће разрађено)).

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

6. Уколико TRTO жели да измијени одобрену обуку, Оперативни приручник или Приручник о обуци, прије спровођења тих промјена се мора извршити измјена увјерења о оспособљености. TRTO не мора да обавјештава ваздухопловну власт о мањим промјенама свакодневних активности. Уколико постоји недоумица да ли су измјене мале или не, треба консултовати ваздухопловну власт.

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 мора да докаже ваздухопловној власти да располаже довољним средствима за спровођење обуке према одобреним стандардима (видјети IEM 2 JAR-FCL 1.055).

(б) TRTO мора да именује лице које је прихватљиво за ваздухопловну власт, а које мора да докаже ваздухопловној власти да су обезбијеђена довољна средства за спровођење обуке према одобреним стандардима. То лице је одговорни руководилац (accountable manager).

ИНСПЕКЦИЈА

9. Послије 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, одобрењима за коришћење ваздухоплова, техничким књижицама ваздухоплова, предавањима, биљешкама, брифинзима и другом релевантном материјалу. Копија сваког извештаја о контроли TRTO мора бити доступна тој TRTO.

РУКОВОДСТВО И ОСОБЉЕ

11. Руководећа структура мора да обезбиједи надзор над радом свог особља од стране лица која посједују искуство и квалитете неопходне за одржавање високих стандарда. Детаљи у погледу руководеће структуре, укључујући појединачну одговорност, морају бити садржани у Оперативном приручнику TRTO.

12. У TRTO мора бити именован руководилац обуке (НТ) који је прихватљив за ваздухопловне власти. Одговорност руководиоца обуке укључује обезбеђење примене свих JAR-FCL услова од стране TRTO. То лице је директно одговорно ваздухопловној власти.

13. TRTO мора да има одговарајуће особље потребно да се испуни циљеве обуке. Дужности сваког инструктора морају бити дефинисане и документоване.

ИНСТРУКТОРИ ЛЕТЕЊА НА ТИПУ АВИОНА

14. Инструктор летења на типу авиона мора да посједује:

(а) дозволу професионалног или транспортног пилота авиона и овлашћење које одговара курсевима летачке обуке за чије спровођење су именовани;

(б) овлашћење инструктора летења на типу авиона за авионе који се користе на курсу; или

(ц) посебно овлашћење од ваздухопловне власти да спроводи специфичну обуку у TRTO (видјети JAR-FCL 1.300)

ИНСТРУКТОРИ ЗА ОБУКУ НА УРЕЂАЈИМА ЗА СИМУЛИРАНО ЛЕТЕЊЕ

15. За вршење летачке обуке на FTD инструктори морају да посједују инструкторско искуство које одговара обуци за чије спровођење су именовани, и да посједују или су

најмање 3 године прије првог именовања посједовали дозволу професионалног или транспортног пилота авиона (изузев инструктора који посједују посебно овлашћење у складу са тач. 3. или 4. Додатка 1 JAR-FCL 1.005). За овлашћење за тип авиона са више пилота, MCC летачку обуку на симулатору летења, FTD или FNTP II, инструктори морају да посједују TRI овлашћење или SFI посебно овлашћење.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

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

СТАНДАРДИ ОБУКЕ

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

ДОКУМЕНТАЦИЈА

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

- (а) процјену пилота на обуци, прије почетка обуке и током обуке;
- (б) податке о теоријском знању, летачкој обуци и обуци на симулатору за сваког пилота на обуци;
- (ц) податке о особљу TRTO који се односе на датуми истицања љекарских увјерења, овлашћења, итд.

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

20. На захтјев ваздухопловне власти TRTO мора дати на увид податке и извештаје о обуци.

ПРОГРАМ ОБУКЕ

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

АВИОНИ ЗА ОБУКУ

22. Авион мора да буде опремљен у складу са условима одобрене обуке за коју се авион користи.

СРЕДСТВА

23. За спровођење обуке морају бити обезбијеђена одговарајућа средства.

УСЛОВИ ЗА ПРИСТУПАЊЕ ОБУЦИ

24. TRTO су дужне да утврде да ли кандидат испуњава основне предуслове за обуку за овлашћење за тип, као што је прописано у JAR-FCL 1.250.

ПРИРУЧНИК О ОБУЦИ 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 обавља своју дужност и пружи кандидатима упутства везана за обуку. 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, односно приручника мора бити назначена, а исправке правилно контролисане.

26. У Приручнику о обуци морају се, за сваку фазу обуке, дефинисати стандарди и циљеви које кандидати морају остварити, укључујући и услове за приступање обуци. Приручник о обуци мора да садржи:

Дио 1 – план обуке;

Дио 2 – припрема за летење и вежбе у ваздуху;

Дио 3 – обука на уређају за симулирано летење;

Дио 4 – теоријска обука.

За даља упутства видјети IEM 3 JAR-FCL 1.055.

27. Оперативни приручник мора да садржи неопходне податке за поједине врсте особља, нпр. TRI, инструкторе синтетичког летења, инструкторе теоријске наставе, оперативно и техничко особље, итд. Такође, мора да садржи сљедеће дијелове:

(а) општи дио;

(б) технички дио;

(ц) руте;

(д) обука особља.

За даља упутства видјети IEM 3 JAR-FCL 1.055.

Додатак 3 JAR-FCL 1.055**Одобравање модуларних теоријских обука за учење на даљину**

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.130 и 1.135)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165(a)(4))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.205)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.251)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.285)

(Видјети AMC FCL 1.055(a))

ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ОБУКУ

1. Учионице треба да се налазе у мјесту регистрације организације за обуку или било ком другом одговарајућем мјесту, по одобрењу ваздухопловних власти. Учионице и технички објекти морају одговарати условима прописаним за издавање увјерења о оспособљености организације. Одобрење за модуларни програм обуке на даљину мора да буде издато од ваздухопловних власти пре него што започне обука.

2. Руководилац обуке или CGI FTO приликом спровођења учења на даљину мора да испуни услове прописане у Додатку 1a JAR-FCL 1.055. Инструктори теоријске обуке морају да испуне услове JAR-FCL и да имају квалификације или релевантно искуство које ваздухопловна власт сматра одговарајућим.

3. FTO која спроводи само теоријску обуку мора бити одобрена и надзирана у погледу испуњености услова прописаних за FTO, у складу са Додатком 1a JAR-FCL 1.055.

4. Одобрена FTO може да обавља све обуке или само поједине, 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 краће од 10% од укупног трајања обуке.

ИНСТРУКТОРИ

5. Инструктори морају да буду у потпуности упознати са условима програма учења на даљину, укључујући систем осигурања квалитета. Њихова почетна обука се врши у основном месту регистрације; даља обука се обавља по истим стандардима као за инструкторе у основном мјесту регистрације. Без обзира гдје се налазе инструктори, систем квалитета мора на задовољавајући начин да обезбиједи надзор над извршавањем индивидуалних обавеза и придржавањем одобрених програма обуке.

ОБУКА

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

(а) модуларну теоријску обуку за PPL(A), CPL(A), IR(A) и ATPL(A);

(б) курсеве додатне теоријске обуке за стицање овлашћења за класу/тип за авионе високих перформанси који имају једног пилота.

Додатак 1 JAR-FCL 1.060**Националне варијанте за ограничење права ималаца дозвола који имају 60 година и више**

(Видјети JAR-FCL 1.060)

Националне варијанте

Сљедеће националне варијанте JAR-FCL 1.060 су унесене у JAA:

- Француска – (F)JAR-FCL 1.060 (F)JAR-FCL 1.060 Умањење права имаоца дозвола који имају 60 година и више (Француска)

(а) У складу са ICAO Annex 1 стандардима, ималац пилотске дозволе који је навршио 60 година не може бити у улози вође ваздухоплова у комерцијалном ваздушном саобраћају у ваздушном простору Француске.

(б) Ималац пилотске дозволе који је навршио 60 година не може бити у улози пилота ваздухоплова у комерцијалном ваздушном саобраћају под надлежношћу француских националних ваздухопловних власти (French National Aviation).

Италија – (I)JAR-FCL 1.060**(I)JAR-FCL 1.060 Умањење права имаоца дозвола који имају 60 година и више (Италија)**

Ималац пилотске дозволе који је навршио 60 година не може бити у улози пилота ваздухоплова у комерцијалном ваздушном саобраћају.

Португал – (P)JAR-FCL 1.060**(P)JAR-FCL 1.060 Умањење права имаоца дозвола који имају 60 година и више (Португал)**

Ималац пилотске дозволе који је навршио 60 година не може бити у улози пилота ваздухоплова у комерцијалном ваздушном саобраћају.

Мађарска – (H)JAR-FCL 1.060**(H)JAR-FCL 1.060 Умањење права имаоца дозвола који имају 60 година и више (Мађарска)**

Ималац пилотске дозволе који је навршио 60 година живота не може бити у улози пилота ваздухоплова у комерцијалном ваздушном саобраћају изузев:

(а) Као члан вишечлане пилотске посаде и под условом да је,

(б) Такав ималац једини пилот у летачкој посади који је навршио 60 година.

Лице које је навршило 62 године живота не може бити у улози пилота ваздухоплова у комерцијалном ваздушном саобраћају.

Додатак 1 JAR-FCL 1.075**Спецификације за дозволе летачког особља**
(Видјети IEM FCL 3.100)*ОПШТЕ ОДРЕДБЕ*

1. Приликом коришћења права из дозволе пилот мора да носи са собом важећу дозволу и важеће љекарско увјерење.
2. У сврху идентификације ималац дозволе мора да носи документ који садржи фотографију.
3. Медицинско ограничење (нпр. коришћење наочара, итд) уноси се у љекарско увјерење (видјети JAR-FCL 3 IEM FCL 3.100) и, према дискреционом праву ваздухопловне власти, у дозволу.
4. У овом поглављу „ваздухопловна власт“ подразумијева ваздухопловну власт државе која издаје дозволу.

СТАНДАРДНИ ФОРМАТ ЈАА ДОЗВОЛЕ

Насловна страна

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

Услови

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

Страна 2

I	Држава издавања
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(A) 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)**Видјети JAR-FCL 1.070*

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 ималац има важеће љекарско увјерење за захтјевана права. Применом JAR-FCL 1.015(a)(1), ималац 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: ималац ове дозволе је доказао оспособљеност за рад са уграђеном Р/Т опремом на ваздухоплову на енглеском језику (навести друге језике).
XIII	Примедбе: нпр. важи само за авионе регистроване у земљи која је издала дозволу. знање језика

*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 одређен, 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**Мора садржати упис знања језика.*

Страна 4

[illegible]

Услови

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

Прво издавање или обнова овлашћења ће увијек бити унијета од стране ваздухопловне власти.

Оперативна ограничења ће бити унијета у Примједбе/ограничења насупрот одговарајућег ограниченог права, нпр. IR практични испит извршен са копilotом, ограничено право да држи обуку на једном типу авиона, итд. Љекарска ограничења, услови и варијанте (нпр. важи само „као копilot“) биће унешена као што је назначено у љекарском увјерењу (видјети IEM FCL3.100).

Странице 5, 6, и 7:

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

Инструкторска овлашћења и овлашћења за класу једномоторних клипних авиона могу, такође, према дискреционом праву ваздухопловне власти бити продужавани у дозволи од стране испитивача који учествује у процесу продужавања. Ако испитивач није укључен у процес продужавања, унос овлашћења ће бити извршен од стране ваздухопловне власти.

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	Посебно овлашћење 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	

нпр. ATPL (Airline Transport Pilot Licence), CPL (Commercial Pilot Licence), IR (Instrument rating), R/T (Radio Telephony), MEP (Multi-engine piston aeroplanes), FI (Flight Instructor), TRE (Type Rating Examiner), umd...

ПОГЛАВЉЕ Б - ПИЛОТ УЧЕНИК (Авион)**JAR-FCL 1.085 Услови**

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

(б) Пилот ученик не може летјети самостално док не добије одобрење од стране инструктора летења.

JAR-FCL 1.090 Минимална старосна граница

Пилот ученик мора да има најмање 16 година живота прије првог самосталног лета.

JAR-FCL 1.095 Здравствена способност

Пилот ученик не смије да лети самостално уколико не посједује важеће љекарско увјерење класе 1 или класе 2.

ПОГЛАВЉЕ Ц – ДОЗВОЛА ПРИВАТНОГ ПИЛОТА (АВИОНА) – PPL(A)**JAR-FCL 1.100 Минимална старосна граница**

Кандидат за PPL(A) мора да има најмање 17 година живота.

JAR-FCL 1.105 Здравствена способност

Кандидат за PPL(A), као и ималац PPL(A) приликом коришћења права из дозволе, морају да посједују важеће љекарско увјерење класе 1 или класе 2.

JAR-FCL 1.110 Права и услови**(а) Права**

У зависности од других услова одређених у JAR, ималац PPL(A) не може за накнаду обављати послове у својству вође или копилота на авиону.

(б) Услови

(1) Кандидату за PPL(A) који је испунио услове прописане у JAR-FCL 1.100, 1.105, 1.120, 1.125(а) и (б), 1.130, 1.135 и, уколико је примјенљиво, 1.010(а)(4) може се издати PPL(A), укључујући овлашћење за класу/тип авиона који је коришћен на практичном испиту.

(2) Уколико се права из дозволе користе за ноћно летење, ималац дозволе мора да испуни услове прописане у JAR-FCL 1.125(ц).

JAR-FCL 1.115 Намјерно остављено празно**JAR-FCL 1.120 Искуство и признавање вријеме летења**

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.125)

Кандидат за PPL(A) мора имати остварених најмање 45 сати летења као пилот авиона, од чега укупно 5 сати могу бити остварени на BITD (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.125), FNTF или на симулатору летења. Имаоцима пилотске дозволе или одговарајућих права за хеликоптере, ултралаке хеликоптере, жироплане и ултралаке ваздухоплове са фиксним крилима и покретним аеродинамичним контролним површинама које дјелују у све три димензије, једрилице са сопственим погоном или самополијетајуће једрилице, може се признати 10% њиховог укупног вријеме летења у својству вође на таквим ваздухопловима, али максимално до 10 сати за потребе PPL(A).

JAR-FCL 1.125 Курс обуке

(Видјети Додатак 1, 2 и 3 JAR-FCL 1.125)

(Видјети AMC FCL 1.125)

(а) Опште одредбе

Кандидат за PPL(A) мора завршити прописану обуку у FTO или другим одобреним регистрованим организацијама, у складу са програмом, као што је прописано у Додатку 1 JAR-FCL 1.125. Услови за регистрацију су прописани у Додатку 2 и 3 JAR-FCL 1.125.

(б) Летачка обука

Кандидат за PPL(A) мора, на авионима који имају увјерење о пловидбености издато или прихваћено од стране државе чланице ЈАА, имати најмање 25 сати летења са инструктором и најмање 10 сати самосталног летења под надзором, укључујући најмање 5 сати самосталног међуаеродромског летења, са најмање једним летом дужим од 270 km (150 NM), током којег кандидат мора слетјети са потпуним заустављањем на два различита

аеродрома, који нису аеродроми полијетања. Када се кандидату признаје вријеме летења у улози вође ваздухоплова на другом ваздухоплову, у складу са JAR-FCL 1.120, прописано вријеме летења на авиону са инструктором може се смањити на 20 сати летења.

(ц) *Оспособљеност за ноћно летење*

Уколико се права из дозволе користе ноћу мора се остварити још најмање 5 додатних сати летења авионом ноћу, укључујући при томе 3 сата летења са инструктором, од којих најмање 1 сат међуаеродромског летења и 5 самосталних полијетања и 5 самосталних слијетања са потпуним заустављањем. Ова оспособљеност за ноћно летење се уписује у дозволу.

JAR-FCL 1. 130 Теоријски испит

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.130 и 1.135)

Кандидат за PPL(A) мора пред ваздухопловним властима да прикаже ниво теоријског знања који одговара правима имаоца PPL(A). Услови и поступци спровођења теоријског испита су прописани у Додатку 1 JAR-FCL 1.130 и 1.135.

JAR-FCL 1.135 Практична обученост

(Видјети JAR-FCL 1.125(a))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.130 и 1.135 и Додатак 2 JAR-FCL 1.135)

Кандидат за PPL(A) мора приказати, као вођа авиона, способност извођења одговарајућих процедура и маневара описаних у Додатку 1 JAR-FCL 1.130 и 1.135, са степеном способности који одговара правима имаоца PPL(A). Практични испит се мора спровести у року од 6 мјесеци по завршетку летачке обуке (видјети JAR-FCL 1.125(a)).

Додатак 1 JAR-FCL 1.125**PPL(A) Курс обуке - Преглед**

(Видјети JAR-FCL 1.125)

(Видјети AMC FCL 1.125)

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

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

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

Детаљи теоријске обуке су прописани у AMC FCL 1.125.

ЛЕТАЧКА ОБУКА

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

- (а) претполетне радње, укључујући одређивање тежине и центраже авиона, преглед и одржавање авиона;
- (б) шеме аеродромских и саобраћајних операција, мјере безбједности и процедуре за избегавање судара;
- (ц) контролисање положаја авиона у простору уз помоћ визуелних орјентира;
- (д) летови на критично малим брзинама, препознавање и вађење из услова почетног и потпуног превлачења;
- (е) летови на критично високим брзинама, препознавање и вађење из понирућих спирала;
- (ф) полијетања и слијетања са и без бочног ветра;
- (г) полијетање са максималним перформансама (кратке стазе и надвишавање препрека), слијетање на кратке писте;
- (х) летење само уз помоћ инструмената, укључујући и извођење хоризонталних заокрета за 180° (ова вјежба може се обављати под вођством инструктора летења FI(A) или STI(A));
- (и) међуаеродромско летење са употребом визуелних орјентира, рачунске навигације и уз помоћ радио навигацијских средстава;
- (ј) операције у случају опасности, укључујући и симулирање отказа дијелова опреме, и;
- (к) операције за доласке, одласке и прелете контролисаних аеродрома, сарадња са контролом лета, процедуре у комуникацијама и фразеологија.

ОСНОВНИ УРЕЂАЈ ЗА ИНСТРУМЕНТАЛНУ ОБУКУ (BITD)

4. BITD се може користити за летачку обуку за:

- летење само уз помоћ инструмената;
- навигацију уз помоћ радио навигацијских средстава (видјети вјежбу из параграфа 3. овог додатка); и
- основни лет помоћу инструмената (видјети AMC FCL 1.125, вјежбе 18Ц и 19).

Коришћење BITD је условљено следећим:

- обука се мора употпунити вјежбама на авиону;
- запис параметара лета мора бити доступан; и

- FI(A) или STI(A) мора спроводити обуку.

АВИОНИ ЗА ОБУКУ

5. Мора бити обезбијеђена флота авиона за обуку који одговарају програму обуке и који су опремљени и одржавани према JAR стандардима. Обука на авионима који имају увјерење о пловидбености издато или прихваћено од државе чланице JAA, омогућава стицање овлашћења летења на класи једномоторних клипних авиона приликом издавања пилотске дозволе. Обука која се изводи на моторној једрилици сертифицикованој према JAR-22 омогућава стицање овлашћења за летење моторним једрилицама приликом издавања пилотске дозволе. Сваки авион мора имати систем дуплих команди за инструктора летења и за ученика: замјена места током лета за командама није дозвољена. Флота авиона, у зависности од програма обуке, мора да садржи авион способан за приказивање вађења из услова превученог лета и копита, као и авион са одговарајућом опремом за симулирање инструменталних метеоролошких услова.

Авиони који се употребљавају за обуку морају бити одобрени од стране ваздухопловне власти за спровођење летачке обуке.

АЕРОДРОМИ

6. Базни аеродром или било који алтернативни базни аеродром, који се употребљава за обуку, мора да испуни сљедеће услове:

(а) аеродром мора да има најмање једну полетно-слетну стазу или површину за полијетање која омогућава авиону за обуку да изводи нормална полијетања и слијетања са максималном дозвољеном масом у полијетању или са максималном дозвољеном масом у слијетању:

- (I) при тихом вријемени (ветар не јачи од 4 чвора) и температурама једнаким највишој просечној температури за најтоплији мјесец у години у зони операција;
- (II) надвишавање свих препрека у полијетању мора бити минимално 50 стопа;
- (III) руковање мотором, као и стајним трапом и закрилцима (уколико се примјењују), у складу са препорукама произвођача; и
- (IV) са мирним превођењем из фазе полијетања у фазу пењања, са најбољим углом пењања које при томе не захтјевају посебну вештину пилотирања или технику.

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

(ц) да има адекватно освјетљење полетно-слетне стазе ако се употребљава за обуку ноћу.

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

За све детаље видјети AMC FCL 1.125.

Додатак 2 JAR-FCL 1.125**Регистрација организација за обуку само за PPL**

(Видјети JAR-FCL 1.125)

1. Власник организације за обуку или одговорно лице које руководи организацијом подноси ваздухопловним властима државе чланице ЈАА у којој се организација налази, пријаву за прихватање регистрације, а ваздухопловна власт ће обезбједити образац пријаве.
2. Образац пријаве за регистрацију мора да садржи информације предвиђене у Додатку 3 JAR-FCL 1.125.
3. Послије пријема испуњеног обрасца пријаве, ваздухопловне власти државе чланице ЈАА у којој се организација налази регистроваће организацију за спровођење обуке за PPL у тој држави, без формалне процедуре одобравања, према дискреционом праву ваздухопловне власти, изузев уколико постоји основана сумња да се обука неће изводити безбједно. Ваздухопловне власти ће о томе обавијестити подносиоца пријаве .
4. О свакој промјени информација унијетих у образац пријаве треба обавијестити ваздухопловне власти.
5. Организација је регистрована све док авио-превозник не обавијести ваздухопловне власти о прекиду обуке за PPL, или уколико ваздухопловне власти утврде да се обука не спроводи безбједно или у складу са JAR-FCL. У оба случаја регистрација организације за обуку ће бити повучена.

Додатак 3 JAR-FCL 1.125**Садржај обрасца пријаве за регистрацију организације за обуку PPL**

(Видјети JAR-FCL 1.115)

(Видјети JAR-FCL 1.125)

а	Назив и адреса под којима организација ради, нпр. клуб, школа, група;
б	Име власника;
ц	Датум намјераваног почетка рада;
д	Имена, адресе и бројеви телефона инструктора летења и њихове квалификације;
е	(I) Назив и адреса аеродрома, уколико се користи, где ће се обука вршити; (II) Назив оператора аеродрома;
ф	Списак авиона који се користе, укључујући и средства за симулирање лета (уколико се користе), наводећи: класу авиона, регистрацију, власника авиона, категорију увјерења о пловидбености;
г	Врста обуке која ће се вршити: теоријска обука за PPL(A) летачка обука за PPL(A) оспособљавање за ноћно летење овлашћења за летење једномоторним клипним авионом и класом моторних једрилица друге врсте обуке (навести) (видјети JAR-FCL 1.017)
х	Детаљи о полиси осигурања авиона;
и	Изјава 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 (а) до (ј) тачни и да ће се обука вршити у складу са JAR-FCL.
Датум:	
Потпис:	

Додатак 1 JAR-FCL 1.130 и 1.135**Теоријски и практични испит за PPL(A)**

(Видјети JAR-FCL 1.130 и 1.135)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.125)

(Видјети IEM FCL 1.135)

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

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

Предмет	
Ваздухопловни прописи и процедуре контроле летења	Подела времена према дискреционој оцени ваздухопловне власти
Опште познавање ваздухоплова	
Перформансе лета и планирање	
Људске могућности и ограничења	
Метеорологија	
Навигација	
Оперативне процедуре	
Теорија летења	
Комуникације	
Укупно	

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

2. Већина питања морају бити питања са вишеструким избором одговора.

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

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

5. Сматра се да је кандидат успјешно положио теоријски испит за PPL(A) када положи све предмете у року од 18 мјесеци, рачунајући од краја оног календарског мјесеца када је кандидат први пут изашао на испит. Положен теоријски испит се признаје за добијање дозволе PPL(A) у периоду од 24 мјесеца од дана када је кандидат успјешно положио теоријски испит.

ПРАКТИЧНИ ИСПИТ

6. Кандидат за практични испит за PPL(A) мора бити обучаван на истом типу/клази авиона који ће се користити на практичном испиту. Кандидату се дозвољава да изабере да полаже практични испит на једномоторном авиону или, уколико испуњава услове у погледу искуства према JAR-FCL 1.255 или 1.260 од 70 сати летења у својству вође авиона, на вишемоторном авиону. Авион који се користи за полагање практичног испита мора да испуњава услове прописане за авионе за обуку (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.125).

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

8. Кандидат мора да положи дијелове од 1 до 5 практичног испита, као и дио 6, уколико се користи вишемоторни авион. Уколико кандидат не положи било коју тачку у оквиру једног дијела, сматра се да није положио цио тај дио. Уколико не положи више од једног дијела, кандидат мора поново полагати цио практични испит. Уколико 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 приликом прошлог покушаја положио, мораће поново да приступи полагању практичног испита. Сви делови практичног испита морају бити завршени у року од шест мјесеци.

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

СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА

10. Ваздухопловна власт даје испитивачу савјете везане за безбједност, како би осигурала да ће се лет обавити сигурно и безбједно.

11. У случају да кандидат одлучи да прекине практични испит из разлога које испитивач не сматра оправданим, кандидат ће морати да полаже поново цио 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.

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 вештина кандидата недовољна и да је потребно поновити читав практични испит.

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

14. Испитивач ће изабрати руту којом ће се летјети на практичном испиту. 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 авиону. Навигацијски дио практичног испита, као што је и дато у Додатку 2 JAR-FCL 1.135, траје најмање 60 минута и може, према договору између кандидата и испитивача, да буде изведен као посебан испитни лет.

15. Кандидат мора испитивачу показати провјере и радње за лет, као и идентификацију радио средстава. Провјере морају да буду изведене у складу са одобреним листама за провјеру (check list) за авион на којем се обавља практични испит. У току претполетне припреме за практични испит кандидат је дужан да одреди снагу мотора и брзине. Перформансе у полијетању, прилазу и слијетању кандидат мора да прорачуна на основу Оперативног приручника или Летачког приручника тог авиона.

16. Испитивач неће утицати на управљање авионом, осим у случају да је интервенција неопходна из разлога сигурности или због избјегавања неприхватљивог застоја саобраћаја.

КРИТЕРИЈУМИ У ИСПИТНОМ ЛЕТУ

17. Кандидат мора да прикаже способност да:

- управља авионом у складу са ограничењима;
- изводи све маневре са лакоћом и прецизно;
- испољи добро процењивање и самосталност у одлучивању;
- примјењује стечена ваздухопловна знања;
- одржава контролу у управљању авионом све вријеме на начин да не угрози успјешан исход процедура или маневара.

18. Сљедећа ограничења служе као опште упутство. Испитивач ће одредити у којој мјери услови лета (нпр. турбуленција или маневарски квалитети и перформансе авиона) утичу на квалитет изведених елемената испитног лета.

Висина

нормални услови лета	± 150 стопа
са симулираним отказом мотора	± 200 стопа

Правац / праћење радио средстава

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

Брзина

полијетање и прилаз	+15/-5 чворова
сви остали режими лета	± 15 чворова

САДРЖАЈ ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА

19. Практични испит за стицање дозволе PPL(A) на једномоторним и вишемоторним авионима мора обухватити садржај и делове практичног испита који су прописани у Додатку 2 JAR-FCL 1.135. Формат и образац пријаве за полагање практичног испита може одредити ваздухопловна власт (видјети IEM FCL 1.135).

Додатак 2 JAR-FCL 1.135**Садржај практичног испита за стицање PPL(A)**

(Видјети JAR-FCL 1.135)

(Видјети IEM FCL 1.135)

ДИО 1	
РАДЊЕ ПРИЈЕ ПОЛИЈЕТАЊА И ПОЛИЈЕТАЊЕ	
Употреба чек листи, управљање авионом (одржавање положаја авиона у простору помоћу спољних оријентира, процедуре против залеђивања и одлеђивање, и сл) примјењују се у свим деловима.	
а	Претполетна документација и процјена метео ситуације
б	Прорачуни перформанси, тежине и центраже
ц	Преглед и опслуживање авиона
д	Процедуре прије и после покретања мотора
е	Вожење, аеродромске процедуре и предполетне процедуре
ф	Процедуре прије и после полијетања
г	Аеродромске процедуре одласка
х	Сарадња са контролом летења, радио/телефонске процедуре

ДИО 2	
ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ АВИОНОМ	
а	Сарадња са контролом летења, радио/телефонске процедуре
б	Правoliniјски хоризонтални лет, са промјенама брзине
ц	Пењање: i. Са највећим прирастом висине ii. Пењући заокрети iii. Превођење
д	Благи заокрети (нагиба 30°)
е	Оштри заокрети (нагиба 45°) укључујући и препознавање и вађење из понируће спирале
ф	Лет на критично малим брзинама са или без закрилаца
г	Превлачење: i. са чистом конфигурацијом и вађење са снагом мотора ii. до првих предзнака у спуштајућем заокрету нагиба 20°, у прилазној конфигурацији iii. до првих предзнака из услова слетне конфигурације
х	Понирање: i. Са и без снаге мотора ii. Понирући заокрети (оштри заокрети, без снаге мотора) iii. Превођења

ДИО 3	
ПРОЦЕДУРЕ НА РУТАМА	
а	План лета, рачунска навигација и читање навигацијске карте
б	Одржавање висине, правца и брзине
ц	Оријентација, мерење вријемена и исправљање PVD, вођење документације
д	Процедуре одласка на алтернативни аеродром (планирано и имплементирано)
е	Употреба радио навигационих средстава
ф	Основно летење помоћу инструмената (заокрет за 180° у симулираним ИМС условима)
г	Вођење и управљање летом (провере, горивни системи и залеђивање карбуратора, итд.) Сарадња са контролом летења, радио/телефонске процедуре

ДИО 4 ПРОЦЕДУРЕ ПРИЛАЗА И СЛИЈЕТАЊА	
а	Процедуре доласка на аеродром
б	*Прецизно слијетање (слијетање на скраћене стазе), слијетање са ветром, уколико постоје одговарајући услови
ц	*Слијетање без употребе закрилаца
д	*Прилаз за слијетање са снагом мотора на реланту (само једномоторни авиони)
е	Слијетање са продужавањем
ф	Продужавање са мале висине
г	Сарадња са контролом летења, радио/телефонске процедуре
х	Радње послије летења

ДИО 5 ВАНРЕДНИ И ПОСТУПЦИ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ	
Овај дио може да се комбинује са деловима од 1 до 4	
а	Симулирани отказ мотора након полијетања (САМО НА ЈЕДНОМОТОРНИМ АВИОНИМА)
б	* Симулирано принудно слијетање (САМО НА ЈЕДНОМОТОРНИМ АВИОНИМА)
ц	Симулирано слијетање из предострожности (САМО НА ЈЕДНОМОТОРНИМ АВИОНИМА)
д	Симулиране ванредне ситуације
е	Усмена питања

ДИО 6 СИМУЛИРАНИ НЕСИМЕТРИЧНИ ЛЕТ И ОДГОВАРАЈУЋЕ ТЕМЕ ЗА КЛАСУ/ТИП	
Овај дио може бити комбинован са дијеловима од 1 до 5.	
а	Симулирани отказ мотора током полијетања (на безбједној висини осим уколико се изводи на симулатору летења)
б	Несиметрични прилаз и продужавање на други круг
ц	Несиметрични прилаз и слијетање са потпуним заустављањем
д	Гашење и поновно пуштање мотора
е	Сарадња са контролом летења, радио/телефонске процедуре, вођење ваздухоплова
ф	Било која ставка са практичног испита коју одреди испитивач везана за практичну провјеру оспособљености за класу/тип, уколико се примјењује: i. Системи авиона укључујући употребу ауто пилота ii. Управљање системом пресуризације iii. Употреба система против одлеђивања и система за одлеђивање
г	Усмена питања

* неке од ових ставки се могу комбиновати према одлуци испитивача

ПОГЛАВЉЕ Д - ДОЗВОЛА ПРОФЕСИОНАЛНОГ ПИЛОТА (Авиона) - CPL(A)**JAR-FCL 1.140 Минимална старосна граница**

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

JAR-FCL 1.145 Здравствена способност

Кандидат за CPL(A), као и ималац CPL(A) приликом коришћења права из дозволе, морају посједовати важеће љекарско увјерење класе 1.

JAR-FCL 1.150 Права и услови**(а) Права**

Зависно од других услова одређених у JAR-овима, права имаоца CPL(A) су:

- (1) да користи сва права имаоца PPL(A);
- (2) да обавља послове вође ваздухоплова или копилота на авиону који није ангажован у комерцијалном ваздушном саобраћају;
- (3) обавља послове вође ваздухоплова у комерцијалном ваздушном саобраћају на било ком авиону са једним пилотом;
- (4) обавља послове копилота у комерцијалном ваздушном саобраћају.

(б) Услови

Кандидату за CPL(A) који испуњава услове прописане у JAR-FCL 1.140, 1.145, 1.155, 1.160, 1.165, 1.170 и, уколико је примјенљиво - 1.010(а)(4), може се издати CPL(A), укључујући овлашћење за класу/тип авиона који је коришћен на практичном испиту. Уколико је завршио обуку и испит за инструментално летење, у складу са JAR-FCL 1 Поглавље Е, уписаће се и овлашћење за инструментално летење.

JAR-FCL 1.155 Искуство и признавање

(Видјети JAR-FCL 1.050 (а)(3))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165(а)(1) до (4))

(Видјети Додатак 1 и 2 JAR-FCL 1.170)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.205)

(Видјети JAR-FCL 1.510(а)(2))

(Видјети AMC FCL 1.160 и 1.165(а)(1) до (3))

(а) Интегрисане обуке**(1) Искуство**

Кандидат за CPL(A) који је похађао и успјешно завршио интегрисану летачку обуку, мора остварити најмање 150 сати летења на авиону 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 1.160 и 1.165(а)(1), параграф 4. у Додатку 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165(а)(2) или параграф 4. у Додатку 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165(а)(3).

(б) Модуларна обука

(1) Искуство

Кандидат за CPL(A) који није завршио интегрисану летачку обуку, мора остварити најмање 200 сати летења на авиону који посједује увјерење о пловидбености издато или прихваћено од стране државе чланице ЈАА.

(2) Признавање

Од 200 сати летења:

- (I) 30 сати летења може бити остварено у својству вође хеликоптера који посједује PPL(H); или
- (II) 100 сати може бити остварено у својству вође хеликоптера који посједује CPL(H); или
- (III) 30 сати може бити остварено у својству вође ваздухоплова на моторним једрилицама или једрилицама.

(ц) Вријеме летења

Кандидат мора остварити 150 сати летења авионима током интегрисане обуке (видјети JAR-FCL 1.050 (а)(3)), односно 200 сати летења током модуларне обуке, укључујући најмање:

- (1) 100 сати у својству вође ваздухоплова, или 70 сати у својству вође ваздухоплова ако их је остварио током интегрисане летачке обуке, као што је прописано у Додатку 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165(а)(1) до (3) и AMC FCL 1.160 и 1.165 (а)(1), (2) и (3);
- (2) 20 сати VFR међуаеродромског летења у својству вође ваздухоплова, укључујући током обуке и међуаеродромски лет од најмање 540 km (300 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 летења по инструментима на уређајима на земљи; и
- (4) 5 сати ноћног летења, као што је прописано у JAR-FCL 1.165(б).

(д) Кандидату који посједује увјерење о завршеном курсу „Основни модул инструменталног лета“, као што је прописано у Додатку 1 JAR-FCL 1.205, може бити признато до 10 сати према захтјевима за обуку према инструментима на интегрисаном или модуларном курсу.

(е) Имаоци MPL(A)

Прије коришћења права CPL(A), ималац MPL(A) мора на авиону остварити:

- (1) 70 сати лета, и то: као вођа ваздухоплова или најмање 10 сати као вођа ваздухоплова са осталим додатним временом летења као PICUS, од чега 20 сати мора бити VFR маршрутно вријеме летења као вођа ваздухоплова, или маршрутно летење састављено од најмање 10 сати као вођа ваздухоплова и 10 сати као вођа ваздухоплова под надзором. Ово укључује VFR маршрутни лет од најмање 540 km (300 nm) на курсу, са слијетањем са потпуним заустављањем на два различита аеродрома, у улози вође ваздухоплова.
- (2) елементе CPL(A) модуларног курса који је прописан у Додатку 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165(а)(4) параграфи 11(а) и 12; и
- (3) практични испит за CPL(A) на једномоторном или вишемоторном авиону, у складу са Додатком 1 и 2 JAR-FCL 1.170).

JAR-FCL 1.160 Теоријско знање

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165(а)(1) до (4))

(а) Обука

Кандидат за CPL(A) мора завршити теоријску обуку на одобреном курсу од одобрене организације за летачку обуку (FTO). Обука мора бити комбинована са летачком обуком, као што је прописано у JAR-FCL 1.165.

(б) Испит

Кандидат за CPL(A) мора да покаже ниво теоријског знања који одговара правима имаоца CPL(A) и мора испунити услове прописане у JAR-FCL 1 (Авион) Поглавље J.

(ц) Кандидат који је похађао интегрисану летачку обуку мора да покаже најмање ниво знања захтјеван том обуком, као што је прописано у одговарајућем Додатку 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165(a)(1) до (3).

JAR-FCL 1.165 Летачка обука

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165(a)(1) до (4) и AMC FCL 1.160 и 1.165(a)(1) до (4))

(а) Обука

Кандидат за CPL(A) мора завршити одобрени интегрисани или модуларни курс летачке обуке на авионима који имају увјерење о пловидбености издато или прихваћено од стране државе чланице ЈАА, у одобреној организацији за летачку обуку. Обука мора бити комбинована са теоријском обуком. За детаље одобрених обука видјети сљедеће:

- (1) ATP(A) интегрисани курс - Додатак 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165(a)(1) и AMC FCL 1.160 и 1.165 (a)(1);
- (2) CPL(A)/IR интегрисани курс - Додатак 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165(a)(2) и AMC FCL 1.160 и 1.165(a)(2);
- (3) CPL(A) интегрисани курс - Додатак 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165 (a)(3) и AMC FCL 1.160 и 1.165(a)(3); и
- (4) CPL(A) модуларни курс - Додатак 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165 (a)(4) и AMC FCL 1.160 и 1.165(a)(4)

(б) Обука за ноћно летење

Кандидат мора да оствари најмање 5 сати летења ноћу, од чега најмање 3 сата са инструктором, укључујући најмање 1 сат међуаеродромског летења, као и 5 самосталних полијетања и 5 слијетања са потпуним заустављањем.

JAR-FCL 1.170 Практична обученост

(Видјети Додатке 1 и 2 JAR-FCL 1.170)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165 (a)(1) до (4))

Кандидат за CPL(A) мора, као вођа авиона, показати способност извођења одговарајућих процедура и маневара описаних у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.170, са степеном способности који одговара правима имаоца CPL(A). Кандидат мора да положи практични испит који је прописан у Додатку 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165 (a)(1) до (4).

Додатак 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165(а)(1)**АТР(А) интегрисан курс**

(Видјети JAR-FCL 1.160, 1.165 и 1.170)

(Видјети Додатке 1 и 2 JAR-FCL 1.170)

(Видјети Додатке 1 и 2 JAR-FCL 1.210)

(Видјети AMC FCL 1.160 и 1.165(а)(1))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.470)

(Видјети IEM FCL 1.170)

1. Циљ АТР(А) интегрисаног курса је да обучи пилота до нивоа стручности потребног да ради као копилот у авионима са више пилота, на вишемоторним авионима у комерцијалном ваздушном саобраћају и да стекне CPL(A)/IR.

2. Кандидат који жели да похађа АТР(А) интегрисани курс мора 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 мора да траје између 12 и 36 мјесеци. Изузетно, уз одобрење ваздухопловних власти обука може да се продужи и 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(A) (или PPL(H)) издате у складу са ICAO Annex 1. Почетник мора да испуни услове за пилота ученика, у складу са JAR-FCL Поглавље Б. У случају да је кандидат ималац PPL(A) или PPL(H), може му се признати 50% налета на ваздухоплову који је остварио прије приступања курсу, а који је потребан за обуку (JAR-FCL 1.165(а)(1) и Додатак 1 JAR-FCL 1.165(а)(1), параграф 13) и то: до 40 сати налета или 45 сати, уколико је оспособљен за ноћно летење, од чега 20 сати може бити на дуплој команди. Ово признавање сати налета мора бити у надлежности FTO и унијето у летачки досије кандидата. У случају пилота ученика који не посједује пилотску дозволу, а уз одобрење ваздухопловних власти, FTO може одредити одређене вежбе на дуплој команди (видјети AMC-FCL 1.160 и 1.165 (а)(1), фаза 2 и 3) које ће бити изведене на хеликоптеру или на моторној једрилици- до највише 20 сати.

5. Кандидат који није положио или није у стању да заврши цио курс АТР(А), може ваздухопловној власти да поднесе пријаву 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 се мора уверити да кандидат, прије приступања обуци, има одговарајуће знање из математике, физике и енглеског језика, како би се олакшало схватање садржаја теоријске обуке. Потребан ниво знања енглеског језика мора бити у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.200.

8. Курс мора да обухвата:

(а) теоријску обуку до нивоа знања ATPL(A);

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

(ц) обуку сарадње у вишечланој посади за рад на авионима са више пилота.

9. Успјешно завршеним теоријским испитом из параграфа 12. и практичним испитом из параграфа 14. испуњени су услови за издавање CPL(A), укључујући овлашћење за класу/тип авиона који је коришћен на испиту и овлашћење за инструментално летење на вишемоторним авионима.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

10. Програм теоријске обуке је дат у Додатку 1 JAR-FCL 1.470. Одобрена теоријска обука за АТР(А) мора да садржи најмање 750 сати (1 сат = 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 стране ваздухопловних власти.

750 сати наставе мора бити подијељено на такав начин да је за сваки предмет минимални број сати следећи:

<i>Предмет</i>	<i>сати</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 сати могу бити договорене између ваздухопловних власти и ФТО.

11. Курс о сарадњи вишечлане посаде мора садржати најмање 25 сати теоријске обуке и вежби.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

12. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима имаоца АТPL(A), у складу са условима у JAR-FCL 1 (Авион) Поглавље J.

ЛЕТАЧКА ОБУКА

13. Летачка обука која не укључује обуку за овлашћење за летење на типу мора да садржи најмање 195 сати, укључујући све провјере напредовања, од којих највише 55 сати може бити вријеме летења по инструментима на уређајима на земљи. Од укупно 195 сати, кандидат мора да оствари најмање:

(а) 95 сати обуке на дуплој команди, од којих до 55 сати може бити вријеме летења по инструментима на уређајима на земљи;

(б) 70 сати као вођа ваздухоплова, укључујући вријеме визуелног и инструменталног летења као ученик-вођа ваздухоплова (SPIC). (SPIC вријеме мора бити признато као вријеме летења у својству вође ваздухоплова, осим уколико инструктор летења мора да утиче на контролисање у било ком делу лета. Анализа лета на земљи од стране инструктора летења не утиче на вријеме које се признаје у налет као вођа ваздухоплова);

(ц) 50 сати међуаеродромског летења као вођа ваздухоплова, укључујући међуаеродромско летење у визуелним условима од најмање 540 km (300 nm), при

чему мора извести 2 слијетања са потпуним заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полијетања;

(д) 5 сати летења на авионима мора бити изведено ноћу, од чега 3 сата на дуплој команди, укључујући најмање 1 сат међуаеродромског летења и 5 самосталних полијетања и 5 самосталних слијетања са потпуним заустављањем; и

(е) 115 сати инструменталног летења које садржи најмање:

(I) 50 сати обуке у инструменталном летењу, од којих 25 сати може бити вријеме летења по инструментима на уређајима на земљи на FNPT I, или 40 сати ако је вријеме летења по инструментима на уређајима на земљи остварено на FNPT II или на симулатору летења. Уз сагласност ваздухопловних власти највише 10 сати летења на FNPT II или на симулатору летења може бити остварено на FNPT I при обуци у инструменталном летењу на земљи.

(II) 20 сати као SPIC; и

(III) 15 сати обуке у сарадњи вишечлане посаде за шта се може користити FNPT II.

(Видјети AMC-FCL 1.160 и 1.165(a)(1) за програм летачке обуке.)

ПРАКТИЧНИ ИСПИТ

14. По завршетку одговарајуће летачке обуке кандидат мора да полаже практични испит за CPL(A) на једномоторном или на вишемоторном авиону, у складу са Додатком 1 и 2 JAR-FCL 1.170, као и практични испит за стицање овлашћења за инструментално летење на вишемоторном авиону, у складу са Додатком 1 и 2 JAR-FCL 1.210, или друге испите који су у складу са условима прописаним у JAR-FCL 1.262(ц).

Додатак 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165(а)(2)**CPL(A)/IR интегрисан курс**

(Видјети JAR-FCL 1.160, 1.165 и 1.170)

(Видјети Додатке 1 и 2 JAR-FCL 1.170)

(Видјети Додатке 1 и 2 JAR-FCL 1.210)

(Видјети AMC FCL 1.160 и 1.165(а)(2))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.470)

(Видјети IEM FCL 1.170)

1. Циљ CPL(A) и IR(A) интегрисаног курса је да обучи пилоте до нивоа стручности потребног да лете на једномоторним авионима са једним пилотом или вишемоторним авионима у комерцијалном ваздушном саобраћају и да стекну дозволу CPL(A)/IR.

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

3. Курс мора да траје између 9 и 30 мјесеци.

4. Кандидат може бити примљен на обуку као почетник или као ималац PPL(A) или PPL(H) које су издате у складу са ICAO Annex 1. Почетник мора да испуни услове за пилота ученика, у складу са JAR-FCL Поглавље Б. У случају да је кандидат ималац PPL(A) или PPL(H) може му се признати 50% налета на ваздухоплову који је остварио прије приступања курсу, а који је потребан за обуку (JAR-FCL 1.165(а)(2) и Додатак 1 JAR-FCL 1.165(а)(2), параграф 12) и то: до 40 сати налета или 45 сати уколико је оспособљен за ноћно летење, од чега 20 сати може бити на дуплој команди. Ово признавање сати налета мора бити у надлежности FTO и унето у летачки досије кандидата. У случају пилота ученика који не посједује пилотску дозволу, а уз одобрење ваздухопловних власти, FTO може одредити одређене вјежбе на дуплој команди (видјети AMC FCL 1.160 и 1.165 (а)(2), фаза 2 и 3) које ће бити изведене на хеликоптеру или на моторној једрилици, до највише 20 сати.

5. Кандидат који није положио или није у стању да заврши цио курс CPL(A)/IR може ваздухопловним властима да поднесе пријаву 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 курса обуке 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 приступа обуци, има довољно знање из математике, физике и енглеског језика, како би се олакшало схватање садржаја теоријске обуке. Потребан ниво знања енглеског језика мора бити у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.200.

8. Курс мора да обухвата:

(а) теоријску обуку до нивоа знања CPL(A)/IR;

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

9. Успјешно завршеним теоријским испитом из параграфа 11. и практичним испитом из параграфа 13. испуњени су услови за издавање CPL(A), укључујући овлашћење за класу/тип авиона који је коришћен на испиту и овлашћење за инструментално летење на једномоторним или вишемоторним авионима.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

10. Програм теоријске обуке је дат у Додатку 1 JAR-FCL 1.470. Одобрена теоријска обука за CPL(A)/IR мора да садржи најмање 500 сати 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.

500 сати (1 сат = 60 минута обуке) наставе мора бити подијељено тако да за сваки предмет минимални број сати буде:

<i>Предмет</i>	<i>сати</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 расподјела сати може бити у договору између ваздухопловних власти и ФТО.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

11. Кандидат мора да прикаже ниво знања који одговара правима имаоца CPL(A)/IR, у складу са условима у JAR-FCL 1 (Авион) Поглавље J.

ЛЕТАЧКА ОБУКА

12. Летачка обука која не укључује обуку за овлашћење за летење на типу, мора да садржи најмање 180 сати укључујући све провјере напредовања, од којих највише 40 сати курса може бити вријеме летења по инструментима на уређајима на земљи. Од укупно 180 сати, кандидат мора да оствари најмање:

- (а) 80 сати обуке на дуплој команди, од којих до 40 сати може бити вријеме летења по инструментима на уређајима на земљи;
- (б) 70 сати као вођа ваздухоплова, укључујући вријеме визуелног и инструменталног летења као ученик-вођа ваздухоплова (SPIC) (SPIC вријеме мора бити признато као вријеме летења као вођа ваздухоплова, осим уколико инструктор летења мора да утиче на контролисање 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 као вођа ваздухоплова, укључујући међуаеродромско летење у визуелним условима од најмање 540 km (300 nm), при чему мора извести 2 слијетања са потпуним заустављањем на два аеродрома различа од аеродрома полијетања;
- (д) 5 сати летења на авионима мора бити изведено ноћу, од чега 3 сата на дуплој команди, укључујући најмање 1 сат међуаеродромског летења и 5 самосталних полијетања и 5 самосталних слијетања са потпуним заустављањем;
- (е) 100 сати инструменталног летења које обухвата најмање:
 - (I) 50 сати обуке у инструменталном летењу, од којих 25 сати може бити вријеме летења по инструментима на уређајима на земљи на FNPT I, или 40 сати ако је вријеме летења по инструментима на уређајима на земљи

остварено на FNPT II или на симулатору летења. Уз сагласност ваздухопловних власти највише 10 сати летења на FNPT II или на симулатору летења може бити остварено на FNPT I при обуци у инструменталном летењу на земљи.

(II) 50 сати као SPIC.

(Видјети AMC FCL 1.160 и 1.165(a)(2) за програм летачке обуке.)

ПРАКТИЧНИ ИСПИТ

13. По завршетку одговарајуће летачке обуке кандидат мора да полаже практични испит за CPL(A) на једномоторном или на вишемоторном авиону у складу са Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.170 и практични испит за стицање овлашћења за инструментало летење на једномоторном или на вишемоторном авиону, у складу са Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.210.

Додатак 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165(а)(3)**CPL(A) интегрисан курс**

(Видјети JAR-FCL 1.160, 1.165 и 1.170)

(Видјети Додатке 1 и 2 JAR-FCL 1.170)

(Видјети AMC FCL 1.160 и 1.165(а)(3))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.470)

(Видјети IEM-FCL 1.170)

1. Циљ CPL(A) интегрисаног курса је да обучи пилоте до нивоа стручности потребног за издавање CPL(A) дозволе и других обука везаних за пружање услуга из ваздуха које кандидат жели да похађа, искључујући обуку за инструктора летења и за овлашћење за инструментално летење.

2. Кандидат који жели да похађа CPL(A) интегрисани курс мора 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(A) или PPL(H), које су издате у складу са ICAO Annex 1. Почетник мора да испуни услове за пилота ученика у складу са JAR-FCL Поглавље Б. У случају да је кандидат ималац PPL(A) или PPL(H), може му се признати 50% налета на ваздухоплову који је остварио прије приступања курсу, а који је потребан за обуку (JAR-FCL 1.165(а)(3) и Додатак 1 JAR-FCL 1.165(а)(3), параграф 12), и то: до 40 сати налета или 45 сати уколико је оспособљен за ноћно летење, од чега 20 сати може бити на дуплој команди. Ово признавање налета мора бити у надлежности FTO и унијето у летачки досије кандидата. У случају пилота ученика који не посједује пилотску дозволу, а уз одобрење ваздухопловних власти, FTO може одредити одређене вјежбе на дуплој команди (видјети AMC FCL 1.160 и 1.165 (а)(3), фаза 2 и 3) које ће бити изведене на хеликоптеру или на моторној једрилици, до највише 20 сати.

5. Кандидат који није положио испит или није у стању да заврши цио курс CPL(A) може ваздухопловној власти да поднесе пријаву за теоријски испит и практични испит за нижу дозволу.

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

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

8. Курс мора да обухвата:

(а) теоријску обуку до нивоа знања CPL(A);

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

9. Успјешно завршеним теоријским испитом из параграфа 11. и практичним испитом из параграфа 13. испуњени су услови за издавање CPL(A), укључујући овлашћење за класу/тип авиона који је коришћен на испиту.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

10. Програм теоријског знања за CPL(A) је дат у Додатку 1 JAR-FCL 1.470. Одобрена теоријска обука за CPL(A) мора да садржи најмање 300 сати (1 сат = 60 минута обуке)

обуке (или 200 сати уколико полазник има PPL) 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 стране ваздухопловних власти.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

11. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима имаоца CPL(A), у складу са условима у JAR-FCL 1 (Авион) Поглавље J.

ЛЕТАЧКА ОБУКА

12. Летачка обука која не укључује обуку за овлашћење за летење на типу, мора да садржи најмање 150 сати, укључујући све провјере напредовања, од којих највише 5 сати може бити вријеме летења по инструментима на уређајима на земљи. Од укупно 150 сати, кандидат мора да оствари најмање:

- (а) 80 сати обуке на дуплој команди, од којих до 5 сати може бити вријеме летења по инструментима на уређајима на земљи;
- (б) 70 сати као вођа ваздухоплова;
- (ц) 20 сати међуаеродромског летења као вођа ваздухоплова, укључујући међуаеродромско летење у визуелним условима од најмање 540 km (300 nm), при чему мора да изврши слијетања са потпуним заустављањем на 2 аеродрома која су различита од аеродрома полијетања;
- (д) 5 сати летења на авионима мора бити обављено ноћу, од чега 3 сата на дуплој команди, укључујући најмање 1 сат међуаеродромског летења и 5 самосталних полијетања и 5 самосталних слијетања;
- (е) 10 сати обуке инструменталног летења, од којих 5 сати може бити обука летења по инструментима на уређајима на земљи на FNPT I или II, или на симулатору летења;
- (ф) 5 сати мора да буде изведено на авиону сертификованом за превоз најмање 4 особе са елисом промјенљивог корака и увлачећим стајним трапом.

(Видјети AMC FCL 1.160 и 1.165(a)(3) за програм летачке обуке.)

ПРАКТИЧНИ ИСПИТ

13. По завршетку одговарајуће летачке обуке кандидат мора да полаже практични испит за CPL(A) на једномоторном или на вишемоторном авиону, у складу са Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.170.

Додатак 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165(а)(4)**CPL(A) модуларни курс**

(Видјети JAR-FCL 1.125(ц))

(Видјети JAR-FCL 1.160, 1.165 и 1.170)

(Видјети Додатке 1 и 2 JAR-FCL 1.170)

(Видјети AMC FCL 1.160 и 1.165(а)(4))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.470)

(Видјети IEM-FCL 1.170)

1. Циљ CPL(A) модуларног курса је да обучи имаоце PPL(A) до нивоа стручности потребног за издавање CPL(A).

2. (а) Прије приступања CPL(A) модуларном курсу кандидат мора да посједује PPL(A) издату у складу са ICAO Annex 1;

(б) Прије приступања летачкој обуци кандидат мора да:

(I) оствари 150 сати летења као пилот;

(II) испуни услове из JAR-FCL 1.225 и 1.240, уколико се вишемоторни авион користи на практичном испиту.

3. Кандидат који жели да похађа CPL(A) модуларни курс мора 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. Теоријска обука може бити спроведена у одобреној FTO која спроводи само теоријску обуку и у том случају руководиоца обуке организације за летачку обуку мора надгледати тај дио курса.

4. Теоријска обука траје 18 мјесеци. Летачка обука и практични испит морају се завршити у року важења положених теоријских испита, као што је дато у JAR-FCL 1.495.

5. FTO се мора увјерити да кандидат прије приступања обуци има одговарајуће знање из математике и физике.

6. Курс обухвата:

(а) теоријску обуку до нивоа знања CPL(A);

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

7. Успјешно завршеним теоријским испитом из параграфа 9. и практичним испитом из параграфа 13. испуњени су услови за издавање CPL(A), укључујући и овлашћење за класу/тип авиона који је коришћен на практичном испиту.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

8. Програм теоријске обуке за CPL(A) је дат у Додатку 1 JAR-FCL 1.470. Одобрена теоријска обука за CPL(A) садржи најмање 200 сати (1 сат = 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 стране ваздухопловних власти. Одобрени курсеви обуке на даљину (дописни курсеви) могу, такође, бити понуђени као дио курса према дискреционој оцени ваздухопловних власти.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

9. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима имаоца CPL(A), у складу са условима у JAR-FCL 1 (Авион) Поглавље J.

ЛЕТАЧКА ОБУКА

10. Кандидати који не посједују овлашћење за инструментално летење морају имати најмање 25 сати обуке за инструментално летење на дуплој команди (видјети AMC FCL 1.160 и 1.165(a)(4)), укључујући и 10 сати инструменталне обуке, од којих највише 5 сати може бити изведено на BITD или FNPT I или II или на симулатору летења (видјети AMC FCL 1.160 и 1.165(a)(4)). Кандидатима који имају важеће IR(A) признаје се цјелокупан налет за обуку за инструментално летење на дуплој команди. Кандидатима који посједују важеће IR(H) може се признати до 5 сати обуке за инструментално летење на дуплој команди, али у том случају најмање 5 сати обуке за инструментално летење на дуплој команди мора бити изведено на авиону.

11. (а) Кандидати са важећим овлашћењем за инструментално летење морају имати најмање 15 сати летачке обуке на дуплој команди у визуелним условима летења.
(б) Кандидати који нису оспособљени за ноћно летење авионом морају имати најмање 5 додатних сати обуке у ноћном летењу (видјети JAR-FCL 1.125(ц)).

12. Најмање 5 сати летачке обуке мора да буде изведено на авиону са елисом променљивог корака и увлачећим стајним трапом, који је сертифицирован за превоз најмање 4 лица. (Видјети AMC FCL 1.160 и 1.165(a)(4) за програм летачке обуке.)

ПРАКТИЧНИ ИСПИТ

13. По завршетку летачке обуке и стеченог одговарајућег летачког искуства кандидат мора да полаже практични испит за CPL(A) на једномоторном или на вишемоторном авиону, у складу са Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.170.

Додатак 1 JAR-FCL 1.170**Практични испит за издавање CPL(A)**

(Видјети JAR-FCL 1.170)

(Видјети Додатак 2 JAR-FCL 1.170)

(Видјети IEM FCL 1.170)

1. Кандидат за практични испит за CPL(A) мора успјешно да заврши потребну обуку, укључујући обуку за летење на типу/класи авиона који ће се користити на испиту. Кандидату се мора дозволити да изабере да ли ће испит полагати на једномоторном авиону или на вишемоторном авиону, уколико испуњава услове прописане у JAR-FCL 1.255 или JAR-FCL 1.260 који се односе на искуство од 70 сати летења као вођа ваздухоплова. Авион који се користи на практичном испиту мора да испуни услове прописане за авионе за обуку из Додатка 1а JAR-FCL 1.055 и мора бити сертификован за превоз најмање 4 особе, са елисом променљивог корака и увлачећим стајним трапом.

2. Ваздухопловна власт одређује административне мјере којима се проверава 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, као и дио 6, уколико се користи вишемоторни авион. Уколико кандидат не положи било коју тачку 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. Уколико 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 приликом прошлог покушаја положио, мораће поново да приступи полагању практичног испита. Сви дијелови практичног испита морају бити завршени у року од шест мјесеци.

4. Уколико кандидат не положи практични испит може се захтјевати додатна обука. 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 безбједност, 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 да полаже поново 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. Сваки маневар или процедуру кандидат може да понови једном, према дискреционој одлуци испитивача. 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 авионом са седишта вође ваздухоплова и да полаже испит као да је једини члан посаде. Лице одговорно за лет се одређује према националним прописима.

9. Испитивач одређује руту којом се лети на практичном испиту, а мора се завршити на аеродрому са организованом службом контроле летења. Рута се може завршити на аеродрому полијетања или на неком другом аеродрому. Кандидат је одговоран за планирање лета и за то да се сва опрема и сви документи потребни за извођење лета налазе у авиону. Лет мора трајати најмање 90 минута.

10. Кандидат мора испитивачу показати провјере и радње за лет, као и идентификацију радио средстава. За авион који се употребљава на практичном испиту провјере морају да буду изведене у складу са одобреним листама провјере (check list). 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 тог авиона.

11. Испитивач не смије утицати на управљање авионом, осим у случају да је интервенција неопходна из разлога сигурности или избјегавања неприхватљивог застоја саобраћаја.

КРИТЕРИЈУМИ У ИСПИТНОМ ЛЕТУ

12. Кандидат мора да прикаже способност да:

- управља авионом у складу са ограничењима;
- изводи све маневре са лакоћом и прецизно;
- испољи добро процјењивање и самосталност у одлучивању;
- примјењује стечена ваздухопловна знања;
- све вријеме одржава контролу у управљању авионом на такав начин да успјешан исход процедура или маневара не дође у питање.

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

Висина

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

Праћење радио средстава

± 5°

Правац

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

Брзина

полијетање и прилаз	± 5 чворова
сви остали режими лета	± 10 чворова

САДРЖАЈ ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА

14. Практични испит се мора састојати од садржаја и дијелова практичног испита који су прописани у Додатку 2 JAR-FCL 1.170. Формат и образац пријаве за практичан испит може утврдити ваздухопловна власт (видјети IEM FCL 1.170). Тачке у Дијелу 2, параграфи ц и e(iv), као и комплетни Дијелови 5 и 6 могу бити изведени на FNPT II или на симулатору летења.

Додатак 2 JAR-FCL 1.170**Садржај практичног испита за издавање CPL(A)**

(Видјети JAR-FCL 1.170)

(Видјети IEM FCL 1.170)

ДИО 1	
ПРИПРЕМЕ ЗА ЛЕТ И ПОЛИЈЕТАЊЕ	
<i>Употреба листе за провјеру (checklist), управљање авионом (одржавање положаја авиона у простору помоћу спољних визуелних оријентира, процедуре против залеђивања и одлеђивање, итд) примјењују се у свим дијеловима.</i>	
а	Претполетна документација укључујући: документацију, утврђивање масе и центраже, подаци о метеоролошкој ситуацији
б	Преглед и опслуживање авиона
ц	Вожење и полијетање
д	Праћење перформанси авиона и тримовање
е	Радње на аеродрому и у школском кругу
ф	Процедуре одласка, подешавање висиномера, избјегавање судара (осматрање ваздушног простора)
г	Сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније
ДИО 2	
ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ АВИОНОМ	
а	Управљање авионом помоћу спољних визуелних оријентира, укључујући праволинијски хоризонтални лет, пењање, снижавање, осматрање ваздушног простора
б	Лет на критично малим брзинама укључујући препознавање првих предзнака и вађење из пуног превученог лета
ц	Заокрети, укључујући заокрете у слетној конфигурацији. Оштри заокрети нагиба 450
д	Лет на критично великим брзинама, укључујући препознавање и вађење из спиралних понирања
е	Управљање само по инструментима, укључујући: (i) Хоризонтални лет, подешавање режима за крстарење, одржавање курса, висине и брзине (ii) Пењући и спуштајући заокрети са нагибом од 10° до 30° (iii) Вађење из неправилних положаја (iv) Покривене поједине инструменте на панелу
ф	Сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније
ДИО 3	
ПРОЦЕДУРЕ НА РУТАМА	
а	Управљање авионом помоћу спољних оријентира, укључујући подешавање режима крстарења с обзиром на долет/трајање лета
б	Оријентација, читање карата
ц	Држање висине, брзине и курса, осматрање ваздушног простора
д	Подешавање висиномјера. Сарадња са контролом летења и процедуре радио-телефоније
е	Контрола напредовања лета, вођење документације, праћење утрошка горива, одређивање скретања и исправка курса за повратак на задану линију пута
ф	Праћење временских услова, процјена развоја, доношење одлуке о скретању
г	Лет по ЗЛП, одређивање позиције (NDB и VOR), идентификација средстава (лет по инструментима) Примјена плана за одлазак на алтернатију (визуелни лет)
ДИО 4	
ПРОЦЕДУРЕ ПРИЛАЗА И СЛИЈЕТАЊА	
а	Процедуре доласка, подешавање висиномјера, провере, осматрање ваздушног простора
б	Сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније
ц	Продужавање на други круг из равнања
д	Нормално слијетање, слијетање са бочним ветром (уколико постоје услови)
е	Слијетање на кратке стазе
ф	Слијетање са снагом мотора на релант (само једномоторни авион)
г	Слијетање без закрилаца
х	Поступци после лета

ДИО 5	
ВАНРЕДНИ И ПОСТУПЦИ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ	
<i>Овај дио се може комбиновати са дијеловима од 1 до 4.</i>	
а	Симулирани отказ мотора после полијетања (на безбједној висини), поступак у случају пожара
б	Откази опреме, укључујући принудно извлачење стајног трапа, откази електро система и отказ кочница.
ц	Принудно слијетање (симулирање)
д	Сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније
е	Усмена питања
ДИО 6	
СИМУЛИРАНИ НЕСИМЕТРИЧНИ ЛЕТ И ОДГОВАРАЈУЋЕ ТЕМЕ ЗА КЛАСУ/ТИП	
<i>Овај дио се може комбиновати са дијеловима од 1 до 5.</i>	
а	Симулирани отказ мотора у фази полијетања (на безбједној висини осим на симулатору)
б	Прилажење на слијетање и продужавање на други круг са несиметричном вучном силом.
ц	Прилажење на слијетање и слијетање са потпуним заустављањем са несиметричном вучном силом
д	Гашење мотора и поново покретање
е	Сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније, пилотско понашање
ф	Било која ставка са практичног испита коју одреди испитивач у везана за класу/тип, уколико се примјењује: (i) Системи авиона укључујући употребу аутопилота (ii) Управљање системом пресуризације (iii) Коришћење система за овлеђивање и система против залеђивања
г	Усмена питања

ПОГЛАВЉЕ Е – ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА ИНСТРУМЕНТАЛНО ЛЕТЕЊЕ (Авион) – IR(A)**JAR-FCL 1.174 Здравствена способност**

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

JAR-FCL 1.175 Околности у којима се захтјева IR(A)

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

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

JAR-FCL 1.180 Права и услови**(а) Права**

(1) Зависно од ограничења које се уводи приликом ангажовања другог пилота у функцији копилота (ограничење за више пилота) у току практичног испита прописаног у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.210, као и на основу других услова одређених у JAR, ималац овлашћења IR(A) на вишемоторним авионима има право да управља вишемоторним и једномоторним авионима према IFR до минималне висине одлуке 200 фита (60 m). Висина одлуке нижа од 200 фита (60 m) може бити одобрена од ваздухопловних власти након додатне обуке и провјере у складу са JAR-OPS, AMC FCL 1.261(а) параграф 6 и Додатком 2 JAR-FCL 1.240, дио 6.

(2) Зависно од услова практичног испита прописаног у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.210, као и других услова одређених у JAR-овима, ималац овлашћења IR(A) на једномоторним авионима има право да управља једномоторним авионима према IFR до минималне висине одлуке 200 фита (60 m).

(б) Услови

Кандидату који испуњава услове прописане у JAR-FCL 1.185 - 1.210 може бити издато IR(A).

JAR-FCL 1.185 Рок важења, продужење и обнављање

(а) IR(A) важи годину дана од дана издавања или обнављања, или од дана истека важећег IR(A) овлашћења, уколико се овлашћење продужава у складу са JAR-FCL 1.246(а).

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

(ц) Уколико IR(A) није продужавано или обнављано у току претходних 7 година, од имаоца ће се тражити поновно полагање теоријског и практичног испита, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.210.

JAR-FCL 1.190 Искуство и признавање

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.205)

(Видјети AMC FCL 1.205)

(а) Кандидат за IR(A) мора посједовати PPL(A) и оспособљеност за ноћно летење, или CPL(A) и мора да оствари најмање 50 сати међуаеродромског летења у својству вође авиона или хеликоптера, од чега најмање 10 сати мора бити на авионима.

(б) Уколико је кандидат ималац IR(H) укупна летачка обука прописана у Додатку 1 JAR-FCL 1.205 може бити умањена за највише 10 сати на авионима.

(ц) Уколико је кандидат ималац CPL(A) која је издата у складу са ИКАО, укупна летачка обука прописана у Додатку 1 JAR-FCL 1.205 се може умањити за највише 10 сати; или

(д) Уколико кандидат посједује увјерење о завршеном курсу „Основни модул инструменталног лета“, из Додатка 1 JAR-FCL 1.205, или је ималац CPL(A), укупна летачка обука прописана у Додатку 1 JAR-FCL 1.205 може бити умањена за највише 10 сати уколико кандидат посједује CPL(A).

JAR-FCL 1.195 Теоријско знање

(а) *Курс*

Кандидат за IR(A) мора обавити теоријску обуку на одобреном курсу од одобрене организације за летачку обуку (FTO). Уколико је могуће, курс треба комбиновати са курсом летачке обуке.

(б) *Испит*

Кандидат мора да прикаже одговарајући ниво знања који одговара правима имаоца IR(A) и мора да испуни услове прописане у JAR-FCL 1 (Авион) Одјељак J.

JAR-FCL 1.200 Коришћење енглеског језика

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.200)

(а) Кандидат за IR(A), MPL(A), ATPL(A) или валидацију мора да прикаже способност коришћења енглеског језика, као што је прописано у Додатку 1 JAR-FCL 1.200.

(б) Ималац IR(A) које је издато у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.200 мора да посједује PPL(A), CPL(A), MPL(A) или ATPL(A) са правом коришћења радио-телефоније на енглеском језику.

JAR-FCL 1.205 Летачка обука

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.205)

Кандидат за IR(A) мора учествовати у интегрисаној летачкој обуци која укључује обуку за IR(A) (видјети JAR-FCL 1.165) или мора завршити одобрени курс модуларне летачке обуке, као што је прописано у Додатку 1 JAR-FCL 1.205.

JAR-FCL 1.210 Практична обученост

(Видјети Додатаке 1 и 2 JAR-FCL 1.210)

(а) *Опште одредбе*

Кандидат за IR(A) мора показати способност извођења процедура и маневара, као што је прописано у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.210, са степеном способности који одговара правима имаоца IR(A).

(б) *Вишемоторни авиони*

Практичан испит за овлашћење за инструментално летење на вишемоторним авионима се мора спровести на вишемоторном авиону. Кандидат који жели да стекне овлашћење за летење на типу/класи авиона који се користи за практични испит, такође мора да испуни услове дате у JAR-FCL 1.262.

(ц) *Једномоторни авиони*

Практичан испит за овлашћење за инструментално летење на једномоторним авионима се мора спровести на једномоторном авиону. Вишемоторни авион са погонским групама у истој оси сматраће се као једномоторни авион у циљу обуке и полагања за IR на једномоторним авионима.

Додатак 1 JAR-FCL 1.200**IR(A) – Коришћење енглеског језика**

(Видјети JAR-FCL 1.200)

(Видјети JAR-FCL 1.005(б)(5))

(Видјети JAR-FCL 1.010(а)(4))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.005)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.015)

КОРИШЋЕЊЕ ЕНГЛЕСКОГ ЈЕЗИКА

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

(а) у току лета:

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

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

(б) на земљи:

за све битне информације за извршавање лета, нпр:

* да је способан да чита и разумије техничке приручнике написане на енглеском језику (нпр. Оперативни приручник, Летачки приручник авиона 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 похађао курс IR, MPL или АТР на енглеском језику или уколико је положио теоријске испите за IR или ATPL на енглеском језику.

(ц) за комуникацију:

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 ималац IR(A) који је завршио курс за сарадњу унутар вишечлане посаде (MCC) на енглеском језику и посједује потврду о успјешном завршетку тог курса, у складу са JAR-FCL 1.250(а)(3) или уколико је положио практичан испит, односно провјеру стручности за вишечлану посаду у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.240 и 1.295, у току кога је двосмјерна радио комуникација и комуникација са осталим члановима посаде вршена на енглеском језику.

2. Алтернативно, наведени услови могу бити испуњени полагањем посебног испита спроведеног од стране ваздухопловне власти или у њено име, након похађања обуке која омогућава кандидату да испуни циљеве наведене у 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 1.010(а)(4), исти се може користити у сврху уписа знања језика у складу са JAR-FCL 1.010(б)(5).

Додатак 1 JAR-FCL 1.205**IR(A) – Модуларни курс летачке обуке**

(Видјети JAR-FCL 1.205)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.470)

(Видјети AMC FCL 1.205)

1. Циљ модуларног курса за IR(A) је да обучи пилоте до нивоа стручности неопходног за управљање авионом према IFR и у IMC, у складу са ICAO PANS-OPS Документом 8168. Курс се састоји из два модула, који се могу похађати одвојено или комбиновано:

(а) Основни модул инструменталног лета:

Садржи 10 сати обуке у летењу по инструментима, од чега највише 5 сати може бити летење по инструментима на B1DT, FNPT I или II, или на симулатору летења (видјети AMC FCL 1.205). Овај модул се мора спровести у одобреној организацији за летачку обуку (FTO). Све модуле мора одобрити ваздухопловна власт. По завршетку Основног модула инструменталног лета под надзором руководиоца обуке, који се увјерио у оспособљеност кандидата, кандидату ће се издати увјерење о завршеном курсу (видјети Додатак 1 AMC FCL 1.205).

(б) Модул процедуралног инструменталног лета:

Садржи преостали дио програма обуке за IR(A), 40 сати обуке инструменталног летења на једномоторним авионима или 45 сати обуке инструменталног летења на вишемоторним авионима и теоријску обуку за IR(A). Овај модул се мора спровести у одобреном FTO. Све модуле мора одобрити ваздухопловна власт.

2. Кандидат за модуларни IR(A) курс мора да посједује дозволу PPL(A) или CPL(A), која укључује право за летење ноћу, а која је издата у складу са ICAO Annex 1. Кандидат за Модул процедуралног инструменталног лета који не посједује CPL(A), мора посједовати увјерење о завршеном Основном модулу инструменталног лета.

Организација за летачку обуку мора да обезбиједи да кандидат за ME IR(A) курс, који није посједовао овлашћење за летење на типу/класи вишемоторног авиона, изврши обуку на вишемоторном авиону, у складу са JAR-FCL 1.261(б)(2), пре започињања летачког дијела обуке на курсу за IR(A).

3. Кандидат који жели да похађа Модул процедуралног инструменталног лета модуларног IR(A) курса мора, под надзором руководиоца обуке у одобреном FTO, да заврши све фазе обуке у једном континуираном одобреном курсу обуке који организује та FTO. Прије почетка Модула процедуралног инструменталног лета, FTO мора да оспособи кандидата у основним вјештинама инструменталног летења. Уколико је потребно мора се спровести обука освјежења знања. Теоријска обука се може спровести у одобреној FTO која спроводи само теоријску обуку, али у том случају руководиоца тог центра за обуку мора да надгледа тај дио обуке.

4. Теоријска обука мора да буде завршена у року од 18 мјесеци. Модул процедуралног инструменталног лета и практични испит морају се обавити у року важења положених теоријских испита, као што је прописано у JAR-FCL 1.495.

5. Курс мора да садржи:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за инструментално летење;

(б) летачку обуку у инструменталном летењу.

6. Успјешно положеним теоријским испитом из параграфа 8. и практичним испитом из параграфа 14. овог додатка испуњени су услови за издавање IR(A).

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

7. Програм теоријског знања за IR(A) прописан је у Додатку 1 JAR-FCL 1.470. Одобрени модуларни курс IR(A) мора да садржи најмање 200 сати (1 сат = 60 минута) наставе која укључује: 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. Одобрени курсеви обуке на даљину (дописни курсеви) могу, такође, бити понуђени као дио курса, према дискреционој оцени ваздухопловне власти.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

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

ЛЕТАЧКА ОБУКА

9. Курс једномоторног IR(A) мора да садржи најмање 50 сати летења по инструментима у току обуке, од чега највише 20 сати инструменталног налета на FNPT I, или до 35 сати на симулатору летења или FNPT II. У сагласности са надлежним ваздухопловним властима највише 10 сати налета на FNPT II или инструменталног налета на симулатору летења може бити спроведено на FNPT I.

10. Курс вишемоторног IR(A) мора да садржи најмање 55 сати инструменталног налета у току обуке, од чега 25 сати може бити инструментални налет на FNPT I, или до 40 сати на симулатору летења или на FNPT II. Уз прибављену сагласност ваздухопловне власти највише 10 сати налета на FNPT II или инструменталног налета на симулатору летења може бити спроведено на FNPT I. Остатак обуке у инструменталном летењу мора да садржи најмање 15 сати на вишемоторним авионима.

11. Ималац једномоторног IR(A) који посједује и овлашћење за летење на типу/класи вишемоторног авиона, а који први пут стиче вишемоторни IR(A), мора успјешно да заврши курс у одобреној FTO/TRTO који садржи најмање 5 сати обуке у инструменталном летењу на вишемоторним авионима, од чега 3 сата може бити на симулатору летења или на FNPT II.

12. Имаоцу CPL(A) издате у складу са ICAO или имаоцу увјерења о завршетку курса Основог модула инструменталног лета може се за 10 сати умањити укупан налет обуке прописан у параграфима 9. и 10. овог додатка. Укупна обука у инструменталном летењу у авиону мора бити у складу са параграфима 9. и 10. овог додатка.

13. Летачке вежбе до практичног испита за IR(A) морају да садрже:

(а) Основни модул инструменталног лета:

Процедуре и маневри за основе инструменталног лета укључују најмање:

- Основе инструменталног лета без спољних визуелних репера;
- Хоризонтални лет;
- Пењање;
- Снижавање;
- Пењући, спуштајући и хоризонтални заокрети;
- Преглед инструмената;
- Оштри заокрети;
- Радионавигација;
- Вађење из неправилних положаја;
- Ограничен панел;
- Препознавање и вађење из уводног и пуног губика узгона;

(б) Модул процедуралног инструменталног лета:

(1) процедуре за припрему прије лета по IFR, укључујући коришћење летачког приручника и одговарајућих докумената служби контроле летења у припреми IFR плана лета;

(2) процедуре и маневре за летење по IFR у редовним, нередовним и ванредним условима који обухватају најмање:

- прелазак са визуелног на инструментално летење на полијетању;
- стандардне инструменталне одласке и доласке;
- IFR процедуре на рути;
- процедуре чекања (holding);
- процедуре инструменталних прилажења са одређеним минимумима;
- процедуре неуспелог прилажења;
- слијетање из услова инструменталног прилажења, укључујући и формирање круга за слијетање;

(3) маневре у току лета и карактеристике одређених услова лета;

(4) уколико се захтјева, вјежбе на вишемоторним авионима које садрже наведене поступке, укључујући и управљање авионом само по инструментима са симулираним отказом, гашењем и покретањем једног мотора (ову вежбу вршити на безбједној висини уколико се не врши на симулатору летења или на FNPT II)

ПРАКТИЧНИ ИСПИТИ

14. (а) Послије завршетка одговарајуће летачке обуке и стицања искуства захтјеваног у JAR-FCL 1.190, кандидат полаже практични испит за IR(A) на вишемоторном или једномоторном авиону, у складу са Додацима 1 и 2 JAR-FCL1.210.

(б) Послије завршетка курса из параграфа 11. овог додатка, кандидат мора да полаже практични испит на вишемоторном авиону, у складу са Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.210.

Додатак 1 JAR-FCL 1.210**IR(A) – Практични испит**

(Видјети JAR-FCL 1.185 и 1.210)

(Видјети IEM FCL 1.210)

1. Кандидат за практични испит за IR(A) мора обавити обуку на истом типу/клази авиона који ће се користити на испиту. Авион за практични испит мора да испуни услове прописане за авионе за обуку који су дати у Додатку 1a JAR-FCL 1.055.
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 дијелове 1-5 испита, као и дио 6 Додатка 2 JAR-FCL 1.210, уколико се користи вишемоторни авион. Уколико кандидат не положи било коју тачку у оквиру једног дијела, сматра се да није положио цио тај дио. Уколико не положи више од једног дијела, кандидат мора поново полагати цјелокупан практични испит. Уколико кандидат не положи 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 положио приликом претходног покушаја, мораће поново да приступи полагању цјелокупног испита. Сви дијелови практичног испита морају бити завршени у року од шест мјесеци.
4. Послије неуспјешног полагања испита, односно провјере, може се захтјевати даља обука. Ваздухопловна власт ће одредити додатну обуку кандидату који не положи све дијелове практичног испита из два покушаја. Не постоји ограничење броја покушаја за полагање практичног испита.

СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА

5. Испит треба да симулира реалан лет. Испитивач бира руту која ће се летјети. Основни елеменат провјере је способност кандидата да планира и изврши лет са уобичајеним материјалом 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 авиону. Лет мора трајати најмање један сат.
6. Ваздухопловна власт даје испитивачу савјет у погледу безбједности, којег се треба придржавати током спровођења испита.
7. 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 лету провјериће се само они дијелови који нису провјерени у претходном лету.
8. Према одлуци испитивача кандидат може једном да понови сваки маневар или процедуру испита. 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 авионом са сједишта вође ваздухоплова и да полаже испит као да је једини члан посаде. Испитивач неће учествовати у управљању авионом, осим у случају да је интервенција неопходна у циљу безбједности или избјегавања неприхватљивог застоја у саобраћају. Када се током испита испитивач или неки други

пилот налази у улози копилота, овлашћење за инструментално летење биће ограничено на летење са више пилота.

Ограничење се може укинати ако кандидат положи практични испит у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.210 у авиону са једним пилотом, без других чланова који би били укључени у извођење лета. Практичан испит за ту сврху може се извести на FNPT II или на симулатору летења. Особа одговорна за лет се одређује према националним прописима.

10. Релативне/апсолутне висине одлуке, минималне релативне/апсолутне висине снижавања и тачка неуспјелог прилажења одређује кандидат уз сагласност испитивача.

11. Кандидат за IR(A) 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 провере (check list) за авион на коме се испит изводи. У току претполетне припреме за практични испит кандидат је дужан да одреди снагу мотора и брзине. Перформансе у полијетању, прилазу и слијетању кандидат мора да прорачуна на основу Оперативног приручника или Летачког приручника авиона.

КРИТЕРИЈУМИ У ИСПИТНОМ ЛЕТУ

12. Кандидат мора да покаже способност да:

- управља авионом 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 авионом тако да не доведе у питање успјешно извођење маневара и процедура.

13. Сљедећа ограничења служе као општа упутства. Испитивач ће одредити колико услови лета (нпр. турбуленција) или маневарски квалитети и перформансе авиона утичу на квалитет изведених елемената испитног лета.

Висина

нормалан лет	±100 стопа
почетак неуспелог прилажења на рел. висини одлуке(DH)	+50 стопа /-0 стопа
минимална рел. висина снижавања(MDH)/	
тачка неуспјелог прилажења (MAP)/ апс. висина	+50 стопа /-0 стопа

Одржавање задане линије пута

у лету по радио средству	±5°
у прецизном прилажењу	пола отлона 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. Практични испит за IR(A) се мора састојати од садржаја и дијјелова практичног испита који су прописани у Додатку 2 JAR-FCL 1.210. Формат и образац пријаве за практичан

испит може утврдити ваздухопловна власт (видјети IEM FCL 1.210). Дио 2 под д), као и и Дио 6 практичног испита, могу се из разлога безбједности извести на FNPT II или на симулатору летења.

Додатак 2 JAR-FCL 1.210**Садржај практичног испита за издавање IR(A)**

(Видјети JAR-FCL 1.185 и 1.210)

(Видјети IEM FCL 1.210)

ДИО 1	
ПРИПРЕМЕ ЗА ЛЕТ И ОДЛАЗАК	
<i>Употреба листе за проверу (checklist), пилотско понашање, процедуре против залеђивања и одлеђивање, итд, примјењују се у свим дијеловима.</i>	
а	Употреба Летачког (или одговарајућег) приручника, нарочито у току прорачуна масе и тежишта авиона
б	Употреба докумената контроле лета, метеоролошке документације
ц	Припрема АТС плана и навигацијског плана за IFR лет
д	Претполетни преглед
е	Метео минимуми
ф	Вожење
г	Договор пред полијетање, полијетање.
х	Прелазак на летење по инструментима
и	Процедура инструменталног одласка, подешавање висиномера
ј	Сарадња са контролом лета, процедуре радио-телефоније
ДИО 2	
УПРАВЉАЊЕ АВИОНОМ	
а	Управљање авионом само на основу показивања инструмената у току хоризонталног лета са различитим брзинама, тримовање
б	Пењући и спуштајући стандардни заокрети
ц	Вађење из неправилног положаја, укључујући и устаљени заокрет нагиба 45° и оштри спуштајући заокрет
д*	Вађење из почетне фазе превученог лета из услова хоризонталног лета, пењућих/спуштајућих заокрета и конфигурације за слијетање
е	Лет са дијелимично покривеним панелом инструмената, устаљени стандардни пењући или спуштајући заокрети са изласком у задани смер, вађење из неправилног положаја
* Може се изводити на симулатору летења или на FNPT II	
+ Може бити изведено или у Дијелу 4 или у Дијелу 5	
ДИО 3	
IFR ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ	
а	Праћење трага, излазак на задани траг нпр. по NDB, VOR, RNAV
б	Употреба радио средстава
ц	Хоризонталан лет, одржавање правца, висине и брзине, подешавање снаге, техника тримовања
д	Подешавање висиномјера
е	Мјерење времена и корекција предвиђеног времена доласка (чекање на рути – ако је потребно)
ф	Праћење одвијања лета, биљежење података, потрошња горива, управљање системима авиона
г	Поступци разлеђивања, симулирано ако је потребно
х	Сарадња са контролом лета, процедуре радио-телефоније
ДИО 4	
ПРОЦЕДУРЕ ПРЕЦИЗНОГ ПРИЛАЗА	
а	Подешавање и провјера навигацијских уређаја, идентификација навигацијских средстава
б	Долазне процедуре, провјера висиномјера
ц	Договор посаде за прилаз и слијетање укључујући провјере у току снижавања./прилаза/ и пред слијетање
д+	Процедуре чекања (holding)
е	Поступање у складу са поступцима датих у публикованој процедури прилаза
ф	Мјерење времена у току прилаза
г	Контрола висине, брзине и правца (устаљени прилаз)
х+	Поступак продужавања
и+	Поступак неуспјелог прилаза /слијетање
ј	Сарадња са контролом лета, процедуре радио-телефоније

* Може се изводити на симулатору летења или на FNPT II

+ Може бити изведено у Дијелу 4 или у Дијелу 5

ДИО 5	
ПРОЦЕДУРЕ НЕПРЕЦИЗНОГ ПРИЛАЗА	
а	Подешавање и провјера навигацијских уређаја, идентификација навигацијских средстава
б	Долазне процедуре прилажења, провјера висиномјера
ц	Брифинг за прилаз и слијетање укључујући провере у току снижавања/прилаза/слијетања
д+	Процедуре чекања (holding)
е	Поступање у складу са поступцима датих у публикованој процедури прилаза
ф	Мерење времена у току прилаза
г	Контрола висине, брзине и правца (устаљени прилаз)
х+	Поступак продужавања
и+	Поступак неуспјелог прилаза/слијетање
ј	Сарадња са контролом лета, процедуре радио-телефоније
ДИО 6 (ако се примјењује)	
Симулирани несиметрични лет	
а	Симулирани отказ мотора након полијетања или продужавања
б	Прилажење са несиметричном снагом и процедура продужавања
ц	Прилажење са асиметричном снагом и слијетање, процедура неуспјелог прилаза
д	Сарадња са контролом лета, процедуре радио-телефоније

* Може се изводити на симулатору летења или на FNPT II

+ Може бити изведено у Дијелу 4 или у Дијелу 5

ПОГЛАВЉЕ Ф - ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА ЛЕТЕЊЕ НА ТИПУ И КЛАСИ (Авион)**JAR-FCL 1.215 Овлашћења за летење на класи (А)****(а) Подјеле**

Овлашћење за летење на класи мора бити установљено за авионе са једним пилотом који не захтјевају овлашћење за летење на типу као што су:

- (1) сви једномоторни клипни авиони (копно);
- (2) сви једномоторни клипни авиони (хидро);
- (3) све моторне једрилице;
- (4) сваки произвођач једномоторних турбо-елисних авиона (копно);
- (5) сваки произвођач једномоторних турбо-елисних авиона (хидро);
- (6) сви вишемоторни клипни авиони (копно); и
- (7) сви вишемоторни клипни авиони (хидро);

(б) Листе

- (1) Овлашћења за класу авиона издају се у складу са административним процедурама, прихваћеним од ЈАА. Да би се прешло на други тип или варијанту авиона у оквиру исте класе потребно је извршити обуку у разликама или обуку за упознавање;
- (2) Авиони који нису наведени у пратећим административним процедурама могу бити унети у JAR-FCL дозволу, али су права из овлашћења ограничена на авионе из регистра државе издаваоца овлашћења.

(ц) Услови за издавање, продужење важења и обнову сљедећих овлашћења за класу су у дискреционој надлежности ваздухопловних власти:

- (1) хидро авиони;
- (2) вишемоторни авиони са погоном у осни авиона;
- (3) авиони једносједи.

JAR-FCL 1.220 Овлашћења за летење на типу (А)**(а) Критеријум**

За установљење овлашћења за летење на типовима авиона, осим оних који су дати у JAR-FCL 1.215, мора се узети у обзир сљедеће:

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

(б) Подјеле

Овлашћења за летење на типовима авиона биће установљена за:

- (1) све типове авиона са више пилота;
- (2) сваки тип вишемоторног авиона са једним пилотом опремљеним турбо-елисним или турбо-млазним моторима;
- (3) сваки тип једномоторног авиона са једним пилотом опремљеним турбо-млазним мотором;
- (4) други тип авиона ако се сматра потребним.

(ц) Листа

- (1) Овлашћења за летење на типу авиона издају се у складу са административним процедурама прихваћеним од ЈАА. Да би се прешло на другу варијанту авиона у

оквиру истог типа потребно је извршити обуку у разликама или обуку за упознавање;

(2) У административним процедурама нису набројани:

(I) авиони који нису сертифицирани као тип авиона у складу са FAR/JAR 23, FAR/JAR 23 Commuter Category, FAR/JAR 25, BCAR или AIR 2051;

(II) авиони који су сертифицирани као тип авиона у држави чланици ЈАА под специјалном регистрацијом као војни, бивши војни, експериментални или олд-тајмери,

(3) Авиони који нису набројани у пратећим административним процедурама могу бити унијети у JAR-FCL дозволу, али су права из овлашћења ограничена на авионе из регистра државе издаваоца овлашћења.

JAR-FCL 1.221 Авиони високих перформанси са једним пилотом

(а) Критеријум

За установљење овлашћења за летење на класи или типу авиона са једним пилотом који је одређен као авион са високим перформансама, мора се узети у обзир сљедеће:

- (1) тип погонске групе;
- (2) опремљеност и способности структуре авиона;
- (3) пресуризација кабине;
- (4) могућности навигационих система;
- (5) перформансе на аеродрому и рути;
- (6) карактеристике управљања.

(б) Листа

Авиони одређени као авиони високих перформанси биће наведени у пратећим административним процедурама у оквиру одговарајуће класе или типа авиона уз напомену „НРА“.

JAR-FCL 1.225 Околности у којима се захтјева овлашћење за летење на типу или класи

Уколико не посједује одговарајуће важеће овлашћење за летење на класи или типу авиона имаалац пилотске дозволе не може вршити дужност пилота авиона, осим као пилот који полаже практични испит или као пилот на обуци. Ако је овлашћење за летење на класи или 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 1.230 Посебно овлашћење за летење на типу или класи

За летове специјалне намјене који се не обављају у комерцијалне сврхе (нпр. за провјере авиона у лету), ваздухопловна власт може издати посебно писано овлашћење, уместо уписивања у дозволу овлашћења за летење на класи или типу, у складу са JAR-FCL 1.225. Ово посебно овлашћење важи до завршетка тог специјалног лета.

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

(а) Права

Под условом да су испуњени услови прописани у JAR-FCL 1.215(б) и (ц) и JAR-FCL 1.220(а) и (б), имаалац овлашћења за летење на типу или класи може да лети као пилот на типу или класи авиона наведеним у овлашћењу.

(б) *Број овлашћења за летење на типу/класи 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 варијанти авиона у периоду од 2 године после обуке у разликама, неопходно је обавити даљу обуку у разликама или провјеру стручности на тој варијанти, изузев за типове или варијанте у оквиру овлашћења за летење на класи (SEP).

(1) Обука у разликама захтјева додатно знање и обуку на одговарајућем уређају за обуку или авиону.

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

(2) Обука за упознавање захтјева стицање додатног знања.

JAR-FCL 1.240 Овлашћења за летење на типу и класи – услови

(Видјети Додатке 1 до 3 JAR-FCL 1.240)

(а) *Опште одредбе*

(1) Кандидат за овлашћење за летење на типу на авиону са више пилота мора да испуни услове за овлашћење за летење на типу прописане у JAR-FCL 1.250, 1.261 и 1.262;

(2) Кандидат за овлашћење за летење на типу на авиону са једним пилотом мора да испуни услове прописане у JAR-FCL 1.255, 1.261(а), (б) и (ц) и 1.262(а), и ако је примјенљиво - JAR-FCL 1.251.

(3) Кандидат за овлашћење за летење на класи авиона мора да испуни услове прописане у JAR-FCL 1.260, 1.261(а), (б) и (в) и 1.262(а), и ако је примјенљиво - JAR-FCL 1.251.

(4) Курс за овлашћење за летење на типу, укључујући теоријску обуку, мора бити завршен у року од 6 мјесеци прије практичног испита.

(5) Према дискреционој оцјени ваздухопловних власти, овлашћење за летење на типу или класи може бити издато кандидату који испуњава услове које је за то овлашћење одредила држава која није ЈАА чланица, под условом да су испуњени услови у JAR-FCL 1.250, 1.255 или 1.260, ако је примјенљиво. Такво овлашћење је ограничено на авионе регистроване у држави која није чланица ЈАА, или на коришћење од стране авио-превозника те државе. Ограничење може бити укинута када ималац оствари најмање 500 сати летења као пилот на типу/класи и испуни услове за продужење важења из JAR-FCL 1.245, и JAR-FCL 1.251, ако је примјенљиво.

(6) Важеће овлашћење за летење на типу, садржано у дозволи издатој од државе која није чланица ЈАА, може бити пренијето у JAR-FCL дозволу, под условом да је спроведена одговарајућа провјера стручности, ако је кандидат у летачкој тренажи и има најмање 500 сати летачког искуства као пилот на том типу, уколико су испуњени услови JAR-FCL 1.250, 1.251, 1.255 или 1.260, ако су примјењиви.

(7) Важеће овлашћење за летење на класи садржано у дозволи издатој од државе која није чланица ЈАА може бити пренијето у JAR-FCL дозволу, под условом да је спроведена одговарајућа провјера стручности, ако је кандидат у летачкој тренажи и има најмање 100 сати летачког искуства као пилот на тој класи, уколико су испуњени услови из JAR-FCL 1.251 или 1.260, ако су примјењиви.

(8) Важеће овлашћење за летење на класи/типу садржано у дозволи издатој од државе чланице ЈАА може бити пренијето у JAR-FCL дозволу ако је важеће и уколико је посљедње продужење или обнављање овлашћења извршено у складу са JAR-FCL и JAR-FCL 1.250, 1.255 или 1.260, ако су примјењиви.

(6) Практични испит

- (1) Садржај практичног испита и његових делова за овлашћење за летење на вишемоторном авиону са више пилота прописан је у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.240;
- (2) Садржај практичног испита и његових дијелова за овлашћење за летење на вишемоторном авиону са једним пилотом и једномоторним авионима прописан је у Додацима 1 и 3 JAR-FCL 1.240.

Дијелови практичног испита морају бити успјешно завршени у периоду од 6 мјесеци који непосредно претходе дану пријема захтјева за уписивање овлашћења.

JAR-FCL 1.245 Овлашћења за летење на типу и класи – рок важења, продужење важења и обнављање

(Видјети Додатке 1 до 3 JAR-FCL 1.240)

(а) Овлашћења за летење на типу и овлашћења за летење на класи вишемоторних авиона – рок важења

Овлашћења за летење на типу и овлашћења за летење на класи вишемоторних авиона важе годину дана од дана издавања или дана истицања, ако је продужење извршено у току важења.

(б) Овлашћења за летење на типу и овлашћења за летење на класи вишемоторних авиона - продужење рока важења

За продужење рока важења овлашћења за летење на типу и овлашћења за летење на класи вишемоторних авиона кандидат мора да заврши:

- (1) провјеру стручности у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.240 на одговарајућем типу или класи авиона у току 3 мјесеца који непосредно претходе дану истицања рока важења овлашћења; и
- (2) најмање 10 рутних сектора у улози пилота на одговарајућем типу или класи авиона, или један рутни сектор као пилот на одговарајућем типу или класи авиона или симулатору летења са испитивачем у току важења овлашћења;
- (3) продужење рока важења IR(A), ако га посједује, треба комбиновати са провјером стручности за овлашћење за летење на типу/класи, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.240 и 1.295.

(ц) Овлашћења за летење на класи једномоторних авиона са једним пилотом – рок важења и продужење важења

Овлашћења за летење на класи једномоторних авиона са једним пилотом важе 2 године од дана издавања или дана истицања, ако је продужење извршено у току важења.

(1) Овлашћења за летење на класи једномоторних клипних авиона (копно) и овлашћења за летење на моторним једрилицама - продужење важења

За продужење важења овлашћења за летење на класи једномоторних клипних авиона са једним пилотом (копно) или овлашћења за летење на класи моторних једрилица кандидат мора да:

(I) положи провјеру стручности у току 3 мјесеца који претходе истицању важења овлашћења у складу са Додацима 1 до 3 JAR-FCL 1.240 или Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.210, са посебно овлашћеним испитивачем на одговарајућој класи; или
(II) у току 12 мјесеци који претходе истицању важења оствари налет од 12 сати на једномоторном клипном авиону или моторној једрилици укључујући:

(А) 6 сати као вођа ваздухоплова;

(Б) 12 полијетања и 12 слијетања; и

(Ц) тренажни лет у трајању од најмање 1 сата са FI(A) или CRI(A). Овај лет може бити замијењен било којом провјером стручности или практичним испитом.

(III) Када кандидат посједује овлашћење за класу на једномоторном клипном авиону и овлашћење за летење на моторној једрилици, он може да испуни услове дате под (I) на било којој класи или под (II) на било којој класи или мјешавини између њих да би продужио важење оба овлашћења.

(2) *Једномоторни турбо-елисни авион са једним пилотом (копно) - продужење важења*

За продужење важења овлашћења за летење на класи једномоторних турбо-елисних авиона (копно) кандидат мора, у току три мјесеца који претходе истицању важења овлашћења, да положи провјеру стручности са посебно овлашћеним испитивачем на одговарајућој класи авиона.

(д) Кандидат који не положи све дијелове провјере стручности прије дана истека овлашћења за летење на типу или класи не може да користи то овлашћење, све док у потпуности не положи провјеру стручности.

(е) Проширење периода важења или продужење овлашћења у специјалним случајевима:

(1) Када се овлашћења за летење на типу, класи авиона или овлашћења за инструментално летење користе искључиво на авиону регистрованом у држави која није чланица ЈАА, ваздухопловне власти могу, према дискреционом праву, проширити важење овлашћења, или продужити овлашћење, ако утврде да су испуњени услови те државе која није чланица ЈАА .

(2) Када се овлашћење за летење на типу, класи авиона или овлашћење за инструментално летење користе на авиону регистрованом у држави чланице ЈАА, кога користи авио-превозник из државе која није чланица ЈАА на основу члана 83 bis Чикашке конвенције, ваздухопловне власти могу, према дискреционом праву, проширити важење овлашћења или продужити овлашћење, ако утврде да су испуњени услови државе која није чланица ЈАА .

(3) Овлашћење које је проширено или продужено на основу наведеног под (1) и (2), мора бити продужено у складу са JAR-FCL 1.245(б) или (ц) и, ако је примјенљиво, JAR-FCL 1.185, прије него што почну да се користе права на авиону регистрованом и коришћеном од стране авио-превозника државе чланице ЈАА.

(4) Овлашћење издато или коришћено у држави која није чланица ЈАА може остати у JAR-FCL дозволи према дискреционом праву ваздухопловних власти, ако су услови те државе испуњени и овлашћење ограничено на авионе регистроване у тој држави.

(ф) *Истек рока важења овлашћења*

(1) Ако је истекао рок важења овлашћења за летење на типу или овлашћења за летење на класи вишемоторних авиона, кандидат мора да испуни све услове обуке освежења знања који су одређени од стране ваздухопловних власти и да заврши провјеру стручности у складу са Додацима 1, 2 или 3 JAR-FCL 1.240. Овлашћење важи од дана испуњења услова за обнављање .

(2) Ако је истекао рок важења овлашћења за летење на класи једномоторних авиона са једним пилотом, кандидат мора да полаже практични испит из Додатака 1 и 3 JAR-FCL 1.240.

(г) Усаглашавање са JAR-OPS

Услови продужења важења из JAR-FCL 1.245 (б) су испуњени када кандидат који ради према JAR-OPS 1 испуни услове садржане у JAR-OPS 1.965 у погледу провјере стручности коју спроводи авио-превозник, и ако авио-превозник поднесе ваздухопловним властима доказ да су у току 12 мјесеци прије продужења важења испуњене обавезне тачке из Додатка 2 или 3 JAR-FCL 1.240, у складу са JAR-OPS 1.965(а)(2). Провјера стручности коју спроводи авио-превозник мора бити изведена у току 3 мјесеца који непосредно претходе дану истицања овлашћења.

JAR-FCL 1.246 Овлашћење за инструментално летење, продужење и обнова

(Видјети JAR-FCL 1.185)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.246)

(а) Продужење

IR(A) мора бити продужено у току три мјесеца која непосредно претходе дану истицања овлашћења. Када год је то могуће, продужење IR(A) треба да се комбинује са провјером стручности за продужење важења овлашћења за летење на типу или класи.

(1) Када се продужење важења овлашћења IR(A) комбинује са продужењем важења овлашћења за летење на класи или типу кандидат мора да заврши провјеру стручности, у складу са Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.240 и 1.295 или Додатком 3 JAR-FCL 1.240. У овом случају овлашћење за инструментално летење има исти период важења као и овлашћење за летење на класи или типу, осим у случају продужења важења овлашћења за летење на класи једномоторних авиона, када период важења овлашћења за инструментално летење износи 12 мјесеци.

(2) Када се продужење важења овлашћења IR(A) не комбинује са продужењем важења овлашћења за летење на класи или типу кандидат мора да:

(I) заврши Дио 3б Додатка 3 JAR-FCL 1.240;

(II) и ставке Дијела 1 које су релевантне за намјеравани лет;

(III) за вишемоторне авионе - Дио 6 Додатка 3 JAR-FCL 1.240, као провјеру стручности само на основу инструмената.

Може се користити FNPT II или симулатор летења, с тим што најмање свака друга провјера стручности за продужење важења овлашћења IR(A) у овим условима мора бити обављена на авиону.

(3) Кредитирање мора бити извршено у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.246.

(4) Кандидат који не успије да положи одговарајући дио провјере стручности за IR(A) у складу са JAR-FCL 1.246 (а)(1) или (а)(2) прије истека важења овлашћења за инструментално летење, не смије користити овлашћење IR(A) док успјешно не заврши провјеру стручности.

(б) Обнова

(1) Уколико је рок важења овлашћења за инструментално летење истекао кандидат мора да:

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

(II) заврши Дио 3б Додатка 3 JAR-FCL 1.240, укључујући припрему лета за практичан испит.

Овлашћење важи од дана испуњења услова за обнову овлашћења.

JAR-FCL 1.250 Овлашћења за летење на типу, авион са више пилота -услови

(Видјети AMC FCL 1.261(д))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.261 (д))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525)

(а) Предуслови за приступање обуци

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

- (1) (I) има најмање 70 сати летења на авионима као вођа ваздухоплова;
(II) има важећи ME IR;
(III) посједује увјерење о завршеном курсу сарадње унутар вишечлане посаде (MCC). Ако се MCC курс додаје обуци за овлашћење за летење на типу (видјети JAR-FCL 1.261 и 1.262 и AMC FCL 1.261(д) и Додатак 1 JAR-FCL 1.261(д)) овај услов се неће примјењивати; и
(IV) испуни услове према JAR-FCL 1.285.

(2) буде ученик који тренутно похађа MPL(A) интегрисани курс обуке.

(б) Кандидат испуњава услове за MCC уколико посједује:

- (1) увјерење о успешно завршеном MCC курсу у складу са JAR-FCL 2 и искуство од више од 100 сати налета као пилот хеликоптера са више пилота, или
- (2) налет више од 500 сати на хеликоптерима са више пилота, или
- (3) налет од најмање 500 сати као пилот на операцијама са више пилота, у складу са JAR-OPS, на вишемоторним авионима са једним пилотом JAR/FAR 23.

(ц) Претпостављени ниво знања имаоца PPL(A) или CPL(A) и овлашћења за летење на типу авиона са више пилота, издатим према условима другачијим од оних који су прописани у JAR-FCL, не могу бити признати као замјена за испуњавање услова који су наведени у JAR-FCL 1.250 (а)(1)(IV).

(д) Издавање додатног овлашћења за летење на типу авиона са више пилота захтјева важеће овлашћење за инструментално летење вишемоторним авионима.

JAR-FCL 1.251 Овлашћења за летење на типу или класи за авионе високих перформанси са једним пилотом – услови

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.251)

(Видјети AMC FCL 1.251)

(а) Предуслови за приступање обуци

Кандидат за прво овлашћење за летење на типу или класи авиона високих перформанси са једним пилотом (HRA) мора да:

- (1) има најмање 200 сати укупног налета;
- (2) испуни услове прописане у JAR-FCL 1.255 или 1.260; и
- (3) (I) посједује увјерење о успешно завршеном одобреном припремном курсу, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.251 који ће се спровести у FTO или TRTO; или
(II) положи најмање ATPL(A) теоријски испит, у складу са JAR-FCL 1.285; или
(III) посједује важећу ICAO ATPL(A) или CPL/IR са теоријским кредитом за ATPL(A);

(б) Имаоцу дозволе издате од стране ЈАА државе чланице са уписаним овлашћењем за летење на типу или класи за авион високих перформанси са једним пилотом, признаће се

положен теоријски испит из наведеног параграфа (а)(3) када се то овлашћење преноси у JAR FCL дозволу издату од стране државе.

JAR-FCL 1.255 Овлашћење за летење на типу, са једним пилотом – услови

Искусство (само вишемоторни авиони)

Кандидат за прво овлашћење за летење на типу вишемоторног авиона са једним пилотом мора остварити налет од најмање 70 сати на авиону у својству вође ваздухоплова.

JAR-FCL 1.260 Овлашћење за летење на класи – услови

Искусство (само вишемоторни авиони)

Кандидат за овлашћење за летење на класи вишемоторних авиона са једним пилотом мора остварити налет од најмање 70 сати на авиону у својству вође ваздухоплова.

JAR-FCL 1.261 Овлашћења за летење на типу и класи знање и летачка обука

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.261(а) и AMC FCL 1.261(а))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.261 (ц)(2))

(Видјети Додатке 1, 2 и 3 JAR-FCL 1.240)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.261 (д))

(Видјети Додатак 2 JAR-FCL 1.055)

(Видјети AMC FCL 1.261 (ц)(2))

(Видјети AMC FCL 1.261 (д))

(Видјети JAR-FCL 1.251)

(Видјети AMC 1.251)

(а) Услови теоријске обуке и услови провјере

(1) Кандидат за овлашћење за летење на класи или типу једномоторног или вишемоторног авиона мора да заврши захтјевану теоријску обуку (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.261(а) и AMC FCL 1.261(а)) и да прикаже ниво знања који је неопходан за сигурно коришћење одговарајућег типа авиона.

(2) Само вишемоторни авиони

Кандидат за овлашћење за летење на класи вишемоторних авиона са једним пилотом мора да оствари најмање 7 сати теоријске обуке на вишемоторном авиону.

(б) Летачка обука

(1) Кандидат за овлашћење за класу/тип једномоторног и вишемоторног авиона са једним пилотом мора да заврши курс летачке обуке који се односи на одговарајући практични испит за овлашћење летења на класи/типу (видјети Додатак 3 JAR-FCL 1.240).

(2) Само вишемоторни авиони

Кандидат за овлашћење за летење на класи/типу вишемоторног авиона са једним пилотом мора да оствари најмање 2 сата и 30 минута летачке обуке на дуплој команди, под нормалним условима рада на вишемоторном авиону, као и најмање 3 сата и 30 минута летачке обуке на дуплој команди за процедуре отказа мотора и технику пилотирања са асиметричном вучом.

(3) Кандидат за овлашћење за летење на типу авиона са више пилота мора да заврши курс летачке обуке који се односи на одговарајући практични испит за овлашћење летења на типу (видјети Додатак 2 JAR-FCL 1.240).

(ц) Спровођење курсева обуке

(1) Курсеви обуке за наведене сврхе морају бити спроведени од стране FTO или TRTO. Такође, курсеве обуке могу спровести организације ангазоване од стране

авио-превозника или произвођача, или њихови подуговарачи или, у посебним случајевима, самостални посебно овлашћени инструктори.

(2) Овакви курсеви морају бити одобрени од стране ваздухопловних власти (видјети AMC FCL 1.261 (ц)(2)) и те организације морају испуњавати одговарајуће услове из Додатка 2 JAR-FCL 1.055, као што је прописано од стране ваздухопловних власти. (У погледу Zero Flight time Training (ZFTT) видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.261 (ц)(2).)

(3) Изузетно од параграфа (ц)(1) и (2), обука за овлашћење за летење на класи једномоторних авиона или овлашћење за летење на класи моторних једрилица може бити спроведена од стране FI или CRI.

(д) *Обука за сарадњу унутар вишечлане посаде MCC* (видјети JAR-FCL 1.250(а)(3))

(1) Намјена курса је спровођење обуке MCC за:

(I) ученике који похађају АТР интегрисани курс, у складу са циљем курса (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.160 и 1.165 (а)(1));

(II) имаоце PPL/IR или CPL/IR, који нису завршили АТР интегрисани курс, али који желе да стекну прво овлашћење за летење на типу авиона са више пилота (видјети JAR-FCL 1.250 (а)(3)).

MCC курс мора да садржи најмање 25 сати теоријске обуке и вјежби, као и 20 сати MCC обуке. Ученицима на АТР интегрисаном курсу практична обука може бити скраћена за 5 сати. Кад год је то могуће, MCC обука треба да буде комбинована са обуком за прво овлашћење за летење на типу авиона са више пилота.

(2) MCC обука мора бити завршена у року од 6 мјесеци, под надзором руководиоца обуке овлашћеног FTO или TRTO, или на одобреном курсу спроведеном од стране авио-превозника. Курс који спроводи авио-превозник мора да испуни одговарајуће услове из Додатка 2 JAR-FCL 1.055, као што је прописано од стране ваздухопловних власти. За остале детаље у вези са MCC обуком видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.261 (д) и AMC FCL 1.261 (д). Морају се користити FNPT II или симулатор летења. Уколико је могуће, MCC обука треба да буде комбинована са обуком за прво овлашћење за летење на типу авиона са више пилота. У том случају практична MCC обука може бити скраћена, али не испод 10 сати ако се исти симулатор користи за обје обуке.

JAR-FCL 1.262 Овлашћења за летење на типу и класи – практични испит

(Видјети Додатке 1, 2 и 3 JAR-FCL 1.240)

(Видјети Додатак 1 AMC FCL 1.261(д))

(а) *Практични испит за авионе са једним пилотом*

Кандидат за овлашћење за летење на типу или класи авиона са једним пилотом мора да покаже обученост која се захтјева за сигурно управљање на одређеном типу или класи авиона, као што је прописано у Додацима 1 и 3 JAR-FCL 1.240.

(б) *Практични испит за авионе са више пилота*

Кандидат за овлашћење за летење на типу авиона са више пилота мора да покаже обученост која се захтјева за сигурно управљање на одређеном типу авиона у раду вишечлане посаде, као вођа ваздухоплова или као копилот, ако је примјењиво, као што је прописано у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.240.

(ц) *Сарадња унутар вишечлане посаде*

По завршетку MCC обуке кандидат мора да прикаже способност обављања дужности пилота на авиону са више пилота тиме што ће положити практични испит за овлашћење летења на типу авиона са више пилота, као што је прописано у Додацима 1 и 2 JAR-FCL

1.240, или му мора бити издато увјерење о завршеној MCC обуци, као што је прописано у Додатку 1 AMC FCL 1.261 (д).

Додатак 1 JAR-FCL 1.240 и 1.295**Практични испит и провјера стручности за овлашћења за летење на типовима/класама авиона и ATPL**

(Видјети JAR-FCL 1.240 до 1.262 и 1.295)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.261 (a))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525)

(Видјети AMC FCL 1.261 (a))

1. Кандидат мора да заврши захтјевану обуку у складу са програмом (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.261(a) и Додатке 2 и 3 JAR-FCL 1.240). Када је то препоручено од стране Joint Operational Evaluation Board (JOEB) и договорено са JAA, програм може бити смањен да би се кредитирало претходно искуство на сличним типовима авиона. Ваздухопловна власт одређује начин административне провјере испуњености услова за приступање кандидата испиту, укључујући и увид испитивача у досије обуке кандидата.

2. Тачке које се полажу током практичних испита, односно провјера стручности су дате у Додацима 2 и 3 JAR-FCL 1.240. Када је препоручено од стране JOEB и договорено са JAA, могу се кредитирати тачке практичног испита које су заједничке са другим типовима или варијантама авиона, када пилот посједује искуство на њима. Ови кредити се не могу користити током практичног испита за ATPL. Са одобрењем ваздухопловних власти, може бити разрађено неколико различитих начина извођења практичног испита, односно провјере стручности, који садрже симулиране операције на линији. Испитивач бира један од тих начина. Уколико су доступни, могу се користити симулатори летења и други одобрени уређаји за обуку.

3. (а) За SPA: Кандидат мора да положи све дијелове практичног испита, односно провјере стручности. Уколико се не положи било која тачка једног дијела, тај дио се поново полаже. Уколико кандидат не положи више од једног дијела мора поново да полаже цјелокупан практични испит, односно провјеру. Ако кандидат не положи само један дио, он мора поново да полаже тај дио. Поновно полагање цјелокупног практичног испита, односно провјере стручности је неопходно уколико кандидат не положи било који дио поновљеног испита, укључујући и дијелове које је положио у претходном покушају.

(б) За МРА: Кандидат мора да положи све дијелове практичног испита, односно провјере стручности. Поновно полагање цјелокупног практичног испита, односно провјере стручности је неопходно у случају неуспјешног полагања више од пет тачака. Сваки кандидат који не положи пет или мање тачака мора поново да полаже те тачке. Поновно полагање цјелокупног практичног испита, односно провјере стручности је неопходно ако кандидат не положи било коју тачку у поновном полагању испита, односно провјере, укључујући и тачке које је положио у претходном покушају.

(ц) У случају да кандидат не положи само Дио 6 или ако није полагао Дио 6, овлашћење за летење на типу се издаје без права Cat II и Cat III.

(д) Дио 6 није дио практичног испита за ATPL или MPL.

4. После неуспјешног полагања испита, односно провјере може се захтјевати даља обука. Испитивач мора одредити даљу обуку у случају да кандидат не положи све дијелове из два покушаја. Не постоји ограничење броја покушаја полагања практичног испита, односно провјере стручности.

СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА ИЛИ ПРОВЈЕРЕ – ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

5. Ваздухопловна власт даје испитивачу савјете везане за безбједност, како би осигурала да ће лет бити спроведен сигурно и безбједно током испита, односно провјере.

6. У случају да кандидат одлучи да прекине испит или провјеру из разлога које испитивач сматра неоправданим, сматра се да кандидат није положио оне тачке које није покушао да положи. Уколико се испит или провјера прекине из разлога које испитивач сматра оправданим, у сљедећем лету провјериће се само оне тачке које нису спроведене у претходном лету.

7. Испитивач може да одобри кандидату да сваки маневар или процедуру током испита или провјере понови једанпут. Испитивач може да прекине испит или провјеру у било којој фази уколико сматра да је способност кандидата недовољна и да је неопходно да се понови цјелокупан испит или провјера.

8. Провјере и процедуре се морају спроводити према одобреним листама провјере за авион који се користи на испиту или провјери и, ако је могуће, са МСС концептом. Податке перформанси за полијетање, прилаз и слијетање мора прорачунати кандидат, у складу са оперативним приручником или летачким приручником авиона. Висину одлуке, најмању висину снижавања и тачку прекинутог прилаза мора, током провјере стручности, одредити кандидат за ATPL(A) или овлашћење за летење на типу/класи.

ПОСЕБНИ УСЛОВИ ЗА ПРАКТИЧНИ ИСПИТ ИЛИ ПРОВЈЕРУ СТРУЧНОСТИ ЗА АВИОНЕ СА ВИШЕ ПИЛОТА И ЗА ПРАКТИЧНИ ИСПИТ ЗА ATPL(A)

9. Испит, односно провјера стручности за авионе са више пилота мора бити спроведена у вишечланој посади. Други кандидат или други пилот може да обавља функцију другог пилота. Уколико се испит или провјера спроводи само на авиону, други пилот мора бити инструктор.

10. Од кандидата се мора захтјевати да се налази у улози „пилота који лети“ (pilot flying - PF) током свих дијелова испита, односно провјере, осим тачке 2.6 и тачки 3.4.0 до 3.4.14 (ванредних поступака и поступака у нужди) и тачки 3.6.0 до 3.6.9 које се могу спровести као PF или PNF, са сарадњом унутар вишечлане посаде (у складу са Додатком 2 JAR 1.240 и 1.295). Кандидат за прво издавање овлашћења за летење на типу авиона са више пилота или ATPL(A) мора, такође, приказати способност да обавља послове као „пилот који не лети“ (pilot not flying - PNF).

Кандидат може да се одлучи за лијево или десно сједиште на испиту или провјери, уколико се све тачке испита, односно провјере могу извести са изабраног сједишта.

11. Током испита или провјере кандидата за ATPL(A) или проширења овлашћења за летење на типу авиона са више пилота на дужности вође ваздухоплова, без обзира на то да ли кандидат лети као PF или PNF, посебно ће се провјеравати сљедеће:

- (а) руковођење сарадњом унутар вишечлане посаде;
- (б) надзор над управљањем авионом;
- (ц) дефинисање приоритета и доношење одлука које одговарају ситуацији, укључујући и ванредне ситуације, у складу са поступцима сигурности и одговарајућим правилима и прописима.

12. Испит, односно провјеру треба спроводити према IFR и, када год је то могуће, у симулираном окружењу комерцијалног ваздушног транспорта. Кључни елемент је способност планирања и спровођења лета на основу уобичајеног материјала за припрему лета.

КРИТЕРИЈУМИ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА

13. Кандидат мора да прикаже способност да:

- (а) управља авионом у оквиру његових ограничења;
- (б) изводи све маневре координирано и тачно;
- (ц) сигурно доноси одлуке и има добро ваздухопловно понашање;
- (д) примјењује стечено ваздухопловно знање;
- (е) све вријеме управља авионом тако да не доведе у питање успјешно извођење маневра и процедура;
- (ф) разумије и примјењује сарадњу унутар посаде и процедуре у случају неспособности посаде, уколико је примјенљиво;
- (г) ефикасно комуницира са осталим члановима посаде, уколико је примјенљиво.

14. Сљедећа ограничења служе као општа упутства. Испитивач ће узети у обзир услове турбуленције и управљачке квалитете и перформансе типа авиона који се користи.

Висина

нормалан лет	±100 стопа
почетак процедуре прекинутог прилаза на висини одлуке	+50 стопа /-0 стопа
најмања висина снижавања	+50 стопа /-0 стопа

Одржавање задате линије пута

по радионавигационом средству	±5°
у прецизном прилазу	пола отклона скале, по азимуту и линији понирања

Курс

са свим моторима у раду	±10°
са симулираним отказом мотора	±15°

Брзина

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

САДРЖАЈ ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА/ПРОВЈЕРЕ СТРУЧНОСТИ

15. (а) Садржај и секције практичног испита и провјере стручности за авионе са више пилота су прописани у Додатку 2 JAR-FCL 1.240, а за авионе са једним пилотом у Додатку 3 JAR-FCL 1.240. Формат и образац пријаве за практични испит одређује ваздухопловна власт (видјети IEM FCL 1.240(1) и (2)).
- (б) Уколико курс за овлашћење за летење на типу садржи мање од 2 сата летачке обуке на авиону, практични испит може да се обави само на симулатору летења и може се извршити прије летачке обуке на авиону. У том случају, потврда о завршетку курса за овлашћење за летење на типу, укључујући летачку обуку на авиону, мора бити достављена ваздухопловним властима прије уписа новог овлашћења за летење на типу у дозволу кандидата.

Додатак 2 JAR-FCL 1.240 и 1.295**Садржај ATPL/MPL овлашћења за летење на типу, обуке, практичног испита и провјере стручности на авионима са више пилота**

(Видјети JAR-FCL 1.240 до 1.262 и 1.295)

(Видјети Додатак1 JAR-FCL 1.520 и 1.525)

1. Значење следећих симбола је:

P = обучен као вођа ваздухоплова или копилот и као пилот који лети (PF) и пилот који не лети (PNF) за издавање овлашћења за летење на типу;

X = за ове вјежбе се морају користити симулатори ако су на располагању, у супротном се мора користити ваздухоплов, ако је подесан за маневре и процедуре;

P# = обука мора бити допуњена надзором у авиону.

2. Практична обука се спроводи најмање на нивоу тренажне опреме означене са (P), или на опреми вишег нивоа означеној стрелицом (---->).

Следеће скраћенице се користе да означе тренажну опрему:

A = авион;

FS = симулатор летења;

FTD = тренажер летења;

OTD = други уређај за обуку.

3. Тачке означене са звездом (*) се морају летјети само на основу инструмената. Уколико се овај услов не испуни током практичног испита или провјере стручности, овлашћење за летење на типу биће ограничено само на VFR.**4. Слово „M“ у колони практичног испита, односно провјере стручности указује на обавезну вјежбу.****5. Симулатор летења се мора користити за практичну обуку и испитивање, уколико је симулатор саставни дио одобреног курса за овлашћење за летење на типу. За одобрење курса треба узети у обзир следеће услове:**

(а) квалификацију симулатора летења или FNPT II прописану у JAR-STD;

(б) квалификације инструктора и испитивача;

(ц) број вјежби линијске обуке на симулатору;

(д) квалификације и претходно линијско искуство пилота на обуци;

(е) линијску обуку под надзором, изведену после издавања новог овлашћења за летење на типу.

	ПРАКТИЧНА ОБУКА					АТРЛ/ТИП-ОВЛАШЋЕЊЕ ПРАКТИЧНИ ИСПИТ / ПРОВЈЕРА СТРУЧНОСТИ				
Маневри/Процедуре (укључујући сарадњу унутар вишечлане посаде)	OTD	FTD	FS	A	Иницијали инструктора по завршетку обуке	Провјерен на		Иницијали испитивача по завршетку испита/провјере		
						A	FS	AS	S	BS
Део 1 ПРИПРЕМЕ ЗА ЛЕТ										
1.1 Прорачуни перформанси	P									
1.2 Визуелна инспекција спољашњости авиона, локација сваког уређаја и сврха инспекције	P#			P						
1.3 Инспекција пилотске кабине		P								
1.4 Коришћење листе провјере прије стартовања мотора, процедура стартовања мотора, провјера радио и навигационе опреме, селекција навигационих и комуникационих фреквенција	P→	→	→	→		M	M			
1.5 Вожење у складу са одобрењем контроле летења или инструкторовим инструкцијама			P→	→						
1.6 Провјере прије полијетања		P→	→	→		M	M			
Део 2 ПОЛИЈЕТАЊЕ										
2.1 Нормална полијетања са различитим позицијама закрилаца, укључујући полијетање без заустављања			P→	→						
2.2* Инструментално полијетање, прелаз на инструментални лет је захтјеван током ротације или одмах након узлета			P→	→						
2.3 Полијетању при бочном вјетру (А ако је могуће)			P→	→						
2.4 Полијетање са максималном полетном масом (стварна или симулирана максимална полетна маса)			P→	→						
2.5 Полијетање са симулираним отказом мотора 2.5.1* непосредно након достизања V ₂ , (У авионима који нису сертификовани као авиони транспортне категорије (JAR/FAR 25) или као категорија регионалних авиона (SFAR 23), отказ мотора не треба бити симулиран до достизања минималне висине од 500 фт изнад краја писте. У авионима			P→	→						

који имају исте перформансе као авиони транспортне категорије у погледу полетне масе и висине по густини ваздуха инструктор може да симулира отказ мотора након достизања V ₂ .)										
2.5.2* између V ₁ и V ₂				X			M FS само			
2.6 Прекинуто полијетање на одговарајућој брзини прије достизања V ₁			P→	→X		M	M			
Део 3 МАНЕВРИ И ПРОЦЕДУРЕ У ЛЕТУ										
3.1 Заокрети са или без спојлера			P→	P→	→					
3.2 Ударни таласи по достизању критичног Маховог броја, и остале специфичне карактеристике за авиона у лету (нпр. Dutch Roll)			P→	→X Авион може да се не корист и за ову вјежбу						
3.3 Нормални рад система и контрола панела						M	M	Обавезан минимум од 3 абнормална треба бити изабран од 3.4.0 до укључујући и 3.4.14.		
3.4.0 Контрола рада мотора (ако је неопходно и рада елисе)	P→	→	→	→	→					
3.4.1 Контрола рада пресуризације и климатизације авиона	P→	→	→	→	→					
3.4.2 Контрола рада питот/ стат. система	P→	→	→	→	→					
3.4.3 Контрола рада система за гориво	P→	→	→	→	→					
3.4.4 Контрола рада електричног система	P→	→	→	→	→					
3.4.5 Контрола рада хидрауличног система	P→	→	→	→	→					
3.4.6 Контрола рада команди лета и система за тримовање	P→	→	→	→	→					
3.4.7 Контрола рада система за разлеђивање, гријање ветробранског стакла	P→	→	→	→	→					
3.4.8 Контрола рада аутопилота/уређаја за оптимално управљање	P→	→	→	→	→					
3.4.9 Контрола рада уређаја за упозоравање на губитак брзине или уређаја за избегавање губитка узгона, и уређаја за повећање стабилности	P→	→	→	→	→					
3.4.10 Контрола рада система упозоравања о близини земље, метео радара, радио висиномјера, транспондера		P→	→	→	→					
3.4.11 Контрола рада комуникацијске и навигацијске опрема, инструмената, FMS-а	P→	→	→	→	→					
3.4.12 Контрола рада стајног трапа и кочица	P→	→	→	→	→					
3.4.13 Контрола рада система преткрилца и закрилца	P→	→	→	→	→					

3.4.14 Контрола рада помоћног извора снаге	P→	→	→	→	→					
Намјерно остављено празно										
3.6 Процедуре у случају неисправности и процедуре у случају опасности						M	M	Обавезан минимум од 3 абнормали треба бити изабран од 3.6.1 до укључујући и 3.6.9.		
3.6.1 Противпожарне вежбе нпр. пожар мотора, APU, кабине, теретног одјељка, пилотске кабине, структуре, пожар електроинсталације, вјежбе евакуације.		P→	→	→	→					
3.6.2 Процедура за неутралисање и отклањање дима		P→	→	→	→					
3.6.3 Отказ мотора, гашење мотора и поновни старт на безбједној висини		P→	→	→	→					
3.6.4 Избацивање горива (симулирано)		P→	→	→	→					
3.6.5 Смицање вјетра на полијетању/слијетању			P	X			FS само			
3.6.6 Симулирани отказ система за притисак у кабини/ Понирање у случају губитка притиска у кабини			P→	→						
3.6.7 Онеспособљеност члана летачке посаде		P→	→	→						
3.6.8 Остале процедуре у случају опасности као што је објашњено у одговарајућем авионском Летачком Приручнику		P→	→	→						
3.6.9 ACAS упозорење и процедура	P→	→	→				FS само			
3.7 Оштри заокрети са нагибом од 45°, 180° до 360° лијево и десно		P→	→	→						
3.8 Препознавање предзнака и поступак спречавања губитка узгона (до активирања уређаја за упозорење о губитку узгона) у полетној конфигурацији (закрилца у полетној позицији), у конфигурацији крстарећег лета и у конфигурацији за слијетање (закрилца у положају за слијетање, стајни трап извучен)			P→	→						
3.8.1 Вађење из превлачења или наког активирања уређаја за упозоравање о губитку узгона у конфигурацији за пењање, крстарење и прилаз.			P	X						
3.9 Процедуре инструменталног летења										

3.9.1* Придржавање одлазних и долазних процедура и инструкција контроле летења		P→	→	→		M	M			
3.9.2* Процедуре круга чекања		P→	→	→						
3.9.3* Прецизни прилаз до висине одлуке (DH) не мање од 60 м (200 стопа)										
3.9.3.1* ручно, без уређаја за оптимално управљање			P→	→		M (само пр.испит)	M (само пр.испит)			
3.9.3.2* ручно, са уређајем за оптимално управљање			P→	→						
3.9.3.3* са аутопилотом			P→	→						
3.9.3.4* ручно, са једним мотором симулирано неоперативним; отказ мотора да буде симулиран током завршног прилаза до проласка спољног маркера (OM) или у процедури неуспелог прилаза. У авионима који нису сертифицирани као авиони транспортне категорије (JAR/FAR 25) или као категорија регионалних авиона (SFAR 23), прилаз са симулираним отказом мотора и одласком у други круг требао би бити урађен заједно са NDB или VOR прилазом као што је описано у 3.9.4. Одлазак у круг би требао бити започет када се достигне објављена висина надвишавања препрека (OCH/A), међутим, не касније од достизања минималне релативне висине/апсолутне висине спуштања (MDH/A) од 500 стопа изнад висине прага писте. У авионима који имају исте перформансе као авиони транспортне категорије у погледу масе при полијетању и висине по густини ваздуха, инструктор може да симулира отказ мотора у складу са			P→	→						
3.9.4* NDB или VOR/LOC – прилаз до MDH/A			P*→	→		M	M			
3.9.5 Визуелно маневрисање после инструменталног прилаза. Прилаз из круга под следећим условима: (а) * прилаз до дозвољене минималне висине прилаза из круга на аеродрому који је у питању у складу са локалним карактеристикама инструменталног прилаза у симулираним условима инст. лета; или који је: (б) визуелни прилаз до друге писте која је најмање 90° од централне линије од финалног прилаза коришћеног под а), на дозвољеној минималној висини прилаза из круга;			P→	→						

Примједба: ако а) и б) нису могући због разлога контроле летења, може се симулирати ниски круг са слабом видљивошћу			P→	→						
Део 4 ПРОЦЕДУРЕ ПОНОВНОГ ПРИЛАЗА										
4.1 Одлазак у круг са свим оперативним* моторима након ILS прилаза при достизању висине одлуке.			P*→	→						
4.2 Остале процедуре поновног прилаза			P*→	→						
4.3* Одлазак у круг са једним мотором симуираним неоперативним* након ILS прилаза при достизању DH (видети такође 3.9.3.4)			P*→	→		M	M			
4.4 Прекинут прилаз на 15 м (50 стопа) изнад прага писте и одлазак на поновни прилаз.			P*→	→						
Део 5 СЛИЈЕТАЊА										
5.1 Нормална слијетања* након ILS прилаза са преласком на визуелни лет по достизању висине одлуке DH.			P							
5.2 Слијетање са симуираним заглављењем хоризонталног стабилизатора у било којој неуравнотеженој позицији.			P→	А може да се не корист и за ову вјежбу						
5.3 Слијетање по бочном ветру (авион, ако је практично)			P→	→						
5.4 Визуелни круг и слијетање без избучених или са дијелом избучених закрилица и преткрилица.			P→	→						
5.5 Слијетање са симуираним отказом критичног мотора.			P→	→		M	M			
5.6 Слијетање без два мотора - Авиони са три мотора: централни мотор и један спољни мотор ако је дозвољено по AFM. - Авиони са четири мотора, два мотора отказала на једној страни.			P	→			M FS (само прак. испит)			
Специјални услови за продужење квалификације за тип авиона за инструментални прилаз до висине одлуке мањој од 200 стопа (60м), тј. CAT II/III операције. (Односи се на Поглавље E, JAR-FCL 1.180)										
Део 6 ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА КВАЛИФИКАЦИЈУ ЗА ТИП АВИОНА ЗА ИНСТРУМЕНТАЛНИ ПРИЛАЗ ДО ВИСИНЕ ОДЛУКЕ МАЊОЈ ОД 60 м (200 стопа) (CAT II/III)										
Сљедећи инструментални маневри и процедуре су минимални тренинг захтјеви да би се дозволили инструментални прилази до DH или ниже од 60 м (200 стопа). За вријеме сљедећих инструменталних прилаза и процедура неуспјелог прилаза сва авионска опрема захтјевана за сертификавање типа за инструментални прилаз до DH или ниже од 60 м (200 стопа) треба бити коришћена.										
6.1* Прекинуто полијетање на минималној дозвољеној RVR			P→	→ X	Авион може да се не користи за ову вјежбу.	M*	M*			

6.2* ILS Прилази у симулираним инструменталним условима лета до прописане висине одлуке DH, користећи систем вођења у лету. Стандардне процедуре координације посаде (подела задужења, гласно узвикивање упозорења, заједничко надгледање, размјена и подршка информација) морају бити надгледане.			P*→	→		M	M			
6.3* Продуžавање након прилаза, као што је показано у 6.2 по достизању висине одлуке DH. Обука такође мора да укључује одлазак у процедуру неуспјелог прилаза због (симулирано) недовољне RVR, удара ветра, одступање авионске опреме у односу на лимите прилаза, и отказ земаљске/авио опреме прије достизања висине одлуке DH и одлазак у процедуру поновног прилаза са симулираним отказом авио опреме.			P*→	→		M*	M*			
6.4* Слијетање(а) са визуелном референцом установљеном на висину одлуке DH након инструменталног прилаза у зависности од специфичног система за вођење у лету, аутоматско слијетање може да се изврши.			P*→	→		M	M			

БИЉЕШКА: CAT II/III операције морају бити изведене у складу са Оперативним правилима

Додатак 3 JAR-FCL 1.240

Садржај овлашћења за летење на класи/типу, обуке, практичног испита и провјере стручности на једномоторним и вишемоторним авионима са једним пилотом (Видјети JAR-FCL 1.240 до 1.262 и 1.295)

1. Значење следећих симбола је:

P = обучен као вођа ваздухоплова за издавање овлашћења за летење на класи/типу.
X = за ове вјежбе се морају користити симулатори летења ако су на располагању, у противном се мора користити ваздухоплов, ако је подесан за маневре и процедуре.

2. Практична обука се мора спроводити са најмање нивоом тренажне опреме означене са (P), или на опреми вишег нивоа означеној стрелицом (---->).

Сљедеће скраћенице се користе да означе тренажну опрему:

A = авион;
FS = симулатор летења;
FTD = тренажер летења (укључујући FNPT II за овлашћење за летење на ME класи).

3. Тачке означене звјездицом (*) дијела 3Б и за вишемоторне авионе - Дио 6, се морају летјети само на основу инструмената, уколико је продужење или обнова овлашћења за инструментално летење укључено у практични испит, односно провјеру стручности. Уколико се тачке са звјездицом (*) не лете само на основу инструмената током практичног испита или провјере стручности, као и када нема кредитирања овлашћења за инструментално летење, овлашћење за летење на типу/класи ће бити ограничено само на VFR.

4. Дио 3А се мора завршити за продужење важења овлашћења за летење на типу или вишемоторној класи, само VFR, када није остварено захтјевано искуство од 10 рутних сектора у току претходних 12 мјесеци. Дио 3А није потребан уколико је завршен дио 3Б.

5. Слово „М“ у колони практичног испита, односно провјере стручности означава обавезну вјежбу или избор једне од вјежби, уколико их је наведено више.

6. Када се обавља провјера стручности на авиону са једним пилотом у операцијама са више пилота, у складу са JAR-OPS, овлашћење за летење на типу/класи ограничено је на више пилота.

7. Симулатор летења или FNPT II се мора користити за практичну обуку за овлашћење за летење на типу или вишемоторној класи уколико је тај симулатор или FNPT II саставни дио одобреног курса за овлашћење за летење на типу/класи. За одобрење курса треба узети у обзир следеће услове:

- (а) квалификацију симулатора летења или FNPT II, прописану у JAR-STD;
- (б) квалификације инструктора и испитивача;
- (ц) трајање обуке на симулатору или FNPT II која се обавља на курсу;
- (д) квалификације и претходно искуство пилота на обуци.

	ПРАКТИЧНА ОБУКА				АТРЛ/ТИП-ОВЛАШЋЕЊЕ ПРАКТИЧНИ ИСПИТ / ПРОВЈЕРА СТРУЧНОСТИ	
Маневри/Процедуре (укључујући сарадњу унутар вишечлане посаде)	FTD	FS	A	Иницијали инструктора по завршетку обуке	Провјерен на	Иницијали испитивача по завршетку испита/провјере
					FS A	
Део 1 ПОЛИЈЕТАЊЕ						
1.1. Предполетни преглед који укључује: документацију, масу и центражу, метео брифинг						
1.2. Предполазна спољашња и унутрашња провјера			P		M	
1.3. Стартовање мотора: Нормално Са кваром	P→	→	→		M	
1.4. Вожење	→	P→	→		M	
1.5. Предполетна провјера: Run-up мотора (уколико се примјењује)	P→	→	→		M	
1.6. Процедура полијетања: Нормално са закрилцима подешеним за бочни ветар (уколико услови дозвољавају)		P→	→		M	
1.7. Пењање: Vx/Vy Заокрети по правцима Изравњавање		P→	→		M	
1.8. Сарадња са контролом летења и процедуре радио- телефоније						
Део 2 ЛЕТ У ЗОНИ (VMC)						
2.1. Праволинијски хоризонтални лет на различитим брзинама укључујући и лет на критично малој брзини са и без закрилаца (укључујући приближавање вриједности минималне брзине управљивости после полијетања (V _{MSA}) када је то могуће)		P→	→			
2.2. Оштри заокрети (360° лијеви и десни са нагибом од 45°)		P→	→		M	
2.3. Вађење из превученог лета: 1. чист превучен лет 2. приближавање превученом лету у понирућем заокрету у конфигурацији за прилаз 3. приближавање превученом лету у конфигурацији за слијетање 4. приближавање превученом лету у пењућем заокрету са конфигурацијом за полијетање (само за једномоторне авионе)		P→	→		M	
2.4. Поступци употребе аутопилота и навигационог уређаја (може се спровести у делу 3 уколико је могуће)		P→	→		M	

2.5. Сарадња са контролом летења и процедуре радио-телефоније						
---	--	--	--	--	--	--

	ПРАКТИЧНА ОБУКА				АТРЛ/ТИП-ОВЛАШЋЕЊЕ ПРАКТИЧНИ ИСПИТ / ПРОВЈЕРА СТРУЧНОСТИ	
Маневри/Процедуре (укључујући сарадњу унутар вишечлане посаде)	FTD	FS	A	Иницијали инструктора по завршетку обуке	Проверен на	Иницијали испитивача по завршетку испита/провере
					FS A	

Део 3А ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ - VFR (Видјети Додатак на JAR-FCL 1.240 биљешка 3 и 4)

3А.1. План лета, рачунска навигација и читање мапе						
3А.2. Одржавање висине, правца и брзине						
3А.3. Оријентација, мјерење времена и корекција очекиваног времена доласка (ETA)						
3А.4. Употреба радио навигационих средстава (уколико је то могуће)						
3А.5. Управљање летом (књига лета, рутинске провере горива, система и система против залеђивања)						
3А.6. Сарадња са контролом летења и процедуре радио-телефоније						

Део 3 Б ИНСТРУМЕНТАЛНО ЛЕТЕЊЕ

3Б.1.* IFR Одлазак		P→	→		M	
3Б.2.* IFR рута		P→	→		M	
3Б.3.* Холдинг процедуре		P→	→		M	
3Б.4.* ILS до DH/A од 200' (60 m) или до прописаног минимума (може се користити аутопилот за пресретање равни понирања)		P→	→		M	
3Б.5.* Непрецизан прилаз до MDH/A и MAP		P→	→		M	
3Б.6.* Вјежбе летења укључујући симулирање отказа компаса и индикатора висине: Заокрет одговарајућом брзином Вађење из неправилних положаја	P→	→	→		M	
3Б.7.* Отказ локалајзера или равни понирања	P→	→	→		M	
3Б.8.* Сарадња са контролом летења и процедуре радио-телефоније						

Део 4 ДОЛАЗАК И СЛИЈЕТАЊЕ

4.1. Аеродромска процедура доласка		P→	→		M	
4.2. Нормално слијетање		P→	→		M	

4.3. Слијетање без закрилаца		P→	→		M	
4.4. Слијетање са бочним ветром (уколико услови дозвољавају)		P→	→			
4.5. Прилаз и слијетање на реланту са висине 2000' или више изнад писте (само за једномоторне авионе)		P→	→			
4.6. Продужавање на други круг са минималне висине		P→	→		M	
4.7. Продужавање и слијетање ноћу (уколико се примјењује)	P→	→	→			
4.8. Сарадња са контролом летења и процедуре радио-телефоније						
Део 5 АБНОРМАЛНЕ И ВАНРЕДНЕ ПРОЦЕДУРЕ (Овај дио се може комбиновати са дијелом 1 до 4)						
5.1. Прекидање полијетања на прихватљивој брзини		P→	→		M	
5.3. Симулирати отказ мотора након полијетања (само за једномоторне авионе)			P		M	
5.3. Симулирано принудно слијетање без мотора (само за једномоторне авионе)			P		M	
5.4. Симулирати ванредне ситуације: 1. пожар или дим у току лета 2. квар погодних система	P→	→	→			
5.5. Гашење и запуштање мотора (само на МЕ практичном испиту)	P→	→	→			
5.6. Сарадња са контролом летења и процедуре радио-телефоније						
Део 6 СИМУЛИРНИ ЛЕТ СА ЈЕДНИМ МОТОРОМ						
6.1.* (Овај дио може да се комбинује са дијелом 1 до 5). Симулирати отказ мотора током полијетања (на безбједној висини осим ако се изводи у симулатору или тренажеру)	P→	→	→X		M	
6.2.* Прилаз и продужавање на други круг са једним мотором	P→	→	→		M	
6.3.* Прилаз и слијетање са потпуним заустављањем са једним мотором	P→	→	→		M	
6.4. Сарадња са контролом летења и процедуре радио-телефоније						

Додатак 1 JAR-FCL 1.246**Кредитирање приликом провјере стручности за овлашћења за летење на типу/класи дијела који се односи на IR**
(Видјети JAR-FCL 1.246)

Кредитирање се мора омогућити само када ималац продужава права IR за једномоторне и вишемоторне авионе са једним пилотом.

Када се врши провјера стручности која укључује IR, и ималац има важеће:	Кредит је важећи за дио IR за провјеру стручности за:	
(1)	(2)	
Овлашћење за летење на типу MP	а. SE класа * и б. SE овлашћење за тип *, и ц. SP ME овлашћење за летење на класи/типу, само се кредитира Дио 3б Додатка 3 на JAR-FCL 1.240	(а)
SP ME овлашћење за летење на типу, рад као један пилот	а. SP ME класа, и б. SE овлашћење за летење на типу и класи	(б)
SP ME овлашћење за летење на типу, ограничено на MP	а. SP ME класа*, и б. SE овлашћење за летење на класи и типу*	(ц)
SP ME овлашћење за летење на класи, рад као један пилот	а. SE овлашћење за летење на класи и типу, и б. SP ME овлашћење за летење на типу	(д)
SP ME овлашћење за летење на класи, ограничено на MP	а. SE овлашћење за летење на класи и типу*, и б. SP ME овлашћење за летење на типу*	(е)
SP SE овлашћење за летење на класи	SE овлашћење за летење на типу и класи	(ф)
SP SE овлашћење за летење на типу	SE овлашћење за летење на типу и класи	(г)

* Обавезно је извођење најмање 3 IFR одласка и прилаза у претходних 12 мјесеци на класи или типу SP авиона у раду са једним пилотом.

Додатак 1 JAR-FCL 1.251**Додатна теоријска обука за овлашћење за летење на класи или типу авиона са високим перформансама са једним пилотом**

(Видјети Додатак 3 JAR-FCL 1.055)

(Видјети JAR-FCL 1.251)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.285)

(Видјети AMC FCL 1.055(a))

(Видјети AMC FCL 1.251)

ОБУКА НА АВИОНИМА СА ВИСОКИМ ПЕРФОРМАНСАМА

1. Циљ теоријске обуке је да пружи кандидату виши ниво знања о управљању авионима који могу летјети на великим брзинама и на великим висинама, као и о системима ваздухоплова који су неопходни за такво летење.

2. Ималац ICAO ATPL(A), као и лице које је положило теоријске испите за ATPL(A) ниво, нису дужни да испуне услове JAR-FCL 1.251(a)(3).

3. Положени теоријски предмети, као дио НРА курса, неће моћи да се користе као кредит за испуњење услова будућих теоријских испита за издавање CPL(A), IR(A) или ATPL(A).

ИЗВОЂАЧИ КУРСА

4. Теоријску обуку за НРА може да спроводи FTO којој је одобрено да спроводи теоријску обуку за ATPL(A). Курсеви се, такође, могу спроводити у TRTO која врши обуку за овлашћење за летење на класи и типу НРА, али се у том случају захтјева да курс буде посебно одобрен. Од извођача курса ће се тражити потврда о завршетку обуке и приказу знања кандидата као предуслов за обуку за прво овлашћење за летење на типу или класи авиона који су означени као авиони високих перформанси.

ПРОГРАМ КУРСА

5. Трајање теоријске обуке није ограничено за учење на даљину. Предмети који су обухваћени курсом и писменим испитима су приказани у приложеној табели.

Главни предмети су приказани великим словима. Бројеви уз предмете односе се на програм теоријске обуке за авион, садржан у Додатку 1 JAR-FCL 1.470. Садржај програма је општи приказ области које треба обухватити, а садржај испита треба да обухвати предмете, без обзира на њихов однос према одређеном типу или класи авиона.

Број теме	Садржај теме
021 00 00 00	КОНСТРУКЦИЈА И СИСТЕМИ, ЕЛЕКТРОНИКА И ЕЛЕКТРИКА, ПОГОНСКА ГРУПА
021 02 02 01	Наизменичне струје – опште
до	Генератори
021 02 02 03	Дистрибуција наизменичне струје
021 01 08 03	Пресуризација (Ваздушно покретани систем – клипни мотори)
021 01 09 04	Пресуризација (Ваздушно покретани систем – турбомлазни и турбоелисни мотори)
021 03 01 06	Перформансе мотора – клипни мотори
021 03 01 07	Уређаји за повећање снаге (турбо/супер пуњачи)
021 03 01 08	Гориво
021 03 01 09	Смеша
021 03 02 00	Турбински мотори
до	
021 03 04 09	
021 04 05 00	Авионска кисеонички опрема

032 02 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ Б – ВИШЕМОТОРНИ АВИОНИ
032 02 01 00 до 032 02 04 01	Перформансе вишемоторних авиона који нису сертифицирани по JAR/FAR 25 – Цио предмет
040 02 00 00	ЉУДСКЕ МОГУЋНОСТИ
040 02 01 00 до 040 02 01 03	Основи људске психологије Услови на великим висинама
050 00 00 00	МЕТЕОРОЛОГИЈА – ВЈЕТАР И ОПАСНЕ ПОЈАВЕ У ЛЕТУ
050 02 07 00 до 050 02 08 01	Млазна струја Турбуленција чистог ваздуха - CAT Ваздушни таласи
050 09 01 00 до 050 09 04 05	Опасне појаве у лету Залеђивање и турбуленција Грмљавина
062 02 00 00	ОСНОВИ РАДА РАДАРА
062 02 01 00 до 062 02 05 00	Основи рада радара Радари на авиону Секундарни надзорни радар - SSR
081 00 00 00	ТЕОРИЈА ЛЕТЕЊА – АВИОНИ
081 02 01 00 до 081 02 03 02	Трансонична аеродинамика – цио предмет Махов број/ударни талас Граничен анvelope лета/аеродинамички плафон лета

ИСПИТ

6. Писмени испит би требало да се састоји од најмање 60 питања са вишеструким избором понуђених одговора и може бити подијељен у појединачне испите, према дискреционом праву FTO/TRTO. Кандидат је успјешно положио испит уколико је тачно одговорио на 75% питања.

Додатак 1 JAR-FCL 1.261(a)**Услови теоријске обуке за практичан испит, односно провјеру стручности за овлашћење за летење на класи/типу**

(Видјети JAR-FCL 1.261(a))

(Видјети AMC FCL 1.261(a))

1. Теоријска обука се мора спровести од стране посебно овлашћеног инструктора који посједује одговарајуће овлашћење за летење на класи/типу или другог инструктора који има одговарајуће искуство у ваздухопловству и знање о авиону те класе/типа (нпр. инжењер летач, инжењер за одржавање, летачко-оперативни службеник).

2. Теоријска обука обухвата програм који је прописан у AMC FCL 1.261(a) за одговарајући тип/класу авиона. У зависности од опреме и инсталираних система, обука обухвата најмање следеће садржаје:

(а) структура и опрема авиона, нормалан рад система и кварови:

- димензије;
- мотори, укључујући APU;
- горивни систем;
- систем пресуризације и климатизације;
- заштита од залеђивања, брисачи ветробрана и средство за отклањање кише;
- хидраулички системи;
- стајни трап;
- команде лета и уређаји за повећање узгона;
- снабдијевање електричном енергијом;
- летачки инструменти, комуникација, радар и навигациона опрема;
- пилотска и путничка кабина и карго одељак;
- опрема за ванредне ситуације;

(б) ограничења:

- општа ограничења;
- ограничења мотора;
- ограничења система;
- минимална листа опреме;

(ц) перформансе, планирање и праћење лета:

- перформансе;
- планирање лета;
- праћење лета;

(д) маса, центража и опслуживање:

- маса и центража;
- опслуживање на земљи;

(е) процедуре у ванредним ситуацијама;

(ф) посебни услови за проширење овлашћења за летење на типу на инструменталне прилазе до висине одлуке мање од 200 ft (60 m):

- опрема на авиону, процедуре и ограничења;

(г) посебни услови за авионе са „glass cockpit“:

- системи електронских летачких инструмената (нпр. EFIS, EICAS)

(х) систем управљања летом (FMS);

3. За прво издавање овлашћења за летење на типу авиона са више пилота писмени испит или испит који се спроводи на рачунару садржи најмање 100 питања са вишеструким избором понуђених одговора, одговарајуће распоређених по главним предметима програма. Кандидат је положио испит ако је тачно одговорио на 75% питања у сваком од главних предмета.

4. За прво издавање овлашћења за летење на типу и класи вишемоторног авиона са једним пилотом број питања на писменој испиту или испиту који се спроводи на рачунару зависи од сложености авиона. Кандидат је положио испит ако је тачно одговорио на 75% питања.

5. За једномоторне авионе са једним пилотом испитивач може усмено спровести теоријски дио практичног испита или провјере стручности и мора одредити да ли је достигнут одговарајући ниво знања.

6. За провјере стручности за вишемоторне авионе са једним и више пилота теоријско знање мора бити провјерено на основу збирке питања са вишеструким понуђеним одговорима или другим одговарајућим начином.

Додатак 1 JAR-FCL 1.261(ц)(2)**Одобрење курсева обуке за овлашћење за летење на авиону са нула сати налета на типу авиона****1. ОПШТЕ ОДРЕДБЕ**

- (а) Одобрење за ZFTT издаје се само организацији за обуку JAR-OPS авио-превозника или организацији за обуку која има посебно одобрен споразум са JAR-OPS авио-превозником.
- (б) Организација за обуку мора обезбиједити да ученик испуњава предуслове прије започињања обуке за овлашћење за тип.
- (ц) Овлашћење за тип је ограничено на тог авио-превозника све док летење под надзором не буде завршено.

2. ОДОБРЕЊЕ ОБУКЕ СА НУЛА САТИ НАЛЕТА НА ТИПУ АВИОНА (ZFTT)

- (а) Симулатор летења који се користи мора бити квалификован према JAR-STD и корисник мора бити одобрен за ZFTT од стране ваздухопловних власти. Одобрење се даје кориснику само ако симулатор летења представља авион који се користи код авио-превозника.
- (б) Симулатор летења одобрен за ZFTT мора бити исправан, у складу са критеријумом система квалитета STD авио-превозника (видјети AMC STD 1A.025). Поједина опрема може бити неисправна под условом да није потребна током спровођења вјежбе на симулатору. Кретање и видљивост морају бити потпуно исправни.
- (ц) Ако није другачије одређено, одређена симулаторска сесија, укључујући минимално 6 додатних полијетања и слијетања укључених у обуку за овлашћење на типу, мора бити спроведена у складу са JAR-OPS 1.945(д)(2).
- (д) За прво одобрење за спровођење ZFTT неопходно је да је авио-превозник посједовао JAR-OPS увјерење о оспособљености за обављање дјелатности у ваздушном саобраћају (АОС) најмање једну годину. Овај период може бити смањен, према дискреционом праву ваздухопловне власти, уколико авио-превозник и TRTO имају искуства у обуци за овлашћење на типу.
- (е) Одобрење за ZFTT издаје се само уколико авио-превозник има најмање 90 дана оперативног искуства на том типу авиона. У случају да ZFTT спроводи организација за обуку која има посебно одобрен споразум са JAR-OPS авио-превозником, услов од 90 дана оперативног искуства се неће тражити ако TRI(A), укључен у додатна полијетања и слијетања према JAR-OPS 1.945 (д)(2), има оперативно искуство на типу авиона које је прихватљиво за ваздухопловне власти.
- (ф) Провјера која се захтјева у JAR-OPS 1.965(б) може се комбиновати са практичним испитом за овлашћење за тип. Кад то није случај, обука конверзије ће бити спроведена и провјера завршена у складу са JAR-OPS 1.945 прије одређене симулаторске сесије.

3. ПОТРЕБНО ПИЛОТСКО ИСКУСТВО

На турбо-млазном авиону транспортне категорије са више пилота или на турбо-елисном авиону са више пилота који има максималну масу на полијетању (МТОМ) не мању од 10 тона или одобрену конфигурацију путничких сједишта за више од 19 путника, пилот који се налази на ZFTT обуци мора имати најмање:

- (а) налет од 1500 сати или 250 рутних сектора, ако је симулатор летења који је коришћен током обуке квалификован за ниво CG, C или привремено C; или
- (б) налет од 500 сати или 100 рутних сектора, ако је симулатор летења који је коришћен током обуке квалификован за ниво DG, привремено D или D.

Када пилот прелази са турбо-елисног на турбо-млазни авион или са турбо-млазног на турбо-елисни авион, неопходна је додатна обука на симулатору одобрена од ваздухопловних власти.

Додатак 1 JAR-FCL 1.261(д)**Курс сарадње унутар вишечлане посаде (Авион)**

(Видјети JAR-FCL 1.261(д))

(Видјети AMC FCL 1.261(д))

1. Циљ курса је оспособљавање за сарадњу унутар вишечлане посаде (МСС), у сврху сигурног управљања вишемоторним авионима са више пилота према IFR, при чему се мора обезбиједити:

а) да вођа ваздухоплова 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 усмерити сву своју пажњу на управљање и контролу авиона;

ц) да се сарадња уредно спроводи на одговарајући начин, у зависности од нормалне, ванредне или ситуације у нужди.

д) да је све вријеме обезбеђен обострани надзор, информисање и подршка.

ИНСТРУКТОРИ

2. Инструктори за МСС обуку морају бити у потпуности упознати са људским факторима и управљањем људским могућностима (CRM). Они морају бити у току са најновијим развојем обуке о људским факторима и техникама CRM.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

3. Програм теоријског знања је прописан у AMC FCL 1.261(д). Одобрена теоријска обука МСС мора се састојати од најмање 25 сати.

ЛЕТАЧКА ОБУКА

4. Програм летачке обуке је прописан у AMC FCL 1.261(д).

УВЈЕРЕЊЕ О ЗАВРШЕНОМ КУРСУ

5. По завршетку курса кандидату се издаје увјерење о успешно завршеном курсу.

УЗАЈАМНО КРЕДИТИРАЊЕ

6. Ималац увјерења о завршеном курсу за МСС на хеликоптерима изузет је од обавезе испуњења услова за похађање програма теоријске обуке, као што је прописано у AMC FCL 1.261(д).

ПОГЛАВЉЕ Г – ДОЗВОЛА ТРАНСПОРТНОГ ПИЛОТА (Авион) – ATPL(A)**JAR-FCL 1.265 Минимална старосна граница**

Кандидат за ATPL(A) мора имати најмање 21 годину живота.

JAR-FCL 1.270 Здравствена способност

Кандидат за ATPL(A), као и ималац ATPL(A) приликом коришћења права из дозволе, морају посједовати важеће љекарско увјерење класе 1.

JAR-FCL 1.275 Права и услови

(а) *Права ATPL(A) заснована на CPL(A)*

Зависно од других услова одређених у JAR, права имаоца ATPL(A) заснована на CPL(A) су да:

- (1) користи сва права имаоца PPL(A), CPL(A) и IR(A); и
- (2) да обавља послове вође ваздухоплова или копилота на авионима који су ангажовани у комерцијалном ваздушном саобраћају.

(б) Када је ималац ATPL(A) претходно посједовао само дозволу пилота вишечлане посаде, права из дозволе ће бити ограничена на рад са више пилота, изузев уколико ималац испуни услове из JAR-FCL 1 Поглавље Ц и JAR-FCL 1.510(a)(2) и (a)(3) који се примјењују на летење авионима са једним пилотом. Свако такво ограничење мора бити уписано у дозволу.

(ц) *Услови*

Кандидат за ATPL(A) који је испунио услове прописане у JAR-FCL 1.010(a)(4), 1.265, 1.270, 1.280, 1.285, 1.290 и 1.295, испуњава услове за издавање ATPL(A) са овлашћењем за летење на типу авиона на којем је обављен практични испит.

JAR-FCL 1.280 Искуство и признавање

(Видјети JAR-FCL 1.050(a)(3))

(а) Кандидат за ATPL(A) мора остварити најмање 1500 сати летења као пилот авиона (видјети JAR-FCL 1.050(a)(3)). Од укупног налета кандидат може остварити највише 100 сати летења на симулатору летења и на FNPT, од чега највише 25 сати може бити остварено на FNPT. Од укупног налета кандидат мора остварити најмање:

(1) 500 сати летења у раду са више пилота на авионима који су сертифицирани у складу са JAR/EASA-CS/FAR-25 транспортном категоријом или JAR/EASA-CS/FAR-23 Commuter категоријом, или BCAR или AIR2051;

(2) (i) 500 сати као вођа ваздухоплова под надзором; или
(ii) 250 сати као вођа ваздухоплова; или
(iii) 250 сати од којих најмање 70 сати као вођа ваздухоплова и преостало неопходно вријеме летења као вођа ваздухоплова под надзором;

(3) 200 сати међуаеродромског летења, од чега најмање 100 сати мора бити остварено као вођа ваздухоплова или као вођа ваздухоплова под надзором ;

- (4) 75 сати инструменталног летења, од чега највише 30 сати може бити вријеме летења по инструментима на уређајима на земљи;
- (5) 100 сати ноћног летења као вођа ваздухоплова или копилот.

(б) (1) Имаоци пилотске дозволе или одговарајућег документа за друге категорије ваздухоплова ће бити кредитирани са налетом оствареним на тим категоријама ваздухоплова, као што је дато у JAR-FCL 1.155, осим налета оствареног на хеликоптерима који ће бити кредитирани са до 50% укупног захтјеваног налета из подпараграфа (а).

(2) Имаоци дозволе инжењера летача ће бити кредитирани са 50% налета оствареног у својству инжењера летача, до највише 250 сати. Ових 250 сати може бити признато, према условима из подпараграфа (а) од 1500 сати, и захтјеваних 500 сати из подпараграфа (а)(1), уколико укупан кредит према условима прописаним у овим подпараграфима не износи више од 250 сати.

(ц) Захтјевано искуство мора бити стечено прије приступања практичном испиту, прописаном у JAR-FCL 1.295.

JAR-FCL 1.285 Теоријско знање

(Видјети AMC FCL 1.285)

(а) Курс

Теоријска обука кандидата за ATPL(A) врши се на одобреном курсу у овлашћеној организацији за летачку обуку (FTO). Кандидат који није завршио теоријску обуку током интегрисаног курса мора приступити курсу који је прописан у Додатку 1 JAR-FCL 1.285.

(б) Испитивање

Кандидат за ATPL(A) мора приказати ниво знања који одговара правима имаоца ATPL(A), у складу са условима JAR-FCL 1 (Авиони) Поглавље J.

JAR-FCL 1.290 Летачка обука

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.261(д))

(Видјети AMC FCL 1.261(д))

Кандидат за ATPL(A) мора имати CPL(A), овлашћење за инструментално летење вишемоторним авионима и завршену обуку сарадње унутар вишечлане посаде, као што је прописано у JAR-FCL 1.261(д) (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.261(д) и AMC FCL 1.261(д)) или мора бити ималац MPL(A).

JAR-FCL 1.295 Практична обученост

(а) Кандидат за ATPL(A) мора приказати способност да као вођа ваздухоплова на типу авиона који је сертифицирован за посаду од најмање два пилота под IFR (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.220 дио Б), изводи процедуре и маневре који су описани у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.240 и 1.295, са степеном способности који одговара правима имаоца ATPL(A).

(б) Практичан испит за ATPL(A) може у исто вријеме да служи као практичан испит за издавање дозволе и као провјера стручности за продужење важења овлашћења за летење на типу авиона који се користи на испиту и може се комбиновати са практичним испитом за издавање овлашћења за летење на типу авиона са више пилота.

Додатак 1 JAR-FCL 1.285**ATPL(A) – Модуларни курс теоријског знања**

(Видјети JAR-FCL 1.285)

(Видјети Додатак 1а JAR-FCL 1.055)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.470)

1. Циљ овог курса је обука пилота који нису завршили теоријску обуку током интегрисаног курса за ниво теоријског знања који је неопходан за ATPL(A).
2. Кандидат који жели да похађа модуларни ATPL(A) курс теоријског знања мора под надзором руководиоца обуке одобрене FTO да заврши 650 сати (1 сат = 60 минута) обуке за ATPL теорију, у периоду од 18 мјесеци. Кандидат мора бити ималац PPL(A) која је издата у складу са ICAO Annex 1.
Имаоцима CPL(A)/IR теоријска обука се може скратити за 350 сати.
Имаоцима CPL(A) теоријска обука се може скратити за 200 сати, а имаоцима IR теоријска обука се може скратити за 200 сати.
3. FTO се мора увјерити да кандидат прије приступања обуци има довољан ниво знања из математике и физике, како би се олакшала теоријска обука.
4. Обука мора обухватити све ставке из одговарајућег програма који је прописан у Додатку 1 JAR-FCL 1.470. Одобрени курс треба да укључи рад у учионици, а могу се користити интерактивни видео, презентације слајдова и касета, настава на рачунарима, као и други медији који су одобрени од стране ваздухопловних власти. Сходно дискреционом праву ваздухопловних власти, одобрени курс обуке на даљину (дописни курс) може бити дио курса.

ПОГЛАВЉЕ X – ИНСТРУКТОРСКА ОВЛАШЋЕЊА (Авион)**JAR-FCL 1.300 Обука – опште одредбе**

(а) Летачку обуку за издавање одређене дозволе или овлашћења може да врши само лице које има:

- (1) пилотску дозволу која садржи инструкторско овлашћење;
- (2) посебно овлашћење издато од стране државе чланице ЈАА у случајевима:

(i) кад се уводи нови авион;

(ii) када су у питању олдтајмери или авиони који су посебно произведени и који су регистровани, а за које ниједно лице не посједује инструкторско овлашћење;

(iii) кад се обука изводи изван државе чланице ЈАА са инструкторима који не посједују JAR-FCL дозволу (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.300).

(б) Обуку на уређајима за симулирање лета може да врши само лице које посједује FI(A), TRI(A), IRI(A), CRI(A) овлашћење или MCCI(A), SFI(A) или STI(A) посебно овлашћење. Одредба параграфа (а)(2) примјењује се такође на обуку на уређају за симулирање лета.

JAR-FCL 1.305 Инструкторска овлашћења и посебна овлашћења - сврхе

Инструкторске категорије су:

(а) овлашћење инструктора летења – авион (FI(A));

(б) овлашћење инструктора летења на типу – авион (TRI(A));

(ц) овлашћење инструктора летења на класи – авион (CRI(A));

(д) овлашћење инструктора за инструментално летење - авион (IRI(A));

(е) посебно овлашћење инструктора летења на уређају за симулирано летење – авион (SFI(A));

(ф) посебно овлашћење инструктора за сарадњу унутар вишечлане посаде - авион (MCCI(A));

(г) посебно овлашћење инструктора на тренажеру – авион (STI(A)).

JAR-FCL 1.310 Инструкторска овлашћења – опште одредбе

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.310(д))

(а) Предуслови

Изузев уколико је другачије прописано, инструктор мора да:

(i) посједује најмање дозволу, овлашћење и квалификације које се односе на обуку која се изводи;

(ii) има најмање 15 сати искуства као пилот на типу или класи авиона на којем се обука изводи, и

(iii) буде одређен да лети у улози вође ваздухоплова у току такве обуке.

(б) Вишеструке улоге

Уколико испуњава услове у погледу квалификација и искуства прописаних у овом поглављу за свако појединачно овлашћење, инструктор може обављати послове инструктора лета (FI), инструктора летења на типу (TRI), инструктора летења на класи (CRI) или инструктора за инструментално летење (IRI).

(ц) Кредитирање за стицање додатних посебних овлашћења и овлашћења

Кандидати за додатна посебна овлашћења и овлашћења могу бити кредитирани под условом да су раније положили потребне предмете.

(d) (1) Способност инструктора за MPL(A)

Инструктори који желе да врше обуку са приступом обуци заснованој на способности морају:

- (i) посједовати важеће инструкторско овлашћење или посебно овлашћење; и
- (ii) испунити одговарајуће услове из овог поглавља; и
- (iii) успјешно завршити курс обуке инструктора MPL(A) који је прописан у Додатку 1 JAR-FCL 1.310(д).
- (iv) за основне, средње и напредне фазе интегрисаног курса обуке за MPL(A)- да имају искуство у раду са више пилота које је прихватљиво ваздухопловним властима и да заврше CRM елементе авио-превозничког курса конверзије у складу са JAR-OPS 1.945 параграф (а)(9).

(2) Одржавање квалификација за инструктора MPL(A).

За одржавање квалификација инструктора MPL(A) неопходно је да је инструктор у претходних 12 мјесеци спровео један од сљедећих дијелова курса обуке за MPL(A):

- (i) једну симулаторску сесију од најмање 3 сата; или
- (ii) једну вјежбу у ваздуху од најмање 1 сата, укључујући најмање 2 полијетања и слијетања.

(3) Уколико MPL(A) инструктор, није испунио услове дате под (2), он мора похађати обуку освјежења знања за MPL(A) инструкторе прихватљиву ваздухопловним властима.

JAR-FCL 1.315 Инструкторска овлашћења и посебна овлашћења – период важења

- (а) Инструкторска овлашћења и посебна овлашћења важе 3 године;
- (б) Рок важења посебних овлашћења не може бити дужи од 3 године;
- (с) Кандидат који не положи све дијелове провјере стручности прије дана истицања важења инструкторског овлашћења не смије да користи права из тог овлашћења док успјешно не заврши провјеру стручности.

JAR-FCL 1.320 Овлашћење инструктора летења (авиона) (FI(A)) – минимална старосна граница

Кандидат за овлашћење инструктора летења мора имати најмање 18 година живота.

JAR-FCL 1.325 FI(A) – Ограничена права*(а) Период ограничења*

Права имаоца FI(A) овлашћења су ограничена док не заврши најмање 100 сати летачке обуке и надгледа најмање 25 самосталних летова ученика. Ограничења се укидају по испуњењу наведених услова и по препоруци FI(A) под чијим је надзором.

(б) Ограничења

Права су ограничена на спровођење обуке под надзором FI(A) који је овлашћен за ту сврху, што подразумева:

- (1) право да врши обуку кандидата за стицање PPL(A) (или дијелова интегрисаног курса до нивоа за PPL(A)) и обуку кандидата за стицање овлашћења за летење на класи и типу једномоторног авиона, без права одобрења првог самосталног дневног и ноћног лета кандидата и првог самосталног дневног и ноћног навигацијског лета;
- (2) право да врши обуку кандидата за ноћно летење под условом: да посједује овлашћење за ноћно летење; уколико је показао способности за спровођење обуке у ноћном летењу пред посебно овлашћеним FI(A) који је овлашћен за обуку инструктора летења авионом, у складу са JAR-FCL 1.330(ф) и уколико су испуњени услови тренаже ноћу, у складу са JAR-FCL 1.026.

JAR-FCL 1.330 FI(A) – Права и услови

(Видјети JAR-FCL 1.325)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.330 и 1.345)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.395)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525)

(Видјети AMC FCL 1.395)

Права имаоца овлашћења FI(A) (видјети JAR-FCL 1.325 за ограничења) су да спроводи летачку обуку за:

(а) издавање PPL(A) и овлашћења за летење на типу и класи једномоторних авиона;

(б) издавање CPL(A), уколико је FI(A) остварио најмање 500 сати летења као пилот авиона, укључујући најмање 200 сати летачке обуке;

(ц) ноћно летење, уколико посједује овлашћење за ноћно летење и уколико је приказао способност за вршење обуке у ноћном летењу пред FI(A) који је посебно овлашћен да спроводи FI(A) обуку, у складу са JAR-FCL 1.330(ф) и уколико су испуњени услови тренаже ноћу, у складу са JAR-FCL 1.026;

(д) (1) издавање IR(A) под условом да инструктор посједује:

(I) најмање 200 сати летења, у складу са правилима инструменталног летења, од којих највише 50 сати може бити инструментално летење на земљи на симулатору летења или FNPT II; и

(II) да је као ученик на одобреном курсу извршио најмање 5 сати летачке обуке на авиону, симулатору летења или FNPT II (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.395 и AMC FCL 1.395) и да је положио одговарајући практични испит, као што је прописано у Додатку 1 JAR-FCL 1.330 и 1.345;

(2) за издавање IR(A) на вишемоторним авионима инструктор мора испунити услове из JAR-FCL 1.380(а);

(е) издавање овлашћења за летење на типу или класи вишемоторног авиона са једним пилотом, уколико инструктор испуњава услове из JAR-FCL 1.380(а);

(ф) издавање FI(A), уколико је инструктор:

(1) остварио најмање 500 сати обуке на авионима;

(2) приказао испитивачу FI(A) способност да врши обуку FI(A) током практичног испита који је спроведен у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.330 и 1.345;

(3) посебно овлашћен од стране ваздухопловних власти.

(г) издавање MPL(A):

(1) уколико испуни услове из JAR-FCL 1.310(д);

(2) за фазу „срж“ летачке обуке (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525)- уколико је FI(A) остварио најмање 500 сати летења као пилот авиона, укључујући најмање 200 сати летења као инструктор;

(3) за фазу „основне“ обуке (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525)- уколико FI(A) посједује права инструктора IR(A) ME, IR(A); и

(и) има најмање 1500 сати летења у вишечлавној посади; или

(ii) за постојеће FI(A) на ATP(A) или CPL(A)/IR интегрисаном курсу, да слиједе структуру курса која се састоји од:

(а) MCC квалификација; и

(б) посматрања 5 сесија обуке у фази 3 курса MPL(A); и

- (ц) посматрања 5 сесија обуке у фази 4 курса MPL(A); и
- (д) посматрања 5 сесија LOFT обуке обнављања код авио-превозника; и
- (е) садржаја курса за инструктора MCCI (AMC FCL 1.417) и
- (ф) првих 5 инструкторских сесија мора надгледати TRI(A) који је одређен од стране ваздухопловних власти за ту сврху.

JAR-FCL 1.335 FI(A) – предуслови

(Видјети Додатак 3 JAR-FCL 1.240)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.470)

Прије приступања одобреном курсу обуке за овлашћење FI(A) кандидат мора:

- (а) да има најмање CPL(A) или да је остварио најмање 200 сати летења, од чега 150 сати као вођа ваздухоплова уколико посједује PPL(A);
- (б) да испуњава услове у погледу знања за CPL(A), као што је прописано у Додатку 1 JAR-FCL 1.470;
- (ц) да је остварио најмање 30 сати летења на једномоторним клипним авионима, од чега најмање 5 сати мора бити остварено у току 6 мјесеци прије испитног лета датог под (ф);
- (д) да је имао најмање 10 сати обуке у инструменталном летењу, од чега највише 5 сати може бити инструментално летење на земљи на FNPT или на симулатору летења;
- (е) да је извршио најмање 20 сати међуаеродромског летења као вођа ваздухоплова, укључујући и летове дужине најмање 540 km (300 nm) током обуке, при чему се морају извести слијетања са потпуним заустављањем на 2 различита аеродрома;
- (ф) да је положио посебан пријемни испитни лет са FI, који је квалификован у складу са JAR-FCL 1.330(ф), а који је заснован на провјери стручности прописаној у Додатку 3 JAR-FCL 1.240, у року од 6 мјесеци прије почетка курса. Испитни лет ће процијенити могућности кандидата да похађа курс.

JAR-FCL 1.340 FI(A) – курс

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.340)

(Видјети AMC FCL 1.340)

- (а) Кандидат за овлашћење FI(A) мора да заврши одобрену теоријску обуку и летачку обуку у одобреном FTO (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.340 и AMC FCL 1.340).
- (б) Сврха курса је да оспособи кандидата да врши обуку на једномоторним авионима до PPL(A) стандарда. Летачка обука мора садржати најмање 30 сати обуке у летењу, од чега 25 сати мора бити обука на дуплој команди. Преосталих 5 сати може бити заједничко летење (које подразумијева да два кандидата лете заједно ради увјежбавања обуке у ваздуху). Од наведених 25 сати, 5 сати може бити изведено на симулатору летења или на FNPT који је одобрен за ту сврху од стране ваздухопловних власти. Практичан испит је додатак у односу на предвиђено вријеме трајања курса.

JAR-FCL 1.345 FI(A) – Практична обученост

(Видјети Додатке 1 и 2 JAR-FCL 1.330 и 1.345)

Кандидат за FI(A) овлашћење мора приказати испитивачу који је одређен од ваздухопловних власти за ову сврху, способност да обучава пилота ученика за издавање PPL(A), укључујући преполетну разраду, разраду након лета и теоријску обуку, у складу са условима из Додатка 1 и Додатка 2 JAR-FCL 1.330 и 1.345.

JAR-FCL 1.350 FI(A) – Издавање овлашћења

Овлашћење FI(A), са ограничењима наведеним у JAR-FCL 1.325 може се издати кандидату:

- (а) који је испунио услове из JAR-FCL 1.310, 1.315 и 1.335 до 1.345,

или

(б) коме је издато посебно овлашћење у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.300, а који испуњава услове JAR-FCL 1.355 и посједује JAR-FCL дозволу.

JAR-FCL 1.355 FI(A) – Продужење важења и обнова

(Видјети Додатке 1 и 2 JAR-FCL 1.330 и 1.345)

(Видјети AMC FCL 1.355(a)(2))

(Видјети IEM FCL 1.355)

(а) За продужење важења овлашћења FI(A) ималац мора да испуни два од следећа три услова:

(1) да је извршио најмање 100 сати летачке обуке на авионима као FI, CRI, IRI или као испитивач током периода важења овлашћења, укључујући најмање 30 сати летачке обуке у току 12 мјесеци који претходе дану истицања овлашћења FI, при чему 10 сати од наведених 30 сати мора бити за IR уколико се продужавају права обуке за IR;

(2) да је у току периода важења овлашћења FI похађао семинар освјежења знања за FI (видјети AMC FCL 1.355(a)(2)), који је одобрен од стране ваздухопловних власти;

(3) да је положио, као провјеру стручности, практичан испит прописан у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.330 и 1.345 у току 12 мјесеци који претходе дану истицања овлашћења FI.

(б) За најмање свако друго продужење важења овлашћења FI(A) ималац мора да положи, као провјеру стручности, практичан испит прописан у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.330 и 1.345, као један од два захтјева који се морају задовољити у циљу испуњавања услова из JAR-FCL 1.355(a).

(ц) Уколико је овлашћење истекло, кандидат мора испунити услове прописане у (а)(2) и (а)(3) у посљедњих 12 мјесеци прије обнове овлашћења.

JAR-FCL 1.360 Овлашћење инструктора летења на типу авиона са више пилота (TRI(MPA)) – права

(Видјети JAR-FCL 1.261(д))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.261(д))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525)

(Видјети AMC FCL 1.261(д))

(а) Права имаоца овлашћења TRI(MPA) су да врши:

(1) обуку за издавање овлашћења за летење на типу MPA;

(2) обуку за сарадњу унутар вишечлане посаде (видјети JAR-FCL 1.261(д), Додатак 1 JAR-FCL 1.261(д) и AMC FCL 1.261(д)); и

(3) обуку током „основне“ фазе MPL(A) интегрисаног курса (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525), уколико посједује или је посједовао FI(A) или IRI(A) овлашћење и испуни захтјеве JAR-FCL 1.310(д).

(4) обуку током „средње“ и „напредне“ фазе MPL(A) интегрисаног курса (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525), уколико испуни захтјеве JAR-FCL 1.310(д).

(б) Ако је обука за TRI(A) спроведена само на симулатору летења, овлашћење TRI(A) ће бити ограничено тако да искључује обуку ванредних процедура, односно поступке у нужди на авиону. За укидање овог ограничења ималац овлашћења TRI(A) мора да изврши обуку на авиону која је садржана у AMC FCL 1.365 Део 2 параграф 8.

JAR-FCL 1.365 TRI(MPA) – услови

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.365)

(Видјети AMC FCL 1.365)

(а) Кандидат за прво издавање овлашћења TRI(MPA) мора да:

- (1) успешно заврши одобрени TRI курс у одобреној FTO или TRTO (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.365 и AMC FCL 1.365);
- (2) има најмање 1500 сати летења као пилот на авиону са више пилота;
- (3) у току последњих 12 мјесеци пре подношења пријаве заврши најмање 30 рутних сектора, укључујући полијетања и слијетања у улози вође ваздухоплова или у улози копилота на одговарајућем типу авиона, или сличном типу уз сагласност ваздухопловних власти, од чега највише 15 рутних сектора може бити изведено на симулатору летења;
- (4) у току комплетног курса за овлашћење за летење на типу изврши најмање 3 сата летачке обуке која одговара дужностима TRI на одговарајућем типу авиона и/или на симулатору летења, под надзором TRI који је одређен од стране ваздухопловних власти за ту сврху и који се увјерио у оспособљеност кандидата.

Горе наведени услови су испуњени уколико је кандидат ималац JAR-FCL дозволе и ако му је издато посебно овлашћење, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.300 и у складу са JAR-FCL 1.370.

(б) Прије него што се права прошире на следеће MPA типове ималац мора да:

- (1) у току последњих 12 мјесеци прије подношења пријаве заврши најмање 15 рутних сектора, укључујући полијетања и слијетања у улози вође ваздухоплова или у улози копилота на одговарајућем типу авиона, или сличном типу уз сагласност ваздухопловних власти, од чега највише 7 рутних сектора може бити изведено на симулатору летења;
- (2) успјешно заврши одговарајући садржај техничке обуке одобреног TRI курса у одобреној FTO или TRTO (видјети AMC FCL 1.365);
- (3) у току комплетног курса за овлашћење за летење на типу изврши најмање 3 сата летачке обуке која одговара дужностима TRI(MPA) на одговарајућем типу авиона или симулатору летења под надзором TRI(A) који је одређен од стране ваздухопловних власти за ту сврху и који се уверио у оспособљеност кандидата.

JAR-FCL 1.370 TRI(MPA) – Продужење важења и обнова

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.365)

(Видјети AMC FCL 1.365)

(а) За продужење важења овлашћења TRI(MPA) кандидат мора, у току посљедњих 12 мјесеци пре истицања важења овлашћења, да:

- (1) изведе један од сљедећих дијелова комплетног курса обуке за овлашћење за летење на типу, освјежење знања или обнављање:
 - (I) једну сесију на симулатору летења од најмање 3 сата; или
 - (II) једну вјежбу у ваздуху у трајању од најмање 1 сата која ће садржати најмање 2 полијетања и слијетања;

или

- (2) добије TRI(A) обуку освјежења знања која је прихватљива ваздухопловној власти.

(б) Уколико је овлашћење истекло кандидат мора да:

- (1) у току последњих 12 мјесеци пре подношења пријаве заврши најмање 30 рутних сектора, укључујући и полијетања и слијетања у улози вође ваздухоплова или у

улози копилота на одговарајућем типу авиона или сличном типу, уз сагласност ваздухопловних власти, од чега највише 15 сектора може бити изведено на симулатору летења;

(2) успјешно заврши одговарајуће дијелове одобреног TRI(MPA) курса, уз сагласност ваздухопловних власти (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.365 и AMC FCL 1.365), узимајући у обзир претходно искуство кандидата;

(3) у току комплетног курса за овлашћење за летење на типу изврши најмање 3 сата летачке обуке која одговара дужностима TRI(MPA) на одговарајућем типу авиона или симулатору летења под надзором TRI(A) који је одређен од стране ваздухопловних власти за ту сврху и који се уверио у оспособљеност кандидата.

JAR-FCL 1.375 Овлашћење инструктора летења на класи авиона са једним пилотом (CRI(SPA)) – права

(Видјети JAR-FCL 1.310(a))

Права имаоца овлашћења CRI(SPA) су да обучава имаоце дозвола за стицање овлашћења за летење на типу или класи авиона са једним пилотом. Ималац може вршити обуку на једномоторним или вишемоторним авионима, у зависности од његових одговарајућих квалификација (видјети JAR-FCL 1.310(a)).

JAR-FCL 1.380 CRI(SPA) – услови

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.330 и 1.345)

(Видјети Додатке 1 и 2 JAR-FCL 1.380)

(Видјети AMC FCL 1.380)

(а) Вишемоторни авиони

Кандидат за издавање овлашћења CRI(SPA) за вишемоторне авионе мора да:

- (1) оствари најмање 500 сати летења као пилот авиона;
- (2) оствари најмање 30 сати летења као вођа ваздухоплова на одговарајућем типу или класи авиона, прије приступања курсу;
- (3) заврши одобрени курс у одобреној FTO или TRTO, укључујући најмање 5 сати летачке обуке на авиону или на симулатору летења која је спроведена од стране инструктора који је одобрен за ту сврху (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.380 и AMC FCL 1.380);
- (4) положи практичан испит у складу са Додатком 1 и Дијеловима 1, 2, 3, 5 и 7 Додатка 2 JAR-FCL 1.330 и 1.345.

(б) Једномоторни авиони

Кандидат за издавање овлашћења CRI(SPA) за једномоторне авионе мора да:

- (1) оствари најмање 300 сати летења као пилот авиона;
- (2) оствари најмање 30 сати летења као вођа ваздухоплова на одговарајућем типу или класи авиона, прије приступања курсу;
- (3) заврши одобрени курс у одобреној FTO или TRTO, укључујући најмање 3 сата летачке обуке на авиону или симулатору летења која је спроведена од стране инструктора који је одобрен за ту сврху (видјети Додатак 2 JAR-FCL 1.380);
- (4) положи практичан испит у складу са Додатком 1 и Дијеловима 1, 2, 3, 4 и 7 Додатка 2 JAR-FCL 1.330 и 1.345.

(ц) Прије проширења права из овлашћења на други тип или класу авиона потребно је да је ималац у току посљедњих 12 мјесеци остварио најмање 10 сати летења на авионима одговарајуће класе или типа или сличног типа, ако постоји сагласност ваздухопловних власти. За проширење овлашћења CRI(A) са SE на ME авионе, морају бити испуњени услови који су прописани под (а).

JAR-FCL 1.385 CRI(SPA) – Продужење важења и обнова

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.330 и 1.345)

(а) За продужење важења CRI(SPA) овлашћења кандидат мора, у току посљедњих 12 мјесеци прије дана истицања важења овлашћења, да:

- (1) (I) изведе најмање 10 сати летачке обуке у улози CRI(SPA);
(II) ако кандидат CRI(SPA) има права и за SE и за ME авионе, мора да обави најмање 5 сати на SE авионима и 5 сати на ME авионима од потребних 10 сати летачке обуке која се захтјева за ту улогу, или
- (2) да спроведе обуку освјежења знања која је прихватљива ваздухопловној власти; или
- (3) добије обуку освјежења знања као CRI(A).

(б) Уколико је важење овлашћења истекло, кандидат мора у току посљедњих 12 мјесеци прије подношења захтјева да:

- (1) заврши обуку освјежења знања као CRI(A) која је прихватљива ваздухопловној власти;
- (2) положи, у виду провјере стручности, одговарајући дио (нпр. SE или ME) практичног испита, као што је прописано у Додатку 1 и 2 JAR-FCL 1.330 и 1.345.

JAR-FCL 1.390 Овлашћење инструктора инструменталног летења (авиони) (IRI(A)) – права

Права имаоца овлашћења IRI(A) односе се на спровођење летачке обуке:

- (а) за издавање IR(A) на једномоторним авионима;
- (б) за издавање IR(A) на вишемоторним авионима, уколико инструктор испуњава услове из JAR-FCL 1.380(а).
- (ц) за „основну“ фазу обуке (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525), уколико IRI(A) посједује права инструктора IR(A) ME, IR(A); и
 - (1) има најмање 1500 сати летења у вишечланој посади; или
 - (2) за постојеће FI(A) на ATP(A) или CPL(A)/IR интегрисаном курсу, да слиједи структуру курса обуке која се састоји од:
- (а) MCC квалификација; и
- (б) посматрања 5 сесија обуке у фази 3 курса MPL(A); и
- (ц) посматрања 5 сесија обуке у фази 4 курса MPL(A); и
- (д) посматрања 5 сесија LOFT обуке обнављања код авио-превозника; и
- (е) садржаја курса за инструктора MCC (AMC FCL 1.417); и
- (ф) првих 5 инструкторских сесија мора надzirати TRI(A) који је одређен од стране ваздухопловних власти за ту сврху.

JAR-FCL 1.395 IRI(A) – услови

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.330 и 1.345)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.395)

(Видјети AMC FCL 1.395)

Кандидат за IRI(A) овлашћење мора да:

- (а) има најмање 800 сати летења у IFR, од чега најмање 400 сати мора бити на авионима;
- (б) успјешно заврши одобрени курс у одобреној FTO (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.395 и AMC FCL 1.395) који садржи теоријску обуку и најмање 10 сати летачке обуке на авиону, симулатору летења или FNPT II;
- (ц) положи практичан испит, као што је прописано у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.330 и 1.345.

JAR-FCL 1.400 IRI(A) – Продужење важења и обнова

- (а) За продужење IRI(A) овлашћења ималац мора да испуни услове прописане у JAR-FCL 1.355(a).
- (б) Ако је важење овлашћења истекло, ималац мора да испуни услове JAR-FCL 1.355(ц), као и друге услове које одреди ваздухопловна власт.

JAR-FCL 1.405 Посебно овлашћење инструктора летења на уређају за симулирано летење (авиони) (SFI(A)) – права
(Видјети JAR-FCL 1.261(д))
(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525)

Ималац посебног овлашћења SFI(A) може на уређају за симулирано летење да спроводи:

- (а) обуку за овлашћење за летење на типу авиона;
- (б) обуку за сарадњу унутар вишечлане посаде (видјети JAR-FCL 1.261(д)); и
- (ц) (i) обуку током „основне“ фазе MPL(A) интегрисаног курса обуке (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525), уколико посједује или је посједовао FI(A) или IRI(A) овлашћење и испунио услове прописане у JAR-FCL 1.310(д).
- (ii) обуку током „средње“ и „напредне“ фазе MPL(A) интегрисаног курса обуке (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525), уколико су испуњени услови JAR-FCL 1.310(д).

JAR-FCL 1.410 SFI(A) – услови
(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.240)
(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.365)
(Видјети AMC FCL 1.365)

(а) Кандидат за посебно овлашћење SFI(A) мора да:

- (1) посједује или да је посједовао CPL или ATPL дозволу издату од стране државе чланице ЈАА, или CPL или ATPL дозволу која није издата у складу са JAR-FCL, али која је прихватљива ваздухопловној власти;
- (2) заврши симулаторски дио одговарајућег курса обуке за овлашћење за летење на типу авиона у одобреној FTO или TRTO;
- (3) има најмање 1500 сати летачког искуства као пилот на авионима са више пилота;
- (4) заврши одобрени курс за TRI(A) (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.365 и AMC FCL 1.365);
- (5) у току комплетног курса за овлашћење за летење на типу спроведе најмање 3 сата летачке обуке која одговара дужностима TRI(A) на одговарајућем типу авиона под надзором TRI(A) који је одређен од стране ваздухопловне власти за ту сврху и који се увјерио у оспособљеност кандидата;
- (6) у периоду од 12 мјесеци који претходе подношењу пријаве заврши провјеру стручности на симулатору летења за одговарајући тип, као што је прописано у Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.240;
- (7) (I) у периоду од 12 мјесеци који претходе подношењу пријаве заврши најмање 3 рутна сектора као посматрач (observer) у кабини одговарајућег типа авиона или сличног типа, уз сагласност ваздухопловних власти, или
(II) у периоду од 12 мјесеци који претходе подношењу пријаве заврши као посматрач (observer) у кабини одговарајућег типа авиона или сличног типа најмање 2 LOFT базиране сесије на симулатору летења које спроводи квалификована летачка посада, уз сагласност ваздухопловних власти. Ове симулаторске сесије морају да укључе:
 - (А) лет између 2 различита аеродрома од најмање 2 сата за сваки лет,
 - (Б) одговарајуће претполетно планирање и анализу послје лета.

Наведени услови су испуњени ако је кандидату издато посебно овлашћење, у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.300 и ако је у складу са условима који су прописани у JAR-FCL 1.415.

- (б) Ако се права проширују на друге типове авиона са више пилота ималац мора да:
- (1) успјешно заврши симулаторски садржај одговарајућег курса за овлашћење за летење на типу;
 - (2) у току комплетног курса за овлашћење за летење на типу спроведе најмање 3 сата летачке обуке која одговара дужностима TRI(A) на одговарајућем типу авиона, под надзором TRI(A) који је одређен од стране ваздухопловне власти за ту сврху и који се увјерио у оспособљеност кандидата.

JAR-FCL 1.415 SFI(A) – Продужење важења и обнова

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.240)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.365)

(Видјети AMC FCL 1.365)

(а) За продужење важења посебног овлашћења SFI(A) кандидат мора у посљедњих 12 мјесеци важења посебног овлашћења да:

- (1) изведе једну сесију на симулатору од најмање 3 сата, као дио комплетног курса за овлашћење за летење на типу, освјежења знања или обнову;
- (2) заврши провјеру стручности на симулатору летења за одговарајући тип, као што је прописано у Додатку 1 и 2 FCL 1.240.

(б) Ако је важење посебног овлашћења истекло кандидат мора да:

- (1) заврши симулаторски садржај курса обуке за овлашћење за летење на одговарајућем типу;
- (2) успјешно заврши одобрени курс TRI(A), уз сагласност ваздухопловних власти (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.365 и AMC FCL 1.365);
- (3) спроведе у току комплетног курса за овлашћење за летење на типу најмање 3 сата летачке обуке која одговара дужностима TRI(A) на одговарајућем типу авиона под надзором TRI(A) који је одређен од стране ваздухопловних власти за ту сврху и који се увјерио у оспособљеност кандидата;
- (4) заврши провјеру стручности на симулатору летења одговарајућег типа, као што је прописано у Додатку 1 JAR-FCL 1.240.

JAR-FCL 1.416 Посебно овлашћење инструктора за сарадњу унутар вишечлане посаде (авион) MCCI(A) – права

(видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525)

Право имаоца MCCI(A) је да врши :

(а) обуку током практичног дијела MCC курсева када она није комбинована са обуком за овлашћење за летење на типу.

(б) обуку током „основне“ фазе MPL(A) интегрисаног курса (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525), уколико посједује или је посједовао FI(A) овлашћење и испунио услове који су прописани у JAR-FCL 1.310(д).

JAR-FCL 1.417 MCCI(A) - услови

(Видјети AMC FCL 1.417)

(а) Кандидат за MCCI(A) посебно овлашћење мора да:

- (1) посједује или да је посједовао CPL или ATPL дозволу издату од државе чланице ЈАА или CPL или ATPL дозволу која није у складу са JAR-FCL, а која је прихватљива ваздухопловним властима;

- (2) има најмање 1500 сати летачког искуства као пилот на авионима са више пилота;
 - (3) заврши одобрени MCCI курс на FNPT II или на симулатору летења (видјети AMC FCL 1.417);
 - (4) спроведе у току комплетног MCC курса најмање 3 сата летачке обуке/MCC-обуке на одговарајућем FNPT II или на симулатору летења под надзором TRI(A), SFI(A) или MCCI(A) који је одређен од стране ваздухопловних власти за ту сврху и који се увјерио у оспособљеност кандидата.
- (б) Ако се права проширују на други тип FNPT II или симулатора летења, ималац мора да испуни услове наведене под (а)(4) на том типу FNPT II или на симулатору летења.

JAR-FCL 1.418 MCCI(A) - Продужење важења и обнова

- (а) За продужење важења посебног овлашћења MCCI(A) кандидат мора, у току посљедњих 12 мјесеци важења посебног овлашћења, да испуни све услове који су прописани у JAR-FCL 1.417(а)(4).
- (б) Ако је важење посебног овлашћења истекло кандидат мора да испуни:
- (1) све услове курса за освјежење знања према дискреционој одлуци ваздухопловних власти; и
 - (2) све услове који су прописани у JAR-FCL 1.417(а)(4).

JAR-FCL 1.419 Посебно овлашћење инструктора на тренажеру (авиона) STI(A) – права, услови, продужење важења и обнова (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525)

(а) Права

Ималац посебног овлашћења STI(A) овлашћен је да изводи летачку обуку на уређају за симулирано летење:

- (1) за издавање дозволе,
- (2) за издавање овлашћења за инструментално летење и овлашћење за летење на класи или типу авиона са једним пилотом; и
- (3) током фазе „срж“ летачке обуке интегрисаног курса за MPL(A) (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525), уколико су испуњени захтјеви JAR-FCL 1.310(д).

(б) Услови

Кандидат за посебно овлашћење STI(A) мора да:

- (1) посједује или да је у току претходне 3 године посједовао пилотску дозволу која садржи инструкторску квалификацију која одговара обуци коју треба да обавља или дозволу која није JAA, а која је прихватљива ваздухопловној власти;
- (2) (I) спроведе на симулатору летења или на FNPT II најмање 3 сата летачке обуке која одговара дужностима STI(A), под надзором FIE(A) који је одређен од ваздухопловне власти за ту сврху и који се увјерио у оспособљеност кандидата; или
(II) за STI(A) који жели да обучава само на BITD - да је извршио на BITD најмање 3 сата летачке обуке под надзором FIE(A) који је одређен од ваздухопловне власти за ту сврху и који се увјерио у оспособљеност кандидата;
- (3) (I) у периоду од посљедњих 12 мјесеци прије подношења пријаве заврши провјеру стручности у складу са Додатком 3 JAR-FCL 1.240 на FNPT класе или типа авиона који одговара намјерованој обуци; или
(II) за STI(A) који жели да обучава само на BITD - да је у периоду од посљедњих 12 мјесеци прије подношења пријаве, извршио провјеру стручности која покрива само оне вјежбе које су наведене у Додатку 1 JAR-FCL 1.125.

(ц) За продужење важења посебног овлашћења STI(A) кандидат мора да у току посљедњих 12 мјесеци важења посебног овлашћења:

- (1) спроведе најмање 3 сата обуке на симулатору летења, FNPT II или BITD уколико је примјењиво, као дио комплетног курса за CPL, IR, PPL или за овлашћење за летење на класи или типу, и
- (2) да је завршио дио ЗБ провјере практичне стручности прописане у Додатку 3 JAR-FCL 1.240 за одговарајући тип или класу авиона на симулатору летења или на FNPT II на коме се обука рутински изводи; или
- (3) за STI(A) обучавање само на BITD - да заврши провјеру стручности која покрива само оне вјежбе које су наведене у Додатку 1 JAR-FCL 1.125.

(д) Уколико је важење посебног овлашћења истекло кандидат мора да:

- (1) (I) заврши најмање 3 сата обуке освјежења знања на симулатору летења или на FNPT II; или
(II) за STI(A) који жели да обучава само на BITD - да је извршио најмање 3 сата обуке освјежења знања на BITD;
- (2) да је на комплетном курсу за CPL, IR, PPL или на курсу за овлашћење за летење на класи или типу спровео најмање 3 сата обуке под надзором FIE(A), FI(A), CRI(A), IRI(A), TRI(A) или SFI(A) који је одређен од стране ваздухопловне власти за ту сврху и који је увјерен у оспособљеност кандидата. Најмање 1 сат обуке мора бити под надзором FIE(A) и он мора бити увјерен у оспособљеност кандидата;
- (3) (I) заврши Дио ЗБ провјере стручности прописане у Додатку 3 JAR-FCL 1.240 за одговарајући тип или класу авиона на симулатору летења или на FNPT II на коме се обука рутински изводи; или
(II) за STI(A) обучавање само на BITD - да заврши провјеру стручности која покрива само оне вјежбе наведене у Додатку 1 JAR-FCL 1.125.

Додатак 1 JAR-FCL 1.300

Услови за посебна овлашћења инструктора који не посједују JAR-FCL дозволу и спроводе обуку у TRTO изван држава чланица ЈАА или у FTO које дијелове обуке изводе ван држава чланица ЈАА у складу са Додатком 16 JAR-FCL 1.055
(Видјети JAR-FCL 1.300(a)(2)(III))

1. (a) Инструктор који жели да изводи обуку за JAR-FCL дозволе, укључујући и овлашћења за летење на класи и овлашћење за инструментално летење мора да:

(I) посједује најмање CPL и овлашћења издата у складу са ICAO Annex I које држава која није чланица ЈАА захтјева за обуку која ће се изводити на ваздухоплову који је у њој регистрован;

(II) оствари најмање 500 сати летења као пилот авиона, од чега најмање 200 сати летења као инструктор летења, укључујући искуство које се односи на летачку обуку која ће се спроводити, као и да испуњава услове у погледу искуства који су прописани у JAR-FCL 1.330(a), (б), (ц), (д) или (е);

(III) заврши, у складу са JAR-FCL, одговарајућу одобрену теоријску обуку и летачку обуку. Курс може бити измијењен, по одобрењу ваздухопловне власти, узимајући у обзир претходну обуку или искуство подносиоца захтјева, али мора садржати најмање 30 сати земаљске обуке и 15 сати летачке обуке на дуплој команди коју изводи инструктор летења који је ималац JAR-FCL дозволе и овлашћења, у складу са JAR-FCL 1.330(ф);

(IV) положи практичан испит прописан у JAR-FCL 1.345;

(V) посједује посебно овлашћење са роком важења одређеним од стране ваздухопловне власти, али који не смије бити дужи од 3 године;

(VI) не врши обуку на дијелу MPL обуке на којој се уче принципи MCC.

(VII) продужи важење или обнови било које посебно овлашћење издато у складу са наведеним тачкама (I)-(IV), сходно JAR-FCL 1.355.

(б) Посебно овлашћење је ограничено на слjedeће:

(I) не може се вршити обука за издавање било ког инструкторског овлашћења;

(II) не може се вршити обука унутар државе чланице ЈАА;

(III) обука ће се изводити само са ученицима који имају адекватно знање језика на коме се обука изводи;

(IV) може се вршити обука само у погледу оних дијелова интегрисаног курса за АТР гдје инструктор може да прикаже искуство које се односи на обуку коју намјерава да обавља, у складу са тачкама 1(a)(II);

(V) не може се вршити обука за сарадњу унутар вишечлане посаде, као што је одређено у Додатку 1 JAR-FCL 1.261(д) и AMC FCL 1.261(д).

2. (a) 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 захтјева држава која није чланица ЈАА, за обуку која се изводи на ваздухоплову који је у њој регистрован;

(II) испуњава услове у погледу искуства из JAR-FCL 1.365(a)(2) и (3), како би могао да ради као TRI(A), или услове прописане у JAR-FCL 1.410 (a)(3) и (7), како би могао да ради као SFI(A);

(III) у својству инструктора за летење на типу (TRI(A) или слично) оствари најмање 100 сати летења на авиону или симулатору летења;

(IV) период важења посебног овлашћења одређује ваздухопловна власт, али не смије бити дужи од 3 године;

(V) испуни услове за продужење важења овлашћења, у складу са JAR-FCL 1.370 у својству TRI(A) или у складу са JAR-FCL 1.415, у својству SFI(A).

(б) Посебно овлашћење је ограничено на следеће:

- (I) не може се вршити обука за издавање било ког инструкторског овлашћења;
- (II) не може се вршити обука 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 1.261(д) и AMC FCL 1.261(д).

Додатак 1 JAR-FCL 1.310(д)
MPL(A) Курс обуке инструктора
(Видјети JAR-FCL 1.310(д))
(Видјети AMC FCL 1.310(д))
(Видјети IEM FCL 1.310(д))

ЦИЉ КУРСА

1. Инструктори који спроводе MPL обуку морају бити способни да пруже квалитетну обуку, а, посебно да:

- а) прикажу знање које указује на њихову компетентност да приступе вршењу обуке;
- б) припреме средства;
- ц) направе радну атмосферу која унапређује учење;
- д) пренесу знање;
- е) интегришу управљање угрожавањем и грешком и CRM;
- ф) распоређују вријеме потребно за постизање циљева курса;
- г) олакшају учење;
- х) процијене извођење кандидата;
- и) надзиру и оцјењују напредак;
- ј) оцијене сесије обуке;
- к) извјесте о резултатима.

2. Циљ обуке инструктора за MPL(A) је да оспособи кандидате да могу компетентно, у складу са карактеристикама обуке, вршити ту обуку и оцењивање. Одобрени курс обуке инструктора за MPL(A) мора садржати најмање 14 сати.

3. Одобрење курса за инструктора MPL(A) може добити FTO одређеног JAR-OPS 1 авио-превозника или FTO који посједује посебни одобрени споразум са JAR-OPS 1 авио-превозником. Сам FTO мора бити одобрен за спровођење курса обуке за MPL(A).

MPL(A) УВЈЕРЕЊЕ О КВАЛИФИКАЦИЈИ ИНСТРУКТОРА

4. По завршетку курса, извршиће се процена способности инструктора кроз практичну демонстрацију обуке у одговарајућој фази курса обуке MPL(A). Курс мора бити спроведен на задовољавајући начин под надзором TRI(A) који је одређен од стране ваздухопловних власти за ту сврху. FTO мора издати кандидату увјерење о успјешно завршеном курсу.

Додатак 1 JAR-FCL 1.330 и 1.345

Начини спровођења практичног испита, провјере стручности и усменог теоријског испита за овлашћење инструктора летења (FI(A))
(Видјети JAR-FCL 1.330, 1.345, 1.355, 1.380, 1.385 и 1.395)

1. Практичан испит за овлашћење FI(A) је прописан у Додатку 2 JAR-FCL 1.330 и 1.345. Испит садржи усмене теоријске испите на земљи, претполетну припрему и анализу после лета, као и демонстрацију у лету FI(A) током практичног испита на авиону.

2. Кандидат за практичан испит мора обавити обуку на истом типу или класи авиона који се користи на испиту. Авион који се користи на испиту мора да испуни услове прописане у Додатку 1 JAR-FCL 1.055, параграф 25.

3. Прије приступања практичном испиту кандидат мора да заврши потребну обуку. На захтјев испитивача, FTO мора да поднесе досије обуке кандидата.

4. Дио 1, усмени теоријски испит је подијељен у два дијела:

(а) од кандидата се тражи да одржи предавање другим „ученицима“, од којих један треба да буде испитивач. Испитно предавање треба да буде изабрано од тачки а-х Дијела 1. Вријеме за припрему садржаја испитног предавања мора бити претходно договорено са испитивачем. Кандидат може да користи одговарајућу литературу. Испитно предавање не треба да траје дуже од 45 минута.

(б) испитивач усмено испитује кандидата делове а-и Дијела 1, као и „подучавање и учење“ из курсева за FI(A)).

5. Дијелови 2, 3 и 7 предвиђени су за овлашћење FI(A) за једномоторни (SE) авион са једним пилотом (SPA). Ови дијелови садрже вјежбе демонстрације способности обављања послова као FI(A) (нпр. вјежбе које приказује инструктор) које су изабране од стране испитивача из летачког програма курсева за обуку FI(A) (видјети AMC FCL 1.340, 1.380 и 1.395). Од кандидата ће се тражити да прикаже способности FI(A), укључујући припрему, летачке инструкције у лету и анализу после лета.

6. Дио 4 је намјерно остављен празан и може бити коришћен за укључивање других вјежби демонстрација способности FI(A), на основу одлуке испитивача и након прихватања од стране кандидата прије извођења практичног испита.

7. Дио 5 садржи додатне вјежбе демонстрације способности за овлашћење FI(A) за вишемоторне авионе (ME) са једним пилотом (SPA). За овај дио се, ако је захтјевано, мора користити авион који је ME SPA, симулатор летења или FNPT II. Ако се користи симулатор летења или FNPT, он мора симулирати ME авион. Овај дио мора бити завршен као додатак Дијелова 2, 3 и 4 (ако је примјенљиво) и 7.

8. Дио 6 је намјерно остављен празан. Овај дио ће укључити додатне вјежбе демонстрације способности за FI(A) овлашћења, на основу одлуке испитивача и уз сагласност кандидата прије практичног испита, за овлашћење FI(A) 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 сједишту на коме уобичајено сједи FI(A). Испитивач или други FI(A) се мора понашати као „ученик“. Од кандидата се мора тражити да објашњава одговарајуће вјежбе и да приказује њихово извођење „ученику“, када је то могуће. Послије тога „ученик“ мора извести исте маневре, укључујући и типичне грешке неискусних ученика. Од кандидата се очекује да исправља грешке усмено или, ако је потребно, преузимањем команди.

10. Дио 1 и Дијелови 2-7 (ако се примјењују) 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 у оквиру Дијелова 2, 3 и 4 (ако је примјенљиво) и 5/6 (ако се односи), захтјева понављање испита који се односи на све вјежбе. Ако се не положи само Дио 1, он се може посебно поновити.

11. Испитивач може прекинути испит у било којој фази ако сматра да приказана вјештина летења кандидата или његова способност да врши обуку захтјева понављање испита.

12. Испитивач мора бити вођа ваздухоплова, изузев када се испитивач сложи да се други FI(A) одреди за вођу ваздухоплова за лет. Одговорност за лет мора бити одређена у складу са националном регулативом.

13. Садржај практичног испита и дијелова који су прописани у Додатку 2 JAR-FCL 1.330 и 1.345 морају бити коришћени за практичан испит. Формат и образац пријаве за практичан испит може утврдити ваздухопловна власт (видјети IEM FCL 1.130).

Додатак 2 JAR-FCL 1.330 и 1.345

Садржај практичног испита за овлашћење инструктора летења (FI(A)), усмени теоријски испит и провјера стручности

(Видјети JAR-FCL 1.330, 1.345)

(Видјети IEM FCL 1.330)

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	Оперативне процедуре
х	Теорија летења
и	Администрација која се води током 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 модела и помоћних средстава
г	Учешће ученика

ДИО 3 ЛЕТ	
а	Договор око приказивања
б	Синхронизација говора са приказивањем
ц	Исправљање грешака
д	Руковање авионом
е	Технике обучавања
ф	Управљање авионом/безбједност
г	Одређивање позиције, употреба ваздушног простора
ДИО 4 ОСТАЛЕ ВЈЕЖБЕ	
а	
б	
ц	
д	
е	
ф	
г	

ДИО 5 ВЈЕЖБЕ НА ВИШЕМОТОРНИМ АВИОНИМА	
а	1Радње послје отказа једног мотора непосредно послје полијетања
б	1Прилажење и продужавање са једним мотором
ц	1Прилажење и слијетање са једним мотором
д	
е	
ф	
г	

Ове вјежбе се морају приказати на практичном испиту за овлашћење инструктора на класи вишемоторних авиона са једним пилотом.

ДИО 6	
ВЈЕЖБЕ ИНСТРУМЕНТАЛНОГ ЛЕТЕЊА	
а	
б	
ц	
д	
е	
ф	
г	
ДИО 7	
АНАЛИЗА ПОСЛИЈЕ ЛЕТА	
а	Визуелна презентација
б	Техничка прецизност
ц	Јасноћа објашњавања
д	Јасноћа говора
е	Технике обучавања
ф	Употреба модела и помоћних средстава
г	Учешће ученика

Додатак 1 JAR-FCL 1.340**Курс за овлашћење инструктора летења (авион) (FI(A))**

(Видјети JAR-FCL 1.340)

(Видјети AMC FCL 1.340)

ЦИЉ КУРСА

1. Циљ курса за FI(A) је да обучи имаоце дозвола пилота авиона до нивоа стручности потребног за издавање овлашћења FI(A), и у ту сврху да:
 - а) освјежи и осавремени техничко знање ученика-инструктора;
 - б) увјежба ученика-инструктора да спроводи земаљску обуку и вјежбе у ваздуху;
 - ц) да осигура да је техника пилотирања ученика-инструктора на довољно високом нивоу;
 - д) да научи ученике-инструкторе принципима основне обуке и њиховој примјени на PPL нивоу.
2. Са изузетком дијела „подучавање и учење”, сви предмети садржани у Програму земаљске и летачке обуке одговарају програму обуке за PPL(A) и треба да су већ познати кандидатима.
3. Курс за FI(A) треба да нагласи посебну улогу појединца у односу на значај људских фактора у интеракцији човјек-машина и у интеракцији теоретског знања. Посебна пажња треба да се обрати на зрелост и просуђивање кандидата, укључујући разумијевање одраслих, њихове типове личности и различите нивое образовања.
4. У току курса кандидати морају да постану свјесни значаја својих ставова за сигурност летења. Унапређење свијести о сигурности мора да буде основни циљ током курса. Циљ курса обуке је да кандидат стекне знања, вјештине и ставове који су потребни за обављање задатка инструктора летења.
5. Послије успјешно завршеног курса и завршеног испита кандидату се издаје овлашћење FI(A).

ПОДУЧАВАЊЕ И УЧЕЊЕ

6. Програм је прописан у AMC FCL 1.340, Дио 1. Одобрени теоријски курс за FI(A) мора да садржи најмање 125 сати, укључујући и тестове напредовања. Пилоти који имају или су имали овлашћење FI(H) се кредитирају са 75 сати од 125 сати „подучавања и учења“ из Дијела 1 курса за FI(A).

ЛЕТАЧКА ОБУКА

7. Програма летачке обуке је прописан у AMC FCL 1.340, Дио 2. Одобрени курс FI(A) мора да садржи најмање 30 сати летачке обуке.

ПРАКТИЧАН ИСПИТ

8. По завршетку курса, кандидат мора да приступи практичном испиту, у складу са Додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.330 и 1.345.

Додатак 1 JAR-FCL 1.365**Курс за инструктора летења на типу авиона са више пилота (TRI) (MPA)**

(Видјети JAR-FCL 1.365)

(Видјети AMC FCL 1.365)

ЦИЉ КУРСА

1. Циљ курса TRI(A) је да обучи имаоце дозвола пилота авиона са више од 1500 сати налета на авионима са више пилота, до нивоа стручности потребног за издавање овлашћења TRI(A). Курс мора бити организован на начин да омогући одговарајуће оспособљавање кандидата за вршење теоријске обуке, летачке обуке и обуке на уређају за симулирање лета, како би могао да обучава за овлашћење за летење на типу авиона са више пилота за који је кандидат квалификован (видјети JAR-FCL 1.365).

ПОДУЧАВАЊЕ И УЧЕЊЕ

2. Програм је прописан у AMC FCL 1.365. Одобрени курс TRI(A) „подучавања и учења“ мора садржати најмање 25 сати. Пилоти који посједују или су посједовали неко од следећих овлашћења су ослобођени похађања дела TRI(A) курса који се односи на „подучавање и учење“: FI(A), CRI(A), IRI(A), STI(A), MCCI(A) FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

ЛЕТАЧКА ОБУКА

3. Програм летачке обуке је прописан у AMC FCL 1.365.

Додатак 1 JAR-FCL 1.380**Курс за овлашћење инструктора за летење на класи вишемоторних авиона са једним пилотом (CRI(SPA))**

(Видјети JAR-FCL 1.380)

(Видјети AMC FCL 1.380)

1. Циљ курса је да оспособи имаоце дозвола пилота авиона, са најмање 500 сати налета на авионима, до нивоа стручности потребног за издавање овлашћења CRI(A) за вишемоторне авионе са једним пилотом. Курс мора бити тако организован да омогући одговарајуће оспособљавање кандидата за вршење теоријске обуке, летачке обуке и обуке на уређају за симулирање лета, како би могао да обучава за овлашћење за летење на типу или класи вишемоторних авиона са једним пилотом за које је кандидат квалификован (видјети JAR-FCL 1.380).

ПОДУЧАВАЊЕ И УЧЕЊЕ

2. Програм је прописан у AMC FCL 1.380. Одобрени курс CRI(A) „подучавања и учења“ мора садржати најмање 25 сати. Пилоти који посједују или су посједовали неко од следећих овлашћења су ослобођени похађања дијела CRI(A) курса који се односи на „подучавање и учење“: FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A) FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

ЛЕТАЧКА ОБУКА

3. Кандидат за издавање овлашћења CRI(SPA) на вишемоторним авионима мора да заврши најмање 5 сати летачке обуке, обављене од стране инструктора који је одобрен за ту сврху. Летачка обука има за циљ да омогући оспособљеност кандидата да сигурно и ефикасно, путем вјежби у ваздуху, обучава ученике који похађају курс обуке за издавање овлашћења

летења за класи/типу вишемоторног авиона са једним пилотом. Програм летачке обуке је прописан у AMC FCL 1.380.

ПРАКТИЧАН ИСПИТ

4. По завршетку курса кандидат мора да приступи практичном испиту у складу са Додатком 1 и Дијеловима 1, 2, 3, 5 и 7 Додатка 2 JAR-FCL 1.330 и 1.345.

Додатак 2 JAR-FCL 1.380

Курс за овлашћење инструктора за летење на класи једномоторних авиона са једним пилотом (CRI(SPA))
(Видјети JAR-FCL 1.380)

1. Циљ курса је да обучи имаоце дозвола пилота авиона са више од 300 сати налета на авионима, до нивоа стручности потребног за издавање овлашћења CRI(A) за једномоторне авионе. Курс мора бити тако организован да омогући оспособљавање кандидата за вршење теоријске обуке, летачке обуке и обуке на уређају за симулирање лета, како би могао да обучава за овлашћење за летење на класи или типу једномоторног авиона са једним пилотом за које је кандидат квалификован (видјети JAR-FCL 1.380).

ПОДУЧАВАЊЕ И УЧЕЊЕ

2. Одобрени курс CRI(A) „подучавања и учења” мора садржати најмање 25 сати. Пилоти који посједују или који су посједовали неко од следећих овлашћења су ослобођени похађања дијела CRI(A) курса који се односи на „подучавање и учење“:

FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)

FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

ЛЕТАЧКА ОБУКА

3. Кандидат за издавање овлашћења CRI(SPA) на једномоторним авионима мора да заврши најмање 3 сата летачке обуке обављене од стране инструктора, одобреног за ту сврху. Летачка обука има за циљ да обезбиједи оспособљеност кандидата да сигурно и ефикасно, путем вјежби у ваздуху, обучава ученике који похађају курс обуке за издавање овлашћења за летење на класи или типу једномоторног авиона са једним пилотом.

ПРАКТИЧНИ ИСПИТ

4. По завршетку курса кандидат мора да приступи практичном испиту, у складу са Додатком 1 и Дијеловима 1, 2, 3, 4 и 7 Додатка 2 JAR-FCL 1.330 и 1.345.

Додатак 1 JAR FCL 1.395**Курс за овлашћење инструктора инструменталног летења (Авион) (IRI(A))**

(Видјети JAR-FCL 1.395)

(Видјети AMC FCL 1.395)

1. Циљ овог курса је да обучи имаоце дозвола пилота авиона до нивоа стручности потребног за издавање овлашћења IRI(A). Курс мора да буде тако организован да кандидату пружи одговарајућу обуку у погледу техника обучавања на земљи и у ваздуху, које су засноване на установљеним методама подучавања.

ПОДУЧАВАЊЕ И УЧЕЊЕ

2. Програм је прописан у AMC FCL 1.395. Одобрени курс IRI(A) „подучавања и учења” мора садржати најмање 25 сати. Пилоти који посједују или који су посједовали неко од следећих овлашћења су ослобођени похађања дијела IRI(A) курса који се односи на „подучавање и учење”: FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A) FI(H), TRI(H), SFI(H)

Пилоти који посједују овлашћење IRI(H) и који испуњавају услове прописане у JAR-FCL 1.395(a) су ослобођени похађања курса, осим у погледу “Дугачког брифинга 2”, “Вјежбе у ваздуху 2” и практичног испита.

ЛЕТАЧКА ОБУКА

3. Одобрени IRI(A) курс мора да садржи најмање 10 сати или 5 сати - уколико је ријеч о инструктору летења FI(A) у летачкој обуци на авиону, симулатору летења или FNPT II.

ПРАКТИЧАН ИСПИТ

4. По завршетку курса кандидат мора да приступи практичном испиту, у складу са Додацима 1 и 2 JAR FCL 1.330 и 1.345.

ПОГЛАВЉЕ II – ИСПИТИВАЧИ (Авион)**JAR-FCL 1.420 Испитивачи**

Врсте испитивача су:

- (а) испитивач у лету – авион (FE(A));
- (б) испитивач на типу – авион (TRE(A));
- (ц) испитивач на класи – авион (CRE(A));
- (д) испитивач за инструментално летење – авион (IRE(A));
- (е) испитивач на уређајима за симулирање лета – авион (SFE(A));
- (ф) испитивач инструктора летења – авион (FIE(A)).

JAR-FCL 1.425 Испитивачи – опште одредбе

(Видјети AMC FCL 1.425)

(Видјети IEM FCL 1.425)

(а) Предуслови

(1) Испитивач мора да посједује дозволу и овлашћење које је најмање једнако дозволи или овлашћењу за које је испитивач посебно овлашћен да спроводи практичне испите или провјере стручности и, осим ако није другачије одређено, да врши обуку за стицање тих дозвола или овлашћења.

(2) Испитивач мора бити квалификован да обавља дужност вође ваздухоплова током практичног испита или провјере стручности, осим ако није другачије одређено, и мора да испуни одговарајуће услове у погледу искуства прописане у JAR-FCL 1.435 до 1.460. Уколико нема квалификованих испитивача, ваздухопловне власти могу одлучити да посебно овласте испитиваче, односно инспекторе, иако не испуњавају одговарајуће услове у погледу овлашћења за инструктора/тип/класу.

(3) Кандидат за посебно овлашћење испитивача мора да спроведе најмање један практичан испит као испитивач за посебно овлашћење чије издавање захтјева, укључујући брифинг, обављање самог практичног испита, процјену кандидата који полаже испит, брифинг након лета и ажурирање записника, односно документације. Провјеру оспособљености кандидата за посебно овлашћење испитивача надгледа инспектор или старији испитивач, који је посебно овлашћен за ту сврху од стране ваздухопловних власти.

(б) Вишеструке улоге

Уколико испуњавају услове у погледу квалификације и искуства који су наведени у овом поглављу за поједина посебна овлашћења, испитивачи нису ограничени само на једно посебно овлашћење, као FE(A), TRE(A), CRE(A), IRE(A), SFE(E) или FIE(A).

(ц) Усклађивање са JAR

Испитивачи ће бити посебно овлашћени у складу са JAR-FCL 1.030. Испитивач мора да испуни одређене стандарде испитивача које је одредила или одобрила ваздухопловна власт (видјети AMC FCL 1.425 и IEM FCL 1.425).

(д) Уписивање у дозволу

У дозволама у којима испитивач уписује продужење важења овлашћења, испитивач ће:

- (1) уписати следеће податке: овлашћења, датуме провјере, рок важења, број посебног овлашћења и потпис;
- (2) поднијети ваздухопловним властима оригинал обрасца практичног испита, односно провјере стручности и једну копију обрасца задржати за личну архиву.

JAR-FCL 1.430 Испитивачи – период важења посебног овлашћења

Посебно овлашћење испитивача важи највише 3 године, а може бити поново издато према одлуци ваздухопловних власти и у складу са Додатком JAR-FCL 1.425.

JAR-FCL 1.435 Испитивач у лету (авион) (FE(A)) – права и услови

Права FE(A) су да спроводи:

(а) практичне испите за издавање PPL(A) и практичне испите и провјере стручности за одговарајућа овлашћења за летење на класи/типу са једним пилотом, уколико испитивач има најмање 1000 сати летења као пилот авиона, укључујући најмање 250 сати летења као инструктор летења;

(б) практичне испите за издавање CPL(A) и практичне испите и провјере стручности за одговарајућа овлашћења за летење на класи/типу авиона са једним пилотом, уколико испитивач има најмање 2000 сати летења као пилот авиона, укључујући најмање 250 сати летења као инструктор.

JAR-FCL 1.440 Испитивач на типу авиона (TRE(A)) – права и услови

Испитивач TRE(A) који је остварио најмање 1500 сати летења као пилот на авионима са више пилота, од чега најмање 500 сати у својству вође ваздухоплова, и који посједује или је посједовао TRI(A) овлашћење или посебно овлашћење може да спроводи:

(а) практичне испите за издавање овлашћења за летење на типу авиона са више пилота;

(б) провјере стручности за продужење важења или обнову овлашћења за летење на типу авиона са више пилота и овлашћења за инструментално летење;

(ц) практичне испите за издавање ATPL(A);

(д) практични испит за издавање MPL(A), уколико испитивач испуњава услове из JAR-FCL 1.310(д).

JAR-FCL 1.445 Испитивач на класи (авиона) (CRE(A)) – права и услови

Испитивач CRE(A) који посједује или је посједовао дозволу професионалног пилота авиона и посједује PPL(A) и који има најмање 500 сати летења као пилот авиона може да спроводи:

(а) практичне испите за издавање овлашћења за летење на класи и типу авиона са једним пилотом;

(б) провјере стручности за продужење важења и обнову овлашћења за летење на класи и типу авиона са једним пилотом и продужење важења овлашћења за инструментално летење.

JAR-FCL 1.450 Испитивач за инструментално летење (IRE(A)) – права и услови

Испитивач IRE(A) може да спроводи практичне испите за прво издавање и провјере стручности за продужење важења и обнову овлашћења за инструментално летење, уколико има најмање 2000 сати летења као пилот авиона, укључујући најмање 450 сати летења у IFR, од чега 250 сати летења мора бити у улози инструктора летења.

JAR-FCL 1.455 Испитивач на уређају за симулирано летење (авионом) (SFE(A)) – права и услови

Испитивач SFE(A) који посједује ATPL(A), има најмање 1500 сати летења као пилот на авионима са више пилота, ако му је дато да користи права SFI(A) и уколико, за сврху која је наведена под (а), посједује важеће овлашћење за летење на типу одговарајућег типа авиона (видјети JAR-FCL 1.405) има право да спроводи на симулатору летења:

(а) практичне испите за издавање овлашћења за летење на типу авиона са више пилота;

(б) провере стручности за продужење важења и обнову овлашћења за летење на типу авиона са више пилота и овлашћења за летење по инструментима.

JAR-FCL 1.460 Испитивач инструктора летења (авион) (FIE(A)) – права и услови

Испитивач FIE(A) који има најмање 2000 сати летења као пилот авиона, од чега најмање 100 сати летења као инструктор кандидата за овлашћење инструктора летења FI(A) може да спроводи практичне испите и провјере стручности за издавање и продужење или обнове важења овлашћења инструктора летења

Додатак 1 JAR-FCL 1.425**Мјере стандардизације за испитиваче**

(Видјети JAR-FCL 1.425 и 1.430)

(Видјети AMC FCL 1.425)

ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

1. Свака држава чланица ЈАА објавиће и поднијети централни ЈАА листу посебно овлашћених испитивача, са прецизираним улогама и напоменом за сваки додатни случај за који су посебно овлашћени.

2. Током испита, односно провјера, испитивачи морају константно примјењивати JAR-FCL стандарде. С обзиром да околности у којима се спроводи испит, односно провјера могу варирати, важно је да испитивач узме у обзир све неповољне услове који се могу појавити током испита, односно провјере.

ИМЕНОВАЊЕ И ПОСЕБНО ОВЛАШЋЕЊЕ ИСПИТИВАЧА

3. Испитивач ће бити именован и посебно овлашћен у складу са JAR-FCL и то може бити:

- (а) инспектор летачког особља ваздухопловних власти; или
- (б) инструктор из Регистроване организације (RF), FTO, TRTO; произвођач или подизвођач; или
- (ц) пилот који посједује посебно овлашћење од државе чланице ЈАА.

4. Сви испитивачи морају имати одговарајућу обуку, квалификације и искуство за одређени тип/класу авиона. Због разлика између одређених услова у организацијама, нема посебних правила у вези квалификација испитивача. Међутим, у сваком погледу је важно да испитивач има професионални углед, одговарајућу биографију и искуство.

ПОНОВНО ИЗДАВАЊЕ ПОСЕБНОГ ОВЛАШЋЕЊА ИСПИТИВАЧА

5. Испитивачима се може поново издати посебно овлашћење у складу са JAR-FCL 1.430. Да би му било поново издато посебно овлашћење, испитивач мора спровести бар два практична испита или провјере стручности у свакој години, у периоду од три године колико му важи посебно овлашћење. Један од практичних испита или провјере стручности коју спроводи испитивач у току важења посебног овлашћења, мора надгледати инспектор ваздухопловних власти или старији испитивач који је посебно овлашћен за ову сврху.

ПОГЛАВЉЕ Ј – УСЛОВИ У ПОГЛЕДУ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА И ПРОЦЕДУРЕ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ТЕОРИЈСКИХ ИСПИТА ЗА ДОЗВОЛЕ ПРОФЕСИОНАЛНИХ И ТРАНСПОРТНИХ ПИЛОТА И ОВЛАШЋЕЊА ЗА ИНСТРУМЕНТАЛНО ЛЕТЕЊЕ

JAR-FCL 1.465 Услови

Кандидат за дозволу професионалног или транспортног пилота или овлашћење 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 1.470 до 1.495.

JAR-FCL 1.470 Садржај теоријског испита

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.470)

(а) Кандидат за ATPL(A) или MPL(A) мора приказати одговарајући ниво знања из следећих 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; IFR комуникације.

(б) Кандидат за CPL(A) мора приказати одговарајући ниво знања из следећих предмета: ваздухопловни прописи; опште познавање ваздухоплова; перформансе и планирање лета; људске могућности и ограничења; метеорологија; навигација; оперативне процедуре; теорија летења; VFR комуникације.

(ц) Кандидат за IR(A) мора приказати одговарајући ниво знања из следећих предмета: ваздухопловни прописи; опште познавање ваздухоплова; перформансе и планирање лета; људске могућности и ограничења; метеорологија; навигација; IFR комуникације.

(д) Подјела предмета на испите (испитне папире), дозвољено вријеме за рјешавање и укупни број и подјела питања биће одређени у одговарајућим процедурама.

JAR-FCL 1.475 Питања

(Видјети IEM FCL 1.475 (а) и (б))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.470)

(а) Централна банка питања

Питања која одговарају програмима (видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.470) чувају се у ЈАА централној банци питања (CQB). Питања унесена у CQB ће бити састављена на енглеском, према методи описаној у IEM FCL 1.475(а), користећи скраћенице (видјети IEM FCL 1.475(б)), и усклађена са форматом погодним за рачунар. Питања ће бити у форми више понуђених одговора. Ваздухопловна власт има право одабира питања за испит према JAR-FCL 1.480.

(б) Објављивање

ЈАА ће повремено објављивати примјере питања и вишеструких одговора.

JAR-FCL 1.480 Процедура испита

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.470)

(а) Учесталост

Држава чланица ЈАА мора омогућити кандидату да полаже одговарајуће испите, у складу са процедурама прописаним у овом поглављу. Испит за дозволу или за овлашћење за инструментално летење састоји се од испита из сваког предмета наведеног у Додатку 1 JAR-FCL 1.470.

(б) Језик

Испити се одржавају на језику који ваздухопловна власт одреди. Ваздухопловна власт ће обавијестити кандидате о језику на којем ће се испити спровести.

(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 домаћи 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 предмета комуникације може се полагати 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 замјени писмени испит или испит на рачунару.

(е) Средства

Ваздухопловна власт мора да обезбиједи одговарајуће карте, мапе, таблице са подацима и опрему која је потребна за испит.

(ф) Безбједност

Идентитет кандидата ће бити утврђен прије приступања испиту.

(г) Повјерљивост

Садржај испитног материјала је повјерљив документ.

JAR-FCL 1.485 Одговорност кандидата

(а) Кандидат је обавезан да цио испит обави у једној држави чланици ЈАА.

(б) Кандидат мора бити пријављен за испит од стране одобреног ФТО који је одговоран за обуку кандидата када кандидат заврши одређене елементе теоријске обуке са одговарајућим успјехом. Кандидат који не положи испит са успјехом, како је предвиђено у JAR-FCL 1.490, мора да поднесе доказ о допунској обуци који је издала одобрена организација за обуку.

(ц) Уколико ваздухопловна власт сматра да кандидат не поштује испитне процедуре током испита, такво кршење дисциплине сматра се узроком неуспјеха кандидата у појединачном предмету или у цијелом испиту.

JAR-FCL 1.490 Стандарди успјешног полагања

(а) Кандидат је успјешно положио одређени предмет уколико је постигао најмање 75% бодова од укупног броја бодова предвиђених за тај предмет. Нема казних бодова.

(б) Зависно од других услова прописаних у JAR, сматра се да је кандидат успјешно положио теоријске испите за одговарајућу пилотску дозволу или овлашћење уколико

успјешно положи све потребне предмете у периоду од 18 мјесеци, почевши од краја календарског мјесеца када кандидат први пут приступи испиту.

(ц) Кандидат мора поново полагати цио испит као први покушај 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 обавити допунску обуку коју ће одредити надлежна ваздухопловна власт.

JAR-FCL 1.495 Период прихватања

(а) Положени теоријски испит обављен у складу са JAR-FCL 1.490, признаће се за добијање CPL(A) или IR(A) током 36 мјесеци од дана када је положен испит из посљедњег предмета.

(б) Под условом да је IR(A) стечено у складу са наведим параграфом (а), положен теоријски дио испита за ATPL(A) важиће наредних 7 година од дана посљедњег продужења IR(A) уписаног у CPL(A) за издавање ATPL(A).

(ц) Положен теоријски дио испита за ATPL(A) важиће наредних 7 година од дана посљедњег продужења овлашћења за летење на типу уписаног у F/E дозволу.

Додатак 1 JAR-FCL 1.470**Теоријско знање – ATPL, CPL и IR**

(Видјети JAR-FCL 1.470)

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

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
010 00 00 00	ВАЗДУХОПЛОВНО ПРАВО 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	ДРЖАВНА ПРИПАДНОСТ И РЕГИСТАРСКЕ ОЗНАКЕ ВАЗДУХОПЛОВА						
010 04 00 00	ИЗДАВАЊЕ ДОЗВОЛА ОСОБЉУ						
010 05 00 00	ПРАВИЛА ЛЕТЕЊА (ICAO Annex 2)						
010 06 00 00	ПРОЦЕДУРЕ ВАЗДУХОПЛОВНЕ НАВИГАЦИЈЕ - ОПЕРАЦИЈЕ ВАЗДУХОПЛОВА						
010 07 00 00	СЛУЖБЕ КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА И УПРАВЉАЊЕ						
010 08 00 00	СЛУЖБЕ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ИНФОРМИСАЊА						
010 09 00 00	АЕРОДРОМИ/ХЕЛИДРОМИ						
010 10 00 00	ОЛАКШИЦЕ (ICAO Annex 9)						
010 11 00 00	ТРАГАЊЕ И СПАСАВАЊЕ						
010 12 00 00	БЕЗБЈЕДНОСТ						
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, ОПТЕРЕЂЕЊЕ, 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 14 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: ОСТАЛИ СИСТЕМИ						
021 15 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: ГЛАВЕ РОТОРА						
021 16 00 00	ХЕЛИКОПТЕР: ТРАНСМИСИЈА						
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	КОМУНИКАЦИОНИ СИСТЕМ						
022 11 00 00	СИСТЕМ УПРАВЉАЊА ЛЕТОМ (FMS)						
022 12 00 00	СИСТЕМИ УПОЗОРАВАЊА, СИСТЕМИ ПРИБЛИЖАВАЊА						
022 13 00 00	ИНТЕГРИСАНИ ИНСТРУМЕНТИ – ЕЛЕКТРОНСКИ ПОКАЗИВАЧИ						
022 14 00 00	СИСТЕМИ ЗА ОДРЖАВАЊЕ, ПРАЋЕЊЕ И БИЉЕЛЕЖЕЊЕ						
022 15 00 00	ДИГИТАЛНА ЕЛЕКТРИЧНА КОЛА И РАЧУНАРИ						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
030 00 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ ЛЕТА И ПЛАНИРАЊЕ	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	
032 00 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ - АВИОНИ	X	X				
032 01 00 00	ОПШТЕ						
032 02 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ Б – ЈЕДНОМОТОРНИ АВИОНИ						
032 03 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ Б – ВИШЕМОТОРНИ АВИОНИ						
032 04 00 00	ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ А – АВИОНИ СЕРТИФИКОВАНИ ИСКЉУЧИВО ПРЕМА CS 25						

		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	ПЛАНИРАЊЕ 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	
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	ОСНОВЕ ВАЗДУХОПЛОВНЕ ПСИХОЛОГИЈЕ И ОЧУВАЊЕ ЗДРАВЉА						
040 03 00 00	ОСНОВЕ ВАЗДУХОПЛОВНЕ ПСИХОЛОГИЈЕ						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
050 00 00 00	МЕТЕОРОЛОГИЈА	X	X	X	X	X	
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	ОПАСНОСТИ ТОКОМ ЛЕТА						
050 10 00 00	МЕТЕОРОЛОШКЕ ИНФОРМАЦИЈЕ						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
060 00 00 00	НАВИГАЦИЈА	X	X	X	X	X	X
061 00 00 00	ОПШТА НАВИГАЦИЈА	X	X	X	X	X	X
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	X	X	X	X	X	X
062 01 00 00	ОСНОВЕ ТЕОРИЈЕ ПРОСТИРАЊА РАДИО ТАЛАСА						
062 02 00 00	РАДИО СРЕДСТВА						
062 03 00 00	РАДАР						
062 04 00 00	Намјерно остављено празно						
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	X	X	X	X	X	
071 01 00 00	ОПШТИ УСЛОВИ						
071 02 00 00	ПОСЕБНЕ ОПЕРАТИВНЕ ПРОЦЕДУРЕ И ОПАСНОСТИ (ОПШТИ АКТИ)						
071 03 00 00	ПРОЦЕДУРЕ ЗА СЛУЧАЈ ОПАСНОСТИ КОД ХЕЛИКОПТЕРА						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
080 00 00 00	ТЕОРИЈА ЛЕТЕЊА	X	X	X	X	X	X
081 00 00 00	ТЕОРИЈА ЛЕТЕЊА – АВИОН	X	X				
081 01 00 00	ПОДЗВУЧНА АЕРОДИНАМИКА						
081 02 00 00	АЕРОДИНАМИКА ВЕЛИКИХ БРЗИНА						
081 03 00 00	Намјерно остављено празно						
081 04 00 00	СТАБИЛНОСТ						
081 05 00 00	УПРАВЉИВОСТ						
081 06 00 00	ОГРАНИЧЕЊА						
081 07 00 00	ЕЛИСЕ						
081 08 00 00	МЕХАНИКА ЛЕТА						

		Авион		Хеликоптер			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
090 00 00 00	КОМУНИКАЦИЈЕ	X	X	X	X	X	X
091 00 00 00	VFR КОМУНИКАЦИЈЕ						
091 01 00 00	ДЕФИНИЦИЈЕ						
091 02 00 00	ОПШТЕ ПЕРАТИВНЕ ПРОЦЕДУРЕ						
091 03 00 00	НАЗИВИ МЕТЕОРОЛОШКИХ ИНФОРМАЦИЈА ОД ВАЖНОСТИ VFR						
091 04 00 00	МЈЕРЕ КОЈЕ ТРЕБА ПРЕДУЗЕТИ У СЛУЧАЈУ ОТКАЗА РАДИО БЕЗЕ						
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 БЕЗЕ						
092 04 00 00	ПРОЦЕДУРЕ У НЕВОЉИ И ХИТНОЈ СИТУАЦИЈИ (DISTRESS AND URGENCY)						
092 05 00 00	НАЗИВИ МЕТЕОРОЛОШКИХ ИНФОРМАЦИЈА ОД ВАЖНОСТИ (IFR)						
092 06 00 00	ОПШТИ ПРИНЦИПИ VHF И ЛОЦИРАЊА ФРЕКВЕНЦИЈА						
092 07 00 00	МОРЗЕОВ КОД						

ПОГЛАВЉЕ К – ДОЗВОЛА ПИЛОТА ВИШЕЧЛАНЕ ПОСАДЕ (АВИОН) – MPL(A)**JAR-FCL 1.500 Минимална старосна граница**

Кандидат за MPL(A) мора да има најмање 18 година живота.

JAR-FCL 1.505 Здравствена способност

Кандидат за MPL(A), као и ималац MPL(A) приликом коришћења права из дозволе морају да посједују важеће љекарско увјерење класе 1.

JAR-FCL 1.510 Права и услови

(Видјети JAR-FCL 1.155)

(Видјети JAR-FCL 1.210)

(Видјети JAR-FCL 1.275)

(а) Права

У зависности од других услова одређених у JAR, права имаоца MPL(A) су:

- (1) да користи права имаоца PPL(A), уколико су испуњени услови у погледу PPL (A) који су прописани у Поглављу Ц;
- (2) да користи права имаоца CPL(A), уколико су испуњени услови у погледу CPL (A) који су прописани у JAR-FCL 1.155(д);
- (3) да користи права IR(A) на авионима са једним пилотом, уколико ималац дозволе прикаже способност да обавља послове као вођа ваздухоплова на авионима са једним пилотом користећи само инструменте, тако што заврши посебну обуку одређену од стране ваздухопловне власти и испуни услове прописане у JAR-FCL 1.210. Ваздухопловне власти се могу руководити препорукама које је дао FTO;
- (4) да користи права IR(A) на авионима за које се захтјева рад са копилотом;
- (5) да ради као копилот на авиону за који се захтјева рад са копилотом.

(б) Услови

Кандидату за MPL(A) који је испунио услове прописане у JAR-FCL 1.500, 1.505, 1.515, 1.530 и уколико је примјенљиво - 1.010(а)(4) издаје се MPL(A) дозвола која садржи овлашћење за летење на типу авиона на којем је обављен практични испит и овлашћење IR(A) ограничено на авион са копилотом.

JAR-FCL 1.515 Искуство и признавање вријемена летења

(Видјети JAR-FCL 1.120)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525)

- (а) Кандидат за MPL(A) мора завршити одобрени курс обуке са најмање 240 сати летења као пилот који лети и пилот који не лети у реалном или симулираном лету.
- (б) Летачко искуство у реалном лету мора укључивати услове у погледу искуства прописане у JAR-FCL 1.120 и 1.125(б), обуку повратка из нарушеног стања, ноћно летење, летење само на основу инструмената и одговарајуће добро ваздухопловно понашање.
- (ц) Обука у асиметричном лету мора бити обављена на авиону или на симулатору летења, у одговарајућим фазама.
- (д) Поред услова наведених под (б), кандидат мора, на вишемоторном-турбинском авиону који је сертификован за рад са посадом од најмање 2 пилота или на FSTD, стећи искуство неопходно за постизање напредног нивоа способности који је дефинисан у Додатку 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525 параграф 16.
- (е) Захтјевано искуство мора бити остварено прије приступања практичном испиту који је прописан у JAR-FCL 1.530.

JAR-FCL 1.520 Теоријско знање

(Видјети JAR-FCL 1.155)

(Видјети AMC FCL 1.125)

(a) Курс

Кандидат за MPL(A) мора похађати теоријску обуку на одобреном курсу у одобреној организацији за летачку обуку (FTO).

(б) Испити

Кандидат за MPL(A) мора приказати ниво знања који одговара правима имаоца ATPL(A) у складу са захтјевима JAR-FCL 1 (Авиони), Поглавље J и курса за овлашћење за летење авионом са више пилота.

JAR-FCL 1. 525 Летачка обука

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525)

(a) Кандидат за MPL(A) мора завршити одобрену обуку и испунити услове у погледу искуства који су прописани у JAR-FCL 1.515.

(б) Кандидат мора завршити летачку обуку за сваку јединицу способности која је прописана у Додатку 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525, до нивоа потребног за издавање MPL(A).

JAR-FCL 1.530 Практична обученост

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.240 и 1.295)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525)

(a) Кандидат за MPL(A) мора приказати потребну вештину у погледу сваке од јединица способности које су прописане у Додатку 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525, као пилот који лети и пилот који не лети, до нивоа потребног за копилота вишемоторног-турбинског авиона сертифициваног за рад са посадом од најмање 2 пилота по VFR и IFR, са степеном оспособљености имаоца MPL(A). Кандидат мора положити практични испит који је прописан у додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.240 и 1.295 на типу авиона који је коришћен у напредној фази интегрисаног курса обуке за MPL(A).

(б) Напредак у стицању вештина наведених под (a) мора бити стално оцјењиван и документован.

JAR-FCL 1.535 Надзор имплементације – Савјетодавни одбор за дозволу пилота вишечлане посаде

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.535)

(Видјети Додатак 2 JAR-FCL 1.535)

(a) Размјена података између националних ваздухопловних власти, организација за обуку и авио-превозника који су укључени у обуку за MPL(A) и организација које представљају пилоте је неопходна за постизање успјешне имплементације MPL. Савјетодавни панел, именован као „MPL Савјетодавни одбор Licencing Sectorial Team“, успостављен је ради коришћења ових података за пружање упутстава властима и заинтересованим странама у имплементацији и унапређењу курсева обуке за MPL(A)

(б) Одobreне организације за обуку за MPL(A) курсеве морају редовно, у складу са условима наведеним у одобрењу, пружати повратне информације ваздухопловним властима, као што је наведено у Додатку 1 JAR-FCL 1.535, посебно у сврху пружања потребних информација савјетодавном одбору MPL.

Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 525**MPL(A) – Интегрисани курс обуке за дозволу пилота вишечлане посаде**

(Видјети JAR-FCL 1.520)

(Видјети JAR-FCL 1.525)

(Видјети JAR-FCL 1.535)

(Видјети Додатак 1a JAR-FCL 1.055)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.240 и 1.295)

(Видјети Додатак 2 JAR-FCL 1.240 и 1.295)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.261(ц)(2))

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.535)

(Видјети Додатак 2 JAR-FCL 1.535)

(Видјети Додатак 1 JAR-FCL 1.470)

(Видјети AMC FCL 1.261(а))

(Видјети AMC FCL 1.520 и 1.525)

(Видјети IEM Бр.1 на Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525)

(Видјети IEM Бр.2 на Додатак 1 JAR-FCL 1.520 и 1.525)

(Видјети JAR-OPS 1.945)

1. (а) Циљ интегрисаног курса за MPL(A) је да обучи пилоте до нивоа стручности неопходног за рад у својству копилота вишемоторног-турбинског авиона у ваздушном саобраћају, сертификованог за рад са посадом од најмање два пилота по VFR и IFR и за стицање MPL(A).

(б) Ниво способности који се очекује од имаоца MPL(A) је детаљно дефинисан у овом поглављу. У ширем смислу, од имаоца MPL(A) се очекује да буде способан да заврши компанијски курс конверзије у складу са JAR-OPS 1, Поглавље Н, са великом вјероватноћом за успјех и у року који је уобичајено дозвољен за ову фазу. Овај ниво способности одговара нивоу који се очекује од ученика који су завршили интегрисани ATPL(A) курс и обуку за овлашћење за летење на типу.

(ц) Интегрисани курс обуке за ATP(A) треба да служи као референца и да се постепено имплементира интегрисани MPL(A) курс обуке и, посебно, прелазак са реалног на симулирани лет.

(д) Овај прелазак мора бити организован на начин који је сличан приступу који се користи за ETOPS. Успјешан развој програма обуке постепено уводи више нивое симулираног лета и смањује реално летење. Промјена из једне у слjedeћу верзију мора да буде изведена тек после стицања довољно искуства и након што су анализирани и узети у обзир сви резултати, укључујући и оне са компанијских курсева конверзије.

2. Одобрење за MPL(A) курсеве обуке може се издати само FTO у оквиру JAR-OPS 1 авио-превозника или FTO који има одобрен уговор са JAR-OPS 1 авио-превозником. Дозвола мора бити ограничена на тог авио-превозника до завршетка компанијског курса конверзије према JAR-OPS 1, Поглављу Н.

3. Кандидат који жели да похађа интегрисани курс за MPL(A) мора, под надзором руководиоца обуке одobreне организације за летачку обуку (FTO), да заврши све фазе одobreне обуке, на начин како FTO уреди. Обука мора бити заснована на способности и спроведена кроз рад вишечлане посаде.

4. Кандидат може бити примљен на обуку само као почетник. Кандидат који није положио или није у стању да заврши цио MPL(A) курс може да ваздухопловној власти поднесе захтјев за признавање теоријских испита и практичног испита за другу дозволу и, уколико је примјенљиво, овлашћење за летење по инструментима.

5. Кандидат који жели да пређе у другу FTO у току трајања обуке мора да поднесе захтјев ваздухопловним властима за процену потребних сати летачке обуке које мора да оствари у другој FTO.

6. FTO се мора увјерити да кандидат, пре приступања обуци, има одговарајуће знање како би се олакшало схватање садржаја теоријске обуке и практичних вјештина које курс садржи.

7. Курс обухвата:

- (а) теоријску обуку до нивоа знања ATPL(A);
- (б) летачку обуку према правилима за визуелно и инструментално летење;
- (ц) обуку сарадње у вишечлавној посади за рад на авионима са више пилота;
- (д) обуку за овлашћење за летење на типу.

8. Успјешно завршеним теоријским испитом из параграфа 10. и приказом вјештина из параграфа 18. и 19. испуњени су услови за издавање MPL(A), укључујући овлашћење за тип авиона који је коришћен на испиту и IR(A) које је ограничено на авионе који захтјевају рад са копилотом.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

9. Програм теоријске обуке је прописан у Додатку 1 JAR-FCL 1.470. Одобрени ATP(A) курс теоријског знања мора да садржи најмање 750 сати (1 сат = 60 минута обуке) обуке у коју су укључени: рад у учионици, интерактивни видео, презентације слајдова и касета, читаоница, настава која се изводи на рачунарима, као и други медији који су одобрени од стране ваздухопловних власти.

750 сати наставе мора бити расподијељено на такав начин да је за сваки предмет минимални број сати сљедећи:

<i>Предмет</i>	<i>сати</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 сати могу бити договорене између ваздухопловних власти и FTO. Теоријска обука за овлашћење за летење на типу мора бити у складу са Додатком 1 JAR-FCL 1.261(a).

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

11. Кандидат мора да прикаже ниво знања који одговара правима имаоца ATPL(A), у складу са условима из JAR-FCL 1 (Авион), Поглавље Ј и курса за овлашћење за летење на типу авиона са више пилота.

ЛЕТАЧКА ОБУКА

12. Летачка обука мора да садржи најмање 240 сати и да обухвати сљедеће 4 фазе обуке:

- (а) Фаза 1 – „срж“ летачке обуке: посебна основна обука у авиону са једним пилотом.
- (б) Фаза 2 – основе: упознавање са радом вишечлане посаде и летења по инструментима.
- (ц) Фаза 3 – средња: примјена рада вишечлане посаде на вишемоторне-турбинске авионе високих перформанси.
- (д) Фаза 4 – напредна: обука за овлашћење за летење на типу у компанији.

МСС захтјеви морају да буду укључени у одговарајуће наведене фазе. Обука за овлашћење за летење на типу мора садржати одговарајуће захтјеве Додатка 1 и 2 JAR-FCL 1.240 и 1.295.

12. Свака фаза у програму летачке обуке је састављена од обуке основног знања и сегмената практичне обуке. Обука основног знања, које се захтјева за MPL(A), мора да буде потпуно интегрисана са обуком захтјеване вештине.

13. Током обуке мора се вршити стална процена програма обуке и стална оцјена ученика према програму који је прихватљив ваздухопловним властима. Процјењивање мора да обезбиједи:

- (а) да оспособљеност и оцјене буду адекватне задацима копилота авиона са више пилота;
- (б) да ученици стекну потребну оспособљеност на напредан и задовољавајући начин.

14. Курс обуке садржи најмање 12 полијетања и слијетања која се изводе под надзором инструктора у авиону за који се издаје овлашћење за летење на типу.

НИВО ОЦЈЕЊИВАЊА

15. Кандидат за MPL(A) у категорији авиона мора успјешно да прикаже извођење свих 9 јединица способности које су прописане у параграфу 16, са напредним нивоом оспособљености, који се дефинише као ниво оспособљености који се захтјева за рад и интеракцију као копилот на турбински погоњеном авиону, сертификованом за рад са посадом од најмање два пилота, у визуелним и инструменталним условима. Оцјеном се мора потврдити да кандидат све вријеме управља авионом или ситуацијом на начин који обезбеђује успјешно извођење процедуре или маневра. Кандидат мора стално приказивати знање, вјештине и ставове неопходне за сигуран рад одговарајућег типа авиона, као што је прецизирано у критеријуму извођења.

ЈЕДИНИЦЕ СПОСОБНОСТИ

16. Јединице способности које кандидат мора да прикаже у складу са JAR-FCL 1.515(д) су:

- 1. примјена принципа људских могућности, укључујући принцип управљања угрожавањем и грешком;
- 2. извођење радњи на авиону на земљи;
- 3. извођење полијетања;
- 4. извођење пењања;
- 5. извођење крстарења;
- 6. извођење снижавања;

- 7. извођење прилаза;
- 8. извођење слијетања; и
- 9. извођење радњи после слијетања и после лета.

СИМУЛИРАНИ ЛЕТ

17. Минимални захтјеви за FSTD:

(а) Фаза 1 – „срж“ летачке обуке

Е-обука и уређаји са дјелимичним задацима одобрени од ваздухопловних власти који имају следеће карактеристике:

- обухватају већу опрему од оне која се иначе везује за десктоп рачунаре, као што су функционалне реплике квадранта, side-stick controller, или FMS тастатура;
- обухватају психомоторне активности са одговарајућом примјеном силе и времена одазива.

(б) Фаза 2 – основна

-FNTP II MCC који представља општи вишемоторни-турбински погоњен авион.

(ц) Фаза 3 – средња

FSTD који представља вишемоторни-турбински погоњен авион за који потребан рад са копилотом и који је квалификован еквиваленту стандарда нивоа Б, који додатно посједује:

- најмање континуални daylight/twilight/night visual cross-cockpit system са колиминисаним визуелним пољем погледа који сваком пилоту обезбјеђује 180 степени хоризонталног и 40 степени вертикалног поља погледа, и
- симулирано АТС окружење.

(д) Фаза 4 – напредна

FS који је у потпуности еквивалентан нивоу Д или нивоу Ц са напредним daylight визуелним системом, укључујући симулацију АТС окружења.

ВЕШТИНЕ

18. Напредак у постизању вештина које су наведене у JAR-FCL 1.530(а) мора бити стално оцјењиван.

19. Кандидат мора приказати вештине потребне за испуњавање свих јединица способности, као што је дато у параграфу 16. - као пилот који лети и пилот који не лети, до нивоа потребног за вршење послова копилота турбински погоњених авиона сертифицираних за рад са посадом од најмање два пилота по VFR и IFR, као што је прописано у додацима 1 и 2 JAR-FCL 1.240 и 1.295.

Додатак 1 JAR-FCL 1.535**Размена података**

(Видјети JAR-FCL 1.535)

1. Брза, јасна и редовна размјена података везаних за питања обуке за MPL(A) на локалном, националном и европском нивоу је важна за успјешну имплементацију MPL обуке.

2. Организације за обуку које подносе захтјев или посједују одобрење за обављање MPL(A) обуке морају ваздухопловним властима дати релевантне податке који се односе на:

- (а) опис MPL(A) обуке;
- (б) податке о трајању практичне и теоријске обуке;
- (ц) авионе, FSTD и осталу опрему која се користи;
- (д) методе оцјењивања;
- (е) статистику оцјене напретка и резултата коначних испита;
- (ф) преглед процедура за прилагођавање и унапређење курса које су засноване на анализи обуке ученика.

Додатак 2 JAR-FCL 1.535**Састав и надлежност - Саветодавни одбор за MPL**

(Видјети JAR-FCL 1.535)

Саветодавни одбор за MPL Licensing Sectorial Team-а је успостављен са сљедећим саставом и надлежностима:

1. Састав

Одбор се састоји од:

- председника Licensing Sectorial Team-а или његовог представника;
- два представника ваздухопловних власти из JAA Licensing Sectorial Team-а;
- једног представника организација које представљају пилоте;
- једног представника организација које представљају компаније;
- једног стручњака-представника организација које представљају центре за обуку.

Састав одбора сваке године усаглашава Licensing Sectorial Team.

2. Надлежност

(а) Одбор је установљен ради координације, сарадње и размјене података између ваздухопловних власти, ФТО, компанија које ће ангажовати лица која су завршила обуку и организација које представљају пилоте, а који су укључени у обуку за MPL. Одбор пружа и повратне информације ICAO о питањима имплементације MPL за државе чланице JAA.

(б) Задаци

Одбор мора:

- бити одговоран председнику Licensing Sectorial Team;
- објављивати пословник Licensing Sectorial Team;
- примати извјештаје, податке и препоруке ваздухопловних власти које су одобриле MPL курсеве;
- на основу извјештаја, припремити податке и препоруке за JAA Licensing Sectorial Team, укључујући закључке националних извјештаја и сва друга питања која се појаве у периоду који је обухваћен извјештајем. У извјештајима се мора водити рачуна о повјерљивости и заштити комерцијалних података;
- дати савјет поводом захтјева за дугорочно изузеће, уколико то захтјева Licensing Sectorial Team;
- савјетовати Licensing Sectorial Team, уколико је потребно, о питањима имплементације која настају из повратних информација које пружају ваздухопловне власти или организације за обуку;
- припремити годишњи извјештај са анализом добијених података;
- припремити NPA материјал за измјене JAR-FCL1, узимајући у обзир процесе JAR 11, уколико то захтјева Licensing Sectorial Team;
- обавјештавати Licensing Sectorial Team о одговарајућим свјетским подацима везаним за MPL;
- сарађивати са савјетодавним или надзорним групама које су основане ван Европе и редовно извјештавати ICAO у складу са принципима имплементације MPL.