

PRILOGA¹ – ZAHTEV ZA LICENCIRANJE PILOTOV HELIKOPTERJEV (FCL)

VSEBINA (SPLOŠEN PREGLED)

PODDEL A	–	SPLOŠNE ZAHTEV
PODDEL B	–	PILOT PRIPRAVNIK (HELIKOPTER)
PODDEL C	–	LICENCA ZASEBNEGA (ŠPORTNEGA) PILOTA (HELIKOPTER) – PPL(H)
PODDEL D	–	LICENCA POKLICNEGA PILOTA HELIKOPTERJA – CPL(H)
PODDEL E	–	RATING ZA INSTRUMENTALNO LETENJE (HELIKOPTER) – IR(H)
PODDEL F	–	RATINGI ZA TIP (HELIKOPTER)
PODDEL G	–	LICENCA PROMETNEGA PILOTA (HELIKOPTER) – ATPL(H)
PODDEL H	–	RATINGI INŠTRUKTORJA (HELIKOPTER)
PODDEL I	–	IZPRAŠEVALCI (HELIKOPTER)
PODDEL J	–	ZAHTEV GLEDE TEORETIČNEGA ZNANJA IN POSTOPKOV ZA IZVAJANJE TEORETIČNIH IZPITOV ZA PRIDOBITEV LICENC PROFESIONALNIH PILOTOV TER RATINGOV ZA INSTRUMENTALNO LETENJE

PODROBNA VSEBINA

PODDEL A – SPLOŠNE ZAHTEV

FCL 2.001	Pomen izrazov in kratice
FCL 2.005	Veljavnost (področje uporabe)
FCL 2.010	Temeljne pristojnosti člana letalske posadke
FCL 2.015	Priznavanje licenc, ratingov, pooblastil, potrdil ali spričeval
FCL 2.016	Upoštevanje znanja, izkušenj in usposobljenosti imetnika licence, izdane v državi, ki ni bila članica JAA
FCL 2.017	Pooblastila/ratingi za posebne namene
FCL 2.020	Upoštevanje vojaške službe
FCL 2.025	Veljavnost licenc in ratingov
FCL 2.026	Novejše izkušnje pilotov, ki ne letijo v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije
FCL 2.030	Ukrepi v zvezi s preverjanjem
FCL 2.035	Zdravstvena sposobnost
FCL 2.040	Zmanjšana zdravstvena sposobnost
FCL 2.045	Posebne okoliščine
FCL 2.050	Upoštevanje časa letenja in teoretičnega znanja
FCL 2.055	Organizacije za usposabljanje letenja in druge registrirane letalske šole
FCL 2.060	Zmanjšanje privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več

¹ Priloga upošteva skupne letalske predpise JAR-FCL 2 Združenih letalskih organov, kot so bili zadnjič spremenjeni 1.2.2007 (šesta sprememba) (JAR-FCL 2 – Flight Crew Licensing (Helicopter), Amendment 6, 1.2.2007).

(CZ)FCL 2.060	Zmanjšanje privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več (Češka republika)
(F)FCL 2.060	Zmanjšanje privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več (Francija)
(I)FCL 2.060	Zmanjšanje privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več (Italija)
FCL 2.065	Država izdaje licence
FCL 2.070	Stalno prebivališče
FCL 2.075	Format (oblika) in opis pilotske licence
FCL 2.080	Zapisovanje podatkov o času letenja

Dodatek 1 k FCL 2.005	Minimalne zahteve za izdajo licence/pooblastila FCL na podlagi nacionalne licence/pooblastila, ki jo/ga je izdala država, ki je bila članica JAA
Dodatek 1 k FCL 2.010	Zahteve glede ustreznega znanja jezikov, ki se uporabljajo v letalski radiotelefoni
Dodatek 2 k FCL 2.010	Lestvica za ocenjevanje znanja jezika
Dodatek 1 k FCL 2.015	Minimalne zahteve za validacijo pilotskih licenc, izdanih v državah, ki niso bile članice JAA
Dodatek 2 k FCL 2.015	Zamenjava licence zasebnega (športnega) pilota, ki jo je izdala država, ki ni bila članica JAA, z licenco FCL PPL(H)
Dodatek 3 k FCL 2.015	Validacija pilotskih licenc, izdanih v državah, ki niso bile članice JAA, za posebne naloge za določen čas
Dodatek 1 k FCL 2.050	Upoštevanje teoretičnega znanja – zahteve glede diferencialnega usposabljanja in izpitov
Dodatek 2 k FCL 2.050	Upoštevanje teoretičnega znanja za izdajo licence CPL(H) – program diferencialnega usposabljanja in izpitov
Dodatek 3 k FCL 2.050	Upoštevanje teoretičnega znanja za izdajo licence ATPL(H) – zahteve glede diferencialnega usposabljanja in izpitov
Dodatek 4 k FCL 2.050	Upoštevanje teoretičnega znanja za izdajo licence CPL(H), ratinga IR(H) ali licence ATPL(H)
Dodatek 1a k FCL 2.055	Organizacije za usposabljanje letenja (FTO) za pridobitev pilotskih licenc in ratingov
Dodatek 1b k FCL 2.055	Usposabljanje, ki delno poteka zunaj držav, ki so bile članice JAA
Dodatek 1c k FCL 2.055	Dodatne zahteve glede usposabljanja v organizacijah FTO, ki imajo glavno poslovno enoto in svoj registrirani sedež zunaj držav, ki so bile članice JAA
Dodatek 2 k FCL 2.055	Organizacija za usposabljanje za tip zrakoplova (TRTO), ki izvajajo usposabljanje samo za imetnike pilotskih licenc
Dodatek 3 k FCL 2.055	Odobritev modularnega teoretičnega usposabljanja na daljavo
Dodatek 1 k FCL 2.075	Določila o licencah članov letalskega osebja

PODDEL B – PILOT PRIPRAVNIK (HELIKOPTER)

FCL 2.085	Zahteve
FCL 2.090	Najnižja starostna meja
FCL 2.095	Zdravstvena sposobnost

PODDEL C – LICENCA ZASEBNEGA (ŠPORTNEGA) PILOTA (HELIKOPTER) – PPL(H)

FCL 2.100	Najnižja starostna
FCL 2.105	Zdravstvena sposobnost meja
FCL 2.110	Privilegiji in pogoji
FCL 2.115	Namerno prazno
FCL 2.120	Upoštevanje izkušenj
FCL 2.125	Usposabljanje
FCL 2.130	Preverjanje teoretičnega znanja
FCL 2.135	Praktična usposobljenost

Dodatek 1 k FCL 2.125	Usposabljanje za PPL(H) – povzetek
Dodatek 2 k FCL 2.125	Registracija drugih letalskih šol, ki izvajajo samo usposabljanje za licenco PPL(H)
Dodatek 3 k FCL 2.125	Vsebina vloge za registracijo ustanov, ki izvajajo usposabljanje za licenco PPL(H)
Dodatek 4 k FCL 2.125	PPL(H) – Usposabljanje za nočno letenje
Dodatek 1 k FCL 2.130 in 2.135	Preverjanje teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za PPL(H)
Dodatek 2 k FCL 2.135	Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za PPL(H)

PODDEL D – LICENCA POKLICNEGA PILOTA HELIKOPTERJA – CPL(H)

FCL 2.140	Najnižja starostna meja
FCL 2.145	Zdravstvena sposobnost
FCL 2.150	Privilegiji in pogoji
FCL 2.155	Upoštevanje izkušenj
FCL 2.160	Teoretično znanje
FCL 2.165	Praktično usposabljanje
FCL 2.170	Praktična usposobljenost

Dodatek 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(1)	Integrirani tečaj za ATPL(H)/IR
Dodatek 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(2)	Integrirani tečaj za ATPL(H) (brez ratinga IR)
Dodatek 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(3)	Integrirani tečaj za CPL(H)/IR
Dodatek 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(4)	Integrirani tečaj za CPL(H)
Dodatek 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(5)	Modularni tečaj za CPL(H)
Dodatek 1 k FCL 2.170	Preverjanje praktične usposobljenosti za CPL(H)
Dodatek 2 k FCL 2.170	Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za CPL(H)

PODDEL E – RATING ZA INSTRUMENTALNO LETENJE (HELIKOPTER) – IR(H)

FCL 2.174	Zdravstvena sposobnost
FCL 2.175	Okoliščine, v katerih se zahteva rating za instrumentalno letenje (IR(H))
FCL 2.180	Privilegiji in pogoji
FCL 2.185	Veljavnost, podaljšanje in obnova ratinga
FCL 2.190	Izkušnje
FCL 2.195	Teoretično znanje
FCL 2.200	Uporaba angleškega jezika
FCL 2.205	Praktično usposabljanje
FCL 2.210	Praktična usposobljenost

Dodatek 1 k FCL 2.200	IR(H) – Uporaba angleškega jezika
Dodatek 1 k FCL 2.205	Modularni tečaj praktičnega usposabljanja za vpis ratinga IR(H)
Dodatek 1 k FCL 2.210	Preverjanje praktične usposobljenosti za IR(H)
Dodatek 2 k FCL 2.210	Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za vpis ratinga IR(H)

PODDEL F – RATINGI ZA TIP (HELIKOPTER)

FCL 2.215	Namerno prazno
FCL 2.220	Ratingi za tip (helikopter)
FCL 2.225	Okoliščine, v katerih se zahteva rating za tip helikopterja
FCL 2.230	Posebno pooblastilo v zvezi z ratingom za tip helikopterja
FCL 2.235	Rating za tip helikopterja – privilegiji, število in različice
FCL 2.240	Rating za tip helikopterja – zahteve
FCL 2.245	Ratingi za tip – veljavnost, podaljšanje in obnova
FCL 2.246	Rating za instrumentalno letenje – podaljšanje in obnova
FCL 2.250	Ratingi za tip helikopterjev z veččlansko posadko – zahteve
FCL 2.255	Ratingi za tip helikopterjev, ki zahtevajo enega pilota – zahteve
FCL 2.260	Namerno prazno
FCL 2.261	Ratingi za tip – teoretično in praktično usposabljanje
FCL 2.262	Ratingi za tip – praktična usposobljenost

Dodatek 1 k FCL 2.220	Celoten dodatek je črtan
Dodatek 1 k FCL 2.240 in 2.295	Preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za tip helikopterja in izdajo licence ATPL(H) ter preverjanje strokovnosti za rating IR
Dodatek 2 k FCL 2.240 in 2.295	Vsebina usposabljanja in preverjanja praktične/strokovne usposobljenosti za licenco ATPL/rating za tip helikopterjev, ki zahtevajo veččlansko posadko

Dodatek 3 k FCL 2.240	Vsebina usposabljanja in preverjanja praktične in strokovne usposobljenosti za ratinga za tip enomotornih in večmotornih helikopterjev, ki zahtevajo enega pilota, vključno s preverjanjem strokovnosti za rating IR
Dodatek 4 k FCL 2.240	Dodatno pooblastilo k ratingu za tip za instrumentalni prilet do relativne višine odločitve (DH), ki je nižja od 60 m (200 čevljev) (CAT II/III)
Dodatek 1 k FCL 2.245(b)(3)	Medsebojno priznavanje preverjanj strokovne usposobljenosti pri podaljšanju veljavnosti ratingov za tip
Dodatek 1 k FCL 2.255	Vsebina odobrenega uvodnega tečaja, ki je namenjen vpisu prvega ratinga za tip večmotornega helikopterja
Dodatek 1 k FCL 2.261(a)	Zahteve glede teoretičnega usposabljanja za preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za tip
Dodatek 1 k FCL 2.261(b)	Praktično usposabljanje in preverjanje praktične usposobljenosti
Dodatek 1 k FCL 2.161(d)	Usposabljanje za delo v veččlanski posadki (helikopter) – MCC

PODDEL G – LICENCA PROMETNEGA PILOTA (HELIKOPTER) – ATPL(H)

FCL 2.265	Najnižja starostna meja
FCL 2.270	Zdravstvena sposobnost
FCL 2.275	Privilegiji in pogoji
FCL 2.280	Upoštevanje izkušenj
FCL 2.285	Teoretično znanje
FCL 2.190	Praktično usposabljanje
FCL 2.295	Praktična usposobljenost

Dodatek 1 k FCL 2.285	Modularni teoretični tečaj za licenco ATPL(H)
-----------------------	---

PODDEL H – RATINGI INŠTRUKTORJA (HELIKOPTER)

FCL 2.300	Ratingi in pooblastila inštruktorja – cilji
FCL 2.305	Inštruktor – splošno
FCL 2.310	Rating in pooblastila inštruktorja – splošno
FCL 2.315	Ratingi in pooblastila inštruktorjev – veljavnost
FCL 2.320A	Rating inštruktorja letenja (FI(H)) – temeljni pogoji
FCL 2.320B	Rating (FI(H)) – omejitev privilegijev
FCL 2.320C	Rating (FI(H)) – privilegiji in zahteve
FCL 2.320D	Rating (FI(H)) – tečaj
FCL 2.320E	Rating (FI(H)) – preverjanje praktične usposobljenosti
FCL 2.320F	Rating (FI(H)) – izdaja ratinga
FCL 2.320G	Rating (FI(H)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga
FCL 2.330A	Rating inštruktorja za tip helikopterja (TRI(H)) – privilegiji
FCL 2.330B	Rating (TRI(H)) – temeljni pogoji in zahteve

FCL 2.330C	Rating (TRI(H)) – tečaj
FCL 2.330D	Rating (TRI(H)) – ocenjevanje usposobljenosti
FCL 2.330E	Rating (TRI(H)) – izdaja ratinga
FCL 2.330F	Rating (TRI(H)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga
FCL 2.340A	Rating inštruktorja za instrumentalno letenje (IRI(H)) – privilegiji
FCL 2.340B	Rating (IRI(H)) – temeljni pogoj in zahteve
FCL 2.340C	Rating (IRI(H)) – tečaj
FCL 2.340D	Rating (IRI(H)) – preverjanje praktične usposobljenosti
FCL 2.340E	Rating (IRI(H)) – izdaja ratinga
FCL 2.340F	Rating (IRI(H)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga
FCL 2.350A	Pooblastilo inštruktorja za letenje na napravah za simulacijo letenja (SFI(H)) – privilegiji
FCL 2.350B	Pooblastilo (SFI(H)) – temeljni pogoji in zahteve
FCL 2.350C	Pooblastilo (SFI(H)) – tečaj
FCL 2.350D	Pooblastilo (SFI(H)) – ocenjevanje usposobljenosti
FCL 2.350E	Pooblastilo (SFI(H)) – izdaja
FCL 2.350F	Pooblastilo (SFI(H)) – podaljšanje veljavnosti in obnova
FCL 2.360A	Pooblastilo inštruktorja za usposabljanje na napravah za simulacijo letenja (STI(H)) – privilegiji
FCL 2.360B	Pooblastilo (STI(H)) – zahteve
FCL 2.360C	Pooblastilo (STI(H)) – tečaj
FCL 2.360D	Pooblastilo (STI(H)) – ocenjevanje usposobljenosti
FCL 2.360E	Pooblastilo (STI(H)) – izdaja
FCL 2.360F	Pooblastilo (STI(H)) – podaljšanje veljavnosti in obnova
FCL 2.375	Namerno prazno
FCL 2.380	Namerno prazno
FCL 2.385	Namerno prazno

Dodatek 1 k FCL 2.305	Zahteve glede posebnega pooblastila za inštruktorje, ki niso imetniki licence FCL, v zvezi z usposabljanjem v organizacijah FTO ali TRTO zunaj držav, ki so bile članice JAA
Dodatek 1 k FCL 2.320D	Usposabljanje za vpis ratinga (FI(H))
Dodatek 1 k FCL 2.330E in 2.345	Dogovori v zvezi s preverjanjem praktične in strokovne usposobljenosti za rating FI(H) ter ustnim teoretičnim izpitom
Dodatek 2 k FCL 2.320E in 2.345	Vsebina preverjanja praktične in strokovne usposobljenosti za rating FI(H) ter ustnega teoretičnega izpita
Dodatek 1 k FCL 2.330C	Usposabljanje za vpis ratinga inštruktorja TRI(H) za tip helikopterja, ki zahteva enega pilota ali več članov posadke in so certificirani za letenje po pravilih VFR ali IFR
Dodatek 1 k FCL 2.340C	Usposabljanje za vpis ratinga (IRI(H))

PODDEL I – IZPRAŠEVALCI (HELIKOPTER)

FCL 2.420	Izpraševalci – namen
FCL 2.425	Izpraševalci – splošno
FCL 2.430	Izpraševalci – obdobje veljavnosti
FCL 2.435	Izpraševalec praktične usposobljenosti - helikopter (FE(H)) – privilegiji in zahteve
FCL 2.439	Izpraševalec praktične usposobljenosti za tip helikopterja (TRE(H)) – temeljne zahteve
FCL 2.440	Izpraševalec (TRE(H)) – privilegiji
FCL 2.442	Izpraševalec (TRE(H)) – pooblastilo
FCL 2.445	Izpraševalec praktične usposobljenosti za instrumentalno letenje (IRE(H)) – temeljne zahteve
FCL 2.450	Izpraševalec (IRE(H)) – privilegiji
FCL 2.451	Izpraševalec (IRE(H)) – pooblastilo
FCL 2.452	Izpraševalec praktične usposobljenosti na napravi za simulacijo letenja – helikopter (SFE(H)) – temeljne zahteve
FCL 2.455	Izpraševalec (SFE(H)) – privilegiji
FCL 2.457	Izpraševalec (SFE(H)) – pooblastilo
FCL 2.459	Izpraševalec praktične usposobljenosti za helikopterske inštruktorje letenja (FIE(H)) – temeljne zahteve
FCL 2.460	Izpraševalec (FIE(H)) – privilegiji
FCL 2.461	Izpraševalec (FIE(H)) – pooblastilo

Dodatek 1 k FCL 2.425 Dogovori glede poenotenja standardov za izpraševalce

PODDEL J – ZAHTEVE GLEDE TEORETIČNEGA ZNANJA IN POSTOPKOV ZA IZVAJANJE TEORETIČNIH IZPITOV ZA PRIDOBITEV LICENC PROFESIONALNIH PILOTOV TER RATINGOV ZA INSTRUMENTALNO LETENJE

FCL 2.465	Zahteve
FCL 2.470	Vsebina teoretičnih izpitov
FCL 2.475	Vprašanja
FCL 2.480	Potek izpitov
FCL 2.485	Obveznosti kandidata
FCL 2.490	Merila za pozitivno oceno
FCL 2.495	Obdobje veljavnosti

Dodatek 1 k FCL 2.470 Predmetnik teoretičnega znanja – ATPL/IR, ATPL, CPL in IR

PODDEL A – SPLOŠNE ZAHTEVE

FCL 2.001 Pomen izrazov in kratice

(Glej IEM FCL 2.001.)

Kategorija (zrakoplova) – Category (of aircraft):

Razvrstitev zrakoplovov po osnovnih značilnostih, npr. letalo, helikopter, jadralno letalo, prostoteleči balon.

Zamenjava (licence) – Conversion (of a licence):

Izdaja licence FCL na podlagi licence, izdane v državi, ki ni bila članica JAA.

Kopilot - Co-pilot:

Kopilot je poleg vodje helikopterja pilot, ki upravlja helikopter, ki zahteva veččlansko posadko, razen tistega pilota, ki je v zrakoplovu prisoten izključno zaradi lastnega praktičnega usposabljanja za pridobitev licence ali ratinga.

Let z inštruktorjem – Dual instruction time:

Letenje ali instrumentalni let v simulatorju ali na napravi za simulacijo letenja med usposabljanjem z ustrezno pooblaščenim inštruktorjem.

Čas leta, nalet – Flight time:

Skupni čas od trenutka, ko se kraki helikopterskega rotorja začnejo vrteti, do trenutka, ko se po končanem letu helikopter in kraki rotorja popolnoma zaustavijo.

Naprava za simulacijo letenja (FSTD) – Flight Simulation Training Device (FSTD):

Kakršna koli naprava za usposabljanje za simulirano letenje, ki deloma ali v celoti replicira tip helikopterja in sisteme ter vključuje generično napravo, ki se uporablja kot del usposabljanja za splošne postopke (ki se ne nanašajo na določen tip) in je za ta namen odobrena v skladu z JAR-FSTD(H).

Čas instrumentalnega leta – Instrument time:

Trajanje leta z uporabo instrumentov v zraku ali na zemlji.

Čas instrumentalnega leta v zraku – Instrument flight time:

Trajanje leta, med katerim pilot upravlja zrakoplov izključno z uporabo instrumentov.

Trajanje instrumentalnega leta v simulatorju – Instrument ground time:

Trajanje simuliranega leta z uporabo instrumentov z inštruktorjem na napravi za simulacijo letenja ali v simulatorju.

Delo v veččlanski posadki (MCC) – Multi-crew co-operation:

Skupinsko delo članov letalske posadke pod vodstvom vodje zrakoplova.

Helikopterji z veččlansko posadko – Multi-pilot helicopters:

Tip helikopterja, ki ga upravljata najmanj dva pilota (vodja helikopterja in kopilot), kot je to določeno v helikopterskem priročniku ali spričevalu letalskega prevoznika ali drugem enakovrednem dokumentu.

Operacije z veččlansko posadko – Multi-pilot operation:

Operacije, ki jih potrdi pristojni organ in v katerih morata sodelovati najmanj dva pilota ter pri tem uporabljati načela dela v veččlanski posadki na helikopterju, ki zahteva veččlansko posadko.

Noč - Night:

Noč je v Sloveniji čas od sončnega zahoda +30 minut do sončnega vzhoda –30 minut ali drugo obdobje med zahajanjem in vzhajanjem sonca, ki ga lahko predpiše ustrezen organ.

Zasebni (športni) pilot – Private pilot:

Pilot, imetnik licence, ki prepoveduje pilotiranje zrakoplova med leti, za katere prejme plačilo ali kakršno koli nadomestilo.

Profesionalni pilot – Professional pilot:

Pilot, imetnik licence, ki dovoljuje pilotiranje letala med leti, za katere prejme plačilo.

Preverjanja strokovne usposobljenosti – Proficiency checks:

Prikaz praktične usposobljenosti, ki se izvaja ob podaljšanju veljavnosti ali obnovi ratingov, in lahko na zahtevo izpraševalca vključuje tudi ustni izpit.

Rating – Rating:

Vpis v licenco, ki določa posebne zahteve, privilegije ali omejitve v zvezi z navedeno licenco.

Obnovitev (npr. ratinga ali potrdila) – Renewal (of e.g. a rating or approval):

Upravno-administrativni postopek, ki se izvede po poteku veljavnosti ratinga ali potrdila, s katerim je mogoče privilegij iz ratinga ali potrdila, ki je potekel, obnoviti za nadaljnje določeno obdobje, ko imetnik izpolni predpisane zahteve.

Podaljšanje veljavnosti (npr. ratinga ali potrdila) – Revalidation (of e.g. a rating or approval):

Upravno-administrativni postopek, ki se izvede med veljavnostjo ratinga ali potrdila in imetniku omogoča, da po izpolnitvi predpisanih zahtev uveljavlja privilegije iz ratinga ali potrdila v nadaljnjem določenem obdobju.

Helikopterji z enim pilotom – Single-pilot helicopters:

Helikopterji, certificirani za letenje z enim pilotom.

Operacije z enim pilotom – Single-pilot operations:

Operacije, ki jih izvaja samo en pilot.

Preverjanje praktične usposobljenosti – Skill tests:

Preverjanje praktične usposobljenosti je prikaz usposobljenosti kandidata za izdajo licence ali ratinga. Na zahtevo izpraševalca lahko vključuje tudi ustni izpit.

Samostojni let – Solo flight time:

Let, med katerim je pilot pripravnik edina oseba v zrakoplovu.

Čas letenja kot pilot pripravnik za vodjo zrakoplova (SPIC) – Flight time as student pilot-in-command (SPIC):

Trajanje leta, med katerim inštruktor zgolj opazuje pilota pripravnika za vodjo zrakoplova in ne posreduje oziroma ne poseže v upravljanje zrakoplova.

Motorno jadralno letalo (TMG) – Touring Motor Glider (TMG):

Motorno jadralno letalo z vgrajenim motorjem in propelerjem, ki ju ni mogoče uvleči, in za katero je Slovenija ali druga država, ki je bila članica JAA izdala oziroma sprejela spričevalo o plovnosti, ter letala s seznama v dodatku 1 k FCL 1.215.

V skladu z helikopterskim priročnikom mora biti to tak helikopter, da je sposoben vzleteti in se dvigniti z lastnim pogonom.

Tip (zrakoplova) – Type (of aircraft):

Vsi zrakoplovi enake osnovne konstrukcije z vsemi spremembami ali izboljšavami, razen tistih, ki povzročijo spremembe pri upravljanju zrakoplova, letalnih lastnostih ali sestavi letalske posadke.

Za kratice glej IEM FCL 2.001.

FCL 2.005 Veljavnost (področje uporabe)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.005.)

(Glej AMC FCL 2.005 in 2.015.)

(Glej FCL 2.010(a)(4).)

(a) Splošno

- (1) Zahteve, ki so določene v FCL, veljajo za vse programe usposabljanja, preverjanja in vloge za izdajo licenc, ratingov, pooblastil, potrdil ali spričeval, ki jih pristojni organ prejme po 1. januarju 2000.
- (2) (i) Licence, ratingi, pooblastila, potrdila ali spričevala, navedena v FCL, so licence, ratingi, pooblastila, potrdila ali spričevala, izdana v skladu s FCL. V nasprotnem primeru so ti dokumenti posebej določeni kot npr. licence ICAO ali nacionalne licence
(ii) Kadar je v zahtevah glede izkušenj omenjen čas letenja, se ta nanaša na letenje s helikopterji, če ni drugače določeno.
- (3) Vsako sklicevanje na državo, ki je bila članica JAA, pri medsebojnem priznavanju licenc, ratingov, pooblastil, potrdil ali spričeval pomeni državo, ki je bila polnopravna članica JAA.
- (4) Pristojni organ potrdi, da vsi simulatorji in naprave za simulacijo letenja iz FCL, ki nadomeščajo zrakoplove za usposabljanje, izpolnjujejo zahteve, navedene v JAR-STD(H), in so v skladu s FCL primerne za izvajanje posameznih vaj.
- (5) Sklicevanja na letala ne vključujejo ultralahkih letalnih naprav, kakor se opredeljena na ravni države, če ni drugače določeno.
- (6) Licenca, izdana na podlagi usposabljanja, ki je potekalo v državi, ki ni bila članica JAA, razen usposabljanja v skladu s FCL 2.055(a)(1), mora vključevati vpis o omejitvi pravic na zrakoplove, registrirane v državi, ki je licenco izdala.
- (7) Ratingi, izdani na podlagi usposabljanja, ki je potekalo v državi, ki ni bila članica JAA, razen usposabljanja v skladu s FCL 2.055(a)(1), se omejujejo na zrakoplove, registrirane v državi, ki je licenco izdala.

(b) Prehodne določbe

- (1) Za usposabljanja, ki so se začela pred 1. januarjem 2000 v skladu z veljavnimi nacionalnimi predpisi v Republiki Sloveniji, bo mogoče izdati licence ali ratinge na podlagi teh predpisov, če so se usposabljanja in preverjanja za navedeno licenco ali rating končala pred 31. decembrom 2002.
- (2) Licence, ratingi, pooblastila, potrdila ali zdravniška spričevala, ki so bila izdana v skladu z nacionalnimi predpisi v Republiki Sloveniji ali druge države, ki so bile članice JAA, pred 1. januarjem 2000 ali v skladu s prejšnjim odstavkom, veljajo še naprej z enakimi privilegiji, ratingi in omejitvami (če so vpisane), če je podaljšanje veljavnosti ali obnova licenc, ratingov, pooblastil, potrdil ali zdravniških spričeval po 1. juliju 2000 potekalo v skladu z zahtevami iz FCL, razen v primeru iz odstavka (4).

- (3) Imetnik licence, ki je bila izdana v skladu z veljavnimi nacionalnimi predpisi v Republiki Sloveniji ali v drugi državi, ki je bila članica JAA, pred 1. januarjem 2000 ali v skladu odstavkom (b)(1), lahko zaprosi organ v državi, ki je licenco izdala, za izdajo enakovredne licence v skladu s FCL. Privilegiji iz licence se tako razširijo na druge države, ki so bile članice JAA, kot je to določeno v FCL 2.015(1)(a). Za pridobitev teh licenc mora imetnik izpolniti zahteve, določene v dodatku 1 k FCL 2.005.
- (4) Imetniki licence, izdane v skladu z veljavnimi nacionalnimi predpisi v Republiki Sloveniji ali drugi državi, ki je bila članica JAA, ki zahtev iz razdelka 1 FCL 3 (zdravstvo)² ne izpolnjujejo v celoti, lahko še naprej uveljavljajo privilegije iz svojih nacionalnih licenc.
- (5) A. *Kadar ustreza, mora pristojni organ v Republiki Sloveniji ali drugi državi, ki je bila članica JAA:*
- (i) vključiti vpis o ustreznem znanju jezika v skladu s FCL 1.010(a)(4) v vse nove in ponovno izdane licence. Vpis se lahko nanaša na več jezikov (glej opombo FCL 1.010(a)(4));
 - (ii) pred 5. marcem 2008 uvesti postopek, s katerim bo v obstoječe licence dodal vpis o ustreznem znanju jezika v skladu s FCL 1.075(2)(a)(xiii).
- B. *Imetniki licenc morajo pred 5. marcem 2008:*
- V skladu z veljavnimi načini ocenjevanja lahko pristojni organ vključi vpis o ustreznem znanju jezika 4. stopnje (operativna stopnja) v licence tistih imetnikov, ki imajo spričevalo za radiotelefonista v angleškem ali drugem jeziku.
- (c) *Nadaljevanje pristojnosti izpraševalcev, ki so imetniki pooblastil posamezne države.* Izpraševalcem, ki so imetniki pooblastila posamezne države pred datumom izvajanja teh določb, se lahko izda pooblastilo izpraševalca FCL, če pristojnemu organu dokažejo znanje s področja FCL in predpisov in drugih pravnih aktov, ki urejajo letalske operacije. Pooblastilo velja največ tri leta. Za obnovo pooblastila je treba izpolniti zahteve, ki so določene v FCL 2.425(a) in (b).

FCL 2.010 Temeljne pristojnosti člana letalske posadke

(Glej dodatek 1 k FCL 2.010.)

(Glej AMC št. 1 k FCL 2.010.)

(a) Licenca in rating

- (1) Nihče ne sme opravljati nalog člana letalske posadke v civilnem helikopterju, registriranem v Republiki Sloveniji ali v drugi državi, ki je bila članica JAA, če nima veljavne licence in ratingov, ki so usklajeni z zahtevami iz FCL in ustrezajo njegovim nalogam, oziroma če nima veljavnega pooblastila, določenega v FCL 2.085 in/ali 2.230. Licenco izda:
- (i) pristojni organ Republike Slovenije ali druge države, ki je bila članica JAA; ali
 - (ii) druga država podpisnica ICAO, vendar mora pristojni organ Republike Slovenije ali druge države, ki je bila članica JAA, potrditi veljavnost licence v skladu z FCL 2.015(b) ali (c).
- (2) Piloti, ki so imetniki licenc/ratingov/pooblastil posameznih držav za motorna jadralna letala, lahko v skladu z nacionalnimi predpisi v Republiki Sloveniji upravljajo tudi motorna jadralna letala z vgrajenim motorjem in propelerjem, ki ju ni mogoče uvleči.

² Priloga upošteva skupne letalske predpise JAR-FCL 3 Združenih letalskih organov, kot so bili zadnjič spremenjeni 1.12.2006 (peta sprememba) (JAR-FCL 3 – Flight Crew Licensing (Medical), Amendment 5, 1.12.2006.)

- (3) Imetniki licence zasebnega (športnega) pilota z vpisano omejitvijo posamezne države lahko v skladu z notranjepravnimi predpisi v Republiki Sloveniji upravljajo le helikopterje, ki so registrirani v državi, ki je licenco izdala, in le v zračnem prostoru navedene države.
- (4) Po 5. marcu 2008 morajo kandidati in imetniki licence, od katerih se zahteva poznavanje radiotelefonijske komunikacije, dokazati, da znajo govoriti in razumejo jezik, ki se uporablja za radiotelefonsko komunikacijo, v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.010. Zahtevano znanje jezika mora ustrezati najmanj operativni stopnji (4. stopnja) po lestvici ICAO za ocenjevanje znanja jezika (glej dodatek 2 k FCL 1.010 in AMC št. 1 k FCL 1.010).

Opomba: Te določbe se sklicujejo na ICAO Aneks 10, II. zvezek, 5. poglavje, ki določa, da je lahko jezik, ki se uporablja za radiotelefonsko komunikacijo, jezik, ki ga postaja na zemlji uporablja običajno, ali angleščina. V praksi se bo torej dogajalo, da bo moral imetnik licence znati samo jezik, ki se običajno uporablja na postaji na zemlji.

- (b) *Uveljavljanje privilegijev.* Imetnik licence, ratinga ali pooblastila lahko uveljavlja samo privilegije iz navedene licence in iz veljavnih ratingov ter pooblastil.

(c) *Pritožbe, izvajanje*

- (1) V skladu z upravno-administrativnimi postopki lahko Republika Slovenija ali druga država, ki je bila članica JAA, kadar koli odgovori na pritožbo, omeji privilegije oziroma začasno ali dokončno razveljavi licenco, rating, pooblastilo, potrdilo ali spričevalo, izdano v skladu z zahtevami v FCL, če ugotovi, da kandidat ali imetnik licence ni izpolnil oziroma ne izpolnjuje več predpisanih zahtev iz FCL ali iz vsebine členov zakona in drugih pravnih aktov države, ki je licenco izdala.
- (2) Če Republika Slovenija ali druga država, ki je bila članica JAA, ugotovi, da kandidat ali imetnik licence FCL, ki je bila izdana v drugi državi, ki je bila članica JAA, ni izpolnil oziroma ne izpolnjuje več zahtev iz FCL ali zakona in drugih pravnih aktov države, v kateri zrakoplov leti, o tem obvesti državo izdaje in Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (EASA). Zaradi varnosti in v skladu z upravno-administrativnimi postopki lahko pristojni organ Republike Slovenije ali druge države, ki je bila članica JAA, kandidatu ali imetniku licence, o katerem je poročala državi izdaje in Evropski agenciji za varnost v letalstvu (EASA), prepove letenje z zrakoplovi, registriranimi v navedeni državi, ali letenje v zračnem prostoru te države.

FCL 2.015 Priznavanje licenc, ratingov, pooblastil, potrdil ali spričeval

(Glej dodatek 1 k FCL 2.015.)

(Glej dodatek 2 k FCL 2.015.)

(Glej AMC FCL 2.005 in 2.015.)

- (a) *Licence, ratingi, pooblastila, potrdila ali spričevala, izdana v Republiki Sloveniji ali drugih državah, ki so bile članice JAA.*

- (1) Če pristojni organ Republike Slovenije ali pristojni organ druge države, ki je bila članica JAA, osebi, organizaciji ali službi izda licence, ratinge, pooblastila, potrdila ali spričevala v skladu z zahtevami iz FCL in s tem povezanimi postopki, jih druge države članice priznajo brez dodatnih formalnosti.
- (2) Za usposabljanje po 19. juniju 1997 v skladu z zahtevami iz FCL in s tem povezanimi postopki, se lahko izda licenca FCL in vpiše ratinge, če licence v skladu z FCL ne bodo izdane po 31. decembru 1999.

(b) *Licence, izdane v državah, ki niso bile članice JAA*

- (1) Pristojni organ Republike Slovenije ali pristojni organ druge države, ki je bila članica JAA, lahko po lastni presoji validira licenco, ki je bila izdana v državi, ki ni bila članica JAA, za letenje z zrakoplovi, ki so registrirani v Republiki Sloveniji ali v drugi državi, ki je bila članica JAA, v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.015.
- (2) Licenca profesionalnega (poklicnega ali prometnega) pilota in zasebnega (športnega) pilota z ratingom za instrumentalno letenje velja največ eno leto po datumu validacije, če licenca, na podlagi katere je bila validacija opravljena, velja še naprej. Vsaka nadaljnja validacija licence za letenje z zrakoplovi, ki so registrirani v Republiki Sloveniji ali drugi državi, ki je bila članica JAA, je odvisna od dogovorov med Republiko Slovenijo in drugimi državami, ki so bile članice JAA in od vseh drugih veljavnih zahtev. Imetnik licence, ki jo je Republika Slovenija ali druga država, ki je bila članica JAA, validirala, mora izpolnjevati zahteve iz FCL.
- (3) Zahteve iz odstavka (1) in (2) ne veljajo, kadar letalski prevoznik iz države, ki ni bila članica JAA, najame zrakoplov, registriran v Republiki Sloveniji ali drugi državi, ki je bila članica JAA, če država najemnica za obdobje najema prevzame odgovornost za tehnični in/ali operativni nadzor v skladu z OPS 3.165. Pristojni organ Republike Slovenije ali pristojni organ druge države, ki je bila članica JAA lahko imetnikom licenc letalskega prevoznika iz države nečlanice, ki je zrakoplov najel, po lastni presoji validira njihove licence, če se privilegiji za veljavnost licenc letalske posadke med najemom omejijo le na letenje z najetimi zrakoplovi in na določene lete, v katerih prevoznik iz Republike Slovenije ali druge države, ki je bila članica JAA, ni neposredno ali posredno vključen v okviru dogovora o zakupu letala s posadko ali drugega poslovnega dogovora.

(c) *Zamenjava licence, ki jo je izdala država, ki ni bila članica JAA.*

- (1) Licenco profesionalnega (poklicnega ali prometnega) pilota in/ali rating za instrumentalno letenje, izdano v državi, ki ni bila članica JAA, je mogoče zamenjati za licenco FCL, če obstaja ustrezen dogovor med Republiko Slovenijo ali drugo državo, ki je bila članica JAA in državo, ki ni bila članica JAA. Tak dogovor je sklenjen na podlagi medsebojne vzajemnosti priznavanja licenc in zagotavlja enakovredno raven varnosti in zahtev glede usposabljanja in preverjanja v Republiki Sloveniji ali drugi državi, ki je bila članica JAA in državi, ki ni bila članica JAA. Sklenjene dogovore je treba občasno pregledati v skladu z dogovori med državo, ki ni bila članica JAA, in Republiko Slovenijo ali drugo državo, ki je bila članica JAA. Tako zamenjana licenca mora imeti vpisano opombo, da je bila izdana na podlagi licence države, ki ni bila članica JAA. Republika Slovenija ali druge države, ki je bila članica JAA, niso dolžne priznati licenc FCL, ki so bile izdane na podlagi priznavanja licence države nečlanice.
- (2) Licenco zasebnega (športnega) pilota, izdano v državi, ki ni bila članica JAA, je mogoče zamenjati za licenco FCL z ratingi za tip zrakoplova, ki zahteva enega pilota, če so izpolnjene zahteve iz dodatka 2 k FCL 2.015.

- (d) Kadar pristojni organ izda licenco, ki ne upošteva zahtev iz FCL, mora v XIII. točki v licenci vpisati zaznamek.

FCL 2.016 Upoštevanje znanja, izkušenj in usposobljenosti imetnika licence, izdane v državi, ki ni bila članica JAA

- (a) Kandidat, ki želi pridobiti licenco FCL(H) in rating IR(H), če to ustreza, in že ima najmanj enakovredno licenco, izdano v državi, ki ni bila članica JAA, v skladu z ICAO Aneksom 1, mora izpolniti vse zahteve iz FCL, razen zahtev glede trajanja tečaja, števila ur in ur

posebnega usposabljanja, ki so lahko nižje. Pristojni organ lahko pri upoštevanju znanja, izkušenj in usposobljenosti upošteva priporočila ustrezne letalske šole.

- (b) Imetnika licence prometnega pilota ATPL(H) z veljavnim ratingom IR(H), izdane v skladu s ICAO Aneksom 1, ki izpolnjuje zahteve iz dodatka 1 k FCL 2.015 glede letalskih izkušenj, pridobljenih v 1000 urah letenja kot vodja helikopterja (PIC) ali kopilota s helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko, se lahko oprosti zahteve o usposabljanju po odobrenem programu, ki bi ga moral kandidat sicer opraviti pred začetkom teoretičnih izpitov in preverjanjem praktične usposobljenosti, če je v navedeni licenci vpisan veljaven rating za vodjo helikopterja (PIC) s privilegiji za instrumentalno letenje za tip helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko, s katerim bo potekalo preverjanje praktične usposobljenosti za licenco ATPL(H) in vpis ratinga IR(H) v skladu s FCL 2.295.
- (c) Imetnika licence prometnega pilota ATPL(H) brez veljavnega ratinga IR(H), izdane v skladu s ICAO Aneksom 1, ki izpolnjuje zahteve iz dodatka 1 k FCL 2.015 glede letalskih izkušenj, pridobljenih v 1000 urah letenja kot vodja helikopterja (PIC) ali kopilota s helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko, se lahko oprosti zahteve o usposabljanju po odobrenem programu, ki bi ga moral kandidat sicer opraviti pred začetkom teoretičnih izpitov in preverjanjem praktične usposobljenosti, če je v navedeni licenci vpisan veljaven rating za vodjo helikopterja (PIC) za tip helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko, s katerim bo potekalo preverjanje praktične usposobljenosti za licenco ATPL(H) v skladu s FCL 2.295.

FCL 2.017 Pooblastila/ratingi za posebne namene

Pristojni organ v državi, ki je bila članica JAA, lahko na zahtevo te države izdaja pooblastilo/rating za posebne namene (npr. za letenje v instrumentalnih meteoroloških razmerah, škropljenje poljščin, letenje v gorah, gašenje požarov, itd.), ki se uporablja izključno v zračnem prostoru navedene države. Za uporabo takega pooblastila/ratinga v zračnem prostoru druge države članice se zahteva predhoden dogovor z državami gostiteljicami, razen za že veljavne dvostranske dogovore.

FCL 2.020 Upoštevanje vojaške službe

(Glej dodatek 1 k FCL 2.005.)

Vloga za upoštevanje znanja, izkušenj in usposobljenosti, pridobljenih v vojaški službi:

Člani vojaške letalske posadke, ki zaprosijo za izdajo licence in vpis ratingov v skladu z FCL, to storijo pri pristojnem organu države, v kateri služijo ali so služili vojaški rok. Znanje, izkušnje in usposobljenost, ki so jih pridobili v vojaški službi, bo pristojni organ po lastni presoji upošteval pri izdaji licenc FCL in vpisu ratingov. Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (EASA) je treba obvestiti o načinu upoštevanja znanja, izkušenj in usposobljenosti, pridobljenih v vojaški službi. Dokler imetnik tako pridobljene licence ne izpolni zahtev iz dodatka 1 k FCL 2.005, se privilegiji iz licence omejijo le na letenje z zrakoplovi, registriranimi v državi, ki je izdala licenco.

FCL 2.025 Veljavnost licenc in ratingov

(Glej FCL 2.010(a)(4).)

(Glej IEM FCL 2.025.)

- (a) Imetnik licence ne sme uveljavljati privilegijev iz licence ali ratingov, izdanih v Republiki Sloveniji ali drugi državi, ki je bila članica JAA, če ne vzdržuje ravni znanja in usposobljenosti v skladu z zahtevami iz FCL.

(b) *Veljavnost licence in podaljšanje ratinga*

- (1) Veljavnost licence je določena z veljavnostjo vpisanih ratingov in zdravniškega spričevala (glej IEM FCL 2.025) in ob sklicevanju na rabo radiotelefonije v FCL 2.010(a)(4), z veljavnostjo vpisa o ustreznem znanju jezika.
- (2) Pri izdaji, podaljšanju ali obnovi ratinga lahko pristojni organ veljavnost podaljša do konca meseca, v katerem bi veljavnost sicer potekla, pri tem pa navedeni datum šteje kot datum prenehanja veljavnosti ratinga.

(c) Pristojni organ licenco izda za največ pet let. V tem petletnem obdobju pristojni organ licenco ponovno izda:

- (1) po prvi izdaji ali obnovi ratinga;
- (2) ko je v licenci izpolnjen XII. stolpec in ni več prostora za vpis;
- (3) iz upravno-administrativnih razlogov;
- (4) po presoji pristojnega organa ob podaljšanju veljavnosti ratinga.

Pristojni organ veljavne ratinge prenese v novo licenco.

Imetnik licence pri pristojnem organu predloži vlogo za ponovno izdajo licence.

Vloga mora vsebovati potrebne dokumente.

FCL 2.026 Novejše izkušnje pilotov, ki ne letijo v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije

- (a) Pilot ne sme upravljati helikopterja, ki prevaža potnike, kot vodja helikopterja, če v zadnjih 90 dneh ni opravil najmanj treh šolskih krogov, vsak pa mora vključevati vzlete in pristanke kot leteči pilot (PF) s helikopterjem istega tipa ali v napravi za simulacijo letenja za tip helikopterja, katerega bo upravljal; in
- (b) Kopilot ne sme upravljati s krmili helikopterja, ki prevaža potnike, kot pilot med vzletom in pristajanjem, če v zadnjih 90 dneh kot leteči pilot ni izvajal vzletov ali pristankov s helikopterjem istega tipa ali napravo za simulacijo letenja za isti tip helikopterja, katerega bo upravljal.
- (c) Imetnik licence, ki ne vključuje veljavnega ratinga IR(H), ne sme upravljati helikopterja, ki prevaža potnike ponoči, kot vodja helikopterja, če v zadnjih 90 dneh ni izpolnil zahtev za nočno letenje iz FCL 2.026(a).

FCL 2.030 Ukrepi v zvezi s preverjanjem

- (a) *Pristojnost izpraševalcev.* Pristojni organ za izpraševalce določi in pooblasti ustrezno usposobljene osebe, ki bodo v njegovem imenu preverjale praktično in strokovno usposobljenost. Minimalne zahteve glede usposobljenosti izpraševalcev so določene v poddelu I te priloge. Pristojni organ izpraševalce pisno obvesti o njegovih pristojnostih in privilegijih.
- (b) *Število izpraševalcev.* Pristojni organ pri določanju potrebnega števila izpraševalcev upošteva število in geografsko razporeditev pilotov.
- (c) *Obvestilo o izpraševalcih*
 - (1) Pristojni organ vodi seznam vseh pooblaščenih izpraševalcev z navedbo vlog, za katere so pooblašчени. Seznam je na voljo organizacijam (FTO) in (TRTO) ter drugim registriranim letalskim šolam v državi, ki je bila članica JAA. Pristojni organ odloča o načinu razporeditve izpraševalcev pri preverjanju praktične usposobljenosti.

- (2) Pristojni organ vsakega kandidata obvesti o imenih izpraševalcev, ki jih je določil za preverjanje praktične usposobljenosti za izdajo licence ATPL(H).
- (d) Izpraševalci ne smejo preverjati kandidatov, ki so jih sami praktično usposabljali za letenje za izdajo navedene licence ali ratinga, razen če pristojni organ tega ne dovoli z izrecnim pisnim soglasjem.
- (e) *Pogoji, ki jih morajo kandidati izpolniti pred začetkom preverjanja praktične usposobljenosti.* Pred preverjanjem praktične usposobljenosti za izdajo licence ali ratinga mora kandidat uspešno opraviti vse predpisane teoretične izpite. Pristojni organ lahko dovoli odstopanja kandidatom, ki opravljajo integrirani tečaj usposabljanja. Teoretično usposabljanje mora biti končano pred prijavo na preverjanje praktične usposobljenosti. Razen ob izdaji licence ATPL kandidate na preverjanje praktične usposobljenosti priporoči organizacija ali oseba, ki je odgovorna za usposabljanje.

FCL 2.035 Zdravstvena sposobnost

Zahteva po zdravniškem spričevalu. Da bi kandidat ali imetnik licence lahko uveljavljal privilegije iz licence, mora imeti veljavno zdravniško spričevalo, izdano v skladu z določbami Pravilnika o zdravstvenih zahtevah, ki jih mora izpolnjevati letalsko osebje in drugo strokovno osebje ter o preverjanju zdravstvene sposobnosti in vodenju evidenc o zdravstveni sposobnosti (Uradni list RS, št. 72/02, 62/08 in 7/09), ki ustreza privilegijem iz licence.

FCL 2.040 Zmanjšana zdravstvena sposobnost

(Glej določbo JAR-FCL 3.040 Pravilnika o zdravstvenih zahtevah, ki jih mora izpolnjevati letalsko osebje in drugo strokovno osebje ter o preverjanju zdravstvene sposobnosti in vodenju evidenc o zdravstveni sposobnosti (Uradni list RS, št. 72/02, 62/08 in 7/09).)

NAMERNO PRAZNO

FCL 2.045 Posebne okoliščine

- (a) V zahtevah v FCL ni mogoče predvideti vseh morebitnih okoliščin. Kadar bi zaradi upoštevanja zahtev iz FCL nastali nesmisli in protislovja oziroma bi zaradi razvoja novih načinov usposabljanja in preverjanja nastale neskladnosti z veljavnimi zahtevami, lahko kandidat pri pristojnem organu zaprosi za oprostitev posameznih obveznosti. Odmiki bodo dovoljeni le, če bo mogoče dokazati, da bo kljub odmikom oziroma spremembam mogoče zagotoviti ali doseči vsaj enakovredno raven varnosti.
- (b) Odmiki od zahtev FCL se delijo na kratkoročne in dolgoročne (daljše od šest mesecev). Dolgoročne odmike lahko odobri le Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA).

FCL 2.050 Upoštevanje časa letenja in teoretičnega znanja

(Glej dodatek 1 k FCL 2.050.)

(Glej dodatek 2 k FCL 2.050.)

(Glej dodatek 3 k FCL 2.050.)

(Glej dodatek 4 k FCL 2.050.)

(a) Upoštevanje časa letenja

- (1) Pri skupnem času letenja, ki se zahteva za pridobitev licenc ali vpis ratingov, se lahko upošteva le čas letenja na zrakoplovih iste kategorije, kot je kategorija zelene licence, razen če v zahtevah FCL to ni drugače navedeno.

(2) *Vodja zrakoplova ali let z inštruktorjem*

- (i) Pri skupnem času letenja, ki se zahteva za pridobitev licence ali vpis ratinga, se upošteva celoten čas letenja, ki ga je kandidat za licenco ali rating opravil samostojno, z inštruktorjem ali kot vodja zrakoplova.
- (ii) Kandidatu, ki je uspešno opravil integrirani tečaj usposabljanja za licenco ATPL, se lahko pri skupnem času letenja kot vodja zrakoplova, ki se zahteva za pridobitev licence ATPL, licence CPL in ratinga za tip večmotornega helikopterja, upošteva do 50 ur letenja, ki jih je opravil kot pilot pripravnik za vodjo zrakoplova (SPIC).

(3) *Kopilot*

- (i) Pri imetniku pilotske licence, ki opravlja naloge kopilota, je mogoče pri skupnem času letenja, ki se zahteva za višjo stopnjo pilotske licence, upoštevati celoten čas letenja kot kopilot.
- (ii) Pri imetniku pilotske licence, ki kot kopilot, ki opravlja naloge vodje zrakoplova pod nadzorom, se pri skupnem času letenja, ki se zahteva za višjo stopnjo pilotske licence, upošteva celotno trajanje takih poletov, če pristojni organ potrdi način nadzorovanja.

(b) *Upoštevanje teoretičnega znanja*

- (1) Imetniku ratinga (IR(A)) ni treba opravljati teoretičnega usposabljanja in preverjanja za vpis ratinga (IR(H)).
- (2) Imetnik licence PPL(A), CPL(A) ali ATPL(A) mora izpolniti zahteve iz dodatka 1 k FCL 2.050 za pridobitev licence PPL(H).
- (3) Imetnik licence CPL(A) ali ATPL(A) mora izpolniti zahteve iz dodatka 2 k FCL 2.050 za pridobitev licence CPL(H).
- (4) Imetnik licence ATPL(A) mora izpolniti zahteve iz dodatka 2 k FCL 2.050 za pridobitev licence ATPL(H).
- (5) Kreditne točke, opredeljene v odstavku (b)(2), (b)(3) in (b)(4) se upoštevajo tudi pri kandidatih, ki so uspešno opravili teoretične izpite iz vseh predmetov, ki se zahtevajo za izdajo enakovredne licence pilota letala, če izpolnjujejo zahtevo glede prijavnega roka iz FCL 1.495.
- (6) Pri kandidatu, ki je uspešno opravil teoretične izpite za licenco ATPL(H), se teoretično usposabljanje in izpiti upoštevajo pri izdaji licence PPL(H) in CPL(H).
- (7) Pri kandidatu, ki je uspešno opravil teoretične izpite za licenco CPL(H), se teoretično usposabljanje in izpiti upoštevajo pri izdaji licence PPL(H).
- (8) Pri kandidatu, ki je uspešno opravil ustrezne teoretične izpite za licenco CPL(H) ali ratinga IR(H), se teoretično usposabljanje in izpiti upoštevajo v skladu z dodatkom 4 k FCL 2.050.
- (9) Pri kandidatu, ki je uspešno opravil teoretične izpite za licenco CPL(H) po prejšnjih spremembah FCL 2 do vključno spremembe 3, se teoretično usposabljanje in izpiti upoštevajo pri izdaji licence ATPL(H).
- (10) Pri imetniku licence CPL(H), pridobljene po prejšnjih spremembah FCL 2 do vključno spremembe 3, se teoretično usposabljanje in izpiti upoštevajo pri izdaji licence ATPL(H).
- (11) Pri imetniku licence CPL(H) in ratinga IR(H), pridobljenih po prejšnjih spremembah FCL 2 do vključno spremembe 3, se teoretično usposabljanje in izpiti upoštevajo pri izdaji licence ATPL(H) in ratinga IR(H).

FCL 2.055 Organizacije za usposabljanje letenja in druge registrirane letalske šole

(Glej dodatke 1a, 1b, 1c in 2 k FCL 2.055.)

(Glej dodatek 2 k FCL 2.125.)

(Glej dodatek 3 k FCL 2.055.)

- (a) (1) Organizacije za usposabljanje letenja (*Flying Training Organisation – FTO*) z registriranim sedežem in glavno poslovno enoto v Republiki Sloveniji ali državi, ki je bila članica JAA, ki želijo izvajati usposabljanje za pridobitev licenc in z njimi povezanih ratingov, potrdi država, ki je bila članica JAA, ko izpolnijo zahteve iz FCL. Zahteve, ki jih morajo izpolnjevati organizacije FTO, so določene v dodatku 1a k FCL 2.055. Del usposabljanja lahko poteka zunaj držav, ki je bila članica JAA, (glej tudi dodatek 1b k FCL 2.055).
- (2) Posamezno lokacijo organizacij FTO, ki želijo izvajati usposabljanja za pridobitev licenc in z njimi povezanih ratingov in imajo registrirani sedež ter glavno poslovno enoto zunaj držav, ki so bile članice JAA, lahko odobri pristojni organ države, ki je bila polnopravna članica JAA, če:
- (i) je med JAA in pristojnim organom države, ki ni bila članica JAA, v kateri ima organizacija FTO svoj sedež in glavno poslovno enoto, sklenjen dogovor o sodelovanju navedenega organa v postopku odobritve in o regulativnem nadzoru take organizacije;
 - ali
 - (ii) (A) pristojni organ, ki izda dovoljenje za delo, lahko zagotovi ustrezno jurisdikcijo in nadzor;
 - (B) so izpolnjene ustrezne dodatne zahteve iz dodatka 1c k FCL 2.055 in
 - (C) je postopek odobritve skladen z upravno-administrativnimi postopki, sprejetimi v skladu s to priložo.
- (b) (1) Organizacije za usposabljanje za tip zrakoplova (*Type Rating Training Organisation – TRTO*) iz države, ki je bila članica JAA, ki želijo usposablјati za vpis ratinga za določen tip zrakoplova, potrdi država, ko izpolnijo zahteve iz FCL. Zahteve v zvezi z odobritvijo organizacij TRTO so navedene v dodatku 2 k FCL 2.055.
- (2) Organizacije TRTO s sedežem zunaj držav, ki so bile članice JAA, odobri država, ki prejme vlogo za odobritev, ko izpolnijo zahteve iz FCL. Zahteve v zvezi z odobritvijo organizacij TRTO so navedene v dodatku 2 k FCL 2.055.
- (c) Letalske šole s sedežem v državah, ki so bile članice JAA, ki želijo usposablјati za pridobitev licence zasebnega (športnega) pilota, se v ta namen registrirajo pri pristojnem organu (glej FCL 2.125).

FCL 2.060 Zmanjšanje privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več

- (a) *Starost 60-64 let.* Imetnik pilotske licence, ki je dopolnil 60 let, ne sme opravljati nalog pilota zrakoplova v komercialnem zračnem prometu, razen:
- (1) kot član letalske posadke, ki jo sestavlja več pilotov, in če
 - (2) če je imetnik take licence edini pilot v posadki, ki je dopolnil 60 let.
- (b) *Starost 65 let.* Imetnik pilotske licence, ki je dopolnil 65 let, ne sme opravljati nalog pilota zrakoplova v komercialnem zračnem prometu.

(CZ) FCL 2.060 Zmanjšanje privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več (Češka republika)

Imetnik pilotske licence, ki je dopolnil 60 let, ne sme opravljati nalog pilota zrakoplova v komercialnem zračnem prometu.

(F) FCL 2.060 Zmanjšanje privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več (Francija)

Imetnik pilotske licence, ki je dopolnil 60 let, ne sme opravljati nalog pilota zrakoplova v komercialnem zračnem prometu.

(I) FCL 2.060 Zmanjšanje privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več (Italija)

Imetnik pilotske licence, ki je dopolnil 60 let, ne sme opravljati nalog pilota zrakoplova v komercialnem zračnem prometu.

FCL 2.065 Država izdaje licence

- (a) Kandidat mora pristojnemu organu "države izdaje licence" dokazati, da izpolnjuje vse zahteve za pridobitev licence (glej FCL 2.010(c)).
- (b) V okoliščinah, o katerih se dogovorita pristojna organa, se kandidatu, ki se je začel usposabljanje pod pristojnostjo enega organa, lahko dovoli izpolnitev zahtev pod pristojnostjo drugega organa.
Tak dogovor omogoča:
 - (1) teoretično usposabljanje in izpite;
 - (2) zdravniški pregled in oceno;
 - (3) praktično usposabljanje za letenje in preverjanje,Organa se dogovorita, kateri bo izdal licenco.
- (c) Kandidat lahko pridobi nadaljnje ratinge v skladu z zahtevami iz FCL v kateri koli drugi državi, ki je bila članica JAA. Ratinge vpiše v licenco država, ki je izdala licenco.
- (d) Zaradi poenostavitve upravno-administrativnih postopkov npr. podaljšanja veljavnosti, lahko imetnik licence pozneje prenese iz države, ki jo je izdala, v drugo državo, ki je bila članica JAA, če v slednji pridobi zaposlitev ali stalno prebivališče (glej FCL 2.070). Slednja država tako postane država izdaje licence in prevzame odgovornost za njeno izdajo iz točke (a).
- (e) Imetnik licence je lahko hkrati imetnik le ene veljavne licence FCL (helikopter) in enega zdravniškega spričevala.

FCL 2.070 Stalno prebivališče

Stalno bivališče je kraj, v katerem oseba zaradi osebnih in poklicnih obveznosti običajno preživi vsaj 185 dni v vsakem koledarskem letu, ali – če gre za osebo brez poklicnih obveznosti – oseba, ki jo s krajem prebivališča vežejo tesne osebne vezi.

FCL 2.075 Format (oblika) in opis pilotske licence

(Glej dodatek 1 k FCL 2.075.)

Pilotska licence, ki jo izda Republika Slovenija ali druga država, ki je bila članica JAA, v skladu z FCL, mora ustrezati temu opisu.

- (a) *Vsečina.* Številka posamezne rubrike mora biti vedno natisnjena skupaj z naslovom. Standardni format (oblika) licence JAA je določen v dodatku 1 k FCL 2.075. Stolpci I do XI so "stalni", medtem ko od XII do XIV vključujejo spremembe, ki so lahko

natisnjene na ločenem delu ali na delu, ki ga je mogoče ločiti od glavnega obrazca. Vsi ločeni ali ločljivi deli so jasno označeni kot sestavni deli licence.

- (1) *Stalni stolpci*
 - (I) Država izdaje.
 - (II) Vrsta licence.
 - (III) Zaporedna številka, ki se začne s pošto kodo države, ki je licenco izdala, tej pa sledi zaporedje arabskih števil in/ali črk v rimski pisavi.
 - (IV) Ime in priimek imetnika.
 - (V) Naslov imetnika.
 - (VI) Državljanstvo imetnika.
 - (VII) Podpis imetnika.
 - (VIII) Pristojni organ in po potrebi veljavne zahteve za izdajo licence.
 - (IX) Izjava o veljavnosti in pooblastilo za uveljavljanje pridobljenih privilegijev.
 - (X) Podpis uradne osebe in datum izdaje.
 - (XI) Pečat ali žig pristojnega organa.
 - (2) *Stolpci za vpisovanje sprememb*
 - (XII) Ratingi – razred, tip, inštruktor idr. z datumi poteka veljavnosti. Privilegiji za letalsko radiotelefonijsko (R/T) so lahko natisnjeni na obrazcu licence ali kot ločeno spričevalo.
 - (XIII) Opombe – posebni vpisi, ki se nanašajo na omejitve, in vpisi v zvezi z izvajanjem privilegijev, vključno z vpisi o ustreznem znanju jezika (glej FCL 2.005(b)(5)).
 - (XIV) Vpis katerih koli drugih podrobnosti, ki jih zahteva pristojni organ.
- (b) *Material*. Papir ali drug uporabljeni material za licenco mora onemogočati vsakršne spremembe ali izbris podatkov, oziroma mora omogočati, da so taki posegi jasno vidni. Vsak vpis ali izbris v licenci mora odobriti pristojni organ.
- (c) *Barva*. Za letalske licence, izdane v skladu s FCL, je treba uporabljati bel papir.
- (d) *Jezik*. Licenca se izda v domačem in v angleškem jeziku ali v drugem takem jeziku, za katerega pristojni organ meni, da je primeren.

FCL 2.080 Zapisovanje podatkov o času letenja

- (a) Podrobne podatke o vseh opravljenih letih mora pilot shraniti v verodostojnih zapisih v knjižici (dnevniku) letenja v obliki, ki je sprejemljiva za pristojni organ (glej IEM FCL 2.080). Podrobnosti o letih, ki so potekali v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije, je mogoče zapisovati v sprejemljivi računalniški obliki, ki jo vodi prevoznik. V tem primeru prevoznik vodi zapise o vseh letih, ki jih je pilot opravil, vključno s seznanjanjem z razlikami in spoznavanjem novega tipa zrakoplova in postopkov. Na zahtevo pilota mora prevoznik omogočiti dostop do teh zapisov.
- (b) Zapis sestavljajo ti podatki:
- (1) *osebni podatki*:
ime, priimek in naslov imetnika
 - (2) *za vsak let*:
 - (i) ime vodje zrakoplova
 - (ii) datum (dan, mesec, leto) poleta
 - (iii) kraj in čas odhoda in prihoda (blokovni čas v UTC)
 - (iv) tip (proizvajalec, model in različica) in registracija helikopterja
 - (v) enomotorni (SE) ali večmotorni (ME) helikopter
 - (vi) trajanje poleta
 - (vii) seštevek skupnega časa letenja

- (3) za vsako sekcijo v napravi za simulacijo letenja FNPT:
- (i) tip in razvrstitvena koda naprave za simulacijo letenja FNPT
 - (ii) usposabljanje v napravi za simulacijo letenja FNPT
 - (iii) datum (dan, mesec, leto)
 - (iv) trajanje sekcije
 - (v) seštevek skupnega časa letenja
- (4) *vloga pilota:*
- (i) vodja zrakoplova (samostojno, SPIC, PICUS)
 - (ii) kopilot
 - (iii) let z inštruktorjem
 - (iv) inštruktor/izpraševalec
 - (v) dodana je rubrika opomb, namenjena vpisom o izvajanju posameznih vlog, npr. SPIC, PICUS, instrumentalno letenje* itd.

*Pilot lahko kot instrumentalni let vpiše le tisti čas, ko je v dejanskih ali simuliranih instrumentalnih razmerah upravljal helikopter izključno z uporabo instrumentov.

- (5) razmere, v katerih je let potekal
- (i) ponoči
 - (ii) v skladu s pravili instrumentalnega letenja IFR

(c) *Zapisi o času letenja*

(1) Let kot vodja zrakoplova

- (i) Imetnik licence lahko za let kot vodja zrakoplova vpiše celoten čas, ko je dejansko opravljal naloge in dolžnosti vodje zrakoplova.
- (ii) Kandidat ali imetnik letalske licence lahko za let kot vodja zrakoplova vpiše celoten čas samostojnega letenja in čas letenja kot pilot, pripravnik za vodjo zrakoplova (SPIC), če ta čas s svojim podpisom potrdi inštruktor.
- (iii) Imetnik ratinga inštruktorja letenja lahko za let kot vodja zrakoplova vpiše celoten čas, ko je opravljal naloge in dolžnosti inštruktorja v helikopterju.
- (iv) Imetnik pooblastila izpraševalca lahko za let kot vodja zrakoplova vpiše celoten čas, ko je sedel na pilotskem sedežu in opravljal naloge ter dolžnosti izpraševalca.
- (v) Kopilot, ki opravlja naloge vodje zrakoplova pod nadzorom (PICUS) dejanskega vodje zrakoplova na helikopterju, ki zahteva veččlansko posadko, lahko vpiše celoten let kot vodja zrakoplova pod nadzorom (glej 5. točko odstavka c), če omenjeni let s svojim podpisom potrdi dejanski vodja zrakoplova.
- (vi) Če je imetnik z določenega letališča v istem dnevu opravil večje število poletov in če presledki med posameznimi poleti niso bili daljši od 30 minut, se vsi taki poleti vpišejo kot en vpis.

(2) Let kot kopilot

Imetnik pilotske licence, ki leti kot kopilot, lahko za let vpiše celoten čas letenja kot kopilot s helikopterjem z veččlansko posadko.

(3) Namerno prazno

(4) Čas usposabljanja

Seštevek celotnega leta, ki ga opravi kandidat med praktičnim usposabljanjem za pridobitev licence ali ratinga, usposabljanjem za instrumentalno letenje, usposabljanjem

za instrumentalno letenje v napravah za simulacijo letenja, mora potrditi inštruktor z ustreznim ratingom in/ali ustrezno pooblaščen inštruktor, ki je kandidata usposabljal.

(5) PICUS – kopilot, ki opravlja naloge vodje zrakoplova pod nadzorom

Če je pristojni organ potrdil način nadzora, lahko kopilot za let kot vodja zrakoplova (PIC) vpiše celoten let, ko opravlja naloge vodje zrakoplova pod nadzorom (PICUS), če je uspešno opravil vse zahtevane naloge in dolžnosti vodje zrakoplova in če pomoč vodje zrakoplova zaradi ogrožanja varnosti med poletom ni bila potrebna.

(d) *Vpogled v knjižico (dnevnik) letenja*

- (1) Imetnik licence ali pilot pripravnik mora pooblaščenemu predstavniku na njegovo zahtevo brez odlašanja omogočiti vpogled v knjižico (dnevnik) letenja.
- (2) Pilot pripravnik mora na vseh samostojnih preletih imeti pri sebi knjižico (dnevnik) letenja v dokaz, da je za prelet ustrezno usposobljen.

(e) *Zapisi o času letenja s helikopterji z veččlansko posadko*

Pristojni organ lahko potrdi helikopter, ki ga bo upravljala veččlanska posadka, če:

- (1) gre za helikopter z več motorji; in
- (2) ima stalno ustrezno opremo, s katero lahko upravlja veččlanska posadka z najmanj:
 - (i) dvojnim sistemom za krmarjenje in dvema samostojnima kompletoma letalskih instrumentov, po eden pred vsakim pilotskim mestom; in
 - (ii) krmili, potrebnimi za varno upravljanje helikopterja, ki se vse lahko upravljajo z obeh pilotskih sedežev; in
- (3) ga bo upravljala posadka vsaj dveh pilotov, usposobljenih v skladu s FCL 2.250, in odobrenimi postopki letenja letalskega prevoznika.

Dodatek 1 k FCL 2.005**Minimalne zahteve za izdajo licence/pooblastila FCL na podlagi nacionalne licence/pooblastila, ki jo/ga je izdala država, ki je bila članica JAA**

(Glej FCL 2.005(b)(3))

(Glej AMC FCL 2.005 in 2.015.)

1 Pilotske licence

Pilotske licence, ki jih je izdala država, ki je bila članica JAA, v skladu s svojimi zahtevami, je mogoče zamenjati z licencami FCL, če so izpolnjene nekatere zahteve. Za zamenjavo navedenih licenc mora imetnik:

- (a) kot dokaz strokovnosti izpolniti zahteve za podaljšanje ratinga za tip in ratinga za instrumentalno letenje (če je primerno), ki so določene v FCL 2.245(b) in ustrezajo vpisanim privilegijem;
- (b) (i) za izdajo licence ATPL(H) in CPL(H) pristojnemu organu zadovoljivo dokazati, da je bilo znanje o ustreznih delih predpisov in drugih pravnih aktov, ki urejajo letalske operacije, in te priloge pridobljeno (glej AMC FCL 2.005 in 2.015);
(ii) za izdajo licence PPL(H) pristojnemu organu zadovoljivo dokazati, da je bilo znanje ustreznih delov zahtev iz te priloge pridobljeno (glej AMC FCL 2.125);
- (c) dokazati ustrezno znanje angleškega jezika v skladu s FCL 2.200, če je imetnik privilegijev za instrumentalno letenje (IR);
- (d) izpolniti zahteve glede izkušenj in vse nadaljnje zahteve, ki so prikazane v spodnji preglednici:

Imetnik nacionalne licence	Število ur letenja	Dodatne zahteve	Zamenjava z licenco FCL in pogoji (če ustreza)	Opustitev zahtev	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) z veljavnim IR(H)	>1000 kot PIC s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	nič	ATPL(H) in IR	ne velja	(a)
ATPL(H) (brez privilegijev IR(H))	>1000 kot PIC s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	nič	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) z veljavnim IR(H)	>1000 s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	nič	ATPL(H) z ratingom za tip, omejenim na letenje kot kopilot	dokaže sposobnost za delo vodje helikopterja, kot se zahteva v dodatku 1 k FCL 2.240 in v 2.295, odstavki 9 do 15.	(c)

Imetnik nacionalne licence	Število ur letenja	Dodatne zahteve	Zamenjava z licenco FCL in pogoji (če ustreza)	Opustitev zahtev	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) brez privilegijev IR(H)	> 1000 s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	nič	ATPL(H) z ratingom za tip, omejenim na letenje kot kopilot	(i) dokaže sposobnost za delo vodje zrakoplova, kot se zahteva v dodatku 1 k FCL 2.240 in 2.295 odst. 9 do 15.	(d)
ATPL(H) z veljavnim IR(H)	> 500 s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	pristojnemu organu zadovoljivo dokaže znanje iz načrtovanja poleta in zmogljivosti helikopterja, kot se zahteva v dodatku 1 k FCL 2.470	kot v 4. točki odstavka c	kot v 5. točki odstavka c	(e)
ATPL(H) (brez privilegijev IR(H))	> 500 s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	kot v 3. točki odstavka e	kot v 4. točki odstavka c	kot v 5. točki odstavka c	(f)
CPL/IR(H) in opravljen teoretični izpit ICAO ATPL v državi, ki je bila članica JAA, ki je licenco izdala*	> 500 s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	(i) pristojnemu organu zadovoljivo dokaže znanje iz načrtovanja poleta in zmogljivosti helikopterja, kot se zahteva v dodatku 1 k FCL 2.470 (ii) izpolni druge zahteve iz odstavka a FCL 2.250	CPL/IR(H) in z upoštevanjem teoretičnega izpita FCL ATPL(H)	ne velja	(g)
CPL/IR(H)	> 500 s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	(i) opravi teoretični del izpita iz FCL ATPL(H) v državi, ki je bila članica JAA, ki mu je izdala licenco* (glej besedilo pod preglednico) (ii) izpolni druge zahteve iz odstavka a FCL 2.250	CPL/IR(H) in z upoštevanjem teoretičnega izpita FCL ATPL(H)	ne velja	(h)
CPL/IR(H)	> 500 kot PIC s helikopterji, ki zahtevajo enega pilota	nič	CPL/IR(H) z ratingom za tip, omejenim na helikopterje, ki zahtevajo enega pilota	pridobi rating za tip zrakoplovov, ki zahtevajo veččlansko posadko, kot se zahteva v FCL 2.240	(i)
CPL/IR(H)	< 500 kot PIC s helikopterji, ki zahtevajo enega pilota	pristojnemu organu zadovoljivo dokaže znanje iz načrtovanja poleta in zmogljivosti helikopterja, kot se zahteva v dodatku 1 k FCL 2.470.	kot v (4)(h)		(j)

Imetnik nacionalne licence	Število ur letenja	Dodatne zahteve	Zamenjava z licenco FCL in pogoji (če ustreza)	Opustitev zahtev	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(H)	> 500 kot PIC s helikopterji, ki zahtevajo enega pilota	usposobljenost za nočno letenje (če ustreza okoliščinam)	CPL(H) z ratingom za tip, omejenim na helikopterje, ki zahtevajo enega pilota		(k)
CPL(H)	< 500 kot PIC s helikopterji, ki zahtevajo enega pilota	usposobljenost za nočno letenje (če ustreza okoliščinam), pristojnemu organu zadovoljivo dokaže znanje iz načrtovanja poleta in zmogljivosti helikopterja, kot se zahteva v dodatku 1 k FCL 2.470	kot v (4)(h)		(l)
PPL/IR(H)	≥ 75 po pravilih instrumentalnega letenja IFR	usposobljenost za nočno letenje, če rating za instrumentalno letenje ne vključuje privilegijev za nočno letenje	PPL/IR(H) (rating za instrumentalno letenje je omejen le na PPL)	pristojnemu organu zadovoljivo dokaže znanje iz načrtovanja poleta in zmogljivosti helikopterja, kot se zahteva v dodatku 1 k FCL 2.470.	(m)
PPL(H)	≥ 75 s helikopterji	dokaže sposobnost za uporabo radio navigacijskih sredstev	PPL(H)		(n)

*Imetnikom licence CPL, ki že imajo rating za tip helikopterjev, ki zahtevajo veččlansko posadko, ni treba opraviti teoretičnega izpita ATPL, če nadaljujejo delo na istem tipu helikopterja, vendar se teoretični del izpita ATPL ne bo upošteval za licenco FCL. Če želijo dodaten rating za drugačen tip helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko, morajo opraviti izpit iz FCL ATPL(H) v državi, ki je bila članica JAA, ki je izdala licenco.

2 Ratingi inštruktorja letenja

Nacionalni ratingi, pooblastila ali vpisani privilegiji	Izkušnje	Dodatne zahteve JAA	Zamenjava z ratingom FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	kot je določeno v tej prilogi za ustrezni rating	dokaže znanje iz ustreznih delov iz FCL 2 in predpisov in drugih pravnih aktov, ki urejajo letalske operacije (OPS 3), kot je določeno v AMC FCL 2.005 in 2.015	FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

*Države, ki so bile članice JAA: Inštruktorji, ki izpolnjujejo vse navedene zahteve glede zamenjave, vendar zaradi trenutnega stanja izvajanja v državi, ki je njihovo licenco izdala, ne morejo dobiti ustrezne licence/ratinga FCL, lahko kljub temu šolajo pilote za licenco in/ali rating FCL.

3 Pooblastilo inštruktorja za letenje na napravi za simulacijo letenja (SFI)

Pooblastila SFI, ki jih je izdala država, ki je bila članica JAA, v skladu s svojimi zahtevami, je mogoče zamenjati s pooblastili FCL, če imetnik izpolnjuje zahteve glede izkušenj in vse druge zahteve iz spodnje preglednice:

Nacionalno pooblastilo	Izkušnje	Dodatne zahteve JAA	Zamenjava za pooblastilo FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1000 ur kot pilot helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko (MPH)	(i) ima ali je imel profesionalno pilotsko licenco, izdano v državi, ki je bila članica JAA, ali licenco profesionalnega pilota, ki ni izdana v skladu z FCL, sprejemljivo za pristojni organ; (ii) je zaključil simulatorski del ustreznega usposabljanja za vpis ratinga za tip, ki vključuje usposabljanje za delo v veččlanski posadki MCC.	SFI(H)
SFI(H)	izkušnje zadnjih treh let kot SFI, v soglasju s pristojnim organom	je dokončal simulatorski del ustreznega usposabljanja za vpis ratinga za tip, ki vključuje usposabljanje za delo v veččlanski posadki MCC.	SFI(H)

To pooblastilo se izda za največ tri leta.

Nadaljnje ponovno pooblastilo se izda, če so izpolnjene zahteve iz FCL 2.415.

4 Pooblastilo inštruktorja za usposabljanje na napravah za simulacijo letenja STI

Pooblastilo STI, ki ga je izdala država, ki je bila članica JAA, v skladu s svojimi zahtevami, je mogoče zamenjati s pooblastilom FCL, če imetnik izpolnjuje zahteve glede izkušenj in vse druge zahteve iz te preglednice:

Nacionalno pooblastilo	Izkušnje	Dodatne zahteve JAA	Zamenjava za pooblastilo JAA
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 ur kot pilot s helikopterjem, ki zahteva enega pilota (SPH)	(i) ima ali je imel licenco pilota, ki jo je izdala država, ki je bila članica JAA, ali licenco, ki ni licenca FCL, sprejemljivo za pristojni organ; (ii) je dokončal preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 3 k FCL 2.240 na napravi FSTD, primerni za tako usposabljanje	STI(H)
STI(H)	izkušnje zadnjih treh let kot STI v soglasju s pristojnim organom	je opravil preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 3 k FCL 2.240 na napravi za simulacijo letenja, primerni za tako usposabljanje	STI(H)

Pooblastilo se izda za največ tri leta.

Nadaljnje pooblastilo se izda, če so izpolnjene zahteve iz FCL 2.360F.

Dodatek 1 k FCL 2.010

Zahteve glede ustreznega znanja jezikov, ki se uporabljajo v letalski radiotelefoni

(Glej FCL 2.010(a)(4))

(Glej AMC št. 1 k FCL 2.010.)

(Glej AMC št. 2 k FCL 2.010.)

(Glej IEM FCL 2.010.)

- 1 Zahteve glede ustreznega znanja jezika veljajo pri uporabi frazeologije in običajnega jezika.
- 2 Da bi imetnik licence ali kandidat izpolnil zahteve glede ustreznega znanja jezika, ki so vključene v FCL 2.010(a)(4), mora na način, ki ga potrdi pristojni organ, dokazati, da je sposoben:
 - (a) učinkovito se sporazumevati po radijski/telefonski zvezi in v neposrednih okoliščinah;
 - (b) točno in jasno govoriti o splošnih in z delom povezanih temah;
 - (c) uporabljati ustrezno strategijo za komunikacijo, izmenjati sporočila in prepoznati ter reševati nesporazume (npr. preveriti, potrditi ali pojasniti informacije) v splošnem ali z delom povezanim smislu;
 - (d) uspešno reševati jezikovne izzive, do katerih pride zaradi zapletov ali nepričakovanega poteka dogodkov med sicer poznanim rutinskim delom ali komunikacijami, in
 - (e) uporabljati narečje ali naglas, razumljiv za letalsko javnost.
- 3 Ponovna uradna preverjanja jezika bodo v časovnih presledkih, ki jih določi pristojni organ (glej AMC št. 2 k FCL 2.010, 4. in 5. točka).
- 4 Način ocenjevanja in ponovnega preverjanja določi pristojni organ (glej AMC št. 2 k FCL 2.010).
- 5 Ustanovo, ki bo v imenu pristojnega organa države, ki je bila članica JAA, preverjala znanje jezika, potrdi navedeni organ (glej AMC št. 2 k FCL 2.010).
- 6 Kadar je ocenjevanje znanja jezika usklajeno z zahtevami v dodatku 1 k FCL 2.200, se lahko razširijo privilegiji iz radiotelefoni v angleškem jeziku v skladu z FCL 2.200(b).

Dodatek 2 k FCL 2.010**Lestvica za ocenjevanje znanja jezika**

(Glej FCL 2.010(a)(4).)

(Glej AMC št. 1 k FCL 2.010.)

(Glej AMC št. 2 k FCL 2.010.)

(Glej IEM FCL 2.010.)

STOPNJA	IZGOVORJAVA	JEZIKOVNA PRAVLNOST	BESEDNJAK	TEKOČ GOVOR	RAZUMEVANJE	ODZIVANJE
	uporablja narečje in/ali naglas, razumljiv za letalsko javnost	ustrezna slovnična sestava in besedni red se določijo z jezikovnimi funkcijami, primernimi za posamezno nalogo				
Operativna stopnja (4. stopnja)	pri izgovarjavi, naglasu, ritmu in intonaciji se zazna vpliv materinega jezika ali regionalne različice, vendar to le včasih vpliva na razumevanje	osnovno slovnično sestavo in besedni red uporablja ustvarjalno in ju običajno dobro obvlada; napake so posledica neobičajnih in nepričakovanih okoliščin; napake le redko vplivajo na pomen	točno in bogato besedišče običajno zadostujeta za učinkovit pogovor o splošnih, konkretnih in z delom povezanih temah; pogosto mu uspe z drugimi besedami razložiti pomen besede, če ne najde ustreznega izraza zlasti v neobičajnih in nepričakovanih okoliščinah	uporablja jezikovne nize v ustrezni hitrosti in ritmu; občasno lahko pride do zatikanja pri prehodu iz ponavljajočega se ali predpisanega jezika na spontani odziv, kar pa ne vpliva na učinkovitost komunikacije; uporablja omejeno število ustaljenih pogovornih in vezniških zvez; naravna zatikanja ne motijo	razume večino običajnih, konkretnih in z delom povezanih tem, če sta naglas in uporabljena različica dovolj razumljiva za mednarodne uporabnike; kadar nastanejo jezikovni ali situacijski zapleti ali nepričakovan potek dogodkov, razumevanje postane počasnejše ali je potrebna dodatna razlaga.	odziv je večinoma takojšen, ustrezen in informativen; začne ali ohranja dialog tudi ob nepričakovanih poteku dogodkov; primerno se odziva pri očitnih nesporazumih, preverja, potrjuje in pojasnjuje

Opomba: Operativna stopnja (4. stopnja) je najnižja zahtevana stopnja za radiotelefonsko komunikacijo.

Dodatek 1 k FCL 2.015**Minimalne zahteve za validacijo pilotskih licenc, izdanih v državah, ki niso bile članice JAA**

(Glej FCL 2.015)

- 1 V nadaljevanju so določene minimalne zahteve, pod katerimi država, ki je bila članica JAA, lahko validira pilotske licence, izdane v državah, ki niso bile članice JAA.

PILOTSKE LICENCE ZA KOMERCIALNI ZRAČNI PREVOZ IN DRUGE PROFESIONALNE DEJAVNOSTI

- 2 Pod določenimi pogoji država, ki je bila članica JAA, lahko validira pilotsko licenco, ki jo je izdala država, ki ni bila članica JAA, v skladu z ICAO Aneksom 1, da bi omogočila polete (razen šolskih letov) s helikopterji, registriranimi v posamezni državi, ki je bila članica JAA. Za validacijo licence mora njen imetnik:
- (a) s preverjanjem praktične usposobljenosti dokazati, da izpolnjuje zahteve za podaljšanje veljavnosti ratinga za tip, določene v FCL 2.245, ki ustrezajo privilegijem iz licence v lasti;
 - (b) pristojnemu organu zadovoljivo dokazati, da je pridobil znanje iz ustreznih delov predpisov in drugih pravnih aktov, ki urejajo letalske operacije, in FCL (glej AMC FCL 2.005 in 2.015);
 - (c) dokazati ustrezno znanje angleškega jezika v skladu s FCL 2.200;
 - (d) imeti veljavno zdravniško spričevalo 1. razreda;
 - (e) izpolniti vse dodatne objavljene zahteve, ki so po mnenju države, ki je bila članica JAA, obvezne; in
 - (f) izpolniti zahteve glede izkušenj, določene v 2. stolpcu spodnje preglednice, ki se nanašajo na pogoje za validacijo v 3. stolpcu:

Licenca v lasti	Izkušnje – nalet	Pogoj za validacijo	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) z veljavnim IR	> 1000 ur kot PIC s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	kot PIC v operacijah VFR in IR v komercialnem zračnem prevozu s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	(a)
ATPL(H) brez privilegijev IR	> 1000 ur kot PIC s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	kot PIC v operacijah VFR v komercialnem zračnem prevozu s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	(b)
ATPL(H) z veljavnim IR	> 1000 ur kot pilot s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	kot kopilot v operacijah VFR in IFR v komercialnem zračnem prevozu s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	(c)
ATPL(H) brez privilegijev IR	> 1000 ur kot pilot s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	kot kopilot v operacijah VFR v komercialnem zračnem prevozu s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	(d)
CPL(H)/IR*	> 1000 ur kot pilot s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	kot kopilot v komercialnem zračnem prevozu s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko	(e)
CPL(H)/IR	> 1000 ur kot PIC v komercialnem zračnem prevozu po pridobitvi IR	kot PIC v komercialnem zračnem prevozu s helikopterji, ki zahtevajo enega pilota	(f)

Licenca v lasti	Izkušnje – nalet	Pogoj za validacijo	
(1)	(2)	(3)	
CPL(H)**	>700 ur na helikopterjih, razen helikopterjev, certificiranih po CS-27/29, let zajema 200 ur v vlogi, za katero se validacijo skuša doseči, in 50 v taki vlogi v zadnjih 12 mesecih	dejavnosti s helikopterji, ki niso udeleženi v komercialnem zračnem prevozu	(g)

*Pred validacijo licence CPL(H)/IR s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko mora imetnik licence/ratinga dokazati raven znanja, ki se zahteva za licenco ICAO ATPL.

LICENCE ZASEBNIH (ŠPORTNIH) PILOTOV Z RATINGOM ZA INSTRUMENTALNO LETENJE

- 3 Pod določenimi pogoji lahko država, ki je bila članica JAA, validira licenco zasebnega (športnega) pilota z ratingom za instrumentalno letenje, ki jo je izdala država, ki ni bila članica JAA, v skladu s ICAO Aneksom 1, da bi omogočila lete (razen šolskih letov) s helikopterji, registriranimi v posamezni državi, ki je bila članica JAA. Za validacijo take licence mora njen imetnik:
- (a) s preverjanjem praktične usposobljenosti v vseh sekcijah preverjanja dokazati, da izpolnjuje zahteve za vpis ratinga za tip, določene v dodatku 1 in 3 k FCL 2.240;
 - (b) pristojnemu organu v skladu s poddelom J te priloge zadovoljivo dokazati, da je pridobil znanje iz letalske zakonodaje in letalskih vremenskih kod, št. predmeta 050 10 03 01, načrtovanja poleta in zmogljivosti zrakoplova (IR), št. predmeta 030 00 00 00, človeške zmogljivosti št. predmeta 040 00 00 00, v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.470;
 - (c) dokazati ustrezno znanje angleškega jezika v skladu s FCL 2.200;
 - (d) imeti vsaj veljavno zdravniško spričevalo 2. razreda skupaj z zahtevami v zvezi s sluhom v skladu z odstavkom b FCL 3.355;
 - (e) imeti privilegije za uporabo letalske radiotelefonijske (R/T), sprejemljive za pristojni organ;
 - (f) izpolniti zahteve v zvezi z izkušnjami, določene v 2. stolpcu te preglednice:

Licenca v lasti	Izkušnje – celoten čas letenja
(1)	(2)
PPL(H)/IR	> 100 ur instrumentalnega leta kot vodja helikopterja

Dodatek 2 k FCL 2.015**Zamenjava licence zasebnega (športnega) pilota, ki jo je izdala država, ki ni bila članica JAA, z licenco FCL PPL(H)**

(Glej FCL 2.015(c)(2).)

Minimalne zahteve za zamenjavo licence PPL(H), ki jo je izdala država, ki ni bila članica JAA, z licenco FCL PPL(H). Kandidat mora:

- (a) imeti licenco, izdano v skladu s prilogo 1 k ICAO;
- (b) imeti zdravniško spričevalo najmanj 2. razreda;
- (c) imeti privilegije v zvezi z letalsko radiotelefonijo, sprejemljive za pristojni organ;
- (d) izpolniti zahteve v zvezi z izkušnjami, določene v 2. stolpcu preglednice:

Nacionalna licenca v lasti	Zahteve v zvezi z izkušnjami	Dodatne zahteve
veljavna nacionalna licenca ICAO PPL(H)	≥ 100 ur kot pilot helikopterja	(a) opraviti mora pisni izpit iz letalske zakonodaje in človeške zmogljivosti in omejitev (b) opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za licenco PPL(H), kot je določeno v dodatku 1 k FCL 2.130 in 2.135 in dodatku 2 k FCL 2.135 (c) izpolniti ustrezne zahteve iz poddela F

Dodatek 3 k FCL 2.015

Validacija pilotskih licenc, izdanih v državah, ki niso bile članice JAA, za posebne naloge za določen čas

(Glej FCL 2.015.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.015.)

ZAČASNA VALIDACIJA PILOTSKIH LICENC, IZDANIH V DRŽAVAH, KI NISO BILE ČLANICE JAA, ZA PILOTE PROIZVAJALCEV HELIKOPTERJEV

1. Pilotsko licenco, izdano v državi, ki ni bila članica JAA, v skladu s ICAO Aneksom 1, z vpisanim ratingom inštruktorja ali pooblastilom izpraševalca, ki jo izda navedena država, lahko država, ki je bila članica JAA, pod določenimi pogoji validira ali kako drugače odobri, da omogoči polete, med katerimi predstavi, upravlja, preleta ali preizkuša helikopter, registriran v navedeni državi, ki je bila članica JAA. Če validacija licence poteka pod pogoji iz tega dodatka, je lahko imetnik licence, izdane v državi, ki ni bila članica JAA, oproščen zahtev o validaciji licenc iz države, ki ni bila članica JAA, iz dodatka 1 k FCL 2.015, če so izpolnjene naslednje zahteve:

Za validacijo take licence mora njen imetnik:

- (a) imeti ustrezno licenco, zdravniško spričevalo, ratinge za tip in kvalifikacije za vpis usposobljenosti za inštruktorja ali izpraševalca za tip, ki za predlagane naloge veljajo v državi, ki ni bila članica JAA, in
 - (b) biti zaposlen pri proizvajalcu helikopterjev ali pri organizaciji TRTO, ki usposabljanje izvaja v imenu proizvajalca helikopterjev, in
 - (c) morajo biti njegove naloge omejene na usposabljanje za letenje ali preverjanje ob prvi izdaji ratinga za tip, nadziranje pilotov letalskega prevoznika med začetnim linijskim letenjem, dostavo ali prelet helikopterjev, začetno linijsko letenje in predstavitvene ali preizkusne polete.
2. Med izvajanjem ali nadziranjem linijskega letenja mora pilot izpolnjevati tudi ustrezne zahteve predpisov in drugih pravnih aktov, ki urejajo letalske operacije, ki jih določi pristojni organ države, v kateri je zrakoplov registriran.

Dodatek 1 k FCL 2.050**Upoštevanje teoretičnega znanja – zahteve glede diferencialnega usposabljanja in izpitov**

(Glej FCL 2.050(b)(2).)

Imetnik pilotske licence za letalo, ki želi pridobiti licenco PPL(H), mora uspešno opraviti teoretične izpite (iz Programa teoretičnega znanja za licenco PPL(H) v AMC-FCL 2.125) iz teh predmetov:

splošno znanje o zrakoplovu, zmogljivosti helikopterja in načrtovanje poleta, operativni postopki in osnove letenja.

Dodatek 2 k FCL 2.050**Upoštevanje teoretičnega znanja za izdajo licence CPL(H) – program diferencialnega usposabljanja in izpitov**
(Glej FCL 2.050(b)(3))

1. Kandidat mora opraviti diferencialno teoretično usposabljanje po odobrenem programu v organizaciji (FTO) v skladu s spodaj navedenimi predmetnimi področji (glej učne cilje teoretičnega šolanja):

021 00 00 00	SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVU – OSNOVNA KONSTRUKCIJA ZRAKOPLOVA IN SISTEMI, ELEKTRIČNI SISTEMI, POGONSKI SISTEMI, OPREMA ZA NUJNE PRIMERE
021 02 00 00	OSNOVE KONSTRUKCIJ
021 04 00 00	PODVOZJE, KOLESA, PNEVMATIKE, ZAVORE
021 05 00 00	KOMANDE (SISTEM ZA KRMARJENJE)
021 06 00 00	PNEVMATSKI SISTEM – VZDRŽEVANJE TLAKA IN PREZRAČEVALNI SISTEM
021 11 00 00	TURBINSKI MOTORJI
021 13 00 00	SISTEMI ZA OSKRBO S KISIKOM
021 14 00 00	HELIKOPTER: RAZNI SISTEMI
021 15 00 00	HELIKOPTER: GLAVE ROTORJA
021 16 00 00	HELIKOPTER: TRANSMISIJA
021 17 00 00	HELIKOPTER: KRAKI

022 00 00 00	SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVU – INSTRUMENTI
022 02 00 00	MERJENJE ZRAČNIH PARAMETROV (<i>Air Data</i>)
022 07 00 00	HELIKOPTER: SISTEMI ZA AVTOMATSKO UPRAVLJANJE (<i>AFCS</i>)
022 12 00 00	ALARMNI SISTEMI, SISTEMI ZA OPOZARJANJE BLIŽINE TAL
022 13 00 00	INTEGRIRANI INSTRUMENTI – ELEKTRONSKI ZASLONI
022 14 00 00	SISTEMI ZA VZDRŽEVANJE, SPREMLJANJE IN BELEŽENJE

030 00 00 00	ZMOGLJIVOSTI HELIKOPTERJA IN NAČRTOVANJE POLETA
031 00 00 00	MASA IN RAVNOTEŽJE – HELIKOPTERJI
031 01 00 00	VPLIV MASE IN RAVNOTEŽJA NA ZMOGLJIVOSTI HELIKOPTERJA
031 02 00 00	PRETOVARJANJE

033 00 00 00	NAČRTOVANJE POLETA IN SPREMLJANJE POLETA
033 03 00 00	NAČRTOVANJE PORABE GORIVA

034 00 00 00	ZMOGLJIVOSTI HELIKOPTERJA
034 01 00 00	SPLOŠNO
034 02 00 00	3. ZMOGLJIVOSTI RAZRED – SAMO ENOMOTORNI HELIKOPTERJI
034 03 00 00	2. ZMOGLJIVOSTI RAZRED
034 05 00 00	1. ZMOGLJIVOSTI RAZRED – HELIKOPTERJI, CERTIFICIRANI V SKLADU Z CS 29

070 00 00 00	OPERATIVNI POSTOPKI – HELIKOPTERJI
071 01 00 00	SPLOŠNE ZAHTEVE
071 02 00 00	POSEBNI OPERATIVNI POSTOPKI IN NEVARNOSTI (SPLOŠNI VIDIKI)
071 03 00 00	HELIKOPTER: POSTOPKI V NUJI

082 00 00 00	OSNOVE LETENJA – HELIKOPTER
082 01 00 00	PODZVOČNA AERODINAMIKA
082 02 00 00	AERODINAMIKA PRI TRANSSONIČNIH HITROSTIH IN UČINKI STISLJIVOSTI
082 03 00 00	TIPI ROTOPLANOV
082 04 00 00	AERODINAMIKA GLAVNEGA ROTORJA
082 05 00 00	MEHANIKA GLAVNEGA ROTORJA
082 06 00 00	REPNI ROTORJI
082 07 00 00	RAVNOTEŽJE, STABILNOST IN KRMARLJIVOST
082 08 00 00	MEHANIKA LETENJA HELIKOPTERJA

2. Kandidat mora dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem imetnika licence CPL(H) in izpolniti zahteve iz poddela J te priloge.

Kandidat mora opraviti teoretične diferencialne izpite iz teh predmetov: splošno znanje o zrakoplovu, zmogljivosti helikopterja in načrtovanje poleta, operativni postopki in osnove letenja (helikopter) in sicer:

- (a) izpitne pole iz predmetov zmogljivosti helikopterja in načrtovanje poleta in osnove letenja (helikopter) so določene v FCL 2.470(b).
- (b) izpitne pole iz predmetov konstrukcija in sistemi, električni sistemi, pogonski sistem, oprema za nujne primere, letalski instrumenti, masa in ravnotežje, načrtovanje in spremljanje leta in operativni postopki morajo zajemati diferencialne teme, navedene v zgornjem učnem načrtu.

Dodatek 3 k FCL 2.050

Upoštevanje teoretičnega znanja za izdajo licence ATPL(H) – zahteve glede diferencialnega usposabljanja in izpitov
(Glej FCL 2.050(b)(4))

1. Kandidat mora opraviti diferencialno teoretično usposabljanje po odobrenem programu v organizaciji (FTO) v skladu s spodaj navedenimi predmetnimi področji (glej učne cilje teoretičnega znanja):

021 00 00 00	SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVU – OSNOVNA KONSTRUKCIJA IN SISTEMI, ELEKTRIČNI SISTEMI, POGONSKI SISTEMI, OPREMA ZA NUJNE PRIMERE
021 02 00 00	OSNOVNE KONSTRUKCIJE
021 04 00 00	PODVOZJE, KOLESA, PNEVMATIKE, ZAVORE
021 05 00 00	KOMANDE (SISTEM ZA KRMARJENJE)
021 06 00 00	PNEVMATSKI SISTEM – VZDRŽEVANJE TLAKA IN PREZRAČEVALNI SISTEM
021 11 00 00	TURBINSKI MOTORJI
021 13 00 00	SISTEMI ZA OSKRBO S KISIKOM
021 14 00 00	HELIKOPTER: RAZNI SISTEMI
021 15 00 00	HELIKOPTER: GLAVE ROTORJA
021 16 00 00	HELIKOPTER: TRANSMISIJA
021 17 00 00	HELIKOPTER: KRAKI

022 00 00 00	SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVU – INSTRUMENTI
022 02 00 00	MERJENJE ZRAČNIH PARAMETROV (<i>Air Data</i>)
022 07 00 00	HELIKOPTER: SISTEMI ZA AVTOMATSKO URAVLJANJE (<i>AFCS</i>)
022 12 00 00	ALARMNI SISTEMI, SISTEMI ZA OPOZARJANJE BLIŽINE TAL
022 13 00 00	INTEGRIRANI INSTRUMENTI – ELEKTRONSKI ZASLONI
022 14 00 00	SISTEMI ZA VZDRŽEVANJE, SPREMLJANJE IN BELEŽENJE

030 00 00 00	ZMOGLJIVOSTI HELIKOPTERJA IN NAČRTOVANJE POLETA
031 00 00 00	MASA IN RAVNOTEŽJE – HELIKOPTERJI
031 01 00 00	VPLIV MASE IN RAVNOTEŽJA NA ZMOGLJIVOSTI HELIKOPTERJA
031 04 00 00	PODROBNOSTI O MASI IN RAVNOTEŽJU ZRAKOPLOVA

033 00 00 00	NAČRTOVANJE IN SPREMLJANJE POLETA
033 03 00 00	NAČRTOVANJE PORABE GORIVA

034 00 00 00	ZMOGLJIVOST – HELIKOPTERJI
034 01 00 00	SPLOŠNO
034 02 00 00	3. ZMOGLJIVOSTNI RAZRED – SAMO ENOMOTORNI HELIKOPTERJI
034 03 00 00	2. ZMOGLJIVOSTNI RAZRED
034 05 00 00	1. ZMOGLJIVOSTNI RAZRED – HELIKOPTERJI, CERTIFICIRANI V SKLADU Z CS 29

070 00 00 00	OPERATIVNI POSTOPKI – HELIKOPTER
071 01 00 00	SPLOŠNE ZAHTEVE
071 02 00 00	POSEBNI OPERATIVNI POSTOPKI IN NEVARNOSTI (SPLOŠNI VIDIKI)
071 03 00 00	HELIKOPTER: POSTOPKI V NUJI

082 00 00 00	OSNOVE LETENJA – HELIKOPTER
082 01 00 00	POZVOČNA AERODINAMIKA
082 02 00 00	AERODINAMIKA PRI TRANSONIČNIH HITROSTIH IN UČINKI STISLJIVOSTI
082 03 00 00	TIPI ROTOPLANOV
082 04 00 00	AERODINAMIKA GLAVNEGA ROTORJA
082 05 00 00	MEHANIKA GLAVNEGA ROTORJA
082 06 00 00	REPNI ROTORJI
082 07 00 00	RAVNOTEŽJE, STABILNOST IN KRMARLJIVOST
082 08 00 00	MEHANIKA LETENJA HELIKOPTERJA

2. Kandidat mora dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem imetnika licence ATPL(H) in izpolniti zahteve iz poddela J te priloge.

Kandidat mora opraviti teoretične diferencialne izpite iz teh predmetov: splošno znanje o zrakoplovu, zmogljivost helikopterja in načrtovanje poleta, operativni postopki in osnove letenja (helikopter) in sicer:

- (a) izpitne pole iz predmetov zmogljivost helikopterja in načrtovanje poleta in osnove letenja (helikopter) so določene v odstavku a FCL 2.470;
- (b) izpitne pole iz predmetov konstrukcija in sistemi, elektrika, motorji, oprema za nujne primere, instrumenti, masa in ravnotežje, načrtovanje in spremljanje leta in operativni postopki morajo zajeti diferencialne teme, navedene v učnem načrtu.

Dodatek 4 k FCL 2.050**Upoštevanje teoretičnega znanja za izdajo licence CPL(H), ratinga IR(H) ali licence ATPL(H)**

(Glej FCL 2.050(B)(8))

1. Pri kandidatu za vpis ratinga za instrumentalno letenje IR(H), ki je opravil ustrezne teoretične izpite za licenco CPL(H), se upošteva teoretično znanje iz dveh predmetov:
 - človeške zmogljivosti in omejitve,
 - meteorologija.
2. Pri kandidatu za licenco CPL(H), ki je opravil ustrezne teoretične izpite za IR(H), se upošteva teoretično znanje iz dveh predmetov:
 - človeška zmogljivosti in omejitve,
 - meteorologija.
3. Pri kandidatu za licenco ATPL(H) ali licenco ATPL(H) z ratingom IR(H), ki je opravil ustrezne teoretične izpite za licenco CPL(H), se upošteva teoretično znanje iz treh predmetov:
 - zmogljivosti (helikopter),
 - osnove letenja (helikopter),
 - komunikacije v skladu s pravili VFR.
4. Pri kandidatu za licenco ATPL(H) z ratingom IR(H), ki je opravil ustrezne teoretične izpite za licenco ATPL(H), se upošteva teoretično znanje iz teh predmetov:
 - splošno znanje o zrakoplovu – osnovna konstrukcija zrakoplova/sistemi/pogonski sistem
 - splošno znanje o zrakoplovu – letalski instrumenti
 - masa in ravnotežje
 - zmogljivosti (helikopter)
 - človeške zmogljivosti in omejitve
 - meteorologija
 - splošna navigacija
 - osnove letenja (helikopter)
 - komunikacija v skladu s pravili VFR

Dodatek 1a k FCL 2.055

Organizacije za usposabljanje letenja (FTO) za pridobitev pilotskih licenc in ratingov

(Glej FCL 2.055.)

(Glej AMC FCL 2.261(c)(2))

(Glej IEM št. 1 k FCL 2.055.)

(Glej IEM št. 2 k FCL 2.055.)

(Glej IEM št. 3 k FCL 2.055.)

(Glej IEM št. 4 k FCL 2.055.)

UVOD

- 1 Organizacija za usposabljanje letenja (v nadaljevanju organizacija *FTO – Flying Training Organisation*) je organizacija, ki s svojim osebjem, opremo in načinom delovanja v ustreznem okolju praktično usposablja v letalu in/ali v simulatorju, če to ustreza okoliščinam, in ima tudi teoretične tečaje za posamezne programe šolanja.
- 2 Organizacija FTO, ki želi šolati po odobrenem programu v skladu z zahtevami, ki jih določa FCL, mora pridobiti dovoljenje za delo od pristojnega organa ene od držav, ki so bile članice JAA. Pristojni organ države, ki je bila članica JAA, dovoljenje za delo izda le, če:
 - (a) lahko uveljavi zahteve, določene v FCL, in
 - (b) organizacija FTO izpolnjuje vse zahteve, določene v FCL.

Ta dodatek določa zahteve glede izdaje, podaljšanja veljavnosti in različnih dovoljenj za delo organizacije. Organizacija FTO mora izpolniti samo zahteve v zvezi z vrsto šolanja, ki ga izvaja.

PRIDOBITEV DOVOLJENJA

- 3 Organizacija FTO, ki želi pridobiti dovoljenje za delo, mora pristojnemu organu predložiti vse operativne priročnike in šolski izobraževalni priročnik, ki jih določata točki 32. in 33. tega dodatka. Določiti mora postopke, sprejemljive za pristojni organ, s katerimi bo zagotovila izpolnitev vseh ustreznih zahtev iz FCL. Mednje spada sistem za zagotavljanje kakovosti v okviru FTO (glej AMC FCL 2.055 in IEM FCL št. 1 k FCL 2.055), ki omogoča hitro odkrivanje vseh pomanjkljivosti in pripravo popravljalnih ukrepov. Po ocenitvi vloge bo v organizaciji FTO opravljen pregled, s katerim bo organizacija dokazala, da izpolnjuje vse zahteve, določene v tem dodatku. Če bodo izsledki pregleda zadovoljivi, bo FTO pridobila začetno dovoljenje za delo, ki bo veljalo eno leto. Njegovo veljavnost je mogoče podaljšati za nadaljnja obdobja do treh let. Pristojnemu organu ni treba izdati dovoljenja organizacijam FTO iz držav, ki niso bile članice JAA, če za to nima dovolj uslužbencev oziroma če so stroški ocenjevanja vloge za odobritev in pregledi zanj neupravičen izdatki.
- 4 Vse vrste usposabljanja morajo biti odobrene (glej IEM FCL 2.055 (še odprto)).
- 5 Pristojni organ bo spremljal raven usposabljanja in preverjal naključno izbrane šolske lete s študenti. Med takimi obiski organizacija FTO omogoči dostop do zapisov o šolanju, pooblastil, tehničnih dnevnikov, predavanj, študijskih zapiskov, predpoletnih priprav in do preostalega z usposabljanjem povezanega gradiva. Pristojni organ organizaciji FTO izda kopijo poročila o opravljenem pregledu.
- 6 Pristojni organ lahko dovoljenje za delo spremeni, začasno ali dokončno razveljavi, če organizacija FTO ne dosega več najnižje dogovorjene ravni, katere koli zahteve ali standardov.

- 7 Če želi organizacija FTO spremeniti odobreni program, svoj operativni priročnik ali šolski izobraževalni priročnik, mora še pred uvedbo sprememb pridobiti soglasje pristojnega organa. Pristojnega organa pa ni treba obveščati o manjših spremembah vsakodnevnih operacij. Če v organizaciji FTO obstaja dvom o pomembnosti predlagane spremembe, se mora o tem posvetovati s pristojnim organom.
- 8 Organizacija FTO se glede šolanja lahko dogovori z drugimi organizacijami FTO, oziroma kot nadomestno matično letališče uporabi druga letališča, če to odobri pristojni organ.

FINANČNA SREDSTVA

- 9 (a) Organizacija FTO mora pristojni organi prepričati, da ima na voljo dovolj sredstev za usposabljanje po odobrenih standardih (glej IEM št. 2 k FCL 2.055).
- (b) Organizacija FTO v soglasju s pristojnim organom imenuje osebo, ki dokaže, da je na voljo dovolj sredstev za usposabljanje po odobrenih standardih: to je odgovorni vodja.

VODSTVO IN ZAPOSLENI

- 10 Vodstvo zagotovi nadzor nad svojimi uslužbenci na vseh stopnjah. Opravljajo ga osebe, ki so dovolj izkušene in primerne za to. Podrobnosti o sestavi vodstva in dolžnostih posameznikov so sestavni del operativnega priročnika organizacije FTO.
- 11 Organizacijo FTO mora pristojnemu organu dokazati, da zaposluje dovolj primerno usposobljenih strokovnjakov. Pri integriranem tečaju je treba zaposliti tri osebe s polnim delovnim časom na teh delovnih mestih:

vodja usposabljanja (*Head of Training – HT*)

vodja inštruktorjev letenja (*Chief Flight Instructor – CFI*)

vodja predavateljev (*Chief Ground Instructor – CGI*)

Na modularnem tečaju je mogoče ta mesta združiti in zaposliti eno ali dve osebi s polnim ali skrajšanim delovnim časom, odvisno od obsega šolanja. Pri tem mora biti vsaj ena oseba zaposlena polni delovni čas. V organizacijah FTO, ki opravljajo samo teoretično usposabljanje, je mogoče mesti vodje usposabljanja in vodje predavateljev združiti. Imenovana oseba mora imeti ustrezne vodstvene sposobnosti, licenco profesionalnega pilota, ki se nanaša na izvajano usposabljanje, z ustreznimi ratingi, oziroma mora tako licenco imeti v preteklih letih in izpolnjevati zahteve iz devetnajstega odstavka v nadaljevanju.

- 12 Razmerje med številom inštruktorjev letenja, ki so zaposleni s skrajšanim delovnim časom, in obsegom usposabljanja mora biti sprejemljivo za pristojni organ.
- 13 Standardno razmerje med številom študentov in inštruktorjev letenja razen vodje usposabljanja ne sme presegati 6 : 1. Običajno število študentov v posameznem razredu pri tistih predmetih, ki zahtevajo ostrejši nadzor ali praktično delo, ne sme biti več kot 12.

VODJA USPOSABLJANJA

- 14 Vodja usposabljanja je v celoti odgovoren za uspešno povezavo med praktičnim usposabljanjem za letenje na zrakoplovu, usposabljanjem na napravah za simulacijo letenja in teoretičnim usposabljanjem ter za spremljanje napredovanja vsakega posameznega študenta. Imeti mora bogate izkušnje za usposabljanje, ki jih je pridobil kot inštruktor za licenco profesionalnega pilota, in vodstvene sposobnosti. Vodja

usposabljanja mora biti imetnik licence profesionalnega pilota in ratingov, ki se nanašajo na izvajano praktično usposabljanje za letenje v skladu s ICAO Aneksom 1, oziroma mora tako licenco in ratinge imeti v zadnjih treh letih pred prvim imenovanjem za vodjo usposabljanja.

VODJA INŠTRUKTORJEV LETENJA

- 15 Vodja inštruktorjev letenja je pristojen za nadzor nad vsemi inštruktorji na zrakoplovu in v simulatorju ter za poenotenje (standardizacijo) celotnega praktičnega usposabljanja na zrakoplovu in v simulatorju. Vodja inštruktorjev letenja mora:
- (a) imeti najvišjo licenco profesionalnega pilota, ki se nanaša na praktično usposabljanje za letenje;
 - (b) imeti rating(e), ki se nanaša(jo) na vrste izvajanega praktičnega usposabljanja za letenje;
 - (c) imeti pooblastilo za inštruktorja letenja za vsaj en tip helikopterjev, s katerimi praktično usposabljanje poteka; in
 - (d) leteti 1000 ur kot vodja helikopterja (PIC), od tega najmanj 500 ur med opravljanjem dolžnosti inštruktorja na helikopterju, ki se nanašajo na izvajano usposabljanje; od tega je lahko 200 ur instrumentalnega letenja v simulatorju.

INŠTRUKTORJI, RAZEN INŠTRUKTORJEV NA NAPRAVAH ZA SIMULACIJO LETENJA

- 16 Inštruktorji morajo imeti:
- (a) licenco profesionalnega pilota in ratinge, ki ustrezajo tistim vrstam usposabljanja, ki ga bodo izvajali;
 - (b) rating za inštruktorja letenja, ki ustreza tistemu delu usposabljanja, ki ga inštruktor izvaja, npr. inštruktor za instrumentalno letenje, inštruktor letenja, inštruktor za vpis ratinga za določen tip, primerno okoliščinam; ali
 - (c) pooblastilo pristojnega organa, da lahko opravlja usposabljanja v organizaciji FTO (glej FCL 2.305).
- 17 Pristojni organ mora soglašati z najvišjim številom ur letenja, najvišjim številom ur delovnega časa v helikopterju in najkrajšim počitkom med posameznimi instruktorskimi nalogami.

INŠTRUKTORJI NA NAPRAVAH ZA SIMULACIJO LETENJA

- 18 Pred prvim imenovanjem na mesto inštruktorja za usposabljanje na napravah FTD in FNPT I morajo inštruktorji (razen inštruktorjev SFI, ki imajo pooblastilo v skladu dodatkom 1 k FCL 2.005(3)) imeti tri leta licence profesionalnega pilota in rating, ki ustreza vrstam usposabljanja, ki ga bodo izvajali, ter izkušnje s področja usposabljanja. Da bi lahko izvajali usposabljanje v simulatorju in/ali na napravah FNTP II, morajo inštruktorji imeti rating inštruktorja za helikopter FI(H) ali rating inštruktorja za določen tip helikopterjev, ki zahtevajo veččlansko posadko (TRI MPH), ali pooblastilo SFI(H).

VODJA PREDAVATELJEV (CGI)

- 19 Vodja predavateljev je pristojen za nadzor vseh predavateljev in za poenotenje vseh vrst teoretičnega usposabljanja. Imeti mora osnovno znanje o letalstvu in opraviti tečaj za poučevanje oziroma imeti bogate predhodne izkušnje za teoretično usposabljanje.

PREDAVATELJI

- 20 Predavatelji za izpitne predmete za pridobitev licence in vpis ratingov morajo imeti ustrezne letalske izkušnje in morajo pred imenovanjem na tako delovno mesto dokazati

svojo usposobljenost na preizkusnem predavanju na podlagi gradiva, ki so ga pripravili v zvezi s predmeti, ki jih bodo poučevali.

ARHIV

- 21 Ustrezno administrativno osebje v organizaciji FTO hrani te dokumente najmanj pet let:
 - (a) natančne podatke o usposabljanju posameznega študenta iz teoretičnih predmetov, usposabljanja za letenje in letenja v simulatorju;
 - (b) podrobna in redna poročila inštruktorjev o poteku usposabljanja skupaj z oceno in redna poročila o preverjanjih napredovanja pri letenju in teoretičnih izpitih; in
 - (c) osebne podatke, na primer datume poteka veljavnosti zdravniških spričeval, ratingov, itd.
- 22 Oblika dokumentacije o usposabljanju študentov je določena v priročniku za usposabljanje.
- 23 Organizacija FTO pristojnemu organu na njegovo zahtevo predloži dokumentacijo in poročila o usposabljanja.

PROGRAM ŠOLANJA

- 24 Za vsako vrsto usposabljanja, ki je na voljo, je treba pripraviti program. Vključuje razdelitev praktičnega usposabljanja za letenje in teoretičnega po tednih ali fazah, spisek običajnih vaj in povzetek učnega načrta. Pomembno je, da sta usposabljanje v simulatorju in teoretično usposabljanje razdeljena tako, da lahko študenti med praktičnim usposabljanjem za letenje uporabijo teoretično znanje. Omogočiti je treba, da se težave, ki nastanejo med usposabljanjem, razrešijo med nadaljnjim usposabljanjem. Vsebinsko in zaporedje programa usposabljanja potrdi pristojni organ.

HELIKOPTERJ(I) ZA USPOSABLJANJE IN PREVERJANJE

- 25 Na voljo mora biti dovolj šolskih helikopterjev, ki ustrezajo vrstam usposabljanja in preverjanja usposobljenosti. To število je odvisno od števila razpoložljivih simulatorjev in naprav za simulacijo letenja. Vsak helikopter mora biti opremljen z dvojnimi osnovnimi komandami, namenjenimi inštruktorju in študentu. Komande, ki jih je mogoče prestaviti z enega pilotskega mesta na drugo, niso dovoljena. Med helikopterji mora biti tudi en ali več helikopterjev, s katerimi je mogoče prikazati avtorotacijo, in simulirati instrumentalne meteorološke razmere, in zlasti primerno opremljen(-i) helikopter(-ji) za praktično usposabljanje in preverjanje iz instrumentalnega letenja. Za praktično usposabljanje in preverjanje za vpis ratinga za instrumentalno letenje (IR(H)) se zahteva zadostno število helikopterjev, ki so certificirani za letenje po pravilih instrumentalnega letenja – IFR.
- 26 Praktično usposabljanje je dovoljeno le s helikopterjem, ki jih v ta namen potrdi pristojni organ. Če se tip helikopterja, na katerem poteka preverjanje praktične usposobljenosti, razlikuje od tipa simulatorja, ki se uporablja za usposabljanje v vizualnem letenju, je največje število priznanih ur omejeno na ure, namenjene za usposabljanje na napravi FNPT II/III v ustreznem programu praktičnega usposabljanja.

LETALIŠČA IN VZLETIŠČA

- 27 Matično letališče in vsa druga nadomestna letališča, na katerih poteka praktično usposabljanje, morajo imeti:
 - (a) najmanj eno vzletno-pristajalno stezo ali vzletno-pristajalno površino, da lahko šolski helikopterji normalno vzletajo in pristajajo z najvišjo dovoljeno vzletno oziroma pristajalno maso in izvajajo avtorotacijo do zemlje, ki omogoča:

- (i) letenje v brezvetrju (pri vetru, ki ni močnejši od štirih vozlov) in pri temperaturah, ki so enake povprečni visoki temperaturi v najbolj vročem mesecu v letu na območju, na katerem se leti;
 - (ii) prelete vseh ovir na poti vzleta na višini najmanj 15 m (50 čevljev);
 - (iii) lete z delujočim motorjem in pristajalnim podvozjem (če je primerno glede na okoliščine) v položaju, ki ga predpiše proizvajalec, in
 - (iv) miren prehod od zalebditve, do najboljše vertikalne hitrosti vzpenjanja, ki ne zahteva izjemnih pilotskih veščin ali spretnosti;
- (b) kazalnik smeri vetra, viden z obeh koncev vzletno-pristajalne steze, oziroma vzletno-pristajalne površine z zemlje;
- (c) stalen sistem za osvetlitev vzletno-pristajalne steze/površine, če se uporabljata za usposabljanje ponoči; in
- (d) službo kontrole zračnega prometa (ATC) razen tam, kjer je mogoče s soglasjem pristojnega organa zahteve glede praktičnega usposabljanja varno izpolniti z drugimi sredstvi za zvezo zrak – zemlja.

28 Šolska območja morajo omogočati:

- usposabljanje za letenje na omejenih terenih
- avtorotacijo s simulacijo izključenega motorja
- operacije na nagnjene terene

PROSTORI LETALSKE OPERATIVNE SLUŽBE

29 Na voljo morajo biti:

- (a) operativni prostor z opremo, ki omogoča nadzor letalskih operacij.
- (b) prostor za načrtovanje poleta, kjer so na voljo:
- ustrezne veljavne karte in zemljevidi
 - veljavni podatki službe letalskih informacij (AIS)
 - veljavni meteorološki podatki
 - povezava s kontrolo zračnega prometa (ATC) in operativnim prostorom
 - zemljevidi z označenimi standardnimi šolskimi rutami (*cross-country routes*)
 - karte z označenimi veljavnimi prepovedanimi, nevarnimi in omejenimi območji letenja.
 - druga gradiva, ki se nanaša na varnost letenja.
- (c) Primerno število dovolj velikih prostorov, v katerih potekajo predpoletne priprave.
- (d) Primerni prostori za nadzorno osebje in prostori, v katerih inštruktorji letenja lahko pišejo poročila o študentih in izpolnjujejo zapisnike, itd.
- (e) Opremljeni prostori za posadke, namenjeni inštruktorjem in študentom.

PROSTORI, NAMENJENI TEORETIČNEMU USPOSABLJANJU

30 Za teoretično usposabljanje morajo biti na voljo:

- (a) učilnica, ki ustreza trenutnemu številu študentov,
- (b) primerna oprema za ponazoritev, prikaz kot pomoč pri teoretičnem usposabljanju,
- (c) naprava za urjenje in opravljanje izpitov iz radiotelefonijske,
- (d) priročna knjižnica z gradivom, ki se nanaša na program šolanja,
- (e) prostori za predavatelje.

ZAHTEVE ZA ZAČETEK USPOSABLJANJA

- 31 Študent, ki se bo začel usposablјati, mora imeti ustrezno zdravniško spričevalo, ki se zahteva za želeno licenco. Izpolnjevati mora zahteve za začetek usposablјanja, ki jih določi organizacija FTO in potrdi pristojni organ.

PRIROČNIK ZA USPOSABLJANJE IN OPERATIVNI PRIROČNIK

- 32 Šolski izobraževalni priročnik za vsako stopnjo usposablјanja določa standarde, cilje in namene, ki jih morajo študenti doseči. Poleg tega vključujejo še:
1. del – Načrt usposablјanja,
 2. del – Posvetovanje pred poletom in praktične letalske vaje,
 3. del – Usposablјanje v simulatorju in na napravah za simulacijo letenja,
 4. del – Teoretično usposablјanje.

Nadaljnja navodila so v IEM št. 3 k FCL 2.055.

- 33 Operativni priročnik zagotavlja posameznim skupinam uslužbencev npr. inštruktorjem, simulatorskim inštruktorjem, predavateljem in vzdrževalnemu osebju vse potrebne podatke. Poleg tega vključuje še:
- (a) Splošni del,
 - (b) Tehnični del,
 - (c) Rute,
 - (d) Usposablјanje uslužbencev

Nadaljnja navodila so v IEM št. 3 k FCL 2.055.

Dodatek 1b k FCL 2.055**Usposabljanje, ki delno poteka zunaj držav, ki so bile članice JAA**

(Glej FCL 2.030.)

(Glej FCL 2.055(a)(1))

(Glej FCL 2.485.)

(Glej Dodatek 1a k FCL 2.055.)

(Glej Dodatek 1 k FCL 2.305.)

Organizacije (FTO), ki opravljajo del usposabljanja zunaj držav, ki so bile članice JAA, morajo pri tem upoštevati:

- (a) dovoljenje za delo se lahko izda, če so izpolnjene zahteve, navedene v tem dodatku. Če organ, pristojen za odobritev usposabljanja, oceni, da je mogoč ustrezen nadzor, se usposabljanje omeji na celoten integrirani tečaj ATPL(H) ali na njegov posamezen del (glej dodatek 1 FCL 2.305);
- (b) pridobljeno znanje iz navigacije iz 2. faze integriranega tečaja ATPL(H) lahko preverja lokalni inštruktor letenja, ki pred tem ni sodeloval pri usposabljanju kandidata, če je imetnik licence FCL z vpisanim ustreznim ratingom inštruktorja letenja. Ob koncu predpisanega usposabljanja lahko praktično usposobljenost preverja lokalni izpraševalec (FE(H)) praktične usposobljenosti za licenco CPL(H) v okviru integriranega tečaja ATPL(H), če je pooblaščen v skladu s poddelom I te priloge in je popolnoma neodvisen od posamezne organizacije FTO, razen če pristojni organ tega izrecno ne dovoli s pisnim soglasjem;
- (c) praktična usposobljenost za instrumentalno letenje se preverja v kateri koli državi, ki je bila članica JAA, o čemer odloča pristojni organ, ki odobri tako usposabljanje. Organizacija FTO, ki del usposabljanja za instrumentalno letenje po odobrenem programu opravlja zunaj držav, ki so bile članice JAA, mora zagotoviti, da bo vanj vključeno tudi spoznavno/prilagoditveno letenje v državi, ki je bila članica JAA, v kateri ima svoj sedež pristojni organ, ki tako usposabljanje odobri, ali v soglasju s pristojnim organom v zračnem prostoru katere koli druge države, ki je bila članica JAA, preden kandidat začne s preverjanjem praktične usposobljenosti za instrumentalno letenje.
- (d) Teoretično usposabljanje za licenco ATPL lahko poteka v organizaciji FTO, ki usposabljanje po odobrenem programu izvaja zunaj držav, ki so bile članice JAA. Teoretični izpiti za izdajo licence ali ratinga se opravijo pri pristojnem organu države, ki tudi izda licenco (glej FCL 2.485). Pri načrtovanju je treba izpit (glej FCL 2.030) skrbno prilagoditi usposabljanju, ki je potekalo zunaj držav, ki so bile članice JAA.
- (e) Praktično usposabljanje poteka pod neposrednim nadzorom vodje inštruktorjev za letenje s helikopterjem CFI(H) ali pod nadzorom njegovega imenovanega namestnika, ki je imetnik licence FCL in ratinga inštruktorja letenja, kot je to določeno v dodatku 1a k FCL 2.055(15), ki mora biti prisoten, če usposabljanje poteka v državi, ki ni bila članica JAA.

Dodatek 1c k FCL 2.055

Dodatne zahteve glede usposabljanja v organizacijah FTO, ki imajo glavno poslovno enoto in svoj registrirani sedež zunaj držav, ki so bile članice JAA

(Glej FCL 2.055(a)(2))

(Glej dodatek 1a k FCL 2.055.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.305.)

POSTOPEK ODOBRITEVE

- 1 Organizacije FTO z glavno poslovno enoto in registriranim sedežem zunaj držav, ki so bile članice JAA, ki želijo usposablјati za licenco FCL in z njo povezane ratinge, pošljejo vlogo za odobritev takih tečajev pristojnemu letalskemu organu katere koli polnopravne države, ki so bile članice JAA. Dovoljenje za delo se izda, če:
 - (a) organizacija FTO izpolnjuje zahteve iz dodatka 1a k FCL 2.055 in vse druge dodatne zahteve iz tega dodatka; in
 - (b) pristojni organ, ki vlogo prejme, oceni, da lahko opravlja predpisane naloge v zvezi z odobritvijo in ustreznega nadzora v skladu s to prilogo. Stroški in postopek odobritve ne smejo biti nepotrebno breme za sredstva organa;
 - (c) letalski organ države, ki je bila članica JAA, ki bo dovoljenje za delo izdal, lahko zagotovi ustrezno pristojnost nad organizacijo FTO med postopkom odobritve in izvajanjem nadaljnjih tečajev in
 - (d) letalski organ države, ki ni bila članica JAA, v kateri ima organizacija FTO glavno poslovno enoto in svoj registrirani sedež, pristojnemu organu iz države, ki je bila članica JAA lahko pomaga pri postopku odobritve in omogoči pregled nad usposabljanjem na podlagi dogovora, ki ga skleneta država, ki je bila članica JAA in posamezna država, ki ni bila članica JAA.
- 2 Če so izsledki pregleda zadovoljivi, organizacija FTO pridobi soglasje, ki velja eno leto. Njegovo veljavnost je mogoče podaljšati za nadaljnje obdobje enega leta.

PRISTOJNOST

- 3 Za odobritev organizacije FTO zunaj držav, ki so bile članice JAA, izraz "ustrezna pristojnost" pomeni, da se pristojnemu organu države, ki bo dovoljenje za delo izdal, omogočijo:
 - (a) začetni in rutinski pregledi organizacije FTO v navedeni državi, ki ni bila članica JAA, s čimer se zagotovi skladnost z zahtevami FCL;
 - (b) preizkusi helikopterja med poletom in druga preverjanja standardov, ki so po mnenju pristojnega organa potrebni, ter
 - (c) izpolnjevanje zakonske odgovornosti v zvezi z dodelitvijo, spremembo, začasno razveljavitvijo ali preklicem odobritve v skladu z veljavno zakonodajo države članice.

Pristojni organ, ki izda dovoljenje za delo, lahko na podlagi dogovora med Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (EASA) in pristojnim organom države, ki ni bila članica JAA, v kateri ima FTO svojo glavno poslovno enoto in registrirani sedež, temu zaupa odgovornosti za preglede iz točke a tega odstavka.

ORGANIZACIJE FTO, KI OPRAVLJAJO USPOSABLJANJA ZA PROFESIONALNE LICENCE IN RATINGE

- 4 Dovoljenje za delo se izda, če so izpolnjene zahteve iz tega dodatka in če pristojni organ, ki bo dovoljenje izdal, oceni, da je mogoče zagotoviti ustrezen nadzor v skladu s to prilogo.

- 5 Preverjanje praktične usposobljenosti za vpis ratinga za instrumentalno letenje poteka v državi, ki je bila članica JAA, ki bo izdala dovoljenje za delo. Organizacija FTO zagotovi, da bo v odobreni tečaj vključeno tudi spoznavno letenje v državi, ki je bila članica JAA, v kateri ima svoj sedež pristojni organ, ki tako usposabljanje odobri, ali po njegovi presoji v zračnem prostoru katere koli druge države, ki je bila članica JAA, preden kandidat začne s preverjanjem praktične usposobljenosti za instrumentalno letenje. Tako letenje poteka v prisotnosti izpraševalca, ki ga potrdi pristojni organ.
- 6 Pridobljeno znanje iz navigacije iz 2. faze integriranega tečaja ATPL(H) lahko preverja lokalni inštruktor letenja za helikopterje (FI(H)), ki ga potrdi pristojni organ Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA) in ki pred tem ni sodeloval pri usposabljanju kandidata, če je imetnik licence FCL z vpisanim ratingom FI(H), kakor ustreza okoliščinam. Ob koncu predpisanega usposabljanja je mogoče preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(H) v okviru integriranega tečaja ATPL(H) opraviti z lokalnim FE(H), ki ga potrdi pristojni organ Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA), če je pooblaščen v skladu s poddelom I te priloge in popolnoma neodvisen od organizacije FTO, razen če pristojni organ tega izrecno ne dovoli s pisnim soglasjem.

ORGANIZACIJE FTO ZA USPOSABLJAJA IZKLJUČNO ZA LICENCE PPL(H) IN S TEM POVEZANE RATINGE

- 7 Dovoljenje za delo usposabljanja za licenco FCL PPL(H) in s tem povezane ratinge se lahko izda, če so izpolnjene zahteve iz tega dodatka in če pristojni organ, ki bo dovoljenje izdal, presodi, da je mogoče zagotoviti ustrezen nadzor v skladu s to prilogo.
- 8 Šolski helikopterji, letališča in rute, ki se uporabljajo za urjenje v navigaciji v okviru tečaja PPL(H), potrdi pristojni organ.
- 9 Ob koncu predpisanega usposabljanja za licenco PPL(H) lahko preverjanje praktične usposobljenosti opravlja lokalni FE(H) za določen helikopter, ki ga potrdi pristojni organ Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA), ki pred tem ni sodeloval pri praktičnem usposabljanju kandidata.
- 10 Šolski izobraževalni priročnik in operativni priročnik, ki se zahtevata v skladu z dodatkom 1a k FCL 2.055, je v organizacijah FTO za usposabljanje izključno za licenco PPL(H) in s tem povezane ratinge mogoče združiti in v njih zajeti le tista sklicevanja, ki se nanašajo na PPL(H).

TEORETIČNO ZNANJE

- 11 Teoretično usposabljanje lahko poteka v organizacijah FTO, ki odobrene tečaje izvajajo zunaj držav, ki so bile članice JAA. Teoretične izpite za licenco ali vpis ratinga opravlja pristojni organ, ki izda dovoljenje za delo (glej FCL 2.485).

Dodatek 2 k FCL 2.055

Organizacija za usposabljanje za tip zrakoplova (TRTO), ki izvajajo usposabljanje samo za imetnike pilotskih licenc

(Glej tudi FCL 2.261(c) in (d) – za odobritev tečajev)

(Glej FCL 2.055.)

(Glej IEM št. 1 k FCL 2.055.)

(Glej IEM št. 2 k FCL 2.055.)

(Glej IEM št. 3 k FCL 2.055.)

(Glej AMC FCL 2.261(c)(2))

UVOD

- 1 Organizacija za usposabljanje za tip zrakoplova FTO (v nadaljevanju organizacija TRTO - *Type Rating Training Organisation*) je organizacija, ki s svojim osebjem, opremo in z načinom delovanja v ustreznem okolju zagotavlja usposabljanje za vpis ratinga za tip in/ali usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC), in/ali usposabljanje v simulatorju, ter pod posebnimi pogoji, teoretično usposabljanje za posamezne programe.
- 2 Organizacija TRTO, ki želi usposablјati po odobrenem programu v skladu z zahtevami iz FCL, mora od pristojnega organa ene od držav, ki je bila članica JAA, pridobiti dovoljenje za delo. Pristojni organ države, ki je bila članica JAA, bo dovoljenje izdal le, če:
 - (a) lahko uveljavlja zahteve iz FCL in
 - (b) organizacija TRTO izpolnjuje vse zahteve iz FCL.

Ta dodatek določa zahteve glede izdaje, podaljšanja veljavnosti in različnih oblik odobritve organizacije TRTO.

DOVOLJENJE ZA DELO

- 3 Organizacija TRTO, ki želi pridobiti dovoljenje za delo, mora pristojnemu organu predložiti vse operativne priročnike in priročnike za usposabljanje, vključno s sistemi za zagotavljanje kakovosti, opisom shem programov usposabljanja, kot je to določeno v 17. in 26. do vključno 27. točki tega dodatka. Po ocenitvi vloge bo v organizaciji TRTO opravljen pregled, s katerim bo dokazala, da izpolnjuje vse zahteve iz tega dodatka. Če so izsledki pregleda zadovoljivi, bo pridobila začetno dovoljenje, ki bo veljalo eno leto. Njegovo veljavnost je mogoče podaljšati za nadaljnja obdobja do treh let. Pristojnemu organu ni treba izdati dovoljenja za delo organizacijam TRTO iz držav, ki niso bile članice JAA, če za to nima dovolj uslužbencev oziroma če so stroški ocenjevanja vloge za odobritev in pregledi zanj neupravičeni izdatek.
- 4 Vse vrste usposabljanja morajo biti odobrene (glej IEM (še odprto)).
- 5 Pristojni organ lahko dovoljenje za delo spremeni, oziroma ga začasno razveljavi ali prekliče, če zahtev v zvezi z odobritvijo ali standardi ni mogoče vzdrževati na najnižji dogovorjeni ravni.
- 6 Če organizacija TRTO želi spremeniti odobreni program, svoj operativni priročnik ali šolski izobraževalni priročnik, mora še pred uvedbo sprememb pridobiti soglasje pristojnega organa. Pristojnega organa pa ni treba obveščati o manjših spremembah vsakodnevnih operacij. Če obstaja dvom o pomembnosti predlagane spremembe, se je treba s pristojnim organom posvetovati.
- 7 Organizacija TRTO se o usposabljanju lahko dogovori z drugimi organizacijami TRTO ali kot nadomestno matično letališče uporabi druga letališča, če to odobri pristojni organ.

FINANČNA SREDSTVA

- 8 (a) Organizacija TRTO mora pristojnemu organu dokazati, da ima na voljo dovolj sredstev za izvajanje usposabljanja po odobrenih standardih (glej IEM FCL št. 2 k FCL 2.055).
- (b) Organizacija TRTO v soglasju s pristojnim organom imenuje osebo, ki organu dokaže, da je na voljo dovolj sredstev za izvajanje usposabljanja po odobrenih standardih, to je odgovornega vodjo.

KONTROLNI PREGLED

- 9 Poleg začetnega pregleda bo pristojni organ opravil preglede, s katerimi bo ugotovil, ali organizacija TRTO izpolnjuje zahteve v skladu z zahtevami JAR in dovoljenjem za delo.
- 10 Med takimi obiski TRTO omogoči dostop do zapisnikov o usposabljanju, pooblastil, tehničnih dnevnikov, predavanj, študijskih zapisnikov, posvetovanj pred poletom in do preostalega gradiva. Kopije poročil o opravljenem obisku v organizaciji TRTO so na razpolago.

VODSTVO IN ZAPOSLENI

- 11 Vodstvo zagotovi nadzor svojih uslužbencev na vseh stopnjah. Opravljajo ga osebe, ki so dovolj izkušene in primerne, da zagotovijo ohranjanje visokih standardov. Podrobnosti o sestavi vodstva in dolžnostih posameznika so sestavni del operativnega priročnika organizacije TRTO.
- 12 Vodjo usposabljanja imenuje pristojni organ. Med drugim je odgovoren za to, da organizacija TRTO izpolnjuje zahteve iz FCL. Ta oseba je neposredno odgovorna pristojnemu organu.
- 13 Organizacija TRTO mora imeti primerno osebje, potrebno za doseganje ciljev usposabljanja. Dolžnosti posameznega inštruktorja morajo biti določene in dokumentirane.

INŠTRUKTORJI ZA TIP (TRI)

- 14 Inštruktorji za tip morajo imeti:
 - (a) licenco profesionalnega pilota in ratinge, ki se nanašajo na praktično usposabljanje, ki ga bodo izvajali;
 - (b) rating inštruktorja za tip helikopterja (TRI), s katerim bo usposabljanje potekalo, ali
 - (c) pooblastilo pristojnega organa, da lahko opravljajo posamezno vrsto usposabljanja v organizaciji TRTO (glej FCL 2.305).

INŠTRUKTORJI NA NAPRAVAH ZA SIMULACIJO LETENJA (SFI IN STI)

- 15 Za praktično usposabljanje v letenju morajo inštruktorji imeti izkušnje v poučevanju, ki ustrezajo vrsti usposabljanja, ki ga bodo opravljali, oziroma morajo tri leta pred imenovanjem imeti licenco profesionalnega pilota (to ne velja za inštruktorje, ki imajo pooblastilo v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.005(3), in STI, ki imajo pooblastilo v skladu dodatkom 1 k FCL 2.005(4)). Za usposabljanje za tip zrakoplova (helikopterja), ki zahteva veččlansko posadko, in/ali usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC) v simulatorju in/ali napravi za FTD, in/ali napravah FNPT II/III, mora inštruktor imeti rating TRI (MPH) ali pooblastilo SFI(H).

TEORETIČNO USPOSABLJANJE

- 16 Teoretično usposabljanje opravlja pooblaščen inštruktor, ki je imetnik ratinga za ustrezen tip helikopterja, ali kateri koli inštruktor z ustreznimi letalskimi izkušnjami in poznavanjem posameznega zrakoplova, npr. inženir-letalec, inženir vzdrževanja, operater.

STANDARDI USPOSABLJANJA

- 17 Organizacija TRTO mora zagotoviti sistem delovanja in usposabljanja. Učinkovitost vodenja postopkov in usposabljanja je opredeljena v sistemu za zagotavljanje kakovosti.

ARHIV

- 18 Ustrezno administrativno osebje v organizaciji TRTO mora najmanj pet let hraniti in skrbeti za te dokumente:
- (a) oceno kandidata pred usposabljanjem in po njem;
 - (b) podrobnosti o teoretičnem znanju posameznih kandidatov, njihovem letenju in usposabljanju v simulatorju;
 - (c) osebne podatke (datum poteka veljavnosti zdravniških spričeval, ratingov, itd.), ki se nanašajo na osebje organizacije TRTO.
- 19 Obliko dokumentov o usposabljanju kandidatov določa šolski izobraževalni priročnik.
- 20 Organizacija TRTO pristojnemu organu na njegovo zahtevo predloži dokumentacijo in poročila o usposabljanju.

PROGRAM USPOSABLJANJA

- 21 Za vsako vrsto usposabljanja, ki je na voljo, je treba pripraviti program usposabljanja. Program usposabljanja vključuje razdelitev praktičnega usposabljanja za letenje in teoretičnega po tednih ali fazah, spisek običajnih vaj in povzetek učnega načrta. Pomembno je, da sta usposabljanje za letenje v simulatorju in teoretično usposabljanje porazdeljena tako, da lahko kandidati med praktičnim usposabljanjem uporabijo teoretično znanje. Omogočiti je treba ukrepe, da se težave, ki nastanejo med usposabljanjem, razrešijo med nadaljnjim praktičnim usposabljanjem za letenje.

ŠOLSKI HELIKOPTERJI

- 22 Vsi helikopterji morajo biti opremljeni v skladu s podrobnim opisom usposabljanja, za katero se helikopter uporablja, in imeti certifikat za letenje po pravilih instrumentalnega letenja IFR (če to ustreza okoliščinam).

PROSTORI IN OPREMA

- 23 Zagotovljena mora biti primerna oprema za usposabljanje.

ZAHTEVE ZA ZAČETEK USPOSABLJANJA

- 24 Organizacija TRTO zagotovi, da kandidati izpolnjujejo najmanj zahteve, ki so temeljni pogoj za začetek usposabljanja za tip helikopterja, kot je to določeno v FCL 2.250 ali FCL 2.255, kar pač ustreza.

ŠOLSKI IZOBRAŽEVALNI PRIROČNIK IN OPERATIVNI PRIROČNIK

- 25 Organizacija TRTO pripravi in skrbi za šolski izobraževalni priročnik in operativni priročnik z informacijami in navodili, ki osebju omogočajo opravljanje njihovih nalog, ter smernicami kandidatom pri izpolnjevanju zahtev med usposabljanjem. Osebju in kandidatom mora, če je primerno, dati na voljo podatke, ki so zajeti v priročniku za usposabljanje, v operativnem priročniku in v dokumentaciji, ki vsebuje dovoljenje za delo organizacije TRTO. Prav tako mora objaviti postopek za spremembo podatkov, spremembe pa ustrezno nadzirati.
- 26 Šolski izobraževalni priročnik za vsako stopnjo usposabljanja določa standarde, cilje in namene usposabljanja, ki jih morajo kandidati doseči, skupaj z določili za prijavo k posameznemu usposabljanju. Poleg tega vključuje še:
1. del – Načrt usposabljanja,
 2. del – Posvetovanje pred letom in praktične letalske vaje,
 3. del – Usposabljanje na napravah za simulacijo letanja,
 4. del – Teoretično usposabljanje.

Nadaljnja navodila so v IEM FCL št. 3 k FCL 2.055.

- 27 Operativni priročnik posameznim skupinam uslužbencev npr. inštruktorjem letenja, simulatorskim inštruktorjem, predavateljem in vzdrževalnemu osebju, zagotavlja vse potrebne podatke. Poleg tega vključuje še:
- (a) Splošni del,
 - (b) Tehnični del,
 - (c) Rute,
 - (d) Usposabljanje uslužbencev.

Nadaljnja navodila so v IEM FCL št. 3 k FCL 2.055.

Dodatek 3 k FCL 2.055

Odobritev modularnega teoretičnega usposabljanja na daljavo

(Glej dodatek 1 k FCL 2.130 in 2.135.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(3))

(Glej dodatek 1 k FCL 2.205.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.255.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.285.)

(Glej AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(3), 2.205 in 2.285.)

LETALSKA ŠOLA

- 1 Šolski prostori morajo biti na voljo na registriranem sedežu organizacije ali v soglasju s pristojnim organom v nekem drugem primernem objektu. V obeh primerih morajo šolski prostori in vsa s tem povezana sredstva in objekti ustrezati zahtevam za pridobitev dovoljenja za delo letalske šole. Pred začetkom usposabljanja je treba za izvajanje modularnega programa usposabljanja na daljavo od pristojnega organa pridobiti dovoljenje za delo.
- 2 Vodja usposabljanja ali vodja predavateljev v organizaciji FTO, ki opravlja usposabljanje na daljavo, mora izpolnjevati zahteve iz dodatka 1a k FCL 2.055. Vsi predavatelji, morajo izpolnjevati zahteve iz FCL in pristojnemu organu dokazati ustrezno usposobljenost ali primerne izkušnje.
- 3 Za organizacije FTO, ki opravljajo le teoretično usposabljanje, veljajo v skladu z dodatkom 1a k FCL 2.055 enake zahteve v zvezi z odobritvijo in pregledi kot za druge organizacije FTO.
- 4 Organizacija FTO sama odloča o tem, ali bo vse ali samo del tečajev opravljala na daljavo ali bo zahtevala stalno prisotnost kandidatov. Vsak predmet modularnega usposabljanja na daljavo vključuje del, ki mora potekati v učilnici. Sekcija v učilnici ne sme biti krajša od 10 odstotkov celotnega trajanja tečaja.

INŠTRUKTORJI

- 5 Vsi inštruktorji morajo biti dobro seznanjeni z zahtevami programa usposabljanja na daljavo skupaj s sistemom zagotavljanja kakovosti. Njihovo začetno usposabljanje poteka na registriranem sedežu organizacije; za vsa nadaljnja usposabljanja veljajo enaki standardi kot za rezidenčne inštruktorje. Ne glede na to, kje so inštruktorji, je treba sistemom za zagotavljanje kakovosti zagotoviti ustrezen način za spremljanje njihovega izvajanja in upoštevanja programov usposabljanja.

TEČAJI

- 6 Usposabljanje na daljavo se odobri le kot sestavni del teoretičnega usposabljanja na:
 - (a) modularnih teoretičnih tečajih za licence PPL(H), CPL(H), IR(H) in ATPL(H);
 - (b) odobrenih teoretičnih tečajih pred vpisom prvega ratinga za tip večmotornih helikopterjev.

Dodatek 1 k FCL 2.075

Določila o licencah članov letalskega osebja

SPLOŠNO

- 1 Pilot mora imeti pri sebi veljavno licenco, ki vključuje veljavno zdravniško spričevalo, kadar uveljavlja privilegije licence.
- 2 Zaradi identifikacije mora imeti pri sebi dokument s sliko.
- 3 Zdravstvene omejitve (npr. uporaba očal) morajo biti navedene v zdravniškem spričevalu (glej FCL 3, IEM FCL 3.100) in licenci, če to zahteva pristojni organ.
- 4 V tem poddelu pristojni organ pomeni pristojni organ države, ki je licenco izdala.

STANDARDNA OBLIKA LICENCE

1. stran

Authority name and logo Ime pristojnega organa in njegov znak (Angleški jezik in jezik posamezne države)
JOINT AVIATION AUTHORITIES (samo v angleškem jeziku)
FLIGHT CREW LICENCE LETALSKA LICENCA (Angleški jezik in jezik posamezne države)
Issued in accordance with ICAO and JAR-FCL Standards Izdana v skladu s standardi ICAO in JAR-FCL (Angleški jezik in jezik posamezne države)

Zahteve

Velikost posamezne strani ne sme biti manjša od ene osmine A 4

2. stran

I	Država, ki je licenco izdala
III	Številka licence
IV	Priimek in ime imetnika
XIV	Datum (glej navodila) in kraj rojstva
V	Naslov Ulica, mesto, regija, poštna številka
VI	Državljanstvo
VII	Podpis imetnika
VIII	Pristojni organ, ki je izdal licenco npr. licenca CPL(H) je izdana na podlagi licence ATPL, ki jo je izdala(država, ki ni bila članica JAA)
X	Podpis pristojnega uslužbenca in datum
XI	Žig pristojnega organa, ki je licenco izdal

Zahteve

Številka licence se začne s splošno kodo države, ki je izdala licenco

uporabljati je treba standardno obliko datuma s polnim izpisom dan/mesec/leto npr. 21. 1. 1995

Glej FCL 2.070

3. stran

II	Naslov licence, datum prve izdaje in koda države	<i>Uporaba kratic kot v FCL (npr. PPL(H), ATPL (A) itd.)</i>
IX	Veljavnost: Licenco je treba ponovno izdati najpozneje do Imetnik licence lahko uveljavlja privilegije samo, če ima zanje veljavno zdravniško spričevalo. V skladu s 1. točko odstavka a FCL 2.015 ima imetnik licence pravico, da uveljavlja privilegije le na zrakoplovih, ki so registrirani v državi, ki je bila članica JAA. V ta namen mora imeti ves čas pri sebi dokument s sliko.	<i>Uporabljati je treba standardno obliko datuma s polnim izpisom dan/mesec/leto (npr. 21. 1. 1995).</i> <i>Ponovna izdaja najpozneje v petih letih od datuma prvotne izdaje, prikazane v tč. II</i> <i>Ta dokument ni določen. Zunaj države, ki je licenco izdala, zadostuje potni list.</i>
XII	Privilegiji za radiotelefonijo: Imetnik licence mora dokazati, da je usposobljen za upravljanje opreme za radio zvezo v angleškem (ali v drugem določenem) jeziku	
XIII	Opombe: npr. veljavna samo za helikopterje, registrirane v državi, ki je licenco izdala. Ustrezno znanje jezika: (jezik(-i))	<i>Vse dodatne informacije o izdaji licence, ki jih zahtevajo ICAO, direktive/uredbe ES ali predpisi JAR, se vpišejo na tem mestu.</i> <i>Vključiti je treba vpis(e) o ustreznem znanju jezika</i>

4. stran

XII Ratingi, katerih veljavnost je treba podaljšati		Zahteve <i>Te strani so namenjene pristojnim organom, ki določijo zahteve, ki sledijo prvemu vpisu ratinga ali obnove pretečenih ratingov.</i> <i>Pristojni organ vsakič vpiše podatke o prvem vpisu ali obnovi ratingov.</i> <i>Operativne omejitve se vpišejo v opombe/omejitve poleg ustrezne omejene pravice, npr. IR – praktično preverjanje opravljeno s kopilotom, omejene pravice za usposabljanje na enem tipu letala itd. Zdravstvene omejitve, pogoji in različice (npr. velja samo za opravljanje nalog kopilota) bodo vpisane, kot je določeno v zdravniškem spričevalu (glej IEM FCL 3.100).</i>
Tip/IR	Opombe / omejitve	
Inštruktorji		

Strani 5, 6, in 7:

Standardna oblika licence na teh straneh omogoča vpis izpraševalcem, ki preverjajo strokovno usposobljenost za podaljšanje veljavnosti ratingov za tip in instrumentalno letenje. Pristojni organ podatke o podalžanju veljavnosti vpiše po lastni presoji.

Če preverjanje strokovne usposobljenosti na večmotornih helikopterjih vključuje preverjanje za IR, bo s tem podaljšan tudi IR(H) (z morebitnimi omejitvami). Če se preverjanje strokovne usposobljenosti za IR ne opravlja in preverjanje strokovne usposobljenosti za IR na drugih helikopterjih ne ustreza privilegijem IFR, izpraševalec poleg podaljšanja tega ratinga vpiše opombo "VFR" (rating za letenje po pravilih vizualnega letenja).

Rating inštruktorja lahko s soglasjem pristojnega organa podaljša izpraševalec, ki sodeluje v podaljševanju (obnavljanju). Če izpraševalec ni vključen v podaljševalni postopek, bo rating vpisal pristojni organ.

Ratingi, ki niso podaljšani, se izbrišejo ali odstranijo iz licence s soglasjem pristojnega organa najpozneje pet let po zadnjem podaljšanju.

XII

Rating	Datum preverjanja	Velja do	Pooblaščen izpraševalec	
			Št. pooblastila	Podpis izpraševalca

(Vsaka stran ima 10 vrstic za prvi vpis in podaljševanje ratingov)

8. stran:

Kratice, uporabljene v licenci	
PPL	
ATPL	
CPL	
IR	
SE	
ME	
MPH	
SPL	
R/T	
T/R	
FI	
TRI	
IRI	

npr. ATPL (Airline Transport Licence) – Licenca prometnega pilota
 CPL (Commercial Pilot Licence) – Licenca poklicnega pilota
 IR (Instrument Rating) – Rating za instrumentalno letenje
 R/T (Radio Telephony) – Pooblastilo R/T
 FI (Flight Instructor) – Inštruktor letenja, itd.

NACIONALNA LICENCA (RAZLIKE)

Nacionalna licenca ne vsebuje napisa »Joint Aviation Authorities«, temveč ima na prvi strani napis »Nacionalna« in pri navedbi licence v angleškem jeziku napis »National«.

Na tretji strani se besedilo »IX. Veljavnost: Licenco je treba ponovno izdati najpozneje do Imetnik licence lahko uveljavlja privilegije samo, če ima zanje veljavno zdravniško spričevalo. V skladu s 1. točko odstavka a FCL 2.015 ima imetnik licence pravico, da uveljavlja privilegije le na zrakoplovih, ki so registrirani v državi, ki je bila članica JAA. V ta namen mora imeti ves čas pri sebi dokument s sliko.« nadomesti z:

IX.	Veljavnost licence / Licence validity: Licenca je veljavna do: This licence is to be re-issued not later than:.....
-----	---

PODDEL B – PILOT PRIPRAVNIK (helikopter)

FCL 2.085 Zahteve

- (a) Pilot pripravnik mora izpolnjevati zahteve, ki jih določi pristojni organ države, v kateri se namerava usposablјati. S predpisanimi zahtevami pristojni organ zagotovi, da pridobljeni privilegiji pilotom pripravnikom ne bodo dopuščali, da bi ogrožali varnost letenja.
- (b) Pilot pripravnik ne sme samostojno leteti brez odobritve inštruktorja letenja.

FCL 2.090 Najnižja starostna meja

Pred prvim samostojnim poletom mora pilot pripravnik dopolniti najmanj 16 let.

FCL 2.095 Zdravstvena sposobnost

Pilot pripravnik ne sme samostojno leteti, če nima veljavnega zdravniškega spričevala 1. ali 2. razreda.

PODDEL C – LICENCA ZASEBNEGA (ŠPORTNEGA) PILOTA (HELIKOPTER) – PPL(H)

FCL 2.100 Najnižja starostna meja

Kandidat za licenco zasebnega (športnega) pilota helikopterja (v nadaljevanju licenca PPL(H)) ne sme biti mlajši od 17 let.

FCL 2.105 Zdravstvena sposobnost

Kandidat za licenco PPL(H) in imetnik, ki želi uveljavljati privilegije iz te licence, mora imeti veljavno zdravniško spričevalo 1. ali 2. razreda.

FCL 2.110 Privilegiji in pogoji

- (a) *Privilegiji.* Ob upoštevanju vseh drugih pogojev, določenih v Skupnih letalskih predpisih (JAR), privilegiji iz licence PPL(H) omogočajo imetniku take licence, da opravlja naloge vodje helikopterja ali kopilota v katerem koli helikopterju, vendar ne sme pilotirati helikopterjev med komercialnimi poleti, za katere bi prejel plačilo ali kakršno koli nadomestilo.
- (b) *Pogoji*
- (1) Kandidat za licenco PPL(H), ki je izpolnil pogoje, določene v zahtevah FCL 2.100, 2.105, 2.120, 2.125(a) in (b), 2.130, 2.135, 2.261(a) in če je aplikativno 2.010(a)(4), je s tem izpolnil zahteve za pridobitev licence PPL(H) in vpis najmanj ratinga za tip tistega helikopterja, s katerim je preverjanje praktične usposobljenosti potekalo.
 - (2) Če imetnik licence namerava uveljavljati privilegije za letenje ponoči, mora izpolniti zahteve FCL 2.125(c).

FCL 2.115 Namerno prazno

FCL 2.120 Upoštevanje izkušenj

Kandidat, ki želi pridobiti licenco PPL(H), mora kot pilot helikopterja opraviti vsaj 45 ur letenja. Od tega lahko 5 ur letenja opravi na napravah FNPT ali v simulatorju letenja. Pri imetnikih pilotskih licenc oziroma enakovrednih privilegijev za letala, ultralahke letalne naprave z nepremičnimi krili in premičnimi aerodinamičnimi krmilnimi površinami, ki se premikajo v vseh treh smereh, ultralahke helikopterce, giroplane, jadralna letala, jadralna letala s pomožnim motorjem, ki ga uporabljajo le v zraku (*self-sustaining gliders*), ali jadralna letala, ki pomožni motor uporabljajo tudi za vzlet (*self-launching gliders*), je mogoče priznati 10 odstotkov njihovega skupnega letenja kot vodja navedenih zrakoplovov, vendar priznano število opravljenih ur letenja, ki se zahteva za izdajo licence PPL(H), ne sme biti večje od 6 ur.

FCL 2.125 Usposabljanje

(Glej dodatke 1, 2 in 3 k FCL 2.125.)

(Glej AMC FCL 2.125.)

- (a) *Splošno.* Kandidat za licenco PPL(H) mora v organizaciji (FTO) ali v drugi registrirani letalski šoli opraviti predpisano usposabljanje, ki je v skladu z učnim načrtom, določenim v dodatku 1 k FCL 2.125. Registrirana šola lahko izvaja usposabljanje le z enomotornimi helikopterji s certificiranim številom sedežev za največ 4 osebe. Izjemoma je mogoče še naprej uporabljati obstoječe enomotorne šolske helikopterce, če jih za usposabljanje za licenco PPL v registriranih letalskih šolah odobri pristojni organ. Zahteve v zvezi z registracijo so določene v dodatkih 2 in 3 k FCL 2.125.

- (b) *Praktično usposabljanje za letenje.* Kandidat za licenco PPL(H) mora na enem tipu helikopterja, za katerega je Slovenija ali neka druga država, ki je bila članica JAA, izdala ali potrdila spričevalo o plovnosti, opraviti vsaj 25 ur letenja z inštruktorjem, od tega vsaj 5 ur instrumentalnega z inštruktorjem, in najmanj 10 ur samostojnega letenja pod nadzorom. Samostojno letenje pod nadzorom vključuje najmanj 5 ur samostojnih preletov (*cross country flight*), pri čemer mora biti vsaj en prelet daljši od 185 km (100 NM). Na tem preletu mora kandidat pristati in se popolnoma zaustaviti na dveh letališčih, ki nista letališči vzleta.
- (c) *Usposobljenost za nočno letenje.*
- (1) Imetnik licence PPL(H), ki namerava privilegije iz licence uveljavljati za letenje ponoči, mora biti usposobljen za nočno letenje v skladu z dodatkom 4 k FCL 2.125.
 - (2) Kandidat, ki ima ali je imel vpisan rating za instrumentalno letenje z letalom (IR (A)), mora v skladu z dodatkom 4 k FCL 2.125 opraviti 4. do 6. vajo in s helikopterjem opraviti najmanj 5 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem za vaje 1 do 3, o čemer odloča inštruktor letenja.
 - (3) Taka usposobljenost se vpiše v licenco.

FCL 2.130 Preverjanje teoretičnega znanja

(Glej dodatek 1 k FCL 2.130. in 2.135.)

Kandidat za licenco PPL(H) mora pristojnemu organu dokazati raven teoretičnega znanja, ki ustreza privilegijem, ki jih imetniku daje licenca PPL(H). Zahteve in postopki glede izvedbe teoretičnih izpitov so določeni v dodatku 1 k FCL 2.130 in 2.135 in FCL 2.261(a).

FCL 2.135 Praktična usposobljenost

(Glej dodatek 1 k FCL 2.130 in 2.135)

Kandidat za licenco PPL(H) mora dokazati svojo usposobljenost, da kot vodja helikopterja izvede ustrezne postopke in manevre, ki so določeni v dodatku 1 k FCL 2.130 in 2.135 ter dodatku 2 k FCL 2.135. Raven njegove usposobljenosti mora ustrezati privilegijem iz licence PPL(H). Kandidat opravlja preverjanje praktične usposobljenosti v 6 mesecih po končanem praktičnem usposabljanju za letenje (glej FCL 2.125(a)).

Dodatek 1 k FCL 2.125

Usposabljanje za PPL(H) – povzetek

(Glej FCL 2.125.)

(Glej AMC FCL 2.125.)

- 1 Cilj usposabljanja za licenco PPL(H) je usposobiti pilota pripravnika za varno in učinkovito letenje v skladu s pravili vizualnega letenja (VFR).

TEORETIČNO USPOSABLJANJE

- 2 Učni načrt teoretičnega usposabljanja PPL(H) zajema naslednje predmete:
letalsko zakonodajo, splošno znanje o helikopterju, zmogljivosti helikopterja in načrtovanje poleta, človeško zmogljivost in omejitve, meteorologijo, navigacijo, operativne postopke, osnove letenja, komunikacijo.

Nadaljnje podrobnosti o celotnem teoretičnem usposabljanju so določene v AMC FCL 2.125.

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

- 3 Učni načrt praktičnega usposabljanja v letenju za licenco PPL(H) obsega:
 - (a) dejavnosti pred poletom, vključno z določanjem mase in ravnotežja, predpoletni pregled in oskrba helikopterja;
 - (b) postopke v šolskem krogu in letališki coni, varnostne ukrepe in postopke za preprečevanje trčenj;
 - (c) upravljanje helikopterja s pomočjo zunanjih vizualnih referenc;
 - (d) vzlete, pristanke, lebdenje, zavoje za ogled terena in normalne prehode iz lebdenja in v lebdenje;
 - (e) postopke v nuji, osnovne avtorotacije, simulirano odpoved motorja, postopek v primeru zemeljske resonance, če to ustreza tipu helikopterja;
 - (f) let v stran in nazaj, obračanje na mestu;
 - (g) prepoznavanje znakov vrtničnega obroča (*vortex ring*) in izhod iz tega položaja;
 - (h) avtorotacije do tal, pristanke s simulacijo izključenega motorja, urjenje iz pristankov v nuji. Simulacijo odpovedi opreme in postopke v sili pri odpovedi motorjev, krmil, električnih in hidravličnih sistemov;
 - (i) ostre zavoje;
 - (j) prehode, hitro zaustavljanje, manevre pri z bočnim ali hrbtnim vetrom, pristanke in vzlete z nagnjenega terena;
 - (k) letenje z omejeno močjo in operacije na omejenih terenih, vključno z izbiro terena, priletom in odletom;
 - (l) letenje z uporabo osnovnih instrumentov; izvajanje 180-stopinjskih zavojev, izhod iz nepravilnih položajev pri simulaciji nenamernega vstopa v oblake (usposabljanje lahko izvaja le z inštruktorjem letenja za helikopterje (FI(H)));
 - (m) prelet med letališči (*cross-country*) z uporabo vizualne in računske navigacije ter radio navigacijskih sredstev, kjer so na voljo;
 - (n) postopke za prilet, prelet in odlet iz kontroliranih letališč, upoštevanje postopkov služb zračnega prometa (ATS), postopkov pri komunikaciji in frazeologije.

HELIKOPTERJI ZA USPOSABLJANJE IN PREVERJANJE

- 4 Na voljo mora biti dovolj šolskih helikopterjev, ki ustrezajo vrstam usposabljanja in preverjanja usposobljenosti. Vsak helikopter mora biti opremljen z dvojnimi osnovnimi komandami, namenjenimi inštruktorju in kandidatu. Komande, ki jih je mogoče prestaviti z enega pilotskega mesta na drugo, niso dovoljena. Med helikopterji mora biti tudi en ali več helikopterjev, s katerimi je mogoče prikazati avtorotacijo, in simulirati instrumentalne

meteorološke razmere in preverjanje usposobljenosti iz instrumentalnega letenja. Za praktično usposabljanje in preverjanje usposobljenosti za vpis ratinga IR(H) se zahteva zadostno število helikopterjev, ki so certificirani za letenje po pravilih instrumentalnega letenja – IFR.

LETALIŠČA IN DRUGE LOKACIJE

Matično letališče in vsa druga nadomestna letališča, na katerem poteka praktično usposabljanje, morajo imeti:

- (a) najmanj eno vzletno-pristajalno stezo ali vzletno-pristajalno površino, da lahko šolski helikopter normalno vzleta in pristaja z najvišjo dovoljeno vzletno oziroma pristajalno maso in izvaja avtorotacijo do zemlje, ki omogoča:
 - (i) letenje v brezvetrju (pri vetru, ki ni močnejši od štirih vozlov) in pri temperaturah, ki so enake povprečni visoki temperaturi v najbolj vročem mesecu v letu na območju, na katerem letenje poteka, in pri tem lahko
 - (ii) prelete vseh ovir na poti vzleta na višini najmanj 15 m (50 čevljev);
 - (iii) lete z delujočim motorjem in pristajalnim podvozjem (če je primerno glede na okoliščine) v položaju, ki ga predpiše proizvajalec, in
 - (iv) miren prehod od zalebditve, do najboljše vertikalne hitrosti vzpenjanja, ki ne zahteva izjemnih pilotskih veščin ali spretnosti.
- (b) kazalnik smeri vetra, viden z obeh koncev vzletno-pristajalne steze, oziroma vzletno-pristajalne površine z zemlje;
- (c) stalen sistem za osvetlitev vzletno-pristajalne steze/površine, če se uporabljata za usposabljanje ponoči;
- (d) sredstva za zvezo zrak – zemlja, ki jih potrdi pristojni organ.

- 6 Vzletno-pristajalna območja morajo omogočati:
 - usposabljanje za letenje na omejene terene,
 - avtorotacijo s simulacijo izključenega motorja,
 - usposabljanje na nagnjene terene.

Za vse podrobnosti glej AMC FCL 2.125.

Dodatek 2 k FCL 2.125**Registracija drugih letalskih šol, ki izvajajo samo usposabljanje za licenco PPL(H)**

(Glej odstavek a FCL 2.125)

- 1 Vlogo za registracijo šole predloži pristojnemu organu države, ki je bila članica JAA, v kateri je šola, lastnik ali oseba, pristojna za tako šolo. Pristojni organ določi obrazec za registracijo.
- 2 Obrazec vloge za registracijo vsebuje podatke, ki so prikazani v dodatku 3 k FCL 2.125.
- 3 Po prejemu izpolnjene vloge pristojni organ države, ki je bila članica JAA, v kateri je šola, brez formalnega postopka za odobritev registrira šolo za izvajanje usposabljanja za licenco PPL v tej državi, razen če obstaja dvom o varnem poteku usposabljanja. Pristojni organ o tem obvesti prosilca.
- 4 Kakršne koli spremembe podatkov na obrazcu je treba sporočiti pristojnemu organu.
- 5 Šola bo ostala registrirana, dokler izvajalec ne obvesti pristojnega organa, da se bo usposabljanje za licenco PPL končalo, oz. dokler pristojni organ ne ugotovi, da usposabljanje ne poteka varno in/ali v skladu z FCL. V obeh primerih se registracija šole razveljavi.

Dodatek 3 k FCL 2.125**Vsebina vloge za registracijo ustanov, ki izvajajo usposabljanje za licenco PPL(H)**

(Glej FCL 2.125.)

a	Ime in naslov, pod katerim ustanova deluje, npr. klub, šola, skupina
b	Ime in priimek lastnika ali lastnikov
c	Predvideni datum začetka delovanja
d	Imena, naslovi in telefonske številke inštruktorjev ter njihova usposobljenost
e	(i) Ime in naslov letališča, če to ustreza, na katerem bo usposabljanje potekalo (ii) Ime upravljavca letališča;
f	Seznam helikopterjev, vključno z napravami za simulacijo letenja (če to ustreza), ki se bodo uporabljali: tip helikopterjev, registrske oznake, registrirani lastnik ali lastniki, kategorije C od A;
g	Vrste usposabljanja, ki bo v ustanovi potekalo: teoretično usposabljanje za licenco PPL(H) (glej FCL 2.130) praktično usposabljanje v letenju za licenco PPL(H) (glej odstavek a FCL 2.125) nočno letenje drugo (vpiši) (glej FCL 2.017)
h	Podatki o zavarovanju zrakoplovov
i	Ali bo ustanova delovala s polovičnim ali polnim delovnim časom
j	Kakršni koli drugi podatki, ki jih zahteva pristojni organ
k	Izjava prosilca, da so podatki, navedeni v točkah a do j zgoraj resnični in da bo usposabljanje potekalo v skladu z to prilogo.
Datum:	
Podpis:	

Dodatek 4 k FCL 2.125

PPL(H) – Usposabljanje za nočno letenje

(Glej FCL 2.125(c))

- 1 Cilj tečaja je usposobiti imetnike licence PPL(H) za izvajanje privilegijev iz licence za letenje v nočnem času.
- 2 Imetnik licence PPL(H), ki se želi usposobiti za nočno letenje, mora po izdaji licence kot pilot helikopterja opraviti najmanj 100 ur letenja, od tega najmanj 60 ur kot vodja helikopterja (PIC) in 20 ur v preletih.
- 3 Tečaj se mora končati v 6 mesecih.
- 4 Inštruktor letenja FI(H) ali vodja usposabljanja izda potrdilo o uspešno končanem usposabljanju za vpis v licenco.

TEORETIČNO USPOSABLJANJE

- 5 Učni načrt teoretičnega usposabljanja vključuje najmanj 5 ur predavanj, ki zajemajo pregled in/ali razlago naslednjih tem:
 - minimalne nočne vizualne meteorološke razmere VMC,
 - pravila za nadzor zračnega prostora ponoči in naprave/slужbe, ki so na voljo,
 - pravila glede osvetlitve območja letališča/vzletno–pristajalne steze/pristajališča/ovir,
 - navigacijske luči zrakoplova in pravila za preprečevanje trčenja,
 - fiziološki vidiki nočnega vida in orientacije,
 - nevarnost izgube orientacije ponoči,
 - nevarnosti poslabšanja vremena ponoči,
 - instrumentni sistemi/delovanje in napake,
 - sistemi za osvetlitev instrumentov in osvetlitev pilotske kabine v nuji,
 - označevanje kart in zemljevidov, ki se uporabljajo v osvetljeni pilotski kabini,
 - osnove praktične navigacije,
 - osnove radijske navigacije,
 - načrtovanje in uporaba varne višine,
 - nevarnost zaledenitve, izogibanje in reševanje.

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE ZA LETENJE

- 6 V vseh primerih je treba opraviti vaje 4 do 6 učnega načrta za nočno usposabljanje.
- 7 Pri vajah 1 do 3 lahko največ 50 odstotkov zahtevanega usposabljanja za letenje poteka na napravah za simulacijo letenja JAR-FSTD(H) – še odprto. Kljub temu je treba posamezne elemente vsake vaje utrjevati tudi v helikopterju med poletom.
- 8 Vaje, označene z (*), se opravijo v simuliranih instrumentalnih meteoroloških razmerah IMC. Lahko se izvedejo podnevi.
- 9 Vaje 1 do 3 učnega načrta praktičnega usposabljanja obsegajo najmanj 10 učnih ur.
- 10 Vaje 4 do 6 učnega načrta praktičnega usposabljanja obsegajo najmanj 5 ur, vključno z najmanj 3 urami letenja z inštruktorjem in 5 samostojnimi nočnimi šolskimi krogi. Vsak šolski krog vključuje vzlet in pristane.

11 Praktične vaje obsegajo:

- 1. vaja
(vajo ponavljajte, dokler pilot pripravnik ne doseže ustrezne ravni varnosti in usposobljenosti)
 - ponovite osnovne manevre z uporabo instrumentov*,
 - razložite in prikažite prehod z vizualnega v instrumentalni let*,
 - razložite in ponovite izhod iz nepravilnih položajev z uporabo inštrumentov*.
- 2. vaja
(vajo ponavljajte, dokler pilot pripravnik ne doseže ustrezne ravni varnosti in usposobljenosti)
 - razložite in prikažite uporabo radio navigacijskih sredstev pri letenju samo z uporabo instrumentov, kar vključuje tudi ugotavljanje pozicije in vzdrževanje zadane poti*.
- 3. vaja
(vajo ponavljajte, dokler pilot pripravnik ne doseže ustrezne ravni varnosti in usposobljenosti)
 - razložite in prikažite uporabo radarske pomoči*.
- 4. vaja
(vajo ponavljajte, dokler pilot pripravnik ne doseže ustrezne ravni varnosti in usposobljenosti)
 - razložite in prikažite uporabo in nastavitve pristajalnih luči helikopterja,
 - razložite in prikažite nočno lebdenje:
 - višje in počasneje kot podnevi,
 - preprečevanje nenamernega premikanja v stran in nazaj,
 - razložite in prikažite tehnike vzletanja ponoči,
 - razložite in prikažite tehnike letenja v šolskem krogu ponoči,
 - razložite in prikažite prilet (konstantni kot) ponoči s pomočjo sredstev za vizualni prilet ali brez njih na:
 - heliporte,
 - osvetljena območja za pristajanje,
 - vadite vzlet, šolske kroge in prilet,
 - razložite in prikažite postopke v nuji ponoči, ki vključujejo:
 - simulacijo odpovedi motorja, (ki se konča na varni in določeni višini),
 - simulacijo odpovedi motorja vključno s priletom in pristankom z enim motorjem (samo za večmotorne helikopterje),
 - simulacijo nenamernega vstop v instrumentalne meteorološke razmere IMC (ne med 3. in 4. zavojem šolskega kroga ali v finalu),
 - simulacija odpovedi hidravličnega sistema (vključno s pristankom),
 - odpoved notranje in zunanje razsvetljave,
 - druge okvare in postopke v nuji, kot jih zahteva helikopterski priročnik.
- 5. vaja
 - samostojni nočni šolski krogi
- 6. vaja
 - razložite in prikažite tehnike nočnega preleta,
 - vadite nočni prelet z inštruktorjem in kot pilot pripravnik za vodjo helikopterja (SPIC), dokler kandidat ne doseže zadovoljive ravni usposobljenosti.

Dodatek 1 k FCL 2.130 in 2.135**Preverjanje teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za PPL(H)**

(Glej FCL 2.130 in 2.135.)

PREVERJANJE TEORETIČNEGA ZNANJA

- 1 Postopke za izvedbo izpita za licenco PPL določi pristojni organ. To je pisno preverjanje in se lahko opravi v enem ali več dnevih, o čemer odloča pristojni organ. Sestavljeno je iz devetih spodaj navedenih predmetov. Izpitna pola vključuje najmanj 120 vprašanj in lahko zajema več predmetov. Čas, ki je na voljo, ne sme presegati:

Predmetno področje	Čas (največ)	O časovni razdelitvi odloča pristojni organ.
letalska zakonodaja in postopki kontrole zračnega prometa		
splošno znanje o helikopterju		
zmogljivost helikopterja in načrtovanje poleta		
človeške zmogljivosti in omejitve		
meteorologija		
navigacija		
operativni postopki		
osnove letenja		
komunikacija		
skupaj	6h00	

O praktičnem preverjanju iz predmetnega področja; komunikacije v učilnici odloča pristojni organ.

- 2 Večina vprašanj mora biti izbirna z več možnimi odgovori.
- 3 Preverjanje lahko poteka v jeziku, ki ga določi pristojni organ. Ta kandidate obvesti o jeziku ali jezikih, v katerih bo preverjanje potekalo.
- 4 Pozitivno oceno dobi kandidat, ki pri posameznem predmetu doseže 75 odstotkov točk. Kandidat dobi točke samo za pravilne odgovore.
- 5 Ob upoštevanju drugih pogojev, ki jih določa ta priloga, kandidat uspešno opravi teoretične izpite za PPL(H), ko dobi pozitivno oceno iz vseh delov izpita, ki jih opravi v 18 mesecih. Pozitivna ocena iz teoretičnega dela velja kot podlaga za izdajo licence PPL(H) 24 mesecev od dneva uspešno opravljenih izpitov (NPA20).

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

- 6 Kandidat, ki želi opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za licenco PPL(H) mora končati praktično usposabljanje na helikopterju istega tipa kot helikopter, s katerim bo preverjanje potekalo. Kandidat lahko sam odloča o tem, ali bo preverjanje potekalo z enomotornim ali večmotornim helikopterjem, v skladu z zahtevo glede izkušenj v FCL 2.255, ki določa 70 ur letenja kot vodja večmotornega helikopterja. Helikopter, s katerim bo preverjanje praktične usposobljenosti potekalo, mora izpolnjevati zahteve iz dodatka 1 k FCL 2.055, ki veljajo za šolske helikoptere.
- 7 Upravno-administrativne postopke glede primernosti kandidata za opravljanje preverjanja, vključno s predajo zapisnika o usposabljanju kandidata izpraševalcu, določi pristojni organ.

- 8 Kandidat mora opraviti naloge iz 1. do vključno 5. sekcije preverjanja praktične usposobljenosti. Če dobi negativno oceno iz dela sekcije, se šteje, da te sekcije ni opravil. Če dobi negativno oceno v več kot eni sekciji, ponavlja celotno preverjanje. Kandidat, ki ni opravil samo ene sekcije, ponavlja samo to (negativno ocenjeno) sekcijo. Če pri ponovnem preverjanju dobi negativno oceno pri kateri koli sekciji, vključno s tistimi, ki jih je že opravil, mora ponavljati celotno preverjanje. Vse sekcije, ki sestavljajo preverjanje praktične usposobljenosti, morajo biti končane v šestih mesecih.
- 9 Po katerem koli negativno ocenjenem preverjanju praktične usposobljenosti se lahko zahteva, da kandidat opravi dodatno usposabljanje. Če kandidat v dveh poskusih ni uspešno opravil vseh sekcij preverjanja, je potrebno dodatno usposabljanje, ki ga določi pristojni organ. Število ponovnih preverjanj ni omejeno.

POSTOPEK PREVERJANJA

- 10 Pristojni organ izpraševalcu (FE) priskrbi ustrezna varnostna navodila, s katerimi zagotovi varen potek preverjanja.
- 11 Če se kandidat odloči, da bo preverjanje praktične usposobljenosti končal zaradi razlogov, ki so po mnenju izpraševalca (FE) neustrezni, ponavlja celotno preverjanje. Če se po mnenju izpraševalca preverjanje konča iz tehničnih razlogov, se med nadaljnjim letenjem preveri usposobljenost le pri tistih sekcijah, ki še niso bile opravljene.
- 12 Kandidat lahko enkrat ponovi kateri koli postopek. Izpraševalec lahko preverjanje prekine na kateri koli stopnji, če presodi, da kandidatova praktična usposobljenost zahteva ponovitev celotnega preverjanja.
- 13 Od kandidata se zahteva, da leti helikopter s pilotskega mesta, s katerega je mogoče opravljati naloge vodje helikopterja, in opravi preverjanje, kot bi bil edini član letalske posadke v helikopterju. Odgovornost za let je dodeljena v skladu z nacionalnimi predpisi v Republiki Sloveniji.
- 14 Izpraševalec izbere območje in ruto letenja. Nizko letenje in lebdenje morata potekati na odobrenem letališču/vzletišču. Rute iz tretje sekcije, se lahko končajo na odletnem ali na katerem koli drugem letališču. Kandidat je odgovoren za načrtovanje poleta, mora pa tudi poskrbeti, da sta v helikopterju vsa oprema in dokumentacija za izvedbo poleta. Trajanje preverjanja navigacijskih postopkov je določeno v dodatku 2 k FCL 2.135. To preverjanje vključuje najmanj 3 navigacijske dele, vsak del traja najmanj 10 minut. Preverjanje praktične usposobljenosti se lahko izvede v dveh poletih.
- 15 Kandidat izpraševalca sproti obvešča o vseh kontrolnih preizkusih in nalogah, ki jih opravlja, vključno s prepoznavanjem radijskih sredstev. Preizkusi se morajo izvajati v skladu z odobrenimi kontrolnimi seznammi (CHL) helikopterja, ki bo uporabljen. V predpoletni pripravi mora kandidat določiti potrebno moč in hitrost letenja. Podatke o zmogljivosti helikopterja za vzlet, prilet in pristanek se izračuna na podlagi operativnega priročnika ali priročnika helikopterja, s katerim bo letel.
- 16 Izpraševalec ne sme dejavno sodelovati pri upravljanju helikopterja, razen če je njegov poseg nujno potreben zaradi varnosti ali da bi se izognili nedopustni zamudi pri drugem prometu.

DOPUSTNA Odstopanja pri praktičnem preverjanju

- 17 Kandidat mora dokazati svojo usposobljenost za:
- upravljanje helikopterja v skladu z omejitvami helikopterja;
 - tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
 - preudarno presojo in prakso dobrega pilota (pravilno razmišljati in voditi helikopter);
 - uporabo letalskega znanja; in
 - tak nadzor nad helikopterjem, da uspešna izvedba postopkov ali manevrov med celotno operacijo ni nikoli vprašljiva.
- 18 Naslednje omejitve so namenjene kot splošno navodilo. Izpraševalec mora upoštevati turbulentne razmere in operativne lastnosti ter zmogljivost uporabljenega helikopterja.

Višina

normalen premočrtni let	± 150 čevljev
s simulacijo večja odpoved	± 200 čevljev
lebdenje z učinkom tal	± 2 čevlja

Smer leta (kurz)/vzdrževanje radijske smeri

normalen let	± 10 stopinj
s simulacijo večja odpoved	± 15 stopinj

Hitrost

pri vzletu in priletu	- 10 vozlov/*+ 15 vozlov
pri drugih režimih leta	± 15 vozlov

Vzdrževanje položaja v lebdenju med

vzletanjem z učinkom tal	± 3 čevlji
pristajanjem	brez premikanja v stran in nazaj

VSEBINA PREVERJANJA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

- 19 Vsebina in sekcije, ki so namenjene preverjanju praktične usposobljenosti za izdajo licence PPL(H) za enomotorne in večmotorne helikoptere, so določene v dodatku 2 k FCL 2.135. Če se preverjanje praktične usposobljenosti izvaja na večmotornem helikopterju, mora kandidat izpolniti zahteve iz FCL 2.255. Obliko in format poročila za preverjanje praktične usposobljenosti določi pristojni organ (glej IEM FCL 2.135).

Dodatek 2 k FCL 2.135**Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za PPL(H)**

(Glej FCL 2.135.)

(Glej IEM FCL 2.135.)

Opomba: Uporaba kontrolnih seznamov helikopterja in praksa dobrega pilota, (upravljanje helikopterja s pomočjo zunanjih vizualnih orientirjev, postopki za preprečevanje zaledenitve in razledenitev, i.t.d.) veljata za vse sekcije.

1. SEKCIJA	
PREGLEDI IN POSTOPKI PRED / PO POLETU	
a	Poznavanje helikopterja (npr. knjižica zrakoplova, gorivo, masa in ravnotežje, letalne lastnosti/zmogljivost), načrtovanje poleta, NOTAM-i, vreme
b	Predpoletni pregled, lokacija posameznih delov in njihov namen
c	Pregled in priprava pilotske kabine, postopki za zagon motorja
d	Preverjanje komunikacijskih in navigacijskih sredstev, izbira in nastavitve frekvenc
e	Postopki pred vzletom, postopki radiotelefonijske (R/T), postopki oddajanja in sprejemanja poročil
f	Parkiranje, postopki ugašanja motorjev, postpoletni pregled
2. SEKCIJA	
TEHNIKA PILOTIRANJA V LEBDENJU, PRI ZAHTEVNIH MANEVRIH NA OMEJENE TERENE	
a	Vertikalni vzlet do zaledbitve in pristane
b	Voženje ali »taksiranje« po zraku
c	Stacionarno lebdenje s čelnim, bočnim in hrbtnim vetrom
d	Stacionarno obračanje okrog vertikalne osi helikopterja, 360° v levo in desno
e	Manevri v lebdenju naprej, v stran in nazaj na konstantni višini in s konstantno smerjo
f	Simulacija odpovedi motorja v lebdenju
g	Manever hitrega zaustavljanja v veter in s hrbtnim vetrom
h	Izven letališki pristane in vzlet na teren z nagibom / na neurtjene terene
i	Vzleti (različni profili)
j	Vzlet z bočnim in hrbtnim vetrom (če je izvedljivo)
k	Vzlet z največjo vzletno maso (dejansko ali simulirano)
l	Prileti (različni profili)
m	Vzlet in pristane z omejeno močjo
n	Avtorotacije (izpraševalec izbere dve nalogi med: osnovno (iz smeri), za največjim doletom, z malo hitrostjo in s 360–stopinjskimi zavoji)
o	Pristane z avtorotacijo
p	Urjenje pristanka v nuji z vrnitvijo v motorni let
q	Preizkus moči in branje parametrov, tehnika pilotiranja med priletom in odletom
3. SEKCIJA	
NAVIGACIJSKI – POSTOPKI NA RUTI	
a	Navigacija in orientacija na različnih absolutnih/relativnih višinah, branje navigacijskih kart
b	Nadziranje absolutne/relativne višine, hitrosti, smeri leta, opazovanje zračnega prostora, nastavitve višinomera
c	Spremljanje poteka poleta, dnevnik poleta, poraba goriva, avtonomija, predvideni čas prihoda (ETA), ocena kota zana in ponovna vzpostavitev zadane poti, nadzor instrumentov
d	Opazovanje vremenskih razmer, načrtovanje preusmeritve poleta
e	Uporaba navigacijskih sredstev (kjer so na voljo)
f	Vodenje komunikacije z ATC in upoštevanje pravil, itd

4. SEKCIJA POSTOPKI IN TEHNIKA PILOTIRANJA	
a	Premočrtni let, nadzor smeri leta, absolutne/relativne višine in hitrosti
b	Zavoji v vzpenjanju in/ali spuščanju v zadano smer leta
c	Blagi levi / desni zavoji (nagibi do 30°) na konstantni višini, s spremembo smeri 180° in 360°
d	Levi / desni zavoji s spremembo smeri 180° na konstantni višini z uporabo instrumentov
5. SEKCIJA IZREDNI POSTOPKI IN POSTOPKI V NUJI (ALI SIMULACIJA POSTOPKOV, ČE JE MOGOČE)	
Opomba (1) Kadar preverjanje poteka z večmotornimi helikopterji, se vanj vključi vajo s postopki pri priletu in pristanku z odpovedjo enega motorja.	
Opomba (2) Izpraševalec izbere 4 od naslednjih nalog:	
a	Neppravilno delovanje motorja, skupaj z napačnim delovanjem regulatorja vrtljajev motorja, zaledenitvijo uplinjača/motorja, napake na oljnem sistemu motorja (če je možno)
b	Neppravilno delovanje gorivnega sistema
c	Neppravilno delovanje električnega sistema
d	Neppravilno delovanje hidravličnega sistema, skupaj s prihodi in pristanki brez hidravlike, če je izvedljivo
e	Neppravilno delovanje glavnega in/ali repnega rotorja in/ali drugih stabilizacijskih naprav (v simulator ali samo teoretično)
f	Postopek v primeru požara vključujoč postopke za obvladovanje in odpravo dima (če je izvedljivo)
g	Drugi izredni in postopki v nuji, ki so opisani v priročniku helikopterja in v 7. in 8. sekciji dodatka 3 k FCL 2.240, vključno z večmotornimi helikopterji: – Simulacija odpovedi motorja med vzletom: – prekinjen vzlet na ali pred točko odločitve pri vzletu TDP (<i>Take-off Decision Point</i>) ali varen pristank v nuji na ali po določeni točki po vzletu DPATO (<i>Defined point after take-off</i>), – neposredno (takoj) po točki TDP ali DPATO. – Simulacija odpovedi motorja med pristankom: – pristank ali izvedba postopka neuspelega prileta na enem motorju pred točko odločitve pred pristankom LDP (<i>Landing Decision Point</i>) ali določeno točko pred pristankom DPBL (<i>Defined Point Before Landing</i>), – izvedba pristanka z enim motorjem po LDP ali varen pristank v nuji po DPBL.

PODDEL D – LICENCA POKLICNEGA PILOTA HELIKOPTERJA – CPL(H)

FCL 2.140 Najnižja starostna meja

Kandidat za licenco poklicnega pilota helikopterja (v nadaljevanju licenca CPL(H)) ne sme biti mlajši od 18 let.

FCL 2.145 Zdravstvena sposobnost

Kandidat za licenco CPL(H) in imetnik, ki želi uveljavljati privilegije iz te licence, mora imeti veljavno zdravniško spričevalo 1. razreda.

FCL 2.150 Privilegiji in pogoji

- (a) *Privilegiji.* Ob upoštevanju vseh drugih pogojev, določenih v Skupnih letalskih predpisih (JAR), privilegiji iz licence CPL(H) omogočajo imetniku take licence, da:
- (1) uveljavlja vse privilegije imetnika licence PPL(H);
 - (2) opravlja naloge vodje helikopterja ali kopilota med poleti, ki ne spadajo v komercialni zračni prevoz;
 - (3) opravlja naloge vodje helikopterja v komercialnem zračnem prevozu s helikopterji, certificiranimi za upravljanje z enim pilotom,
 - (4) opravlja naloge kopilota v komercialnem zračnem prevozu s helikopterji, ki zahteva veččlansko posadko (vodja helikopterja in kopilot).
- (b) *Pogoji.* Kandidat za licenco CPL(H), ki je izpolnil pogoje, določene v zahtevah FCL 2.140, 2.145, 2.155, 2.160, 2.165, 2.170, 2.261(a) in če to ustreza, 2.010(a)(4), je s tem izpolnil tudi zahteve za izdajo najmanj licence CPL(H) in vpis ratinga za tisti tip helikopterja, s katerim je preverjanje praktične usposobljenosti potekalo, ter zahteve za vpis ratinga za instrumentalno letenje, če je v skladu s poddelom E te priloge končal tudi usposabljanje in preverjanje za vpis ratinga za instrumentalno letenje.

FCL 2.155 Upoštevanje izkušenj

(Glej dodatke 1 do 5 k FCL 2.160 in 2.165(a)(1))

(Glej AMC FCL 2.160 in 1. do 3. in 2.165(a)(1) do (5))

(a) *Integrirani tečaji*

- (1) *Izkušnje.* Kandidat za licenco CPL(H), ki se je redno udeleževal integriranega tečaja usposabljanja in ga je uspešno končal, mora kot pilot helikopterja opraviti najmanj 135 ur letenja s helikopterji, za katere je Slovenija ali ena od držav, ki so bile članice JAA, izdala ali sprejela spričevalo o plovnosti.
- (2) *Upoštevanje opravljenega letenja.* Podrobnosti o upoštevanju opravljenega letenja, ki se zahteva v odstavku (a)(1), so navedene v dodatku 1 k FCL 2.160 in četrtem odstavku 2.165(a)(1), ali v dodatku 1 k FCL 2.160 in četrtem odstavku 2.165(a)(2), ali v dodatku 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(3), ali v dodatku 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(4).

(b) *Modularni tečaj*

- (1) *Izkušnje.* Kandidat za licenco CPL(H), ki ni končal integriranega tečaja usposabljanja, mora kot pilot helikopterja, za katere je Slovenija ali ena od držav, ki so bile članice JAA, izdala ali sprejela spričevalo o plovnosti, opraviti najmanj 185 ur letenja.
- (2) *Upoštevanje opravljenega letenja.* Od skupnih 185 ur zahtevanega letenja je mogoče priznati:
 - (i) 20 ur letenja kot vodja zrakoplova pri imetniku licence PPL(A); ali
 - (ii) 50 ur letenja z letalom kot vodja zrakoplova pri imetniku licence CPL (A); ali
 - (iii) 10 ur letenja kot vodja zrakoplova z motornimi jadralnimi letali (TMG) ali jadralnimi letali.

- (c) *Opravljenost letenja*. Kandidat mora kot pilot helikopterja opraviti najmanj (glej tudi FCL 2.050(a)(3)):
- (1) 50 ur kot vodja helikopterja;
 - (2) 10 ur preletov (*cross-country flight time*) kot vodja helikopterja. En prelet mora biti daljši od 185 km (100 NM). Na tem preletu mora kandidat pristati in se popolnoma zaustaviti na dveh letališčih, ki nista letališči vzleta;
 - (3) 10 ur usposabljanja v instrumentalnem letenju z inštruktorjem, od tega je lahko največ 5 ur instrumentalnega letenja na napravah za simulacijo letenja in
 - (4) 5 ur nočnega letenja, kot je določeno v FCL 2.165(b).

FCL 2.160 Teoretično znanje

(Glej dodatek 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(1) do (5))

(Glej AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(1) do (5))

- (a) *Tečaj*. Kandidat za licenco CPL(H) mora opraviti odobreni tečaj teoretičnega usposabljanja v registrirani organizaciji FTO. Tečaj poteka skupaj s praktičnim usposabljanjem, kot to določa FCL 2.165.
- (b) *Preverjanje*. Kandidat za licenco CPL(H) mora dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem imetnika licence CPL(H), in izpolniti zahteve, določene v FCL 2.261(a) in v poddelu J te priloge.
- (c) Kandidat, ki je opravil integrirani tečaj usposabljanja, mora dokazati najmanj raven znanja, ki se zahteva na tem tečaju in je določena v dodatku 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(1) do (4).

FCL 2.165 Praktično usposabljanje

(Glej dodatek 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(1) do (5))

(Glej AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(1) do (5))

- (a) *Tečaj*. Kandidat za licenco CPL(H) mora v registrirani organizaciji FTO opraviti odobreni integrirani ali modularni tečaj s helikopterji, za katera je Slovenija ali neka druga država, ki je bila članica JAA, izdala ali sprejela spričevalo o plovnosti. Praktično usposabljanje za letenje poteka skupaj s teoretičnim usposabljanjem. Podrobnosti o potrjenem:
- (1) integriranem tečaju za licenco ATPL(H)/IR so določene v dodatku 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(1) ter v AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(1);
 - (2) integriranem tečaju za licenco ATPL(H) so določene v dodatku 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(2) ter v AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(2);
 - (3) integriranem tečaju za licenco CPL(H)/IR so določene v dodatku 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(3) ter AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(3); in
 - (4) integriranem tečaju za licenco CPL(H) so določene v dodatku 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(4) ter v AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(4);
 - (5) modularnem tečaju za licenco CPL(H) so določene v dodatku 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(5) ter AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(5).
- (b) *Usposabljanje za nočno letenje*. Kandidat, ki želi leteti ponoči, mora s helikopterji ponoči opraviti vsaj pet ur letenja. Od tega mora najmanj tri ure leteti z inštruktorjem. V tem času mora vsaj eno uro nameniti navigaciji med preletom in opraviti pet samostojnih vzletov in pristankov s popolno zaustavitvijo, od katerih vsak vključuje en šolski krog.

FCL 2.170 Praktična usposobljenost

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.170.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(1) do (a)(5))

Kandidat za licenco CPL(H) mora dokazati, da je kot vodja helikopterja sposoben izvesti predpisane postopke in manevre, ki so določeni v dodatkih 1 in 2 k FCL 2.170. Raven usposobljenosti mora ustrezati privilegijem iz licence CPL(H). Kandidat opravlja preverjanje praktične usposobljenosti, kot se to zahteva v dodatku 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(1) do (a)(5) in AMC FCL 2.160 in 2.165(1) do (5).

Dodatek 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(1)

Integrirani tečaj za ATPL(H)/IR

(Glej FCL 2.160, 2.165 in 2.170.)

(Glej dodatek 1 in 2 k FCL 2.170.)

(Glej dodatek 1 in 2 k FCL 2.210.)

(Glej AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(1).)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.470.)

(Glej IEM FCL 2.170.)

- 1 Cilj integriranega tečaja ATPL(H) je usposobiti pilote do take ravni strokovnosti, kot se zahteva za opravljanje nalog kopilota v veččlanski posadki večmotornih helikopterjev v komercialnem zračnem prometu in za pridobitev licence CPL(H)/IR, ki ne vključuje drugih dodatnih usposobljenosti za opravljanje posebnih letalskih nalog (npr. dela v zraku).
- 2 Kandidat, ki želi začeti opravljati integrirani tečaj za licenco ATPL(H)/IR, mora pod nadzorom vodje usposabljanja v registrirani organizaciji FTO opraviti vse stopnje usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju po odobrenem programu, ki ga ta organizacija izvaja.
- 3 Tečaj traja od 12 do 36 mesecev. V soglasju s pristojnim organom je mogoče pripraviti poseben program za podaljšanje usposabljanja več kot 36 mesecev, če organizacija FTO omogoči dodatno praktično usposabljanje za letenje ali teoretično usposabljanje.
- 4 Kandidat se lahko prijavi na tečaj kot začetnik ali kot imetnik licence PPL(H), izdane v skladu z ICAO Aneksom 1. Popoln začetnik mora izpolnjevati zahteve, določene v poddelu B te priloge, ki se nanašajo na pilota pripravnika. Pri imetniku licence PPL(H) je mogoče pri letenju, ki ga mora kandidat opraviti med usposabljanjem (FCL 2.165(a)(1) in odstavek 13 v dodatku 1 k FCL 2.165(a)(1)), upoštevati 50 odstotkov letenja s helikopterjem, ki ga je kandidat opravil pred začetkom tečaja, ki pa ne presegajo:
 - (a) 40 ur, od tega je lahko največ 20 ur letenja z inštruktorjem, ali
 - (b) 50 ur, če je kandidat usposobljen za nočno letenje s helikopterjem, od tega največ 25 ur letenja z inštruktorjem.

O številu upoštevanih ur odloča organizacija FTO in jih vpiše v zapisnik o kandidatovem usposabljanju. Če pilot pripravnik nima pilotske licence, lahko organizacija FTO v dogovoru s pristojnim organom določi nekatere vaje, ki jih bo kandidat opravil pod nadzorom inštruktorja z letalom ali motornim jadralnim letalom (TMG) (glej AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(1) 2. in 3. faza), ki pa ne presegajo 20 ur.

- 5 Kandidat, ki ne opravi oziroma ne more opraviti celotnega tečaja ATPL(H)/IR, lahko pri pristojnem organu zaprosi za preverjanje teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za pridobitev nižje licence, in če to ustreza okoliščinam, rating za instrumentalno letenje (IR).
- 6 Kandidat, ki želi med tečajem preiti k drugi organizaciji FTO, pri pristojnem organu zaprosi za uradno določitev nadaljnjih ur usposabljanja iz letenja, ki jih bo opravil v drugi organizaciji FTO.
- 7 Organizacija FTO zagotovi, da ima kandidat pred začetkom tečaja zadostno znanje iz matematike in fizike ter angleščine, da lahko brez težav sledi teoretičnemu delu usposabljanja. V skladu z dodatkom 1 k FCL 2.200 mora kandidat dokazati, da je sposoben uporabljati angleški jezik.

- 8 Tečaj vključuje:
- (a) teoretično usposabljanje do ravni znanja za licenco ATPL(H) in IR;
 - (b) praktično usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje in
 - (c) usposabljanje za delo v veččlanski posadki za upravljanje helikopterjev, ki zahtevajo veččlansko posadko (glej FCL 2.261(d)).
- 9 Z uspešno končanim teoretičnim usposabljanjem in izpiti za vpis ratinga za tip helikopterja, teoretičnim izpitom iz dvanajstega odstavka in preverjanji praktične usposobljenosti iz štirinajstega odstavka so izpolnjene zahteve glede teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za izdajo licence CPL(H), vključno z ratingom za tip helikopterja, s katerim je preverjanje potekalo, in ratingom za instrumentalno letenje s helikopterji.

TEORETIČNO ZNANJE

- 10 Učni načrt teoretičnega usposabljanja za licenco ATPL(H)/IR je določen v dodatku 1 k FCL 2.470. Zahteve za vpis ratinga za tip so določene v FCL 2.240. Teoretično usposabljanje za licenco ATPL(H)/IR po odobrenem programu zajema najmanj 750 ur predavanj (1 ura = 60 minut predavanj), ki lahko v ustreznem razmerju vključujejo usposabljanja v učilnici, interaktivne video predstavitve, predavanja z diapozitivi in avdio posnetki, učne skupine, usposabljanje s pomočjo računalnika in drugih medijev, ki jih odobri pristojni organ.

750 ur tečaja je razdeljenih tako, da je najmanjše število ur v vsakem predmetu naslednje:

<i>Predmet</i>	<i>Število ur</i>
letalska zakonodaja	40
splošno znanje o helikopterju	80
zmogljivosti helikopterja in načrtovanje poleta	90
človeška zmogljivost in omejitve	50
meteorologija	60
navigacija	150
operativni postopki	20
osnove letenja	30
komunikacija	30

Organizacija FTO se lahko o drugačni razdelitvi ur dogovori s pristojnim organom.

- 11 Tečaj MCC zajema najmanj 25 ur teoretičnega usposabljanja in vaj.

PREVERJANJE TEORETIČNEGA ZNANJA

- 12 V skladu z zahtevami v poddelu J te priloge mora kandidat dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem imetnika licence ATPL(H) in ratinga IR.

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

- 13 Praktično usposabljanje za letenje zajema najmanj 195 ur in vključuje vsa sprotna preverjanja pridobljenega znanja. V okviru 195 ur mora kandidat opraviti vsaj:
- (a) 140 ur letenja z inštruktorjem;
 - (b) 55 ur kot vodja helikopterja, ki vključujejo najmanj 14 ur samostojnega letenja podnevi, 1 uro samostojnega nočnega letenja, lahko pa te ure vključujejo 40 ur letenja kot pilot pripravnik za vodjo helikopterja (SPIC).

(Opravljen letenje kot pilot pripravnik za vodjo helikopterja se upošteva pri letenju kot vodja helikopterja, če inštruktorju ni bilo treba poseči pri nobenem delu ali vplivati nanj. Poročilo inštruktorja po končanem poletu ne vpliva na upoštevanje letenja kot vodja helikopterja. Ure letenja kot SPIC je mogoče nadomestiti z urami samostojnega letenja);

- (c) 50 ur v preletih med letališči (*cross-country flight*), od tega najmanj 10 ur po pravilih vizualnega letenja (VFR) v preletih med letališči v skupni razdalji 185 km (100 NM), kot pilot pripravnik za vodjo helikopterja (SPIC) med katerimi mora pristati na dveh letališčih, ki nista letališči vzleta;
- (d) 5 ur nočnega letenja s helikopterji, od tega 3 ure z inštruktorjem. To letenje vključuje najmanj 1 uro navigacije med preletom in 5 samostojnih nočnih krogov. Vsak krog zajema vzlet in pristane; in
- (e) 50 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, ki vključujejo:
 - (i) 10 ur usposabljanja za osnovno instrumentalno letenje in
 - (ii) 40 ur usposabljanja za rating IR, od katerih je lahko najmanj 10 ur v helikopterju z več motorji, ki je certificiran za letenje po pravilih IFR.
- (f) 15 ur usposabljanja za delo v veččlanski posadki,
- (g) 140 ur letenja z inštruktorjem, ki lahko zajema največ:
 - (i) 75 ur usposabljanja za vizualno letenje, od tega:
 - (1) 30 ur v simulatorju za helikopterja nivoja C/D ali
 - (2) 25 ur na napravi FTD 2, 3 ali
 - (3) 20 ur na napravi FNPT II/III za helikopterja ali
 - (4) 20 ur v letalu ali motornem jadralnem letalu (TMG).
 - (ii) 50 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, od tega:
 - (1) do 20 ur v simulatorju, FTD 2,3 ali na napravi FNPT II/III, namenjenim helikopterjem ali
 - (2) 10 ur vsaj na napravi FTD 1 ali FNPT 1 (helikopter) ali FNPT 1 (letalo) ali z letalom.
 - (iii) 15 ur usposabljanja za delo v veččlanski posadki, za kar je mogoče uporabiti simulator (helikopter) ali napravo FTD 2,3 (MCC) (helikopter) ali napravo FNPT II/III (MCC).

Če se tip helikopterja, s katerim poteka praktično usposabljanje, razlikuje od simulatorja, ki se uporablja za usposabljanje za vizualno letenje, je največje število upoštevanih ur omejeno na število upoštevanih ur opravljenega letenja na napravi FNPT II/III (helikopter).

V zvezi z učnim načrtom praktičnega usposabljanja za letenje glej AMC-FCL 2.160 in 2.165(a)(1).

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

- 14 Po končanem praktičnem usposabljanju mora kandidat v skladu z dodatkoma 1 in 2 k FCL 2.170 opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(H) z večmotornim helikopterjem in preverjanje praktične usposobljenosti za vpis ratinga za instrumentalno letenje z enomotornimi ali večmotornimi helikopterji v skladu z dodatkoma 1 in 2 k FCL 2.210 ter druga preverjanja, ki so določena v FCL 2.262(c).

Dodatek 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(2)
Integrirani tečaj za ATPL(H) (brez ratinga IR)

(Glej FCL 2.160, 2.165 in 2.170.)

(Glej dodatek 1 in 2 k FCL 2.170.)

(Glej AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(2).)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.470.)

(Glej IEM FCL 2.170.)

- 1 Cilj integriranega tečaja ATPL(H) je usposobiti pilote do take ravni strokovnosti, kot se zahteva za opravljanje nalog kopilota v veččlanski posadki v večmotornih helikopterjih v operacijah po pravilih VFR v komercialnem zračnem prometu in za pridobitev licence CPL(H), ki ne vključuje dodatnih usposobljenosti za opravljanje posebnih letalskih nalog (npr. dela v zraku).
- 2 Kandidat, ki želi začeti opravljati integrirani tečaj za licenco ATPL(H), mora pod nadzorom vodje usposabljanja v registrirani organizaciji FTO opraviti vse stopnje usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju po odobrenem programu, ki ga ta organizacija izvaja.
- 3 Tečaj traja od 12 do 36 mesecev. V soglasju s pristojnim organom je mogoče pripraviti poseben program za podaljšanje usposabljanja več kot 36 mesecev, če organizacija FTO omogoči dodatno praktično usposabljanje za letenje v zraku ali teoretično usposabljanje.
- 4 Kandidat se lahko prijavi na tečaj kot popoln začetnik ali kot imetnik licence PPL(H), izdane v skladu z ICAO Aneksom 1. Popoln začetnik mora izpolnjevati zahteve, določene v poddelu B te priloge, ki se nanašajo na pilota pripravnika. Pri imetniku licence PPL(H) je mogoče pri naletu, ki ga mora kandidat opraviti med usposabljanjem (FCL 2.165(a)(2) in odstavek 13 v dodatku 1 k FCL 2.165(a)(2)), upoštevati 50 odstotkov letenja s helikopterjem, ki ga je kandidat opravil pred začetkom tečaja, vendar ne več kot:
 - (a) 40 ur, od tega je lahko največ 20 ur letenja z inštruktorjem, ali
 - (b) 50 ur, če je kandidat usposobljen za nočno letenje s helikopterjem, od tega največ 25 ur letenja z inštruktorjem.

O številu upoštevanih ur odloča organizacija FTO in jih vpiše v zapisnik o kandidatovem usposabljanju. Če pilot pripravnik nima pilotske licence, lahko organizacija FTO v dogovoru s pristojnim organom določi nekatere vaje, ki jih bo kandidat opravil pod nadzorom inštruktorja z letalom ali motornim jadralnim letalom (TMG) (glej AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(2), 2. faza), ki pa ne presegajo 20 ur.

- 5 Kandidat, ki ne opravi oziroma ne more opraviti celotnega tečaja ATPL(H), lahko pri pristojnem organu zaprosi za preverjanje teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za pridobitev nižje licence.
- 6 Kandidat, ki želi med tečajem preiti k drugi organizaciji FTO, pri pristojnem organu zaprosi za uradno določitev nadaljnjih ur usposabljanja iz letenja, ki jih bo opravil v drugi organizaciji FTO.
- 7 Organizacija FTO zagotovi, da ima kandidat pred začetkom tečaja zadostno znanje matematike, fizike in angleščine, da lahko brez težav sledi teoretičnemu delu usposabljanja.

- 8 Tečaj vključuje:
- (a) teoretično usposabljanje do ravni znanja za licenco ATPL(H);
 - (b) praktično usposabljanje za vizualno in osnovno instrumentalno letenje in
 - (c) praktično usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC) za upravljanje helikopterjev, ki zahtevajo veččlansko posadko (glej FCL 2.261(d)).
- 9 Z uspešno končanim usposabljanjem in izpiti za vpis ratinga za tip, teoretičnim izpitom iz dvanajstega odstavka in preverjanji praktične usposobljenosti iz štirinajstega odstavka so izpolnjene zahteve glede teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za izdajo licence CPL(H), vključno z ratingom za tip helikopterja, na katerem je preverjanje potekalo.

TEORETIČNO ZNANJE

- 10 Učni načrt teoretičnega usposabljanja za licenco ATPL(H) je določen v dodatku 1 k FCL 2.470. Zahteve za vpis ratinga za tip so določene v FCL 2.240. Teoretično usposabljanje za licenco ATPL(H) po odobrenem programu zajema najmanj 550 ur predavanj (1 ura = 60 minut predavanj), ki lahko v ustreznem razmerju vključujejo usposabljanja v učilnici, interaktivne video predstavitve, predavanja z diapozitivi in avdio posnetki, učne skupine, usposabljanje s pomočjo računalnika in drugih medijev, ki jih odobri pristojni organ.

550 ur tečaja je razdeljenih tako, da je najmanjše število ur v vsakem predmetu naslednje:

<i>Predmet</i>	<i>Število ur</i>
letalska zakonodaja	30
splošno znanje o helikopterju	70
zmogljivosti helikopterja in načrtovanje poleta	65
človeška zmogljivost in omejitve	40
meteorologija	40
navigacija	120
operativni postopki	20
osnove letenja	30
komunikacija	25

Organizacija FTO se lahko o drugačni razdelitvi ur dogovori s pristojnim organom.

- 11 Tečaj MCC zajema najmanj 20 ur teoretičnega usposabljanja in vaj.

PREVERJANJE TEORETIČNEGA ZNANJA

- 12 V skladu z zahtevami v poddelu J te priloge mora kandidat dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem imetnika licence ATPL(H).

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

- 13 Praktično usposabljanje za letenje zajema najmanj 150 ur in vključuje vsa sprotna preverjanja pridobljenega znanja. V okviru 150 ur mora kandidat opraviti vsaj:
- (a) 95 ur letenja z inštruktorjem;
 - (b) 55 ur kot vodja helikopterja, vključno z najmanj 14 ur samostojnega letenja podnevi, 1 uro samostojnega nočnega letenja, lahko pa te ure vključujejo 40 ur letenja kot pilot pripravnik za vodjo helikopterja (SPIC);
- (Opravljen letenje kot pilot pripravnik za vodjo helikopterja se upošteva pri letenju kot vodja helikopterja, če inštruktorju ni bilo treba poseči pri nobenem delu poleta ali vplivati nanj. Inštruktorjevo poročilo na tleh po končanem poletu, ne vpliva na upoštevano letenje kot vodja helikopterja. Ure letenja kot SPIC je mogoče nadomestiti z urami samostojnega letenja);

- (c) 50 ur v preletih med letališči (*cross-country flight*), od tega najmanj 10 ur po pravilih vizualnega letenja (VFR) v preletih med letališči v skupni razdalji 185 km (100 NM), kot pilot pripravnik za vodjo helikopterja med katerim mora pristati na dveh letališčih, ki nista letališči vzleta;
- (d) 5 ur nočnega letenja s helikopterji, od tega 3 ure z inštruktorjem. To letenje vključuje najmanj 1 uro navigacije med preletom in 5 samostojnih nočnih šolskih krogov. Vsak krog zajema vzlet in pristane;
- (e) 10 ur usposabljanja za osnovno instrumentalno letenje z inštruktorjem;
- (f) 10 ur usposabljanja za delo v veččlanski posadki.
- (g) 95 ur letenja z inštruktorjem lahko vključuje najmanj:
 - (i) 75 ur usposabljanja za vizualno letenje, od tega:
 - (1) 30 ur v simulatorju za helikoptere nivoja C/D ali
 - (2) 25 ur na napravi FTD 2, 3 (helikopter) ali
 - (3) 20 ur na napravi FNPT II/III (helikopter) ali
 - (4) 20 ur v letalu ali motornem jadralnem letalu (TMG).
 - (ii) 10 ur usposabljanja z inštruktorjem za osnovno instrumentalno letenje, ki lahko vključuje 5 ur vsaj na napravi FTD 1 ali FNPT I (helikopter) ali FNPT I (letalo) ali z letalom.
 - (iii) 10 ur usposabljanja za delo v veččlanski posadki, ki lahko poteka v simulatorju (helikopter) ali na napravi FTD 2,3 (MCC) (helikopter) ali na napravi FNPT II/III (MCC) (helikopter).

Če se tip helikopterja, s katerim poteka praktično usposabljanje, razlikuje od simulatorja, ki se uporablja za usposabljanje za vizualno letenje, je največje število upoštevanih ur omejeno na število upoštevanih ur opravljenega letenja na napravi FNPT II/III (helikopter).

V zvezi z učnim načrtom praktičnega usposabljanja za letenje glej AMC-FCL 2.160 in 2.165(a)(1).

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

- 14 Po končanem praktičnem usposabljanju mora kandidat v skladu z dodatkoma 1 in 2 k FCL 2.170 opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(H) z večmotornim helikopterjem in druga preverjanja, ki so določena v FCL 2.262(c).

Dodatek 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(3)

Integrirani tečaj za CPL(H)/IR

(Glej FCL 2.160, 2.165 in 2.170.)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.170.)

(Glej AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(3).)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.470.)

(Glej IEM FCL 2.170.)

- 1 Cilj integriranega tečaja CPL(H)/IR je usposobiti pilote do take ravni strokovnosti, ki se zahteva za upravljanje večmotornih helikopterjih, ki zahtevajo enega pilota, in za pridobitev licence CPL(H)/IR za večmotorne helikoptere.
- 2 Kandidat, ki želi opravljati integrirani tečaj za licenco CPL(H)/IR, mora pod nadzorom vodje usposabljanja v registrirani organizaciji FTO opraviti vse stopnje usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju po odobrenem programu, ki ga ta organizacija izvaja.
- 3 Tečaj traja od 9 do 30 mesecev.
- 4 Kandidat se lahko prijavi na tečaj kot popoln začetnik ali kot imetnik licence PPL(H), izdane v skladu s ICAO Aneksom 1. Popoln začetnik mora izpolnjevati zahteve, določene v poddelu B te priloge, ki se nanašajo na pilota pripravnika. Pri imetniku licence PPL(H) je mogoče pri letenju, ki ga mora kandidat opraviti med usposabljanjem FCL 2.165(a)(3) in odstavek 20 v dodatku 1 k FCL 2.165(a)(3)) upoštevati 50 odstotkov letenja s helikopterjem, ki ga je kandidat opravil pred začetkom tečaja, vendar ne več kot:
 - (a) 40 ur, od tega največ 20 ur letenja z inštruktorjem ali
 - (b) 50 ur, če je kandidat usposobljen za nočno letenje s helikopterjem, od tega največ 25 ur z inštruktorjem.

O številu upoštevanih ur odloča organizacija FTO in jih vpiše v zapisnik o kandidatovem usposabljanju. Če pilot pripravnik nima pilotske licence, lahko organizacija FTO v dogovoru s pristojnim organom določi nekatere vaje, ki jih bo kandidat opravil pod nadzorom inštruktorja z letalom ali motornim jadralnim letalom (TMG) (glej AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(3), faza 2 in 3), ki pa ne presegajo 20 ur.
- 5 Kandidat, ki ne opravi ali ne more opraviti celotnega tečaja CPL(H)/IR, pri pristojnem organu zaprosi za preverjanje teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za pridobitev nižje licence, in če to ustreza okoliščinam, vpis ratinga za instrumentalno letenje (IR).
- 6 Kandidat, ki želi med tečajem preiti k drugi organizaciji FTO, lahko pri pristojnem organu zaprosi za uradno določitev nadaljnjih ur usposabljanja iz letenja, ki jih bo opravil v drugi organizaciji FTO.
- 7 Organizacija FTO zagotovi, da ima kandidat pred začetkom tečaja zadostno znanje iz matematike in fizike ter angleščine, da lahko brez težav sledi teoretičnemu delu usposabljanja. V skladu z dodatkom 1 k FCL 2.200 mora kandidat dokazati zahtevano znanje angleškega jezika.
- 8 Tečaj vključuje:
 - (a) teoretično usposabljanje do ravni znanja za licenco CPL(H) in rating IR. Za vpis prvega ratinga za tip večmotornega helikopterja (MEH) veljajo zahteve glede teoretičnega znanja v skladu z FCL 2.255(a) in
 - (b) praktično usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje.

- 9 Z uspešno opravljenim usposabljanjem in izpiti za vpis ratinga za tip (glej dodatek 1 k FCL 2.261 in AMC FCL 2.261), teoretičnimi izpiti iz enajstega odstavka in preverjanji praktične usposobljenosti iz trinajstega odstavka so izpolnjene zahteve glede teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za izdajo licence CPL(H), vključno z ratingom za tip helikopterja, na katerem je preverjanje potekalo, in ratingom za instrumentalno letenje z večmotornimi helikopterji.

TEORETIČNO ZNANJE

- 10 Učni načrt teoretičnega usposabljanja za licenco CPL(H)/IR je določen v dodatku 1 k FCL 2.470. Zahteve za vpis ratinga za tip so določene v FCL 2.240. Teoretično usposabljanje za licenco CPL(H)/IR po odobrenem programu zajema najmanj 500 ur predavanj (1 ura = 60 minut predavanj), ki lahko v ustreznem razmerju vključujejo usposabljanja v učilnici, interaktivne video predstavitve, predavanja z diapozitivi in avdio posnetki, učne skupine, usposabljanje s pomočjo računalnika in drugih medijev, ki jih odobri pristojni organ.

500 ur tečaja je razdeljenih tako, da je najmanjše število ur v vsakem predmetu naslednje:

<i>Predmet</i>	<i>Število ur</i>
letalska zakonodaja	30
splošno znanje o helikopterju	50
zmogljivosti helikopterja in načrtovanje poleta	60
človeška zmogljivost in omejitve	15
meteorologija	40
navigacija	100
operativni postopki	10
osnove letenja	25
komunikacija	30

Organizacija FTO se lahko o drugačni razdelitvi ur dogovori s pristojnim organom.

PREVERJANJE TEORETIČNEGA ZNANJA

- 11 V skladu z zahtevami v poddelu J te priloge mora kandidat dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem imetnika licence CPL(H) in ratinga IR.

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

- 12 Praktično usposabljanje traja najmanj 180 ur in vključuje vsa sprotna preverjanja pridobljenega znanja. V skupnih 180 urah mora kandidat opraviti vsaj:
- (a) 125 ur letenja z inštruktorjem;
 - (b) 55 ur letenja kot vodja helikopterja, ki vključujejo najmanj 14 ur samostojnega letenja podnevi, 1 uro samostojnega nočnega letenja, lahko pa vključujejo 40 ur letenja kot pilot pripravnik za vodjo helikopterja (SPIC);
(Opravljen letenja kot pilot pripravnik za vodjo helikopterja se upošteva pri letenju kot vodja helikopterja, če inštruktorju ni bilo treba poseči pri nobenem delu poleta ali vplivati nanj. Inštruktorjevo poročilo na tleh po končanem poletu ne vpliva na upoštevano letenje kot vodja helikopterja. Ure letenja kot SPIC se lahko nadomestijo s časom samostojnega letenja);
 - (c) 10 ur v preletih z inštruktorjem;
 - (d) 10 ur v preletih med letališči (*cross-country flight*) kot vodja helikopterja, vključno s preleti med letališči po pravilih vizualnega letenja (VFR) v skupni razdalji 185 km (100 NM), med katerimi mora pristati na dveh letališčih, ki nista letališči vzleta;

- (e) 5 ur s helikopterji ponoči, od tega 3 ure z inštruktorjem, ki vključujejo najmanj 1 uro navigacije med preletom, in 5 samostojnih nočnih krogov. Vsak krog vključuje vzlet in pristanež; in
- (f) 50 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, ki vključujejo:
 - (i) 10 ur usposabljanja za osnovno instrumentalno letenje in
 - (i) 40 ur usposabljanja za rating IR, od katerih mora najmanj 10 ur opraviti s helikopterjem z več motorji, ki je certificiran za letenje po pravilih IFR;
- (g) od 125 ur letenja z inštruktorjem lahko vključuje največ:
 - (i) 75 ur usposabljanja za vizualno letenje, od tega:
 - (1) 30 ur v simulatorju za helikopter nivoja C/D ali
 - (2) 25 ur na napravi FTD (helikopter) 2, 3 ali
 - (3) 20 ur na napravi FNPT II/III (helikopter) ali
 - (4) 20 ur v letalu ali motornem jadralnem letalu (TMG).
 - (ii) 50 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem lahko vključuje:
 - (1) do 20 ur v simulatorju (helikopter), FTD 2, 3 ali na napravi FNPT II/III, namenjeni helikopterjem, ali
 - (2) 10 ur vsaj na napravi FTD 1 ali FNPT I (helikopter) ali FNPT I (letalo) ali z letalom.

Če se tip helikopterja, s katerim poteka praktično usposabljanje, razlikuje od simulatorja, ki se uporablja za usposabljanje za vizualno letenje, je največje število upoštevanih ur omejeno na število upoštevanih ur opravljenega letenja na napravi FNPT II/III (helikopter).

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

- 13 Po končanem praktičnem usposabljanju mora kandidat v skladu z dodatkoma 1 in 2 k FCL 2.170 opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(H) z enomotornimi ali večmotornimi helikopterji in preverjanje praktične usposobljenosti za vpis ratinga za instrumentalno letenje z večmotornim helikopterjem, certificiranim za letenje po pravilih IFR v skladu z dodatkoma 1 in 2 k FCL 2.210.

Dodatek 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(4)
Integrirani tečaj za CPL(H)

(Glej FCL 2.160, 2.165 in 2.170.)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.170.)

(Glej AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(4).)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.470.)

(Glej IEM FCL 2.170.)

- 1 Cilj integriranega tečaja CPL(H)/IR je usposobiti pilote do take ravni strokovnosti, ki se zahteva za pridobitev licence CPL(H), ki ne vključuje ratinga za instrumentalno letenje in drugih dodatnih usposobljenosti za posebne letalske naloge (npr. dela v zraku).
- 2 Kandidat, ki želi opravljati integrirani tečaj za licenco CPL(H), mora pod nadzorom vodje usposabljanja v registrirani organizaciji FTO opraviti vse stopnje usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju po odobrenem programu, ki ga ta organizacija izvaja.
- 3 Tečaj traja od 9 do 24 mesecev.
- 4 Kandidat se lahko prijavi na tečaj kot popoln začetnik ali kot imetnik licence PPL(H), izdane v skladu z ICAO Aneksom 1. Popoln začetnik mora izpolnjevati zahteve, določene v poddelu B te priloge, ki se nanašajo na pilota pripravnika. Pri imetniku licence PPL(H) se lahko pri naletu, ki ga mora kandidat opraviti med usposabljanjem (FCL 2.165(a)(4) in odstavek 12 v dodatku 1 k FCL 2.165(a)(4)) upošteva 50 odstotkov letenja s helikopterjem, ki ga je kandidat opravil pred začetkom tečaja, vendar ne več kot:
 - (a) 40 ur, od tega največ 20 ur letenja z inštruktorjem ali
 - (b) 50 ur, če je kandidat usposobljen za nočno letenje s helikopterjem, od tega največ 25 ur letenja z inštruktorjem.

O številu upoštevanih ur odloča organizacija FTO in jih vpiše v zapisnik o kandidatovem usposabljanju. Če pilot pripravnik nima pilotske licence, lahko organizacija FTO v dogovoru s pristojnim organom določi nekatere vaje, ki jih bo kandidat pod nadzorom inštruktorja opravil z letalom ali motornim jadralnim letalom (TMG) (glej AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(4), 2. faza), ki pa ne presegajo 20 ur.
- 5 Kandidat, ki ne opravi ali ne more opraviti celotnega tečaja CPL(H), lahko pri pristojnem organu zaprosi za preverjanje teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za pridobitev nižje licence.
- 6 Kandidat, ki želi med usposabljanjem preiti k drugi organizaciji FTO, pri pristojnem organu zaprosi za uradno določitev nadaljnjih ur usposabljanja iz letenja, ki jih bo opravil v drugi organizaciji FTO.
- 7 Organizacija FTO zagotovi, da ima kandidat pred začetkom tečaja zadostno znanje iz matematike in fizike, da lahko brez težav sledi teoretičnemu delu usposabljanja.
- 8 Tečaj vključuje:
 - (a) teoretično usposabljanje do ravni znanja za licenco CPL(H) in
 - (b) praktično usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje.
- 9 Z uspešno opravljenim usposabljanjem in izpiti za vpis ratinga za tip (glej dodatek 1 k FCL 2.261 in AMC FCL 2.261), teoretičnimi izpiti iz enajstega odstavka in preverjanji praktične usposobljenosti iz trinajstega odstavka so izpolnjene zahteve glede teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za izdajo licence CPL(H), vključno z ratingom za tip helikopterja, na katerem je preverjanje potekalo.

TEORETIČNO ZNANJE

- 10 Učni načrt teoretičnega usposabljanja za licenco CPL(H) je določen v dodatku 1 k FCL 2.470. Zahteve za vpis ratinga za tip so določene v FCL 2.240. Teoretično usposabljanje za licenco CPL(H) po odobrenem programu zajema najmanj 300 ur predavanj (1 ura = 60 minut predavanj) (oziroma 200 ur, če je kandidat imetnik licence PPL), ki lahko v ustreznem razmerju vključujejo usposabljanja v učilnici, interaktivne video predstavitve, predavanja z diapozitivi in avdio posnetki, učne skupine, usposabljanje s pomočjo računalnika in drugih medijev, ki jih odobri pristojni organ.

300 ur tečaja je razdeljenih tako, da je najmanjše število ur v vsakem predmetu naslednje:

<i>Predmet</i>	<i>Število ur</i>
letalska zakonodaja	25
splošno znanje o helikopterju	30
Zmogljivost helikopterja in načrtovanje poleta	25
človeška zmogljivost in omejitve	10
meteorologija	30
navigacija	55
operativni postopki	8
osnove letenja	20
komunikacija	10

Organizacija FTO se lahko o drugačni razdelitvi ur dogovori s pristojnim organom.

PREVERJANJE TEORETIČNEGA ZNANJA

- 11 V skladu z zahtevami v poddelu J te priloge mora kandidat dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem imetnika licence CPL(H).

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

- 12 Praktično usposabljanje za letenje zajema najmanj 135 ur in vključuje vsa sprotna preverjanja pridobljenega znanja, od tega je lahko največ 5 ur usposabljanja za instrumentalno letenje na napravah za simulacijo letenja. V okviru 135 ur mora kandidat opraviti vsaj:
- (a) 85 ur letenja z inštruktorjem;
 - (b) 50 ur kot vodja helikopterja, ki vključujejo najmanj 14 ur samostojnega letenja podnevi, 1 uro samostojnega nočnega letenja, lahko pa vključujejo 35 ur letenja kot pilot pripravnik za vodjo helikopterja (SPIC).
(Opravljen letenja kot pilot pripravnik za vodjo helikopterja se upošteva pri letenju kot vodja helikopterja, če inštruktorju ni bilo treba poseči pri nobenem delu poleta ali vplivati nanj. Inštruktorjevo poročilo na tleh po končanem poletu ne vpliva na upoštevano letenje kot vodja helikopterja;
 - (c) 10 ur v preletih z inštruktorjem;
 - (d) 10 ur v preletih med letališči (*cross-country flight*) kot vodja helikopterja, vključno s preleti med letališči po pravilih vizualnega letenja (VFR) v skupni razdalji 185 km (100 NM), med katerimi mora pristati na dveh letališčih, ki nista letališči vzleta;
 - (e) 5 ur s helikopterji ponoči, od tega 3 ure z inštruktorjem, ki vključujejo najmanj 1 uro navigacije med preletom, in 5 samostojnih nočnih krogov. Vsak krog obsega vzlet in pristanek in
 - (f) 10 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, od tega 5 ur s helikopterjem;

- (g) od 85 ur letenja z inštruktorjem lahko vključuje največ:
 - (i) 75 ur usposabljanja za vizualno letenje, od tega:
 - (1) 30 ur v simulatorju za helikopter nivoja C/D ali
 - (2) 25 ur na napravi FTD 2, 3 (helikopter) ali
 - (3) 20 ur na napravi FNPT II/III za helikopterje ali
 - (4) 20 ur v letalu ali motornem jadralnem letalu (TMG).
 - (ii) 10 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem lahko vključuje 5 ur na napravi najmanj FTD 1 ali FNPT I (helikopter) ali FNPT I (letalo) ali z letalom.

Če se tip helikopterja, s katerim poteka praktično usposabljanje, razlikuje od simulatorja, ki se uporablja za usposabljanje za vizualno letenje, je največje število upoštevanih ur omejeno na število upoštevanih ur opravljenega letenja na napravi FNPT II/III (helikopter).

V zvezi z učnim programom praktičnega usposabljanja glej AMC-FCL 2.160 in 2.165(a)(2).

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

- 13 Po končanem praktičnem usposabljanju mora kandidat v skladu z dodatkoma 1 in 2 k FCL 2.170 opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(H).

Dodatek 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(5)

Modularni tečaj za CPL(H)

(Glej FCL 2.160, 2.165 in 2.170.)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.170.)

(Glej AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(5))

(Glej dodatek 1 k FCL 2.470.)

(Glej IEM FCL 2.170.)

- 1 Cilj modularnega tečaja CPL(H) je usposobiti imetnike licence PPL(H) do take ravni strokovnosti, ki se zahteva za pridobitev licence CPL(H), ki ne vključuje ratinga za instrumentalno letenje in drugih dodatnih usposobljenosti za posebne letalske naloge (npr. dela v zraku).
- 2 Pred začetkom modularnega tečaja CPL(H), mora kandidat:
 - (a) imeti licenco PPL(H), izdano v skladu z ICAO Aneksom 1;
 - (b) opraviti 155 ur letenja kot pilot helikopterja, vključno z 50 urami kot vodja helikopterja, od tega 10 ur v preletih (105 ur kot pilot helikopterja, če je kandidat imetnik licence CPL (A), oziroma 135 ur kot pilot helikopterja, če je imetnik licence PPL (A)); in
 - (c) izpolniti zahteve iz FCL 2.225 in 2.240, če bo preverjanje praktične usposobljenosti potekalo z večmotornim helikopterjem.
- 3 Kandidat, ki želi opravljati modularni tečaj za licenco CPL(H), mora pod nadzorom vodje usposabljanja v registrirani organizaciji FTO opraviti vse stopnje usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju po odobrenem programu, ki ga ta organizacija izvaja. Teoretično usposabljanje lahko poteka v pooblaščen FTO, ki je specializirana zlasti za teoretično usposabljanje. V tem primeru vodja usposabljanja nadzira ta del usposabljanja.
- 4 Teoretično usposabljanje mora biti končano v 18 mesecih. Praktično usposabljanje in preverjanje praktične usposobljenosti morata biti končani med veljavnostjo potrdila o opravljenih teoretičnih izpiti, kakor določa FCL 2.495.
- 5 Organizacija FTO zagotovi, da ima kandidat pred začetkom tečaja zadostno znanje iz matematike in fizike, da lahko brez težav sledi teoretičnemu delu usposabljanja.
- 6 Tečaj vključuje:
 - (a) teoretično usposabljanje do ravni znanja za licenco CPL(H) in
 - (b) praktično usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje.
- 7 Z uspešno opravljenimi teoretičnimi izpiti iz devetega odstavka in preverjanji praktične usposobljenosti iz dvanajstega odstavka so izpolnjene zahteve glede teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za izdajo licence CPL(H), vključno z ratingom za tip helikopterja, na katerim je preverjanje potekalo.

TEORETIČNO ZNANJE

- 8 Učni načrt teoretičnega usposabljanja za licenco CPL(H) je določen v dodatku 1 k FCL 2.470. Zahteve za vpis ratinga za tip so določene v FCL 2.240. Teoretično usposabljanje za licenco CPL(H) po odobrenem programu zajema najmanj 200 ur predavanj (1 ura = 60 minut predavanj), ki lahko v ustreznem razmerju vključujejo usposabljanja v učilnici, interaktivne video predstavitve, predavanja z diapozitivi in avdio posnetki, učne skupine, usposabljanje s pomočjo računalnika in drugih medijev, ki jih odobri pristojni organ. Kot del tečaja je mogoče s soglasjem pristojnega organa dovoliti tudi usposabljanje na daljavo (dopisne tečaje) po odobrenem programu.

PREVERJANJE TEORETIČNEGA ZNANJA

- 9 V skladu z zahtevami iz poddela J te priloge mora kandidat dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem imetnika licence CPL(H).

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

- 10 (a) Kandidati, ki nimajo ratinga za instrumentalno letenje, morajo z inštruktorjem opraviti najmanj 30 ur letenja (glej AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(5)).
- (b) Pri kandidatih, ki imajo veljaven rating IR(H), se v celoti upoštevajo vse ure letenja z inštruktorjem.
- (c) Kandidati z veljavnim ratingom IR(A) morajo z inštruktorjem opraviti najmanj 5 ur usposabljanja za letenje s helikopterjem.
- (d) 30 ur naleta z inštruktorjem lahko vključuje največ:
- (i) 20 ur usposabljanja za vizualno letenje, od tega 5 ur v simulatorju (helikopter), ali na napravi FTD 2, 3, ali FNPT II/III in
 - (ii) 10 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, od tega 5 ur na napravi najmanj FTD 1 ali FNPT I (helikopter) ali FNPT I (letalo) ali z letalom.
- 11 Kandidati, ki niso usposobljeni za nočno letenje s helikopterjem, morajo z inštruktorjem opraviti najmanj 5 dodatnih ur (glej FCL 2.125(c) in dodatek 4 k FCL 2.215).

V zvezi z učnim načrtom praktičnega usposabljanja glej AMC-FCL 2.160 in 2.165(a)(5).

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

- 12 Po končanem praktičnem usposabljanju mora kandidat v skladu z dodatkom 1 in 2 k FCL 2.170 opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(H).

Dodatek 1 k FCL 2.170

Preverjanje praktične usposobljenosti za CPL(H)

(Glej FCL 2.170.)

(Glej dodatek 2 k FCL 2.170.)

(Glej IEM FCL 2.170.)

- 1 Kandidat, ki želi opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(H), mora zadovoljivo opraviti celotno zahtevano praktično usposabljanje, vključno z usposabljanjem na helikopterju istega tipa kot helikopter, s katerim bo preverjanje potekalo. Kandidat, ki je uspešno zaključil integrirani tečaj ATPL(H), opravlja praktično preverjanje na večmotornem helikopterju. Kandidat, ki je opravil integrirani ali modularni tečaj CPL(H), lahko opravlja preverjanje na enomotornem ali na večmotornem helikopterju, če je izpolnil zahtevo iz FCL 2.255(a) glede izkušenj, ki določa 70 ur letenja kot vodja večmotornega helikopterja. Helikopter, s katerim bo preverjanje praktične usposobljenosti potekalo, mora izpolnjevati zahteve iz dodatka 1 k FCL 2.055, ki veljajo za šolske helikoptere.
- 2 Upravno-administrativne postopke glede primernosti kandidata za opravljanje preverjanja, vključno s predajo zapisnika o usposabljanju kandidata izpraševalcu, določi pristojni organ.
- 3 Kandidat mora uspešno opraviti 1. do 5. sekcijo preverjanja praktične usposobljenosti. Če dobi negativno oceno iz več sekcij, ponavlja celotno preverjanje. Če kandidat dobi negativno oceno iz dela sekcije, se šteje, da te sekcije ni opravil. Kandidat, ki ni opravil samo ene sekcije, ponavlja samo to (negativno ocenjeno) sekcijo. Če pri popravnem preverjanju dobi negativno oceno pri kateri koli sekciji, vključno s sekcijami, ki jih je uspešno opravil že med predhodnim preverjanjem, ponavlja celotno preverjanje. Vse sekcije, ki sestavljajo preverjanje praktične usposobljenosti, mora kandidat opraviti v šestih mesecih.
- 4 Po katerem koli neuspešnem preverjanju praktične usposobljenosti se lahko zahteva, da kandidat opravi dodatno usposabljanje. Če kandidat v dveh poskusih ne uspe uspešno opraviti vseh sekcij preverjanja, je potrebno dodatno usposabljanje, ki ga določi pristojni organ. Število ponovnih preverjanj ni omejeno.

POSTOPEK PREVERJANJA

- 5 Pristojni organ izpraševalcu priskrbi ustrezna varnostna navodila, s katerimi zagotovi varen potek preverjanja.
- 6 Če se kandidat odloči, da bo preverjanje praktične usposobljenosti končal iz razlogov, ki so po mnenju izpraševalca neustrezni, ponavlja celotno preverjanje. Če se po mnenju izpraševalca preverjanje konča iz tehničnih razlogov, se med nadaljnjim letenjem preveri usposobljenost le pri tistih sekcijah, ki še niso bile opravljene.
- 7 V pristojnosti izpraševalca je odločitev o tem, ali bo kandidat še enkrat opravil katero koli vajo ali postopek, ki je del preverjanja. Izpraševalec lahko preverjanje prekine na kateri koli stopnji, če meni, da kandidatova usposobljenost za letenje zahteva ponovitev celotnega preverjanja.
- 8 Od kandidata se zahteva, da upravlja helikopter s pilotskega mesta, s katerega je mogoče opravljati naloge vodje helikopterja, in opravi preverjanje, kot bi bil edini član letalske posadke v helikopterju. Odgovornost za polet mora biti dodeljena v skladu z nacionalnimi predpisi v Republiki Sloveniji.

- 9 Izpraševalec izbere območje in ruto letenja. Nizko letenje in lebdenje morata potekati na odobrenem letališču/vzletišču. Rute iz tretje sekcije se lahko končajo na odletnem ali na katerem koli drugem letališču. Eno od namembnih letališč mora biti kontrolirano letališče. Kandidat je odgovoren za načrtovanje poleta, mora pa tudi poskrbeti, da sta v helikopterju vsa oprema in dokumentacija za izvedbo poleta. Preverjanje praktične usposobljenosti lahko poteka v dveh poletih.
- 10 Kandidat izpraševalca sproti obvešča o vseh kontrolnih preskusih in nalogah, ki jih opravlja, vključno s prepoznavanjem radijskih sredstev. Preizkusi se morajo izvajati v skladu z odobrenimi kontrolnimi seznamami helikopterja, ki bo uporabljen. V predpoletni pripravi mora kandidat določiti potrebno moč in hitrost letenja. Podatke o zmogljivosti helikopterja za vzlet, prilet in pristanek izračuna na podlagi operativnega priročnika ali priročnika helikopterja, s katerim bo letel.
- 11 Izpraševalec ne sme dejavno sodelovati pri upravljanju helikopterja, razen če je njegov poseg nujno potreben zaradi varnosti ali da bi se izognili nedopustni zamudi pri drugem prometu.

DOPUSTNA ODPSTOPANJA PRI PREVERJANJU MED LETOM

- 12 Kandidat mora dokazati svojo usposobljenost za:
 - upravljanje helikopterja v skladu z omejitvami;
 - tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
 - preudarno presojo in prakso dobrega pilota (pravilno razmišljati in voditi helikopter);
 - uporabo letalskega znanja in
 - tak nadzor nad helikopterjem, da uspešna izvedba postopkov ali manevrov med celotno operacijo ni nikoli vprašljiva.
- 13 Naslednje omejitve so namenjene kot splošno navodilo. Izpraševalec mora upoštevati turbulentne razmere in operativne lastnosti ter zmogljivost uporabljenega helikopterja.

Višina

normalen premočrtni let	± 100 čevljev
s simulacijo večje odpovedi	± 150 čevljev

Vzdrževanje radijske smeri ± 10 stopinj

Smer leta (kurz)

normalen let	± 10 stopinj
s simulacijo večje odpovedi	± 15 stopinj

Hitrost

Pri vzletu in priletu večmotorni helikopter	± 5 vozlov
pri drugih režimih leta	± 10 vozlov

Vzdrževanje položaja v lebdenju med

vzletanjem z učinkom tal	± 3 čevlje
pristajanjem	brez premikanja v stran in nazaj

VSEBINA PREVERJANJA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

- 14 Vsebina in sekcije, ki so namenjene preverjanju praktične usposobljenosti, so določene v dodatku 2 k FCL 2.170. Naloge, ki so predpisane v 4. sekciji, je mogoče izvajati na napravi FNPT (H) ali v simulatorju (H). Obliko in format poročila za preverjanje praktične usposobljenosti določi pristojni organ (glej IEM FCL 2.170).

Dodatek 2 k FCL 2.170**Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za CPL(H)**

(Glej FCL 2.170.)

(Glej IEM FCL 2.170.)

Opomba: Uporaba kontrolnih seznamov helikopterja in praksa dobrega pilota (upravljanje helikopterja s pomočjo zunanjih vizualnih orientirjev, postopki za preprečevanje zaledenitve in razledenitev, itd.) veljajo za vse sekcije.

1. SEKCIJA PREGLEDI IN POSTOPKI PRED / PO POLETU	
a	Poznavanje helikopterja (npr. knjižica zrakoplova, gorivo, masa in ravnotežje, letalne lastnosti/zmogljivost), načrtovanje poleta, NOTAM-i, vreme
b	Predpoletni pregled, lokacije posameznih delov in njihov namen
c	Pregled in priprava pilotske kabine, postopki za zagon motorja
d	Preverjanje komunikacijskih in navigacijskih sredstev, izbira in nastavitve frekvenc
e	Postopki pred vzletom, postopki radiotelefonijske (R/T), postopki oddajanja in sprejemanja poročil
f	Parkiranje, postopki ugašanja motorjev, postpoletni pregled
2. SEKCIJA TEHNIKA PILOTIRANJA V LEBDENJU, PRI ZAHTEVNIH MANEVRIH NA OMEJENE TERENE	
a	Vertikalni vzlet do zaledbitve in pristaneke
b	Voženje ali »taksiranje« po zraku
c	Stacionarno lebdenje z čelnim, bočnim in hrbtnim vetrom
d	Stacionarno obračanje okrog vertikalne osi helikopterja, 360° v levo in desno
e	Manevri v lebdenju naprej, v stran in nazaj na konstantni višini in s konstantno smerjo
f	Simulacija odpoved motorja v lebdenju
g	Manever hitrega zaustavljanja v veter in s hrbtnim vetrom
h	Izven letališki pristaneke in vzlet na teren z nagibom / na neutrne terene
i	Vzleti (različni profili)
j	Vzlet z bočnim in hrbtnim vetrom (če je izvedljivo)
k	Vzlet z največjo vzletno maso (dejansko ali simulirano)
l	Prileti (različni profili)
m	Vzlet in pristaneke z omejeno močjo
n	Avtorotacije (izpraševalec izbere dve nalogi med – osnovno (iz smeri), z največjim doletom, z malo hitrostjo in s 360–stopinjskimi zavoji)
o	Pristaneke z avtorotacijo
p	Urjenje pristanka v nuji z vrnitvijo v motorni let
q	Preizkus moči in branje parametrov, tehnika pilotiranja med priletom in odletom
3. SEKCIJA NAVIGACIJSKI POSTOPKI NA RUTI	
a	Navigacija in orientacija na različnih absolutnih/relativnih višinah, branje navigacijskih kart
b	Nadziranje absolutne/relativne višine, hitrosti, smeri leta, opazovanje zračnega prostora, nastavitve višinomera
c	Spremljanje poleta, dnevnik poleta, poraba goriva, avtonomija, predvideni čas prihoda (ETA), kot zanosa in ponovna vzpostavitev zadane poti, nadzor instrumentov
d	Opazovanje vremenskih razmer, načrtovanje preusmeritve poleta
e	Vzdrževanje smeri, določanje pozicije (NDB in/ali VOR), identifikacija sredstev
f	Vodenje komunikacije z ATC in upoštevanje pravil, itd
4. SEKCIJA POSTOPKI IN TEHNIKA PILOTIRANJA PRI MANEVRIH Z UPORABO INSTRUMENTOV	
a	Vodoravni let, nadzor smeri leta, absolutne/relativne višine in hitrosti
b	Blagi levi / desni zavoji (nagibi do 30°) na konstantni višini, s spremembo smeri 180° in 360°
c	Blagi levi / desni zavoji (nagibi do 30°) v vzpenjanju in/ali spuščanju, v zadano smer leta
d	Izhodi iz nepravilnih položajev
e	Ostri levi / desni zavoji na konstantni višini z nagibi nad 30° (do 90°)

5. SEKCIJA IZREDNI POSTOPKI IN POSTOPKI V NUJI (ALI SIMULACIJA POSTOPKOV, ČE JE MOGOČE)	
Opomba (1) Kadar preverjanje poteka s helikopterji z več motorji, je treba vanj vključiti vajo s postopki pri priletu in pristanku z odpovedjo enega motorja.	
Opomba (2) Izpraševalec izbere 4 od naslednjih nalog:	
a	Nepravilno delovanje motorja, skupaj z napačnim delovanjem regulatorja vrtljajev motorja, zaledenitvijo uplinjača/motorja, napake na oljnem sistemu motorja (če je možno)
b	Nepravilno delovanje gorivnega sistema
c	Nepravilno delovanje električnega sistema
d	Nepravilno delovanje hidravličnega sistema, skupaj s prihodi in pristanki brez hidravlike, če je izvedljivo
e	Nepravilno delovanje glavnega in/ali repnega rotorja in/ali drugih stabilizacijskih naprav (v simulator ali samo teoretično)
f	Postopek v primeru požara vključujoč postopke za obvladovanje in odpravo dima (če je izvedljivo)
g	Drugi izredni in postopki v nuji, ki so opisani v priročniku helikopterja in v 7. in 8. sekciji dodatka 3 k FCL 2.240, vključno z večmotornimi helikopterji: - Simulacija odpovedi motorja med vzletom: - prekinjen vzlet na ali pred točko odločitve pri vzletu TDP (<i>Take-off Decision Point</i>) ali varen pristanek v nuji na ali po določeni točki po vzletu DPATO (<i>Defined point after take-off</i>) - neposredno (takoj) po točki TDP ali DPATO. - Simulacija odpovedi motorja med pristankom: - pristanek ali izvedba postopka neuspelega prileta na enem motorju pred točko odločitve pred pristankom LDP (<i>Landing Decision Point</i>) ali določeno točko pred pristankom DPBL (<i>Defined Point Before Landing</i>), - izvedba pristanka z enim motorjem po točki LDP ali varen pristanek v nuji po točki DPBL.

PODDEL E – RATING ZA INSTRUMENTALNO LETENJE (HELIKOPTER) – IR(H)

FCL 2.174 Zdravstvena sposobnost

Kandidat za rating za instrumentalno letenje (v nadaljevanju IR(H)), mora biti zdravstveno sposoben, kakor se to zahteva v odstavku b FCL 3.355 Priloge A: Zahteve S5-JAR-FCL-3, ki je priloga Pravilnika o zdravstvenih zahtevah, ki jih mora izpolnjevati letalsko osebje in drugo strokovno osebje ter o preverjanju zdravstvene sposobnosti in vodenju evidenc o zdravstveni sposobnosti (Uradni list RS, št. 72/02, 62/08 in 7/09).

FCL 2.175 Okoliščine, v katerih se zahteva rating za instrumentalno letenje (IR(H))

- (a) Razen med preverjanjem praktične usposobljenosti ali med letenjem z inštruktorjem imetnik pilotske licence ne sme opravljati nalog pilota helikopterja, ki leti v skladu s pravili instrumentalnega letenja (IFR), če nima ratinga IR(H) za ustrezno kategorijo zrakoplova, ki je izdan v skladu z zahtevami FCL.
- (b) V Republiki Sloveniji in v drugih državah, ki so bile članice JAA, v katerih je letenje po pravilih IFR dovoljeno v določenih okoliščinah (npr. ponoči), lahko imetnik pilotske licence leti po pravilih IFR, če je za take okoliščine, zračni prostor in pogoje letenja, v katerih polet poteka, ustrezno usposobljen. Imetnik licence brez veljavnega ratinga IR(H), ki mu država izdajateljica dovoljuje letenje po pravilih instrumentalnega letenja zunaj vizualnih meteoroloških razmer (VMC), lahko v skladu z nacionalnimi predpisi v Republiki Sloveniji izkoristi privilegije iz takšnega pooblastila le v zračnem prostoru države, ki je licenco izdala.

FCL 2.180 Privilegiji in pogoji

- (a) *Privilegiji.*
 - (1) Ob upoštevanju omejitev ratinga iz dodatkov 1 in 2 k FCL 2.210, ki med preverjanjem praktične usposobljenosti za izdajo ratinga narekujejo aktivno prisotnost dodatnega pilota v vlogi kopilota (omejitev na letenje v veččlanski posadki), in ob upoštevanju katerih koli drugih pogojev, določenih v Skupnih letalskih predpisih (JAR), privilegiji iz ratinga IR(H) imetniku takega ratinga omogočajo pilotiranje helikopterjev po pravilih instrumentalnega letenja (IFR), če znaša minimalna relativna višina odločitve (DH) 60 m (200 čevljev), razen kot vodja helikopterja v veččlanski posadki. Da bi lahko uveljavil privilegije vodje helikopterja v veččlanski posadki, mora imetnik ratinga opraviti najmanj 70 ur instrumentalnega letenja, od tega največ 30 ur instrumentalnega letenja na zemlji. Glede upoštevanja instrumentalnega letenja z letalom, glej FCL 2.280(b).
 - (2) Po nadaljnjem usposabljanju in preverjanju v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije, s šestim odstavkom AMC FCL 2.261(a) in dodatkom 4 k FCL 2.240 in 2.295, lahko pristojni organ odobri minimalna relativna višina odločitve, ki so nižje od 60 m (200 čevljev).
- (b) *Pogoji.* Kandidat, ki je izpolnil pogoje, določene v FCL 2.174 do 2.210, je s tem izpolnil pogoje za vpis ratinga IR(H).

FCL 2.185 Veljavnost, podaljšanje in obnova ratinga

- (a) Rating IR(H) velja eno leto od datuma izdaje ali obnove oziroma od datuma poteka veljavnosti, če se ta podaljšuje v skladu z FCL 2.246(a).
- (b) Če je rating IR(H) omejen le na delo v veččlanski posadki, se njegova veljavnost podaljša ali obnovi med poleti v veččlanski posadki.
- (c) Če rating IR(H) v predhodnih sedmih letih ni bil podaljšan ali obnovljen, njegov imetnik ponovno opravlja preverjanje teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za vpis ratinga IR(H) v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.210.

FCL 2.190 Izkušnje

Kandidat za vpis ratinga IR(H) mora imeti licenco PPL(H) z vpisanim pooblastilom za nočno letenje oziroma licenco CPL(H) ali ATPL(H). Poleg tega mora kot vodja zrakoplova s helikopterji ali z letali opraviti najmanj 50 ur preletov, od tega vsaj 10 ur s helikopterji. Kandidat, ki je opravil in končal integrirani tečaj usposabljanja kot imetnik licence ATPL(H)/IR, ATPL(H), CPL(H)/IR ali CPL(H), je oproščen zahteve glede 50 ur preletov.

FCL 2.195 Teoretično znanje

- (a) *Tečaj.* Kandidat za vpis ratinga IR(H) mora opraviti teoretično usposabljanje po odobrenem programu v organizaciji FTO. Tečaj poteka hkrati s praktičnim usposabljanjem, če je to mogoče, kot to določa FCL 2.205.
- (b) Kandidat mora dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem imetnika ratinga IR(H), in izpolniti zahteve, določene v poddelu J te priloge.

FCL 2.200 Uporaba angleškega jezika

(Glej dodatek 1 k FCL 2.200.)

- (a) Kandidat za vpis ali podaljšanje ratinga IR(H) mora dokazati sposobnost za uporabo angleškega jezika, kot to določa dodatek 1 k FCL 2.200.
- (b) Imetnik ratinga IR(H), izdanega v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.200, mora imeti v licenco PPL(H), CPL(H) ali ATPL(H) vpisan privilegij za letalsko radiotelefonijo v angleškem jeziku.

FCL 2.205 Praktično usposabljanje

(Glej dodatek 1 k FCL 2.205.)

- (a) Kandidat za vpis ratinga IR(H) se mora udeležiti integriranega tečaja, ki vključuje praktično usposabljanje za vpis ratinga IR(H) (glej FCL 2.165), oziroma mora opraviti modularni tečaj po odobrenem programu, ki je določen v dodatku 1 k FCL 2.205. Če je kandidat imetnik ratinga IR(A), je mogoče skupno število ur praktičnega usposabljanja za vpis ratinga iz dodatka 1 k FCL 2.205, znižati na 10 ur.

FCL 2.210 Praktična usposobljenost

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.210.)

Splošno. Kandidat za vpis ratinga IR(H) mora dokazati, da je sposoben izvajati predpisane postopke in manevre, ki so opisani v dodatkih 1 in 2 k FCL 2.210. Raven usposobljenosti mora ustrezati privilegijem imetnika ratinga IR(H). Kandidat, ki želi pridobiti rating za tip helikopterja, s katerim je preverjanje potekalo, mora izpolniti tudi zahteve, ki so določene v FCL 2.240.

Dodatek 1 k FCL 2.200

IR(H) – Uporaba angleškega jezika

(Glej FCL 2.200.)

(Glej FCL 2.005(b)(5).)

(Glej FCL 2.010(a)(4).)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.005.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.015.)

UPORABA ANGLEŠKEGA JEZIKA

- 1 Kandidat za vpis ratinga za instrumentalno letenje IR(H) mora dokazati, da lahko uporablja angleški jezik v teh okoliščinah:

(a) v zraku:

za letalsko radiotelefonijo (R/T) v vseh fazah poleta, vključno ob nevarnosti.

Šteje se, da je ta točka izpolnjena, če je kandidat opravil preverjanje praktične usposobljenosti ali strokovnosti za IR ali ATPL, med katerim je dvostranska radijska komunikacija potekala v angleščini.

(b) na tleh:

za vse informacije, potrebne za polet, npr.:

- branje in dokazano razumevanje tehničnih priročnikov, napisanih v angleškem jeziku, npr. operativnega priročnika, priročnika za vodenje helikopterja itd.;
- načrtovanje pred poletom, zbiranje podatkov o vremenu, obvestila pilotom (NOTAM), načrt poleta ATC, itd.
- uporabo vseh letalskih kart na ruti, odletnih in priletnih kart ter drugih podobnih dokumentov, napisanih v angleškem jeziku.

Šteje se, da je ta točka izpolnjena, če je kandidat opravil tečaj IR ali ATPL v angleškem jeziku ali če je teoretične izpite za IR ali ATPL opravil v angleščini.

(c) komunikacija:

kandidat mora biti sposoben sporazumevati se v angleščini z drugimi člani posadke v vseh fazah poleta, vključno med njegovo pripravo.

Šteje se, da je ta točka izpolnjena, če je kandidat za vpis ratinga IR(H) ali njegov imetnik opravil usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC) v angleškem jeziku in ima potrdilo o uspešno opravljenem usposabljanju v skladu z FCL 2.250(a)(2) oziroma je opravil preverjanje praktične/strokovne usposobljenosti za delo v veččlanski posadki v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.240 in 2.295, med katerim sta dvostranska radijska komunikacija in sporazumevanje z drugimi člani posadke potekala v angleščini.

- 2 Izpolnitve zgornjih zahtev lahko kandidat dokaže tudi tako, da po končanem usposabljanju ki mu omogoča uresničitev ciljev, navedenih v (a), (b) in (c) zgoraj opravi poseben izpit pri pristojnem organu ali drugi pooblašteni organizaciji.
- 3 Kadar so z načinom preverjanja iz prvega in drugega odstavka zgoraj izpolnjene zahteve o ustreznem znanju jezika, navedene v FCL 2.010(a)(4), se to lahko šteje za vpis o ustreznem znanju jezika v skladu s FCL 2.005(b)(5).

Dodatek 1 k FCL 2.205

Modularni tečaj praktičnega usposabljanja za vpis ratinga IR(H)

(Glej FCL 2.205.)

- 1 Cilj modularnega tečaja IR(H) je usposobiti pilote do take ravni strokovnosti, ki se zahteva za operacije s helikopterji v skladu s pravili IFR in v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) v skladu z ICAO dokumentom 8168 PANS-OPS.
- 2 Kandidat, ki želi začeti opravljati modularni tečaj IR(H), mora imeti licenco PPL(H) z vpisanim pooblastilom za nočno letenje, izdano v skladu z dodatkom 4 k FCL 2.125, ali licenco CPL(H) oziroma ATPL(H), izdano v skladu z ICAO Aneksom 1. Pred začetkom usposabljanja IR(H), mora kandidat imeti rating za tip helikopterja, ki se uporablja med preverjanjem praktične usposobljenosti za vpis ratinga IR(H), oziroma mora s takim tipom helikopterja opraviti odobreno usposabljanje za vpis ratinga za tip. Kandidat mora imeti potrdilo o končanem usposabljanju za delo v veččlanski posadki, če preverjanje praktične usposobljenosti poteka v veččlanski posadki.
- 3 Kandidat, ki želi začeti z modularnim tečajem IR(H), mora pod nadzorom vodje usposabljanja v registrirani organizaciji FTO opraviti vse stopnje usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju po odobrenem programu, ki ga ta organizacija izvaja. Teoretično usposabljanje lahko poteka v registrirani organizaciji FTO, ki je specializirana za teoretično usposabljanje. V tem primeru vodja usposabljanja nadzira ta del usposabljanja.
- 4 Teoretično usposabljanje mora biti končano v 18 mesecih. Praktično usposabljanje za letenje in preverjanje praktične usposobljenosti morata biti končani med veljavnostjo potrdila o opravljenih teoretičnih izpitih, kakor določa FCL 2.495.
- 5 Tečaj vključuje:
 - (a) teoretično usposabljanje do ravni znanja za vpis ratinga IR(H) in
 - (b) praktično usposabljanje za instrumentalno letenje.
- 6 Z uspešno opravljenimi teoretičnimi izpiti iz osmega odstavka in preverjanjem praktične usposobljenosti iz štirinajstega odstavka so izpolnjene zahteve glede teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za izdajo ratinga IR(H).

TEORETIČNO ZNANJE

- 7 Učni načrt teoretičnega usposabljanja za rating IR(H) je predpisan v dodatku 1 k FCL 2.470. Modularni tečaj za vpis ratinga IR(H) po odobrenem programu mora obsegati najmanj 200 ur predavanj (1 ura = 60 minut predavanj), ki lahko v ustreznem razmerju vključujejo usposabljanja v učilnici, interaktivne video predstavitve, predavanja z diapozitivi in avdio posnetki, učne skupine, usposabljanje s pomočjo računalnika in drugih medijev, ki jih odobri pristojni. Kot del tečaja je po odobrenem programu mogoče s soglasjem pristojnega organa dovoliti tudi usposabljanje na daljavo (dopisne tečaje).

PREVERJANJE TEORETIČNEGA ZNANJA

- 8 V skladu z zahtevami iz poddela J te priloge mora kandidat dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem imetnika ratinga IR(H).

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

- 9 Praktično usposabljanje za vpis ratinga IR(H) z enomotornim helikopterjem vključuje najmanj 50 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem. Od tega lahko:
- (a) največ 20 ur poteka kot instrumentalno letenje na napravi FNPT I (H) ali (A). Teh 20 ur usposabljanja na napravi FNPT I (H) ali (A) je mogoče nadomestiti z 20 urami usposabljanja za vpis IR(H), opravljenimi v letalu, potrjenem v ta namen, ali
 - (b) največ 35 ur instrumentalnega letenja poteka na napravi FNPT II/III (H) ali v simulatorju (H).

Usposabljanje za instrumentalno letenje mora obsegati najmanj 10 ur letenja s helikopterjem, certificiranim za operacije po pravilih instrumentalnega letenja.

- 10 Praktično usposabljanje za vpis ratinga IR(H) z večmotornim helikopterjem vključuje najmanj 55 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem. Od tega lahko:
- (a) največ 20 ur poteka kot instrumentalno letenje na napravi FNPT I (H) ali (A). Teh 20 ur usposabljanja na napravi FNPT I (H) ali (A) je mogoče nadomestiti z 20 urami usposabljanja za vpis IR(H), opravljenimi v letalu, potrjenem v ta namen, ali
 - (b) največ 40 ur instrumentalnega letenja poteka na napravi FNPT II/III (H) ali v simulatorju (H).

Usposabljanje za instrumentalno letenje mora obsegati najmanj 10 ur letenja z večmotornimi helikopterji, certificiranimi za operacije po pravilih instrumentalnega letenja.

- 11 Pri imetniku licence PPL(H) z vpisanim pooblastilom za nočno letenje v skladu z dodatkom 4 k FCL 2.125 ali imetniku licence CPL(H), izdane v skladu z ICAO, se lahko celotno usposabljanje, ki se zahteva v skladu z devetim in desetim odstavkom zgoraj, skrajša za 5 ur.
- 12 Letalske vaje pred preverjanjem praktične usposobljenosti za vpis ratinga IR(H) vključujejo:
- (a) Predpoletni postopki za polet izveden po pravilih IFR, vključno z uporabo helikopterskega priročnika in ustreznih aeronavtičnih dokumentov za načrtovanje poleta po pravilih IFR;
 - (b) postopke in tehniko pilotiranja za operacije po pravilih IFR v rednih in izrednih dogodkih ter ob dogodkih v nuji, ki zajemajo najmanj:
 - prehode iz vizualnega v instrumentalni let med vzletom,
 - standardne instrumentalne odhode in prihode,
 - IFR postopke na ruti,
 - postopke za čakanje (*holding*),
 - instrumentalni prilet na točno določen minimum,
 - postopke pri neuspelem priletu (*missed approach*),
 - pristanke, ki sledijo instrumentalnemu priletu, vključno z vključitvijo v šolski krog;
 - (c) tehniko pilotiranja in značilnosti vezane na polet;
 - (d) tehniko pilotiranja z uporabo instrumentov z večmotornimi helikopterji iz zgoraj navedenih vaj, vključno s simulacijo odpovedi, zaustavitve in ponovnega zagona enega motorja (če vaja ne poteka v simulatorju ali na napravi FNPT II, je treba izvajati na varni višini).

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

- 13 Po končanem praktičnem usposabljanju in potem ko je izpolnil zahteve glede izkušenj, predpisane v FCL 2.190, mora kandidat v skladu z dodatkom 1 in 2 k FCL 2.210 opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za vpis ratinga IR(H) s helikopterjem istega tipa, kot je helikopter, s katerim je potekalo usposabljanje.

Dodatek 1 k FCL 2.210

Preverjanje praktične usposobljenosti za IR(H)

(Glej FCL 2.185 in 2.210.)

(Glej IEM FCL 2.210.)

- 1 Kandidat, ki želi opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za IR(H), mora končati praktično usposabljanje na helikopterju istega tipa kot je helikopter, s katerim bo preverjanje potekalo. Helikopter, s katerim bo preverjanje praktične usposobljenosti potekalo, mora izpolnjevati zahteve iz dodatka 1 k FCL 2.055, ki veljajo za šolske helikopterje.
- 2 Upravno-administrativne postopke glede primernosti kandidata za opravljanje preverjanja, vključno s predajo zapisnika o usposabljanju kandidata izpraševalcu, določi pristojni organ, ki je usposabljanje kandidata odobril.
- 3 Kandidat mora uspešno opraviti vse sekcije preverjanja praktične usposobljenosti. Če dobi negativno oceno iz več sekcij, ponavlja celotno preverjanje. Kandidat, ki ni opravil le ene sekcije, ponavlja samo to (negativno ocenjeno) sekcijo. Če pri popravnem preverjanju dobi negativno oceno pri kateri koli sekciji, vključno s sekcijami, ki jih je uspešno opravil že med predhodnim preverjanjem, ponavlja celotno preverjanje. Vse sekcije, ki sestavljajo preverjanje praktične usposobljenosti, mora kandidat opraviti v šestih mesecih.
- 4 Po katerem koli neuspešnem preverjanju praktične usposobljenosti se lahko zahteva, da kandidat opravi dodatno usposabljanje. Če kandidat v dveh poskusih ne uspe uspešno opraviti vseh sekcij preverjanja, je potrebno dodatno usposabljanje, ki ga določi pristojni organ. Število ponovnih preverjanj, ni omejeno.

POSTOPEK PREVERJANJA

- 5 Namen preverjanja je simulacija dejanskega poleta. Ruto, po kateri bo polet potekal, izbere izpraševalec. Eden najpomembnejših delov je sposobnost kandidata, da na podlagi standardne dokumentacije, namenjene predpoletni pripravi, načrtuje in izvede polet. Kandidat je odgovoren za načrtovanje poleta, mora pa tudi poskrbeti, da je v helikopterju vsa potrebna oprema in dokumentacija za njegovo izvedbo. Polet traja vsaj eno uro.
- 6 Pristojni organ izpraševalcu priskrbi ustrezna varnostna navodila, s katerimi zagotovi varen potek preverjanja
- 7 Če se kandidat odloči, da bo preverjanje praktične usposobljenosti končal iz razlogov, ki so po mnenju izpraševalca neustrezni, ponavlja celotno preverjanje. Če se po mnenju izpraševalca preverjanje konča iz tehničnih razlogov, se med nadaljnjim letenjem preveri usposobljenost le pri tistih sekcijah, ki še niso bile opravljene.
- 8 V pristojnosti izpraševalca je odločitev o tem, ali bo kandidat še enkrat opravil katero koli vajo ali postopek, ki je del preverjanja. Izpraševalec lahko preverjanje prekine na kateri koli stopnji, če meni, da kandidatova usposobljenost za letenje zahteva ponovitev celotnega preverjanja.
- 9 Od kandidata se zahteva, da upravlja helikopter s pilotskega mesta, s katerega je mogoče opravljati naloge vodje helikopterja, in opravi preverjanje, kot bi bil edini član letalske posadke. Izpraševalec ne sme dejavno sodelovati pri upravljanju helikopterja, razen če je njegov poseg nujno potreben zaradi varnosti ali da bi se izognili nedopustni zamudi pri drugem prometu. Če izpraševalec ali neki drug pilot med preverjanjem

opravlja naloge kopilota, so privilegiji iz ratinga IR omejeni le na letenje v veččlanski posadki. Taka omejitev se lahko prekliče, če kandidat opravi dodatno preverjanje praktične usposobljenosti za začetno instrumentalno letenje v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.210 in pri tem opravlja naloge edinega pilota v helikopterju, ki zahteva le enega pilota. Preverjanje praktične usposobljenosti za ta namen lahko poteka na napravi FTD II/III ali v simulatorju. Odgovornost za polet mora biti dodeljena v skladu z nacionalnimi predpisi v Republiki Sloveniji.

- 10 Relativne/absolutne višine odločitve, minimalne relativne/absolutne spustne višine in točke pričetka neuspelega prileta (MAP) določi kandidat, potrdi pa jih izpraševalec.
- 11 Kandidat izpraševalca sproti obvešča o vseh kontrolnih preizkusih in nalogah, ki jih opravlja, vključno s prepoznavanjem radijskih sredstev. Preizkusi se morajo izvajati v skladu z odobrenimi kontrolnimi seznamami helikopterja, ki bo uporabljen. V predpoletni pripravi mora kandidat določiti potrebno moč in hitrost letenja. Podatke o zmogljivosti helikopterja za vzlet, prilet in pristanež kandidat določi na podlagi operativnega priročnika ali priročnika helikopterja, s katerim bo letel.

DOPUSTNA ODSTOPANJA PRI PREVERJANJU MED POLETOM

- 12 Kandidat mora dokazati svojo usposobljenost za:
 - upravljanje helikopterja v skladu z omejitvami helikopterja;
 - tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
 - preudarno presojo in prakso dobrega pilota (pravilno razmišljati in voditi helikopter);
 - uporabo letalskega znanja ter
 - tak nadzor helikopterja, da uspešna izvedba postopkov ali manevrov med celotno operacijo ni nikoli vprašljiva.
- 13 Naslednje omejitve so namenjene kot splošno navodilo. Izpraševalec mora upoštevati turbulentne razmere in operativne lastnosti ter zmogljivost uporabljenega helikopterja.

Višina

splošno	± 100 čevljev
pričetek neuspelega prileta (GA)	
na relativni višini odločitve (DH)	± 50 čevljev/– 0 čevljev
minimalna relativna spustna višina/točka pričetka neuspelega prileta /absolutna višina	± 50 čevljev/– 0 čevljev

Vzdrževanje zadane poti

s pomočjo radijskih sredstev	± 5 stopinj
pri natančnem priletu	odklon za polovico skale
	smer in drsna pot

Smer leta (Kurz)

z vsemi delujočimi motorji	± 5 stopinj
s simulacijo odpovedi motorja	± 10 stopinj

Hitrost

z vsemi delujočimi motorji	± 5 vozlov
s simulacijo odpovedi motorja	+ 10 vozlov/– 5 vozlov

VSEBINA PREVERJANJA PRAKTIČNE USPOSOBLJNOSTI

- 14 Vsebina in sekcije, ki so namenjene preverjanju praktične usposobljenosti, so določene v dodatku 2 k FCL 2.210. Obliko in format poročila za preverjanje praktične usposobljenosti določi pristojni organ (glej IEM FCL 2.210). Nalogo c, ki je predpisana v 2. sekciji, in vse naloge 6. sekcije je iz varnostnih razlogov mogoče izvajati na napravi FNPT II/III ali v simulatorju.

Dodatek 2 k FCL 2.210**Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za vpis ratinga IR(H)**

(Glej FCL 2.185 in 2.210.)

(Glej IEM FCL 2.210.)

1. SEKCIJA ODLET	
a	Uporaba helikopterskega priročnika (ali drugih navodil) s poudarkom na izračunu zmogljivosti helikopterja in izračunu mase in ravnotežja helikopterja
b	Uporaba aeronavtičnih in meteoroloških dokumentov
c	Priprava ATC načrta poleta, IFR navigacijskega načrta/dnevnika poleta
d	Predpoletni pregled
e	Vremenski minimumi
f	Voženje ali »taksiranje« po zraku po navodilih službe kontrole letenja ali inštruktorja
g	Priprava pred vzletom, postopki in preizkusi
h	Prehod v instrumentalni let
i	Postopki za instrumentalni odhod
2. SEKCIJA SPLOŠNI POSTOPKI	
a	Tehnika pilotiranja helikopterja z uporabo instrumentov, kar zajema:
b	Standardni zavoji v vzpenjanju in/ali spuščanju s konstantno hitrostjo vzpenjanja/spuščanja
c	Izhod iz nepravilnih položajev, vključno z zavoji s 30° nagibom in zavoji v strmeh spuščanju

3. SEKCIJA IFR POSTOPKI NA RUTI	
a	Vzdrževanje in prestrežanje zadanih poti leta (na primer NDB, VOR, RNAV)
b	Uporaba radijskih sredstev
c	Premočrtni let, vzdrževanje smeri, višine, hitrosti, tre nastavitve potrebne moči
d	Nastavitev višinomerov
e	Merjenje časa in popravki predvidenega časa prihoda (ETA)
f	Nadzor poleta, dnevnik letenja, poraba goriva, upravljanje sistemov
g	Postopki za preprečevanje zaledenitve, ali simulacija postopkov, če je potrebno in izvedljivo
h	Postopki oddajanja in sprejemanja sporočil, postopki radiotelefonijske (R/T)
4. SEKCIJA NATANČNI PRILET	
a	Nastavitev in preizkus navigacijskih sredstev, prepoznavanje sredstev in naprav
b	Postopki v priletu, preverjanje višinomerov
c	Posvetovanje pred priletom in pristankom, vključno s preverjanji med spuščanjem / priletom / pristankom
d*	Postopki za čakanje (<i>Holding</i>)
e	Upoštevanje standardnih postopkov za prilet
f	Merjenje časa med priletom
g	Preverjanje višine, hitrosti, in smeri v priletu (stabiliziran prilet)
h*	Neuspeli prilet (GA)
i*	Postopek pri neuspelem priletu / pristanku
j	Postopki oddajanja in sprejemanja sporočil, postopki radiotelefonijske (R/T)
* To vajo je mogoče izvajati v 4. ali 5. sekciji.	

5. SEKCIJA NENATANČNI PRILET	
a	Nastavitev in preizkus navigacijskih sredstev, prepoznavanje sredstev in naprav
b	Postopki v priletu, preverjanje višinomerov
c	Posvetovanje pred priletom in pristankom, vključno s preverjanji med spuščanjem / priletom / pristankom
d*	Postopki za čakanje (<i>Holding</i>)
e	Upoštevanje standardnih postopkov za prilet
f	Merjenje časa med priletom
g	Preverjanje višine, hitrost, smeri (stabiliziran prilet)
h*	Neuspeli prilet (GA)
i*	Postopki pri neuspelem priletu* / pristank
j	Postopki oddajanja in sprejemanja sporočil, postopki radiotelefonijske (R/T)
* To vajo je mogoče izvajati v 4. ali 5. sekciji.	
6. SEKCIJA IZREDNI POSTOPKI IN POSTOPKI V NUJI	
<i>To sekcijo je mogoče združiti s sekcijami 1 do 5. Preverja se tehniko pilotiranja v primeru odpovedi enega motorja skozi postopke, identifikacije nedelujočega motorja, takojšnjim ukrepom (navidezni vadbi), nadaljnjim ukrepom in preverjanjem ter točnosti letenja pri:</i>	
a	Odpovedi motorja po vzletu in med priletom* (na varni višini, če vaja ne poteka v simulatorju ali na napravi FNPT II) <i>*Samo z večmotornimi helikopterji</i>
b	Odpovedi sistema za povečanje stabilnosti, oziroma hidravličnega sistema (če to ustreza)
c	Omejeno delovanje instrumentov
d	Avtorotacijo z vrnitvijo v motorni let na vnaprej določeno višino
e	Natančen prilet izveden ročno, brez uporabe usmerjevalnika leta (FD)* Nenatančen prilet izveden ročno, brez uporabe usmerjevalnika leta (FD)* <i>*Preverja se samo ena naloga</i>

PODDEL F – RATINGI ZA TIP (helikopter)

FCL 2.215 Namerno prazno

FCL 2.220 Ratingi za tip (helikopter)

- (a) *Merila.* Pri izdaji ratingov za tip helikopterjev se upoštevajo:
 - (1) spričevalo o plovnosti tipa;
 - (2) operativne lastnosti;
 - (3) certifikat tipa, ki zahteva najmanjše število članov letalske posadke;
 - (4) raven tehnologije.
- (b) *Razdelitev.* Rating za tip se določi za vsak tip helikopterja.
- (c) *Seznam.*
 - (1) Ratingi za tip helikopterjev se izdajo v skladu s pripadajočimi upravnimi postopki, ki jih potrdi Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA). Za prehod z ene na drugo različico helikopterja v okviru ratinga za isti tip se zahteva ustrezno usposabljanje, na katerem se kandidat seznani z različico helikopterja in spozna razlike med njimi.
 - (2) Helikopterji, ki niso uvrščeni na sezname s tem povezanih upravnih postopkov, se lahko vpišejo v licence FCL, vendar so privilegiji iz ratinga omejeni samo na helikopterje, registrirane v državi, ki je rating izdala.
- (d) O zahtevah glede izdaje, podaljšanja in obnove ratingov za giroplane odloča pristojni organ.

FCL 2.225 Okoliščine, v katerih se zahteva rating za tip helikopterja

Imetnik pilotske licence ne sme opravljati nalog pilota helikopterja, če nima veljavnega ratinga za tip helikopterja, razen med preverjanjem praktične usposobljenosti ali med praktičnim usposabljanjem z inštruktorjem. Pri izdaji ratinga za tip helikopterja se v licenco poleg ratinga vpišejo tudi morebitne omejitve privilegijev, ki imetnika omejujejo le na opravljanje nalog kopilota, ali kakršne koli druge omejitve, o katerih se dogovorijo pri Evropski agenciji za varnost v letalstvu (EASA).

FCL 2.230 Posebno pooblastilo v zvezi z ratingom za tip helikopterja

Pristojni organ lahko imetniku licence namesto ratinga za tip v skladu s FCL 2.225 izda posebno pisno pooblastilo za posamezne nekomercialne polete v posebne namene, kot so na primer preizkusni leti. Veljavnost takega pooblastila je omejena na izvedbo naloge.

FCL 2.235 Rating za tip helikopterja – privilegiji, število in različice

- (a) *Privilegiji.* Ob upoštevanju zahtev iz FCL 2.220(a) zgoraj, privilegiji iz ratinga za tip helikopterja omogočajo njegovemu imetniku, da kot pilot upravlja tip helikopterja, ki je naveden v ratingu.
- (b) *Število ratingov za tip.* FCL ne omejujejo števila veljavnih ratingov, ki jih lahko ima imetnik hkrati. Toda predpisi in pravni akti, ki urejajo letalske operacije, lahko omejijo število ratingov, ki jih njihov imetnik lahko uveljavlja istočasno.

(c) *Različice.* Če imetnik ratinga za tip v dveh letih po opravljenem usposabljanju za prepoznavanje razlik ni letel na posamezni različici helikopterja, mora na njej opraviti dodatno usposabljanje za spoznavanje razlik ali preverjanje strokovnosti.

- (1) Za tečaj za spoznavanje razlik se zahtevata dodatno znanje in usposabljanje na ustrezni napravi za simulacijo letenja ali na helikopterju. Tečaj za spoznavanje razlik se vpiše v knjižico letenja ali drug enakovreden dokument. Vpis s svojim podpisom potrdi inštruktor za vpis ratinga za tip (TRI(H)) ali simulatorski inštruktor (SFI(H)) oziroma inštruktor na helikopterju (FI(H)), kar pač ustreza okoliščinam.
- (2) Za tečaj uvajanja na tipu helikopterja se zahteva dodatno znanje.

Tečaj za spoznavanje razlik se vpiše v knjižico letenja ali drug enakovreden dokument. Vpis s svojim podpisom potrdi inštruktor za vpis ratinga za tip (TRI(H)) ali simulatorski inštruktor (SFI(H)) oziroma inštruktor na helikopterju (FI(H)), kar pač ustreza okoliščinam.

FCL 2.240 Rating za tip helikopterja – zahteve

(Glej dodatke 1 do 3 k FCL 2.240.)

(a) Splošno

- (1) Kandidat za vpis ratinga za tip helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko, mora izpolniti zahteve v zvezi z ratingi za tip, ki so določene v FCL 2.250, 2.261 in 2.262;
- (2) Kandidat za vpis ratinga za tip helikopterja, ki zahteva le enega pilota, mora izpolniti zahteve, ki so določene v FCL 2.255, 2.261 in 2.262(a).
- (3) Celotno usposabljanje za vpis ratinga za tip skupaj s teoretičnim usposabljanjem mora biti končano v šestih mesecih pred preverjanjem praktične usposobljenosti.
- (4) Imetnik ratinga IR(H) za enomotorne helikopterje, ki ga želi prvič razširiti na rating IR(H) za večmotorne helikopterje, mora uspešno končati usposabljanje, ki vključuje vsaj 5 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, od tega lahko 3 ure opravi na simulatorju ali na napravi FTD 2/3 ali FNPT II/III. Poleg tega mora v registrirani organizaciji FTO/TRTO s helikopterjem istega tipa opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za večmotorne helikopterje v skladu s 5. sekcijo dodatka 2 ali 3 k FCL 2.240.
- (5) O izdaji ratinga za tip helikopterja kandidatu iz države, ki ni bila članica JAA, ki izpolnjuje zahteve za rating, odloča pristojni organ, če so izpolnjene zahteve iz FCL 2.250 ali 2.255, odvisno od okoliščin. Tak rating je omejen na helikopterje, ki so registrirani oziroma jih upravlja letalski prevoznik iz navedene države, ki ni bila članica JAA. Omejitev se lahko črta, ko imetnik opravi najmanj 500 ur letenja kot pilot posameznega tipa helikopterja in izpolni zahteve v zvezi s podaljšanjem veljavnosti iz FCL 2.245.
- (6) Veljavni rating za tip, vpisan v licenci, ki jo je izdala država, ki ni bila članica JAA, se lahko prenese v licenco FCL, če kandidat opravi ustrezno preverjanje strokovnosti, če trenutno leti na takem tipu helikopterja in je
 - (i) za enomotorne helikopterje s turbinskim ali batnim motorjem z največjo vzletno maso (MTOM) ≤ 3175 kg opravil najmanj 100 ur letenja kot pilot takega tipa helikopterja in so izpolnjene zahteve iz FCL 2.240(a)(2), 2.250 ali 2.255, kot ustreza okoliščinam.
 - (ii) za druge helikopterje opravil ne manj kot 350 ur letenja kot pilot takega tipa helikopterjev in so izpolnjene zahteve iz FCL 2.250 ali 2.255.
- (7) Veljavni rating za tip, vpisan v licenci, ki jo je izdala država, ki je bila članica JAA, se lahko prenese v licenco FCL, če je veljavna in če je bil rating nazadnje podaljšan ali obnovejen v skladu z zahtevami iz FCL 2.250 ali 2.255, kot ustreza okoliščinam.

(b) *Preverjanje praktične usposobljenosti*

- (1) Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za vpis ratinga za večmotorne helikopterje, ki zahtevajo veččlansko posadko in posamezne sekcije so določene v dodatkih 1 in 2 k FCL 2.240 in 2.295 in
- (2) vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za vpis ratinga za večmotorne helikopterje, ki zahtevajo enega pilota, in enomotorne helikopterje ter posamezne sekcije so določene v dodatkih 1 k FCL 2.240 in 2.295 in dodatku 3 k FCL 2.240.

Kandidat mora vse naloge ustreznega preverjanja praktične usposobljenosti v celoti opraviti v šestih mesecih, neposredno pred datumom, ko pristojni organ prejme vlogo za vpis ratinga.

FCL 2.245 Ratingi za tip – veljavnost, podaljšanje in obnova

(Glej dodatka 1 in 3 k FCL 2.240.)

- (a) *Ratingi za tip helikopterja – veljavnost.* Ratingi za tip helikopterjev veljajo eno leto od datuma vpisa oziroma od datuma poteka veljavnosti, če je bil rating podaljšan še v obdobju veljavnosti.
- (b) *Ratingi za tip helikopterja – podaljšanje veljavnosti.* Če želi imetnik veljavnega ratinga za tip podaljšati njegovo veljavnost, mora:
 - (1) opraviti preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 1 k zahtevi FCL 2.240 in 2.295 z ustreznim tipom helikopterja v treh mesecih neposredno pred pretekom veljavnosti ratinga in
 - (2) opraviti najmanj 2 uri letenja kot pilot helikopterja ustreznega tipa v času veljavnosti ratinga. Preverjanje strokovnosti se lahko upošteva pri zahtevanih 2 urah letenja.
 - (3) za enomotorne batne helikopterje, ki so navedeni v seznamu v dodatku 1 k FCL 2.245(b)(3), opraviti vsaj preverjanje strokovnosti v skladu s FCL 2.245(b)(1) na enem od ustreznih vpisanih tipov helikopterjev, če je kandidat v času veljavnosti ratinga, ki ga podaljšuje s preverjanjem strokovnosti, na drugih vpisanih tipih helikopterja letel kot vodja najmanj 2 uri. Preverjanje strokovnosti mora vedno opraviti na tipu helikopterja, pri katerem je od zadnjega preverjanja strokovnosti kandidata preteklo največ časa.
 - (4) za enomotorne turbinske helikopterje z največjo vzletno maso (MTOM) ≤ 3175 kg opraviti vsaj preverjanje strokovnosti v skladu s FCL 2.245(b)(1) na enem od ustreznih vpisanih tipov helikopterjev, če je kandidat:
 - (i) opravil 300 ur letenja kot vodja helikopterja in
 - (ii) opravil 15 ur letenja na vsakem vpisanem tipu helikopterja, za katere podaljšuje veljavnost ratinga s preverjanjem strokovnosti in
 - (iii) v času veljavnosti ratinga, ki jo podaljšuje s preverjanjem strokovnosti, letel najmanj 2 uri kot vodja vsakega vpisanega tipa helikopterja in
 - (iv) mora preverjanje strokovnosti vedno potekati na tipu helikopterja, pri katerem je od zadnjega preverjanja strokovnosti kandidata preteklo največ časa, razen če pristojni organ tega ne dovoli s pisnim dovoljenjem za vsak posamezen primer.
 - (5) Če ima imetnik tudi veljaven rating IR(H), naj bo podaljšanje tega ratinga opravljeno skupaj s podaljšanjem ratinga za tip v točki (1) zgoraj v skladu s FCL 2.246.
- (c) Kandidat, ki ne opravi preverjanja strokovnosti pred potekom veljavnosti ratinga za tip, ne sme uveljavljati privilegijev iz ratinga za zadevni tip ali tipe helikopterjev, za katere prav tako velja preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.245(b)(3) ali (b)(4), dokler uspešno ne dokonča preverjanja strokovnosti.

- (d) Obdobje veljavnosti ali rok za podaljšanje ratingov je mogoče podaljšati pod posebnimi pogoji:
- (1) Če kandidat uveljavlja privilegije iz ratinga za tip helikopterja ali ratinga IR(H) izključno v helikopterju, registriranem v državi, ki ni bila članica JAA, lahko pristojni organ po lastni presoji podaljša obdobje veljavnosti ratinga oziroma rating ponovno podaljša, če so izpolnjene zahteve navedene države, ki ni bila članica JAA.
 - (2) Če kandidat uveljavlja privilegije iz ratinga za tip helikopterja ali ratinga IR(H) v helikopterju, registriranem v državi, ki je bila članica JAA, ki ga upravlja letalski prevoznik iz države, ki ni bila članica JAA, v skladu z 83. členom Čikaške konvencije, lahko pristojni organ po lastni presoji podaljša obdobje veljavnosti oziroma rating ponovno podaljša, če so izpolnjene zahteve navedene države, ki ni bila članica JAA.
 - (3) Veljavnost ratingov, podaljšanih v skladu s točkama 1 ali 2, se podaljša v skladu z zahtevami iz FCL 2.245(b), in če to ustreza okoliščinam, iz FCL 2.185, preden kandidat začne uveljavljati privilegije na helikopterjih, ki so registrirani v državi, ki je bila članica JAA, oziroma na helikopterjih, ki jih upravlja letalski prevoznik iz države, ki je bila članica JAA.
 - (4) Rating, ki je izdan ali se uporablja v državi, ki ni bila članica JAA, lahko ostane vpisan v licenci FCL v soglasju s pristojnim organom, če so zahteve države nečlanice izpolnjene in je rating omejen le na helikopterje, registrirane v tej državi oziroma na helikopterje, ki jih upravlja letalski prevoznik iz države, ki ni bila članica JAA.
- (e) *Potekli ratingi.* Če je veljavnost ratinga za tip potekla, mora njegov imetnik opraviti kakršno koli dodatno usposabljanje za osvežitev znanja, ki ga določi pristojni organ, in preverjanje strokovnosti na ustreznem tipu helikopterja v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.240. Rating začne ponovno veljati z dnem, ko je imetnik izpolnil vse zahteve glede obnove ratinga.
- (g) Skladnost z zahtevami predpisov in drugih pravnih aktov, ki urejajo letalske operacije. Zahteve v zvezi s podaljšanjem veljavnosti iz FCL 2.245(b), so izpolnjene, ko kandidat, ki leti skladno s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije, izpolni zahteve letalskega prevoznika glede preverjanja strokovnosti (*Operator Proficiency Check – OPC*) iz OPS 3.965, in če letalski prevoznik pristojnemu organu dokaže, da so bile obvezne naloge iz dodatka 2 ali 3 k FCL 2.240 izpolnjene v 12 mesecih pred podaljšanjem veljavnosti v skladu z OPS 3.965(a)(2). V ta namen mora kandidat opraviti preverjanje strokovnosti v treh mesecih neposredno pred datumom poteka veljavnosti ratinga.

FCL 2.246 Rating za instrumentalno letenje – podaljšanje in obnova

(a) *Podaljšanje*

- (1) Veljavnost ratinga IR(H) se podaljša v treh mesecih neposredno pred datumom poteka njegove veljavnosti. Kadar je mogoče, se s preverjanjem strokovnosti za podaljšanje ratinga IR(H) hkrati podaljša tudi rating za tip helikopterja. Kandidat, ki želi hkrati podaljšati rating IR(H) in rating za tip, mora opraviti preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 1 in 2 k FCL 2.240 in 2.295 oziroma dodatkom 3 k FCL 2.240.
- (2) Kandidat, ki želi podaljšati samo rating IR(H), ne pa tudi rating za tip, mora:
 - (i) opraviti sekcijo 5 in ustrezne dele sekcije 1 iz dodatka 3 k FCL 2.240 ali
 - (ii) opraviti sekcijo 5 in ustrezne dele sekcije 1 iz dodatka 2 k FCL 2.240 in 2.295.

Uporablja se sicer lahko naprava FTD II/III ali simulator, vendar mora najmanj vsako drugo preverjanje strokovnosti za podaljšanje ratinga IR(H) v takšnih okoliščinah potekati s helikopterjem.

- (3) (še v pripravi)

- (4) Kandidat, ki pred potekom veljavnosti ratinga IR(H) ni uspešno opravil preverjanja strokovnosti v skladu s 1. ali 2. točko odstavka a FCL 2.246, ne sme uveljavljati privilegijev iz ratinga IR(H) na ustreznem tipu helikopterja, dokler uspešno ne opravi preverjanja strokovnosti.

(b) *Obnova* (glej tudi FCL 2.185(c).)

(1) Če je veljavnost ratinga IR(H) potekla, mora kandidat:

- (i) izpolniti zahteve v zvezi s tečajem za osvežitev znanja in dodatne zahteve, ki jih določi pristojni organ, in
- (ii) opraviti preverjanje strokovnosti v skladu s FCL 2.246(a)(1) in (a)(2).

FCL 2.250 Ratingi za tip helikopterjev z veččlansko posadko – zahteve

(Glej FCL 2.285.)

(Glej FCL 2.150.)

(Glej AMC FCL 2.261(d).)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.261(d).)

(a) *Zahteve, ki morajo biti izpolnjene pred začetkom usposabljanja.* Kandidat, ki želi pridobiti prvi rating za tip helikopterjev z veččlansko posadko, mora:

(1) leteti vsaj 70 ur kot vodja helikopterja. Izjema je kandidat, ki želi pridobiti rating za tip helikopterja z veččlansko posadko, ki je opravil enega od integriranih tečajev za ATPL(H)/IR, ATPL(H), CPL(H)/IR ali CPL(H) in je opravil manj kot 70 ur letenja kot vodja helikopterja. Takemu kandidatu se izda rating za tip z omejitvijo privilegijev na letenje kot kopilot. Za preklic omejitve mora kandidat:

- (i) opraviti 70 ur letenja kot vodja helikopterja ali kot kopilot, pripravnik za vodjo helikopterja pod nadzorom (PICUS) in
- (ii) kot vodja helikopterja na ustreznem tipu uspešno končati preverjanje praktične usposobljenosti v veččlanski posadki v skladu z odstavkom b FCL 2.262.

(2) (i) imeti potrdilo o uspešno končanem usposabljanju za delo v veččlanski posadki (MCC). Če je tako usposabljanje del tečaja za vpis ratinga za tip (glej FCL 2.261 in 2.262 in AMC FCL 2.261(d), ter dodatek 1 k FCL 2.261(d)), ta zahteva ne velja in

(ii) šteje se, da kandidati, ki so opravili najmanj 500 ur letenja kot piloti v veččlanski posadki, ki jih potrdi pristojni organ, z večmotornimi helikopterji, ki zahtevajo enega pilota, izpolnjujejo zahteve glede dela v veččlanski posadki.

(3) izpolniti zahteve iz FCL 2.285, ki veljajo za licenco ATPL(H).

(b) Raven znanja, ki naj bi jo predvidoma dobili imetniki licence PPL(H) ali licence CPL(H) in ratingov za tip helikopterjev z veččlansko posadko, izdanih v skladu z zahtevami, ki niso zahteve FCL, ne more biti enakovreden dokaz o izpolnjevanju zahtev iz 3. točke zgoraj.

FCL 2.255 Ratingi za tip helikopterjev, ki zahtevajo enega pilota – zahteve

(Glej dodatek 1 k FCL 2.251.)

Zahteve, ki morajo biti izpolnjene pred začetkom usposabljanja: Kandidat, ki želi pridobiti prvi rating za tip večmotornih helikopterjev, mora:

(a) imeti potrdilo o uspešno dokončanem odobrenem tečaju, ki ga v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.255 opravi v organizaciji FTO ali TRTO pred začetkom usposabljanja, oziroma mora opraviti najmanj teoretične izpite za licenco ATPL(H) v skladu s FCL 2.470(a) in

(b) opraviti vsaj 70 ur kot vodja helikopterja, če se ni udeležil in uspešno dokončal integriranega tečaja usposabljanja za letenje ATPL(H)/IR, ATPL(H) ali CPL(H)/IR.

(c) potrdilo o uspešno dokončanih odobrenih tečajih pred začetkom usposabljanja v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.255 ne more biti dokaz o izpolnjevanju zahtev, navedenih v FCL 2.160(b) za izdajo licence ATPL(H).

FCL 2.260 Namerno prazno

FCL 2.261 Ratingi za tip – teoretično in praktično usposabljanje

(Glej dodatek 1 k FCL 2.261(a) in AMC FCL 2.261(a).)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.240 in FCL 2.295 ter dodatek 3 k FCL 2.240.)

(Glej dodatek 2 k FCL 2.055.)

(Glej AMC FCL 2.261(c)(2).)

(Glej AMC FCL 2.261(d).)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.261(b).)

(Glej dodatek 1b k FCL 2.261(d).)

- (a) *Zahteve glede teoretičnega usposabljanja in preverjanja.* Kandidat, ki želi pridobiti rating za tip enomotornih ali večmotornih helikopterjev, mora dokončati zahtevano teoretično usposabljanje (glej dodatek 1 k FCL 2.261(a) in AMC FCL 2.261(a)) ter dokazati raven znanja, ki se zahteva za varno upravljanje posameznega tipa helikopterja. Šteje se, da kandidat, ki že ima rating za tip helikopterja, ki ga je pridobil v operacijah z enim pilotom (SP) ali v veččlanski posadki (MP), izpolnjuje zahteve glede teoretičnega znanja, ko zaprosi za vpis dodatnega ratinga za isti tip helikopterja, tokrat v obratni vlogi (MP ali SP).
- (b) *Praktično usposabljanje*
- (1) Kandidat, ki želi pridobiti rating za tip enomotornih in večmotornih helikopterjev, ki zahtevajo enega pilota, mora opraviti tečaj praktičnega usposabljanja za letenje s helikopterjem, na katerem bo preverjanje praktične usposobljenosti potekalo (glej dodatek 3 k FCL 2.240).
 - (2) Kandidat, ki želi pridobiti rating za tip helikopterjev, ki zahteva veččlansko posadko, mora opraviti praktično usposabljanje, ki se nanaša na tip helikopterja, na katerem bo preverjanje opravljal (glej Dodatek 2 k FCL 2.240).
- (c) *Izvedba tečajev praktičnega usposabljanja*
- (1) Tečaje izvaja organizacija FTO ali organizacija TRTO. Tečaje lahko izvaja tudi registrirana in/ali pogodbeni ustanova, s katero prevoznik ali proizvajalec sklene ustrezno pogodbo, oziroma v izjemnih okoliščinah posamezen pooblaščen inštruktor.
 - (2) Tečaje odobri pristojni organ (glej AMC FCL 2.261(c)(2)). Ustanove, ki izvajajo tečaje praktičnega usposabljanja, morajo izpolnjevati ustrezne zahteve, določene v dodatku 2 k FCL 2.055, ki jih določi pristojni organ.
- (d) *Usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC) (glej tudi FCL 2.250, 2. točka odstavka a).*
- (1) Tečaj usposabljanja za delo v veččlanski posadki je namenjen:
 - (i) slušateljem integriranega tečaja za licence ATPL v skladu s ciljem tečaja (glej dodatek 1 k FCL 2.160 in 1. in 2. točka odstavka a 2.165);
 - (ii) imetnikom licence PPL(H) ali CPL(H), ki niso opravili integriranega tečaja za licenco ATPL, ampak želijo pridobiti prvi rating za tip helikopterjev, ki zahteva veččlansko posadko (glej 2. točko odstavka a FCL 2.250).
 - (2) Usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC) zajema najmanj
 - (i) za MCC/IR: 25 ur teoretičnega usposabljanja vključno z vajami in 20 ur praktičnega usposabljanja za delo v veččlanski posadki. Za slušatelje integriranega tečaja ATPL(H)/IR je mogoče praktično usposabljanje skrajšati za 5 ur.
 - (ii) za MCC/VFR: 25 ur teoretičnega usposabljanja vključno z vajami in 20 ur praktičnega usposabljanja za delo v veččlanski posadki. Za slušatelje integriranega tečaja ATPL(H)/IR je mogoče praktično usposabljanje skrajšati za 5 ur.

Po možnosti se praktično usposabljanje za delo v veččlanski posadki združi z usposabljanjem za prvi vpis ratinga za tip helikopterjev, ki zahteva veččlansko posadko.

(3) Usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC) mora kandidat opraviti v šestih mesecih v organizaciji FTO, ali TRTO pod nadzorom vodje usposabljanja oziroma na odobrenem tečaju, ki ga izvaja letalski prevoznik. Slednji mora izpolnjevati vse zahteve, določene v dodatku 2 k zahtevam FCL 2.055, ki jih določi pristojni organ. Dodatne podrobnosti glede praktičnega usposabljanja za delo v veččlanski posadki so določene v dodatku 1 k FCL 2.261(d) in AMC FCL 2.261(d). Praktično usposabljanje poteka na napravi FTNP II/III, primerni za usposabljanje MCC, napravi FTD 2,3 ali v simulatorju. Po možnosti se praktično usposabljanje za delo v veččlanski posadki združi z usposabljanjem za prvi vpis ratinga za tip helikopterjev, ki zahteva veččlansko posadko. V tem primeru se lahko skrajša, vendar ne sme biti krajše od 10 ur za rating MCC/IR in ne krajše od 7 ur za rating MCC/VFR, če obe vrsti usposabljanja potekata v istem simulatorju.

FCL 2.262 Ratingi za tip – praktična usposobljenost

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.240 in FCL 2.295 ter dodatek 3 k FCL 2.240.)

- (a) *Preverjanje praktične usposobljenosti za letenje s helikopterji, ki zahtevajo enega pilota.* Kandidat za vpis ratinga za tip helikopterjev, ki zahteva enega pilota, mora dokazati praktično usposobljenost, ki se zahteva za varno letenje s posameznim tipom helikopterja, kot je določeno v dodatkih 1 in 2 k FCL 2.240 in 2.295 in dodatku 3 k FCL 2.240.
- (b) *Preverjanje praktične usposobljenosti za letenje s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko.* Kandidat za vpis ratinga za tip helikopterjev, ki zahtevajo veččlansko posadko, mora kot vodja helikopterja ali kot kopilot v veččlanski posadki dokazati praktično usposobljenost, ki se zahteva za varno letenje s posameznim tipom helikopterja, kot je določeno v dodatkih 1 in 2 k FCL 2.240 in 2.295.
- (c) *Delo v veččlanski posadki (MCC).* Po končanem usposabljanju za delo v veččlanski posadki mora kandidat dokazati, da je sposoben opravljati naloge pilota helikopterja v veččlanski posadki. To lahko dokaže na preverjanju praktične usposobljenosti za vpis ratinga za tip helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko, kot določata dodatka 1 in 2 k FCL 2.240 in 2.295, ali s potrdilom o končanem usposabljanju za delo v veččlanski posadki, kot je določeno v dodatku 1 k AMC FCL 2.261(d).

Dodatek 1 k FCL 2.220

Celoten dodatek je črtan.

Dodatek 1 k FCL 2.240 in 2.295

Preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za tip helikopterja in izdajo licence ATPL(H) ter preverjanje strokovnosti za rating IR

(Glej FCL 2.240 do 2.262 in 2.295.)

(Glej AMC FCL 2.261(a).)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.261(a).)

- 1 Kandidat mora opraviti zahtevano usposabljanje v skladu z učnim načrtom (glej dodatek 1 k FCL 2.261(a) in dodatka 2 ter 3 k FCL 2.240). Na priporočilo Odbora za ocenjevanje delovanja (OEB) pri Evropski agenciji za varnost v letalstvu (EASA) se učni načrt lahko skrajša, da bi se upoštevale izkušnje na podobnih tipih. Upravno-administrativne postopke glede primernosti kandidata za opravljanje preverjanja, vključno s predajo zapisnika o usposabljanju kandidata izpraševalcu, določi pristojni organ.
- 2 Naloge, ki jih obsega preverjanje praktične/strokovne usposobljenosti, so določene v dodatkih 2 k FCL 2.240 in 2.295 ter dodatku 3 k FCL 2.240. Na priporočilo odbora OEB je mogoče pri preverjanju praktične usposobljenosti upoštevati tiste naloge, ki so skupne drugim tipom ali različicam helikopterjev, na katerih ima pilot izkušnje. Teh izkušenj ni mogoče upoštevati pri preverjanju praktične usposobljenosti za izdajo licence ATPL. S soglasjem pristojnega organa je mogoče pripraviti številne drugačne scenarije za preverjanje praktične/strokovne usposobljenosti, ki vključujejo simulirano linijsko letenje. Izpraševalec izbere enega od teh scenarijev. Treba je uporabiti tudi simulatorje, če so na voljo, in druge potrjene naprave za usposabljanje. Sekcije za vpis ratinga za tip in sekcija, ki je namenjena vpisu ratinga za instrumentalno letenje, se preverjajo ločeno kot VFR in IFR. Negativna ocena pri enem od preverjanj praktične/strokovne usposobljenosti ne vpliva na oceno pri drugem preverjanju
- 3 Kandidati, ki opravljajo preverjanje praktične usposobljenosti za licenco ATPL, preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za tip helikopterjev, vključno s preverjanji strokovnosti za vpis ratinga IR, morajo izpolniti te zahteve:
 - (a) Rating za tip helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko ali licenca ATPL:

Kandidat mora uspešno opraviti sekcije od 1 do 4 in 6. sekcijo (če to ustreza okoliščinam) preverjanja praktične/strokovne usposobljenosti iz dodatka 2 k FCL 2.240 in 2.295. Če dobi negativno oceno iz več kot petih vaj, ponavlja celotno preverjanje. Kandidat, ki dobi negativno oceno iz ne več kot petih vaj, ponavlja samo negativno ocenjene vaje. Če pri popravnem preverjanju dobi negativno oceno v kateri koli vaji, vključno z vajami, ki jih je uspešno opravil že med predhodnim preverjanjem, ponavlja celotno preverjanje. Vse sekcije preverjanja praktične/strokovne usposobljenosti morajo biti končane v šestih mesecih.
 - (b) Rating za tip helikopterja, ki zahteva enega pilota:

Kandidat mora uspešno opraviti sekcije od 1 do 4 in 6. sekcijo (če to ustreza okoliščinam) preverjanja praktične/strokovne usposobljenosti iz dodatka 3 k FCL 2.240 in 2.295. Če dobi negativno oceno iz več kot petih vaj, ponavlja celotno preverjanje. Kandidat, ki dobi negativno oceno iz ne več kot petih vaj, ponavlja samo negativno ocenjene vaje. Če pri popravnem preverjanju dobi negativno oceno v kateri koli vaji, vključno z vajami, ki jih je uspešno opravil že med predhodnim preverjanjem, ponavlja celotno preverjanje. Vse sekcije preverjanja praktične/strokovne usposobljenosti morajo biti končane v šestih mesecih.
 - (c) Rating za instrumentalno letenje:
 - (i) Kandidat mora uspešno opraviti 5. sekcijo preverjanja strokovnosti v dodatku 2 k FCL 2.240 in 2.295 ali dodatku 3 k FCL 2.240. Če dobi negativno oceno iz več kot treh vaj, ponavlja celotno preverjanje. Če dobi negativno oceno iz ne več kot treh vaj, ponavlja samo negativno ocenjene vaje. Če pri popravnem preverjanju dobi negativno oceno v kateri koli vaji, vključno z vajami, ki jih je uspešno opravil že med predhodnim preverjanjem, ponavlja celotno preverjanje.

- (ii) Če kandidat želi pridobiti pooblastilo za instrumentalne prilete do relativne višine odločitve, ki je nižja od 60 m (200 čevljev) (CAT II/III), mora opraviti naloge iz dodatka 4 k FCL 2.240 z ustreznim tipom helikopterja.
- 4 Po katerem koli negativno ocenjenem preverjanju praktične/strokovne usposobljenosti se lahko zahteva, da kandidat opravi dodatno usposabljanje. Če kandidatu v dveh poskusih ne uspe uspešno opraviti vseh sekcij preverjanja, je potrebno dodatno usposabljanje, ki ga določi izpraševalec. Število ponovnih preverjanj praktične/strokovne usposobljenosti ni omejeno.

POSTOPEK PREVERJANJA PRAKTIČNE/STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI – SPLOŠNO

- 5 Pristojni organ izpraševalcu priskrbi ustrezna varnostna navodila, s katerimi zagotovi varen potek preverjanja.
- 6 Če se kandidat odloči, da preverjanja praktične/strokovne usposobljenosti ne bo nadaljeval iz razlogov, ki so po mnenju izpraševalca neutemeljeni, se šteje, da je za neopravljene vaje dobil negativno oceno. Če se preverjanje po mnenju izpraševalca konča iz tehničnih razlogov, se pri nadaljnjem letenju preveri usposobljenost le v tistih vajah, ki še niso bile končane.
- 7 V pristojnosti izpraševalca je odločitev o tem, ali bo kandidat še enkrat opravil katero koli vajo ali postopek, ki je del preverjanja. Izpraševalec lahko preverjanje prekine na kateri koli stopnji, če meni, da kandidatova usposobljenost zahteva ponovitev celotnega preverjanja praktične/strokovne usposobljenosti.
- 8 Preizkusi in postopki se morajo izvajati v skladu z odobrenimi kontrolnimi seznamami helikopterja, ki bo uporabljen, če to ustreza okoliščinam, v skladu z načelom dela v veččlanski posadki (MCC). Kandidat izračuna podatke o zmogljivosti uporabljenega helikopterja za vzlet, prilet in pristanek na podlagi operativnega priročnika ali priročnika helikopterja, s katerim bo letel. Kandidat, ki med preverjanjem praktične ali strokovne usposobljenosti opravlja sekcijo za vpis ratinga IR(H), mora določiti relativne/absolutne višine odločitve, minimalne relativne/absolutne spustne višine in točko pričetka neuspelega prileta. Polet za preverjanje strokovne usposobljenosti za vpis ratinga IR se izvedejo v dejanskih ali simuliranih instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) in v skladu s postopki po pravilih instrumentalnega letenja – IFR.

POSEBNE ZAHTEVE V ZVEZI S PREVERJANJEM PRAKTIČNE IN STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI ZA VPIS RATINGA ZA TIP HELIKOPTERJA, KI ZAHTEVA VEČČLANSKO POSADKO IN ZAHTEVE V ZVEZI S PREVERJANJEM PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ZA LICENCO ATPL(H)

- 9 Preverjanja na helikopterjih, ki zahtevajo veččlansko posadko potekajo v veččlanski posadki. Naloge drugega pilota lahko opravlja drug kandidat ali pilot. Če preverjanje poteka v helikopterju in ne v simulatorju, naloge drugega pilota opravlja inštruktor.
- 10 Od kandidata se zahteva, da upravlja helikopter kot »leteči pilot« (*pilot flying – PF*) v vseh sekcijah preverjanja razen v rednih in izrednih postopkih v nalogah 3 do 3.15 in v izrednih postopkih in postopkih v nujni pri nalogah 4 do 4.7, pri čemer lahko upravlja helikopter kot »neleteči pilot« (*Pilot Not Flying – PNF*) v skladu z delom v veččlanski posadki iz dodatka 2 k FCL 2.240 in 2.295. Kandidat, ki želi pridobiti prvi rating za tip helikopterja z veččlansko posadko ali licenco ATPL(H), mora poleg tega dokazati, da je sposoben leteti kot »neleteči pilot« (*pilot not flying – PNF*). Kandidat lahko sam izbira, ali bo preverjanje opravljal z desnega ali z levega sedeža.

- 11 Pri preverjanju praktične in strokovne usposobljenosti kandidatov za vpis ratinga za tip helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko, je treba posebno pozornost nameniti preverjanju znanja o temah, ki segajo do nalog vodje helikopterja, ne glede na to, ali kandidat opravlja naloge kot »leteči pilot«, ali kot »neleteči pilot«:
- (a) vodenju skupinskega dela v posadki;
 - (b) ustreznemu nadzoru, s katerim zagotavlja stalen splošen pregled nad operacijami helikopterja in
 - (c) določanju prednostnih nalog in sprejemanju odločitev ob upoštevanju načel varnosti letenja in ustreznimi pravili ter predpisi, ki veljajo v posamezni fazi leta, vključno ob nevarnosti.
- 12 Preverjanje poteka po možnosti v simuliranem komercialnem zračnem prometu. Pomemben element preverjanja je sposobnost načrtovanja in izvedba poleta v skladu s standardnimi operativnimi postopki.

DOPUSTNA ODSTOPANJA PRI PREVERJANJU MED POLETOM

- 13 Kandidat mora dokazati svojo usposobljenost za:
- (a) upravljanje helikopterja v okviru omejitev helikopterja;
 - (b) tekoče in natančno opravljanje vseh manevrov;
 - (c) preudarno presojo in prakso dobrega pilota (pravilno razmišljati in voditi helikopter);
 - (d) uporabo letalskega znanja ;
 - (e) tak nadzor helikopterja, da uspešna izvedba postopkov ali manevrov med celotno operacijo ni nikoli vprašljiva;
 - (f) razumevanje in izvajanje postopkov za usklajeno delo v posadki, ko eden od članov posadke ni več sposoben opravljati svojega dela, če ustreza okoliščinam;
 - (g) učinkovito sporazumevanje z ostalimi člani posadke, če to ustreza okoliščinam.
- 14 Naslednje omejitve so namenjene kot splošne smernice. Izpraševalec mora upoštevati turbulentne razmere in operativne lastnosti ter zmogljivost uporabljenega helikopterja.

Omejitve pri poletih po pravilih IFR

Višina

splošno	± 100 čevljev
začetek neuspelega prileta (GA)	
na relativni višini odločitve (DH)	± 50 čevljev/– 0 čevljev
minimalna relativna/absolutna spustna višina	± 50 čevljev/– 0 čevljev

Vzdrževanje zadane poti

s pomočjo radijskih sredstev	± 5 stopinj
pri natančnem priletu	odklon za polovico skale
	smeri ali drsna pot

Smer leta (kurz)

redni postopki	± 5 stopinj
izredni postopki in postopki v nujni	± 10 stopinj

Hitrost

splošno	± 10 vozlov
s simulacijo odpovedi motorja	+ 10 vozlov/– 5 vozlov

Omejitve pri poletih po pravilih VFR

Višina

splošno	± 100 čevljev
---------	-------------------

Smer leta (kurz)

redni postopki	± 5 stopinj
----------------	-----------------

izredni postopki in postopki v nuji	± 10 stopinj
-------------------------------------	------------------

Hitrost

splošno	± 10 vozlov
---------	-----------------

s simulacijo odpovedi motorja	+ 10 vozlov/– 5 vozlov
-------------------------------	------------------------

Vzdrževanje pozicije v lebdenju med

vzletanjem z učinkom tal	± 3 čevlje
--------------------------	----------------

pristajanjem	± 2 čevlja (brez premikanja v stran in nazaj)
--------------	---

VSEBINA PREVERJANJA PRAKTIČNE/STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI

- 15 Vsebina in sekcije, ki so namenjene preverjanju praktične in strokovne usposobljenosti, so predpisane v dodatku 2 k FCL 2.240 in 2.295 za helikopterje, ki zahtevajo veččlansko posadko in za licenco ATPL. Za helikopterje, ki zahtevajo enega pilota, je ta vsebina določena v dodatku 3 k FCL 2.240. Kandidati, ki želijo hkrati končati preverjanje za rating IR(H), morajo opraviti peto sekcijo ustreznega dodatka. Obliko in format poročila za preverjanje praktične usposobljenosti določi pristojni organ.

Dodatek 2 k FCL 2.240 in 2.295

Vsebina usposabljanja in preverjanja praktične/strokovne usposobljenosti za licenco ATPL/rating za tip helikopterjev, ki zahtevajo veččlansko posadko

(Glej FCL 2.240 do 2.262 in 2.295.)

1 Uporabljeni simboli pomenijo:

P = Kandidat se usposablja za vodjo helikopterja ali kopilota in za "letečega pilota" (PF) ter "neletečega pilota" (PNF) za izdajo ratinga za tip.

2 Praktično usposabljanje poteka na napravah za usposabljanje, ki so na najnižji ravni, so označeni s črko P, ali na napravah višje ravni, označenih s puščico (→).

3 Uporabljene naprave za usposabljanje so označene s temi kraticami:

FS = simulator letenja

FTD = naprava za usposabljanje za letenje (*Flight Training Device*)

H = helikopter

3.1 (a) Kandidati, ki opravljajo preverjanje praktične usposobljenosti za vpis ratinga za tip helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko ali licenco ATPL(H), izvedejo samo sekcije od 1 do 4 in 6. sekcijo, če to ustreza okoliščinam.

(b) Kandidati, ki opravljajo preverjanje strokovne usposobljenosti za podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratinga, izvedejo samo sekcije od 1 do 4 in 6. sekcijo, če to ustreza okoliščinam.

3.2 Postopke pri instrumentalnem letenju (5. sekcija) izvajajo le kandidati, ki želijo obnoviti ali podaljšati veljavnosti ratinga IR(H) za helikopterja, ki zahtevajo z veččlansko posadko ali ki želijo razširiti privilegije iz takega ratinga na drug tip helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko.

3.3 Vaje, ki so označene z zvezdico (*), izvedejo v dejanskih ali simuliranih instrumentalnih meteoroloških razmerah samo kandidati, ki želijo obnoviti ali podaljšati veljavnosti ratinga IR(H) za helikopterja, ki zahtevajo veččlansko posadko ali ki želijo razširiti privilegije iz takega ratinga na drug tip helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko.

4 Črka "M", ki se pojavi v stolpcu, namenjenem preverjanju praktične in strokovne usposobljenosti, označuje obvezne vaje.

5 Če usposabljanje za vpis ratinga za tip po odobrenem programu vključuje tudi simulator, morata praktično usposabljanje in preverjanje potekati v simulatorju. Pri odobritvi programa je treba upoštevati:

(a) zmogljivost simulatorja, kot jo določa JAR–STD;

(b) usposobljenost inštruktorja;

(c) obseg linijsko usmerjenega usposabljanja, predvidenega v programu;

(d) usposobljenost pilota, ki se usposablja, in njegove predhodne izkušnje v linijskem letenju; in

(e) obseg izkušenj v linijskem letenju pod nadzorom, ki jih je kandidat pridobil po izdaji novega ratinga za tip.

		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREVERJ. PRAKTIČNE IN STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI	
Vaje / postopki vključno z usposabljanjem in preverjanjem dela v veččlanski posadki (MCC)		začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju				preveril v	začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
		FTD	FS	H		FS, H	
1. SEKCIJA Priprava in preizkusi pred poletom							
1.1	Predpoletni pregled, lokacija posameznih delov in namen pregleda			P		M	
1.2	Pregled in priprava kabine		P	----		M	
1.3	Postopki zagona, preizkus radijskih in navigacijskih sredstev, ter izbira in nastavitve frekvenc	P	----	----		M	
1.4	Vožnje ali »taksiranje« po zraku po navodilih službe kontrole letenja ali inštruktorja.		P	----		M	
1.5	Postopki in preizkusi pred vzletom	P	----	----		M	
2. SEKCIJA Tehnika pilotiranja in postopki v zraku							
2.1	Vzleti (različni profili)		P	----		M	
2.2	Vzleti in pristanki z nagnjenega terena		P	----			
2.3	Vzlet z največjo vzletno maso (dejanska ali simulirano)	P	----	----			
2.4.1	Vzlet s simulirano odpovedjo motorja neposredno pred TDP ali DPATO		P	----		M	
2.4.2	Vzlet s simulirano odpovedjo motorja neposredno po TDP ali DPATO		P	----		M	
2.5	Zavoji v vzpenjanju in spuščanju v določene smeri leta	P	----	----		M	
2.5.1	Ostri (30° nagiba) levi / desni zavoji s spremembo smeri med 180° in 360° z uporabo instrumentov	P	----	----		M	
2.6	Spuščanje z avtorotacijo	P	----	----		M	
2.6.1	Pristanek z avtorotacijo ali vrnitev v motorni let		P	----		M	
2.7	Pristanki (različni profili)		P	----		M	
2.7.1	Nadaljevanje leta po neuspelem priletu ali pristank s simulirano odpovedjo motorja pred LDP ali DPBL.		P	----		M	
2.7.2	Pristanek s simulirano odpovedjo motorja po LDP ali DPBL		P	----		M	
3. SEKCIJA Normalni in izredni postopki naslednjih sistemov							
3	Normalni in izredni postopki naslednjih sistemov					M	V tej sekciji so obvezne vsaj 3 vaje
3.1	Motor	P	----	----			
3.2	Prezračevanje	P	----	----			
3.3	Pitot-statični sistem	P	----	----			
3.4	Gorivni sistem	P	----	----			
3.5	Električni sistem	P	----	----			
3.6	Hidravlični sistem	P	----	----			
3.7	Sistem za krmarjenje in trimanje leta	P	----	----			

		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREVERJ. PRAKTIČNE IN STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI	
Vaje / postopki vključno z usposabljanjem in preverjanjem dela v veččlanski posadki (MCC)		začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju				preveril v	začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
		FTD	FS	H		FS, H	
3.8	Sistem za preprečevanje in odstranjevanje zaledenitve	P	---->	---->			
3.9	Avtopilot / usmerjevalnik leta	P	---->	---->			
3.10	Sistemi za povečanje stabilnosti helikopterja	P	---->	---->			
3.11	Vremenski radar, radiovišinomer, radarski odzivnik	P	---->	---->			
3.12	Območni navigacijski sistem	P	---->	---->			
3.13	Pristajalni sistem	P	---->	---->			
3.14	Pomožna pogonska enota (APU)	P	---->	---->			
3.15	Radijska in navigacijska oprema, sistem za instrumentalno vodenje leta - FMS	P	---->	---->			
4. SEKCIJA Izredni postopki in postopki v nuji							
4	Izredni postopki in postopki v nuji					M	V tej sekciji so obvezne vsaj 3 vaje
4.1	Postopki v primeru požara (z evakuacijo, če to ustreza)	P	---->	---->			
4.2	Obvladovanje in odprava dima	P	---->	---->			
4.3	Odpovedi, izključitev in ponoven zagon motorja na varni višini	P	---->	---->			
4.4	Izpuščanje goriva v zraku (simulacija)	P	---->	---->			
4.5	Odpoved komand repnega rotorja (če to ustreza)	P	---->	---->			
4.5.1	Odpoved pogona repnega rotorja (če to ustreza)	P	---->	Te vaje ni dovoljeno izvajati s helikop- terjem			
4.6	Postopki v primeru nezmožnosti enega od članov posadke, da opravlja svoje delo	P	---->	---->			
4.7	Okvare transmisije	P	---->	---->			
4.8	Drugi postopki v nuji opisani v priročniku helikopterja	P	---->	---->			
5. SEKCIJA Postopki pri instrumentalnem letenju (izvedeni v dejanskih ali simuliranih instrumentalnih meteoroloških razmerah)							
5.1	Instrumentalni vzlet: vzlet in čim hitrejši prehod v instrumentalni let	P*	---->*	---->*			
5.1.1	Simulacija odpovedi motorja med odhodom	P*	---->*	---->*		M*	
5.2	Upoštevanje odletnih in priletnih rut, ter upoštevanje navodil službe kontrole letenja	P*	---->*	---->*		M*	
5.3	Postopki za čakanje (holding)	P*	---->*	---->*			
5.4	Prilet po ILS do relativne višine odločitve (DH) za CAT 1	P*	---->*	---->*			

		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREVERJ. PRAKTIČNE IN STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI	
Vaje / postopki vključno z usposabljanjem in preverjanjem dela v veččlanski posadki (MCC)		začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju				preveril v	začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
		FTD	FS	H		FS, H	
5.4.1	ročno, brez uporabe usmerjevalnika leta,	P*	---->*	---->*		M* (Samo med prever, prakt. uspos.)	
5.4.2	ročno, z uporabo usmerjevalnikom leta	P*	---->*	---->*			
5.4.3	z uporabo avtopilota	P*	---->*	---->*			
5.4.4	Ročno, s simulacijo odpovedi enega motorja (odpoved motorja je treba simulirati med končnim priletom, preden helikopter preleti zunanji marker (OM) in točko dotika, oz. med celotnim neuspelim priletom)	P*	---->*	---->*		M*	
5.5	Nenatančni prilet do minimalne absolutne/relativne višine odločitve	P*	---->*	---->*		M*	
5.6.	Postopek neuspelega prileta z vsemi delujočimi motorji preko absolutne/relativne višine odločitve / minimalne višine odločitve	P*	---->*	---->*			
5.6.1	Ostali postopki neuspelega prileta	P*	---->*	---->*			
5.6.2	Postopek neuspelega prileta s simulacijo odpovedi enega motorja preko minimalne absolutne/relativne višine odločitve	P*	---->*	---->*		M*	
5.7	Avtorotacija z vrnitvijo v motorni let v instrumentalnih meteoroloških pogojih	P*	---->*	---->*		M*	
5.8	Izhodi iz nepravilnih položajev	P*	---->*	---->*		M*	
6. SEKCIJA Uporaba dodatne opreme							
6	Uporaba dodatne opreme	P	---->	---->			

Dodatek 3 k FCL 2.240

Vsebina usposabljanja in preverjanja praktične in strokovne usposobljenosti za ratinga za tip enomotornih in večmotornih helikopterjev, ki zahtevajo enega pilota, vključno s preverjanjem strokovnosti za rating IR

(Glej FCL 2.240 do 2.262.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.160 in 2.165(a)(3).)

1 Uporabljeni simboli pomenijo:

P = Kandidat se usposablja kot vodja helikopterja za izdajo ratinga za tip.

2 Praktično usposabljanje poteka na napravah za usposabljanje, ki so najmanj na ravni, označeni s črko (P), ali na katerih koli drugih napravah višje ravni, označenih s puščico (->)

3 Uporabljene naprave za usposabljanje so označene s temi kraticami:

FS = simulator letenja

FTD = naprava za usposabljanje za letenje (*Flight Training Device*)

H = helikopter

3.1 Vaje, ki so označene z zvezdico (*), izvajajo v dejanskih ali simuliranih instrumentalnih meteoroloških razmerah, samo kandidati, ki želijo obnoviti ali podaljšati veljavnosti ratinga IR(H) ali ki želijo razširiti privilegije takega ratinga na drug tip.

3.2 Postopke pri instrumentalnem letenju (5. sekcija) izvajajo le kandidati, ki želijo obnoviti ali podaljšati veljavnost ratinga IR(H) ali ki želijo razširiti privilegije takega ratinga na drug tip.

4 Črka "M", ki se pojavi v stolpcu, namenjenem preverjanju praktične in strokovne usposobljenosti, označuje obvezne vaje.

5 Če usposabljanje za vpis ratinga za tip po odobrenem programu vključuje tudi simulator, mora tudi praktično usposabljanje in preverjanje potekati na simulatorju. Pri odobritvi programa je treba upoštevati:

(a) zmogljivost simulatorja, kot jo določa JAR-STD;

(b) usposobljenost inštruktorja in izpraševalca;

(c) obseg linijsko usmerjenega usposabljanja, predvidenega v programu;

(d) usposobljenost pilota, ki se usposablja, in njegove predhodne izkušnje v linijskem letenju in

(e) obseg izkušenj v linijskem letenju pod nadzorom, ki jih je kandidat pridobil po izdaji novega ratinga za tip.

				PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREVERJ. PRAKTIČNE IN STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI	
Vaje / postopki				<i>začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju</i>				<i>preveril v</i>	<i>začetnici izpraševalca po končanem preverjanju</i>
				FTD	FS	H		FS, H	
1. SEKCIJA Priprava in preizkusi pred poletom									
1.1	Predpoletni pregled, lokacija posameznih delov in namen pregleda			P				M	
1.2	Pregled in priprava kabine		P	----	>			M	
1.3	Postopki zagona, preizkus radijskih in navig. sredstev, ter izbira in nastavitve frekvenc	P	----	>	----	>		M	
1.4	Voženje ali »taksiranje« po zraku po navodilih službe kontrole letenja ali inštruktorja.		P	----	>			M	
1.5	Postopki in preizkusi pred vzletom	P	----	>	----	>		M	
2. SEKCIJA Tehnika pilotiranja in postopki v zraku									
2.1	Vzleti (različni profili)		P	----	>			M	
2.2	Vzleti in pristanki z nagnjenega terena		P	----	>				
2.3	Vzlet z največjo vzletno maso (dejanska ali simulirano)	P	----	>	----	>			
2.4.1	Vzlet s simulirano odpovedjo motorja neposredno pred TDP ali DPATO		P	----	>			M	
2.4.2	Vzlet s simulirano odpovedjo motorja neposredno po TDP ali DPATO		P	----	>			M	
2.5	Zavoji v vzpenjanju in spuščanju v določene smeri leta	P	----	>	----	>		M	
2.5.1	Ostri (30° nagiba) levi / desni zavoji s spremembo smeri med 180° in 360° z uporabo instrumentov	.P	----	>	----	>		M	
2.6	Spuščanje z avtorotacijo	P	----	>	----	>		M	
2.6.1	Pristanek z avtorotacijo ali vrnitev v motorni let		P	----	>			M	
2.7	Pristanki (različni profili)		P	----	>			M	
2.7.1	Nadaljevanje leta po neuspelem priletu ali pristank s simulirano odpovedjo motorja pred LDP ali DPBL.		P	----	>			M	
2.7.2	Pristanek s simulirano odpovedjo motorja po LDP ali DPBL		P	----	>			M	
3. SEKCIJA Normalni in izredni postopki naslednjih sistemov									
3	Normalni in izredni postopki naslednjih sistemov							M	V tej sekciji so obvezne vsaj 3 vaje
3.1	Motor	P	----	>	----	>			
3.2	Prezračevanje	P	----	>	----	>			
3.3	Pitot-statični sistem	P	----	>	----	>			
3.4	Gorivni sistem	P	----	>	----	>			
3.5	Električni sistem	P	----	>	----	>			
3.6	Hidravlični sistem	P	----	>	----	>			
3.7	Sistem za krmarjenje in trmanje leta	P	----	>	----	>			

		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREVERJ. PRAKTIČNE IN STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI	
Vaje / postopki		začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju				preveril v	začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
		FTD	FS	H		FS, H	
3.8	Sistem za preprečevanje in odstranjevanje zaledenitve	P	---->	---->			
3.9	Avtopilot / usmerjevalnik leta	P	---->	---->			
3.10	Sistemi za povečanje stabilnosti helikopterja	P	---->	---->			
3.11	Vremenski radar, radiovišinomer, radarski odzivnik	P	---->	---->			
3.12	Območni navigacijski sistem	P	---->	---->			
3.13	Pristajalni sistem	P	---->	---->			
3.14	Pomožna pogonska enota (APU)	P	---->	---->			
3.15	Radijska in navigacijska oprema, sistem za instrumentalno vodenje leta - FMS	P	---->	---->			
4. SEKCIJA Izredni postopki in postopki v nuji							
4	Izredni postopki in postopki v nuji					M	V tej sekciji so obvezne vsaj 3 vaje
4.1	Postopki v primeru požara (z evakuacijo, če to ustreza)	P	---->				
4.2	Obvladovanje in odprava dima	P	---->				
4.3	Odpovedi, izključitev in ponoven zagon motorja na varni višini	P	---->				
4.4	Izpuščanje goriva v zraku (simulacija)	P	---->				
4.5	Odpoved komand repnega rotorja (če to ustreza)	P	---->				
4.5.1	Odpoved pogona repnega rotorja (če to ustreza)	P	---->	Te vaje ni dovoljeno izvajati s helikopterjem			
4.6	Okvare transmisije	P	---->				
4.7	Drugi postopki v nuji opisani v priročniku helikopterja	P	---->	---->			
5. SEKCIJA Postopki pri instrumentalnem letenju (izvedeni v dejanskih ali simuliranih instrumentalnih meteoroloških razmerah)							
5.1	Instrumentalni vzlet: vzlet in čim hitrejši prehod v instrumentalni let	P*	---->*	---->*			
5.1.1	Simulacija odpovedi motorja med odhodom	P*	---->*	---->*		M*	
5.2	Upoštevanje odletnih in priletnih rut, ter upoštevanje navodili službe kontrole letenja	P*	---->*	---->*		M*	
5.3	Postopki za čakanje (holding)	P*	---->*	---->*			
5.4	Prilet po ILS do relativne višine odločitve (DH) za CAT 1	P*	---->*	---->*			
5.4.1	ročno, brez uporabe usmerjevalnika leta,	P*	---->*	---->*		M* (Samo med prever, prakt. uspos.)	
5.4.2	ročno, z uporabo usmerjevalnikom leta	P*	---->*	---->*			

		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREVERJ. PRAKTIČNE IN STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI	
Vaje / postopki		<i>začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju</i>				<i>preveril v</i>	<i>začetnici izpraševalca po končanem preverjanju</i>
		FTD	FS	H		FS, H	
5.4.3	z uporabo avtopilota	P*	---->*	---->*			
5.4.4	Ročno, s simulacijo odpovedi enega motorja (odpoved motorja je treba simulirati med končnim priletom, preden helikopter preleti zunanji marker (OM) in točko dotika, oz. med celotnim neuspelim priletom)	P*	---->*	---->*		M*	
5.5	Nenatančni prilet do minimalne absolutne/relativne višine odločitve	P*	---->*	---->*		M*	
5.6.	Postopek neuspelega prileta z vsemi delujočimi motorji preko absolutne/relativne višine odločitve / minimalne višine odločitve	P*	---->*	---->*			
5.6.1	Ostali postopki neuspelega prileta	P*	---->*	---->*			
5.6.2	Postopek neuspelega prileta s simulacijo odpovedi enega motorja preko minimalne absolutne/relativne višine odločitve	P*	---->*	---->*		M*	
5.7	Avtorotacija z vrnitvijo v motorni let v instrumentalnih meteoroloških pogojih	P*	---->*	---->*		M*	
5.8	Izhodi iz nepravilnih položajev	P*	---->*	---->*		M*	
6. SEKCIJA Uporaba dodatne opreme							
6	Uporaba dodatne opreme	P	---->	---->			

Dodatek 4 k FCL 2.240**Dodatno pooblastilo k ratingu za tip za instrumentalni prilet do relativne višine odločitve (DH), ki je nižja od 60 m (200 čevljev) (CAT II/III)**

(Glej AMC FCL 2.261(a).)

A (Dodatno) teoretično usposabljanje

- 1 Posebne zahteve za razširitev ratinga za tip na instrumentalne prilete do višine odločitve (DH), ki je nižja od 60 m (200 čevljev)
- 2 Oprema, postopki in omejitve

B (Dodatne) naloge in postopki

		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREVERJ. PRAKTIČNE IN STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI	
Vaje / postopki		začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju				preveril v	začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
		FTD	FS	H		FS, H	
<i>Dodatno pooblastilo k ratingu za tip za instrumentalni prilet do relativne višine odločitve (DH), ki je nižja od 60 m (200 čevljev) (CAT II/III).</i> <i>Za razširitev ratinga za tip na instrumentalni prilet do relativne višine odločitve (DH), ki je nižja od 60 m (200 čevljev) (CAT II/III), se zahteva usposabljanje iz naslednjih vaj in postopkov. Med temi instrumentalnimi prileti in postopki neuspelega prileta se uporablja vsa oprema, ki je nujna za odobritev instrumentalnih priletov do relativne višine odločitve, ki je nižja od 60 m (200 čevljev).</i>							
1							
2							
3	pred relativno višino odločitve, nadaljevanje s postopkom neuspelega prileta (GA) z odpovedjo opreme na helikopterju. Posebna pozornost velja postopkom neuspelega prileta (GA) z vnaprej izračunanim, ročnim ali avtomatskim položajnim upravljanjem helikopterja	P*	---->*			M*	
4							

Dodatek 1 k FCL 2.245(b)(3)**Medsebojno priznavanje preverjanj strokovne usposobljenosti pri podaljšanju veljavnosti ratingov za tip**

(Glej FCL 2.245(b)(3) in FCL 2.245(c).)

Ta dodatek vključuje seznam tipov enomotornih helikopterjev z batnim motorjem in vpisov v licenco, namenjenih medsebojnemu priznavanju preverjanj strokovne usposobljenosti pri podaljšanju veljavnosti ratingov za tip v skladu s FCL 2.245(b)(3).

Proizvajalec	Tip helikopterja in vpis v licenco
Agusta-Bell	
- SE piston (enomotorni batni)	Bell47
Bell Helicopters	
- SE piston (enomotorni batni)	Bell47
Brantley	
- SE piston (enomotorni batni)	BrantleyB2
Breda Nardi	
- SE piston (enomotorni batni)	HU269
Enstrom	
- SE piston (enomotorni batni)	ENF28
Hiller	
- SE piston (enomotorni batni)	UH12
Hughes/Schweitzer	
- SE piston (enomotorni batni)	HU269
Westland	
- SE piston (enomotorni batni)	Bell47

Dodatek 1 k FCL 2.255

Vsebina odobrenega uvodnega tečaja, ki je namenjen vpisu prvega ratinga za tip večmotornega helikopterja

(Glej FCL 2.255(a).)

(Glej dodatek 2 k FCL 2.055, 24. odstavek.)

1. Odobreni uvodni tečaj vključuje predmete teoretičnega šolanja za ATPL(H):
 - 020 Splošno znanje o helikopterju:
 - konstrukcije / sistemi / pogonske enote
 - instrumenti / elektronika
 - 030 Zmožljivosti helikopterja in načrtovanje poleta
 - masa in ravnotežje
 - zmožljivost
2. Ob koncu tečaja kandidat prejme potrdilo o uspešno končanem tečaju.

Dodatek 1 k FCL 2.261(a)

Zahteve glede teoretičnega usposabljanja za preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za tip

(Glej FCL 2.261(a).)

(Glej AMC FCL 2.261(a).)

- 1 Teoretično usposabljanje izvaja imenovani inštruktor, imetnik ustreznega ratinga za tip ali drug inštruktor, ki ima ustrezne letalske izkušnje in znanje o helikopterju, npr. inženir-letalec, inženir vzdrževanja ali uslužbenec letalske operativne službe.
- 2 Teoretično usposabljanje pokriva učni načrt, ki je določen v AMC FCL 2.261(a) in ustreza tipu helikopterja, ki se uporablja. Glede na vgrajeno opremo in sisteme helikopterja teoretično usposabljanje zajema, vendar ni omejeno na:
 - (a) konstrukcije helikopterjev, transmisijo, rotorji in oprema, normalno in nepravilno delovanje sistemov:
 - dimenzije,
 - motorji, vključno s pomožno pogonsko enoto (APU), rotorji in transmisijami,
 - gorivni sistem,
 - prezračevanje,
 - zaščita pred zaledenitvijo, brisalci vetrobranskega stekla in zaščita pred dežjem,
 - hidravlični sistem,
 - pristajalno podvozje,
 - krmila, sredstva za povečanje stabilnosti in avtopilot,
 - oskrba z električnim tokom,
 - letalski instrumenti, komunikacijska, radarska in navigacijska oprema,
 - pilotska kabina, potniška kabina in prtljažni prostor,
 - oprema za nujne primere;
 - (b) omejitve:
 - splošne omejitve v skladu z helikopterskim priročnikom,
 - seznam minimalne opreme (MEL);
 - (c) zmogljivosti, načrtovanje in spremljanje poleta:
 - zmogljivosti,
 - načrtovanje poleta;
 - (d) obremenitve, ravnotežje in oskrba:
 - obremenitve in ravnotežje,
 - oskrba na tleh;
 - (e) postopki v nuji;
 - (f) posebne zahteve v zvezi s helikopterji, opremljenimi s sistemom elektronskih instrumentov (EFIS);
 - (g) dodatna oprema.
- 3 Pisni ali računalniško podprti del izpita ob prvem vpisu ratinga za tip helikopterjev, ki zahteva veččlansko posadko običajno obsega najmanj sto vprašanj z izbirnimi odgovori, ki so ustrezno razdeljena na glavne predmete učnega načrta. Za pozitivno oceno je treba doseči 75 odstotkov v vsakem glavnem predmetu učnega načrta.
- 4 Za teoretični del preverjanja strokovnosti za večmotorne helikopterje, ki zahtevajo enega pilota ali več članov posadke, se zahteva izpitna pola, ki omogoča izbirne odgovore, ali drug ustrezen način preverjanja.

Dodatek 1 k FCL 2.261(b)**Praktično usposabljanje in preverjanje praktične usposobljenosti**

(Glej FCL 2.220.)

(Glej tudi FCL 2.262.)

(Glej AMC FCL 2.261(c).)

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

- 1 (a) Obseg praktičnega usposabljanja je odvisen od:
 - (i) zahtevnosti tipa helikopterja, operativnih lastnosti, ravni tehnologije,
 - (ii) kategorije helikopterja (enomotorni helikopter z batnim ali turbinskim motorjem, večmotorni helikopter in helikopter, ki zahteva veččlansko posadko),
 - (iii) predhodnih izkušenj kandidata,
 - (iv) razpoložljivosti naprav za simulacijo letenja FSTD
 - (b) naprave za simulacijo letenja FSTD
Raven usposobljenosti in zahtevnost tipa helikopterja določata obseg praktičnega usposabljanja, ki ga je mogoče opraviti na napravah FSTD, vključno s preverjanjem praktične usposobljenosti. Pred preverjanjem mora kandidat med praktičnim usposabljanjem dokazati, da je sposoben izvesti naloge iz preverjanja praktične usposobljenosti.
- 2 Prvi vpis
Odobreno praktično usposabljanje (brez preverjanja praktične usposobljenosti) skupaj vključuje najmanj:

Tip helikopterja	S helikopterjem	S helikopterjem in upoštevano usposabljanje na FSTD
Enomotorni batni helikopter - SE(H)	5 ur	v FS C/D: najmanj 2 uri s helikopterjem in skupaj najmanj 6 ur v FTD 2/3: najmanj 4 ure s helikopterjem in skupaj najmanj 6 ur
Enomotorni turbinski helikopter - SET(H) pod 3175 kg MTOM	5 ur	v FS C/D: najmanj 2 uri s helikopterjem in skupaj najmanj 6 ur v FTD 2/3: najmanj 4 ure s helikopterjem in skupaj najmanj 6 ur
Enomotorni turbinski helikopter - SET(H) nad 3175 kg MTOM	8 ur	v FS C/D: najmanj 2 uri s helikopterjem in skupaj najmanj 10 ur v FTD 2/3: najmanj 4 ure s helikopterjem in skupaj najmanj 10 ur
enomotorni turbinski helikopter, ki zahteva enega pilota - MET (H) CS-27 in 29 EU	8 ur	v FS C/D: najmanj 2 uri s helikopterjem in skupaj najmanj 10 ur v FTD 2/3: najmanj 4 ure s helikopterjem in skupaj najmanj 10 ur
helikopter, ki zahtevajo veččlansko posadko - MPH	10 ur	v FS C/D: najmanj 2 uri s helikopterjem in skupaj najmanj 12 ur v FTD 2/3: najmanj 4 ure s helikopterjem in skupaj najmanj 12 ur

Imetniki ratinga IR(H), ki želijo rating razširiti na druge tipe helikopterjev, morajo na posameznem tipu opraviti dodatni 2 uri praktičnega usposabljanja z uporabo instrumentov po pravilih IFR. Usposabljanje lahko poteka v simulatorju letenja (FS) stopnje C/D ali na napravi za usposabljanje iz letenja (FTD) stopnje 2/3. Imetniki ratinga IR(H) za enomotorne helikopterje, ki želijo privilegije iz ratinga IR prvič razširiti na večmotorne helikopterje IR(H), morajo izpolniti zahteve iz FCL 2.240(a)(4).

3 Dodatni tipi

Odobreno praktično usposabljanje (brez preverjanja praktične usposobljenosti) skupaj vključuje najmanj:

Tip helikopterja	S helikopterjem	S helikopterjem in upoštevano usposabljanje na FSTD
SEP (H) na SEP (H) v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.245(b)(3)	2 uri	v FS C/D: najmanj 1 uro s helikopterjem in skupaj najmanj 3 ure v FTD 2/3: najmanj 1 uro s helikopterjem in skupaj najmanj 4 ur
SEP (H) na SEP (H), ki ni vključen v dodatku 1 k FCL 2.245(b)(3)	5 ur	v FS C/D: najmanj 1 uro s helikopterjem in skupaj najmanj 6 ur v FTD 2/3: najmanj 2 uri s helikopterjem in skupaj najmanj 7 ur
SET (H) na SET (H)	2 uri	v FS C/D: najmanj 1 uro s helikopterjem in skupaj najmanj 3 ur v FTD 2/3: najmanj 1 uro s helikopterjem in skupaj najmanj 4 ure
Tečaj spoznavanja razlik med enomotornimi helikopterji	1 ura	se ne uporablja
MET (H) na MET (H)	3 ure	v FS C/D: najmanj 1 uro s helikopterjem in skupaj najmanj 4 ur v FTD 2/3: najmanj 2 uri s helikopterjem in skupaj najmanj 5 ure
Tečaj spoznavanja razlik med večmotornimi helikopterji	1 ura	se ne uporablja
MPH na MPH	5 ur	v FS C/D: najmanj 1 uro s helikopterjem in skupaj najmanj 6 ur v FTD 2/3: najmanj 2 ure s helikopterjem in skupaj najmanj 7 ur

Imetniki ratinga IR(H), ki želijo rating razširiti na druge tipe helikopterjev, morajo na posameznem tipu opraviti dodatni 2 uri praktičnega usposabljanja izključno z uporabo instrumentov po pravilih IFR. Usposabljanje lahko poteka v simulatorju letenja (FS) stopnje C/D ali na napravi za usposabljanje iz letenja (FTD) stopnje 2/3. Imetniki ratinga IR(H) za enomotorne helikopterje, ki želijo privilegije iz ratinga IR prvič razširiti na večmotorne helikopterje ME IR(H), morajo izpolniti zahteve iz FCL 2.240(a)(4).

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

- Po končanem ustreznem praktičnem usposabljanju kandidat opravlja preverjanje praktične usposobljenosti za vpis ratinga za tip, ki po potrebi vključuje sekcijo za instrumentalno letenje v skladu z dodatkom 1 in 2 k FCL 2.240 in 2.295, ali dodatkom 1 k FCL 2.240 in 2.295 in dodatkom 3 k FCL 2.240, kar ustreza okoliščinam.

Dodatek 1 k FCL 2.161(d)

Usposabljanje za delo v veččlanski posadki (helikopter) – MCC

(Glej FCL 2.261(d).)

(Glej AMC FCL 2.261(d).)

- 1 Namen tečaja je usposobiti pilota za delo v veččlanski posadki in za varno vodenje helikopterjev z veččlansko posadko v skladu s pravili instrumentalnega in vizualnega letenja (če je to aplikativno) in s tem zagotoviti:
 - (a) da vodja helikopterja izvaja svoje vodstvene naloge in sprejema odločitve ne glede na to, ali je leteči pilot (PF) ali ne;
 - (b) da so naloge letečega (PF) in neletečega pilota (PNF) jasno določene in razdeljene tako, da lahko leteči pilot svojo pozornost povsem nameni upravljanju in nadzoru helikopterja;
 - (c) da sodelovanje poteka na običajen način, ki ustreza normalnim ali izrednim razmeram oziroma razmeram v nujni, s katerimi se posadka spoprijema;
 - (d) stalen nadzor, dajanje informacij in pomoč.

INŠTRUKTORJI

- 2 Inštruktorji, ki vodijo tečaj MCC, morajo dobro poznati človeške dejavnike in skupinsko delo v pilotski kabini (CRM). Seznanjeni morajo biti z najnovejšimi dosežki na področju človeških dejavnikov in tehnikah usposabljanja za skupinsko delo v pilotski kabini.

TEORETIČNO USPOSABLJANJE

- 3 Učni načrt teoretičnega usposabljanja je določen v odstavku d AMC FCL 2.261.

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

- 4 Program praktičnega usposabljanja je določen v AMC FCL 2.261(d).

POTRDILO O KONČANEM USPOSABLJANJU

- 5 Po koncu usposabljanja kandidat lahko prejme potrdilo o uspešno končanem usposabljanju.

UPOŠTEVANJE/PRIZNAVANJE

- 6 Imetniku potrdila o uspešno končanem usposabljanju za delo v veččlanski posadki na letalu ali z izkušnjami, ki presegajo 500 ur letenja v vlogi pilota na letalih z veččlansko posadko, ni treba izpolniti zahteve o končanem teoretičnem usposabljanju, ki je določena v AMC FCL 2.261(d).

PODDEL G – LICENCA PROMETNEGA PILOTA (HELIKOPTER) – ATPL(H)

FCL 2.265 Najnižja starostna meja

Kandidat za licenco prometnega pilota helikopterja (v nadaljevanju licenca ATPL(H)) ne sme biti mlajši od 21 let.

FCL 2.270 Zdravstvena sposobnost

Kandidat za licenco ATPL(H) in imetnik, ki želi uveljavljati privilegije iz te licence mora imeti veljavno zdravniško spričevalo 1. razreda.

FCL 2.275 Privilegiji in pogoji

- (a) *Privilegiji.* Ob upoštevanju vseh drugih zahtev, določenih v skupnih letalskih predpisih (JAR), privilegiji iz licence ATPL(H) omogočajo imetniku take licence, da:
 - (1) uveljavlja vse privilegije imetnika licence PPL(H) in CPL(H) in
 - (2) opravlja naloge vodje helikopterja (PIC) ali kopilota v katerem koli helikopterju v zračnem prometu.
- (b) *Pogoji.* Kandidat za licenco ATPL(H), ki je izpolnil zahteve, določene v FCL 2.010(a)(4), 2.265, 2.270, 2.280, 2.285, 2.290 in 2.295, je s tem izpolnil tudi zahteve za izdajo licence ATPL(H) in vpis ratinga za tisti tip helikopterja, s katerim je preverjanje praktične usposobljenosti potekalo.

FCL 2.280 Upoštevanje izkušenj

- (a) Kandidat za licenco ATPL(H) mora kot pilot helikopterja leteti najmanj 1000 ur (glej FCL 2.050(a)(3)). Od tega lahko največ 100 ur leti v simulatorju in na napravi FNPT, vendar letenje na FNPT ne sme presegati 25 ur. Letenje zajema najmanj:
 - (1) 350 ur s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko;
 - (2) (i) 250 ur kot vodja helikopterja ali najmanj 100 ur kot vodja helikopterja in 150 ur kot kopilot, ki opravlja naloge vodje zrakoplova pod nadzorom, če z načinom nadzora soglaša pristojni organ;
ali
(ii) 250 ur kot kopilot s helikopterji, ki letijo v skladu s FCL 2.280(a)(1), in pri tem opravlja naloge vodje zrakoplova pod nadzorom, če z načinom nadzora soglaša pristojni organ in so privilegiji iz licence ATPL omejeni le na letenje v veččlanski posadki;
 - (3) 200 ur preletov (*cross-country flights*), od tega najmanj 100 ur kot vodja helikopterja ali kopilot, ki opravlja naloge vodje zrakoplova pod nadzorom, če z načinom nadzora soglaša pristojni organ;
 - (4) 30 ur instrumentalnega leta, od tega največ 10 ur na napravah za simulacijo letenja ali v simulatorju in
 - (5) 100 ur letenja ponoči kot vodja helikopterja ali kopilot.
- (b) Pri imetnikih pilotske licence ali drugega enakovrednega dokumenta za druge kategorije zrakoplovov, se lahko upošteva nalet z zrakoplovi drugih kategorij v skladu z FCL 2.155(a), razen pri letu z letalom, kjer se pri celotnem zahtevanem letenju iz odstavka a te določbe upošteva do 50 odstotkov.
- (c) Kandidat mora zahtevano letenje opraviti pred preverjanjem praktične usposobljenosti, določene v FCL 2.295.

FCL 2.285 Teoretično znanje

(Glej dodatek 1 k FCL 2.285.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.005.)

- (a) *Tečaj.* Kandidat za licenco ATPL(H) mora opraviti predpisano teoretično usposabljanje po odobrenem programu v organizaciji FTO. Kandidat, ki ni obiskoval teoretičnega dela integriranega tečaja, mora obiskovati tečaj, ki je določen v dodatku 1 k FCL 2.285.
- (b) *Preverjanje.* Kandidat za licenco ATPL(H) mora dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem imetnika licence ATPL(H) in izpolniti zahteve, določene v poddelu J FCL.

FCL 2.190 Praktično usposabljanje

(Glej AMC FCL 2.261(d).)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.261(d).)

Kandidat za licenco ATPL(H) mora imeti veljavno licenco CPL(H), veljaven rating za instrumentalno letenje z večmotornimi helikopterji, opraviti pa mora tudi usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC), kot zahteva FCL 2.261(d) (glej dodatek 1 k FCL 2.261(d), in AMC FCL 2.261(d)).

FCL 2.295 Praktična usposobljenost

- (a) Kandidat za licenco ATPL(H) mora dokazati, da je kot vodja helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko sposoben izvesti predpisane postopke in manevre, ki so določeni v dodatkih 1 in 2 k FCL 2.240 in 2.295. Raven usposobljenosti mora ustrezati privilegijem iz licence ATPL(H).
- (b) Preverjanje praktične usposobljenosti za licenco ATPL(H) je lahko hkrati praktični izpit za izdajo licence ali preverjanje strokovnosti za podaljšanje ratinga za tip helikopterja, s katerim je preverjanje potekalo. Preverjanje je mogoče združiti s praktičnim preverjanjem za vpis ratinga za tip helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko.

Dodatek 1 k FCL 2.285**Modularni teoretični tečaj za licenco ATPL(H)**

(Glej FCL 2.285.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.470.)

- 1 Cilj tega tečaja je zagotoviti raven teoretičnega znanja, ki se zahteva za izdajo licence ATPL(H) tistim pilotom, ki med integriranim tečajem niso bili deležni teoretičnega usposabljanja do ravni, ki se zahteva za licenco ATPL(H).
- 2 Kandidat, ki želi opravljati modularni tečaj za licenco ATPL(H), mora pod nadzorom vodje usposabljanja v registrirani organizaciji FTO v 18 mesecih opraviti 450 ur predavanj (1 ura = 60 minut predavanj) za ATPL(H). Kandidat mora imeti licenco PPL(H), izdano v skladu z ICAO Aneksom 1.

Pri imetnikih licence CPL(H) je mogoče teoretično usposabljanje skrajšati za 200 ur.

- 3 Organizacija FTO zagotovi, da ima kandidat pred začetkom tečaja zadostno znanje iz matematike in fizike, da lahko brez težav sledi teoretičnemu delu usposabljanja.
- 4 Tečaj vključuje vsa poglavja ustreznega učnega načrta, ki so določena v odstavku AMC FCL 2.470(a). Usposabljanje po odobrenem programu v ustreznem razmerju vključuje usposabljanja v učilnici, interaktivne video predstavitve, predavanja z diapozitivi in avdio posnetki, učne skupine, usposabljanje s pomočjo računalnika in drugih medijev, ki jih odobri pristojni organ.

PODDEL H – RATINGI INŠTRUKTORJA (HELIKOPTER)

FCL 2.300 Ratingi in pooblastila inštruktorja – cilji

(Glej dodatek 1 k FCL 2.300.)

Ločimo pet različnih kategorij inštruktorjev.

- (a) rating inštruktorja letenja – helikopter (FI(H) - Flight Instructor Rating),
- (b) rating inštruktorja letenja za tip helikopterja (TRI(H) - Type Rating Instructor Rating),
- (c) rating inštruktorja za instrumentalno letenje – helikopter (IRI(H) - Instrument Rating Instructor Rating),
- (d) pooblastilo inštruktorja za letenje na napravi za simulacijo letenja – helikopter (SFI(H),
- (e) pooblastilo inštruktorja za usposabljanje na napravi za simulacijo letenja – helikopter (STI(H)

Večstranska vloga. Če inštruktorji izpolnjujejo zahteve glede usposobljenosti in izkušenj, ki so za posamezno vlogo določene v tem poddelu, usposabljanje, ki ga izvajajo, ni omejeno zgolj na eno kategorijo.

FCL 2.305 Inštruktor – splošno

(Glej dodatek 1 k FCL 2.305.)

- (a) Praktično usposabljanje, ki je namenjeno izdaji, podaljšanju ali obnovi katere koli pilotske licence ali ratinga, lahko izvaja le oseba, ki je imetnik:
 - (1) pilotske licence z vpisanim veljavnim ratingom inštruktorja ali
 - (2) posebnega pooblastila, ki ga izda Republika Slovenija ali druga država, ki je bila članica JAA, v teh primerih:
 - (i) ob uvedbi novih helikopterjev, ali
 - (ii) ob registraciji starodobnih helikopterjev ali registraciji helikopterjev posebne izdelave, za katere do takrat še nihče ni pridobil ratinga inštruktorja, ali
 - (iii) če usposabljanje, ki poteka zunaj držav, ki so bile članice JAA, izvajajo inštruktorji, ki niso imetniki licence FCL (glej dodatek 1 k FCL 2.305).
- (b) Nihče ne sme izvajati usposabljanja za letenje na napravah za simulacijo (FSTD) letenja ali v simulatorjih (FS), če nima veljavnega ratinga FI(H), ratinga TRI(H)) ali pooblastila (SFI(H)) ali STI(H).

FCL 2.310 Rating in pooblastila inštruktorja – splošno

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.320E.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.470.)

- (a) Temeljni pogoji. Vsi inštruktorji morajo:
 - (1) biti stari najmanj 18 let;
 - (2) izpolniti zahteve glede teoretičnega znanja za licenco CPL(H) v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.470;
 - (3) opraviti najmanj 10 ur praktičnega usposabljanja za instrumentalno letenje v organizaciji FTO ali TRTO, od tega je lahko največ 5 ur na napravi za simulacijo letenja (FSTD);
 - (4) opraviti najmanj 20 ur v preletih kot vodja helikopterja;
 - (5) imeti najmanj licenco, rating za tip helikopterja in/ali rating za instrumentalno letenje, ki ga izvajajo. Ne velja za imetnike pooblastil SFI in STI;

- (6) opraviti najmanj 15 ur letenja kot pilot helikopterja tistega tipa, s katerim bo usposabljanje potekalo, od tega največ 7 ur na napravi za simulacijo letenja (FSTD). Ne velja za imetnike pooblastil SFI in STI;
- (7) imeti pravico, da med usposabljanjem delujejo kot vodja helikopterja. Ne velja za imetnike pooblastil SFI in STI; in izpolniti temeljne pogoje za inštruktorja posamezne kategorije.

Šteje se, da je zahteva iz 6. odstavka glede 15 ur letenja izpolnjena, če je kandidat na navedenem tipu helikopterja opravil preverjanje praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 1 in 2 k FCL 2.320E.

- (b) *Upoštevanje izkušenj pri pridobivanju nadaljnjih ratingov in podaljšanju veljavnosti.* Pri kandidatih, ki želijo pridobiti nadaljnje ratinge inštruktorja, je mogoče upoštevati izkušnje iz poučevanja in znanje, ki so ga dokazali za pridobitev že vpisanega inštruktorskega ratinga. Ure letenja kot pooblaščen izpraševalec med preverjanjem praktične ali strokovne usposobljenosti je mogoče upoštevati pri zahtevah za podaljšanje veljavnosti ratinga inštruktorja.
- (c) *Izkušnje.* Inštruktor ne sme uveljavljati privilegijev iz ratinga, če v zadnjih 12 mesecih ni izvedel najmanj 15 ur praktičnega usposabljanja za letenje/za tip/na napravi za simulacijo letenja (FSTD) ali usposabljanja za vpis ratinga za instrumentalno letenje. Pri tej zahtevi je mogoče upoštevati ure letenja kot pooblaščen izpraševalec med preverjanjem praktične ali strokovne usposobljenosti za že vpisane inštruktorske ratinge.

Če kandidat z veljavnim ratingom inštruktorja ni izpolnil zahteve glede izkušenj, mora opraviti preverjanje praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 1 in 2 k FCL 2.320E.

FCL 2.315 Ratingi in pooblastila inštruktorjev – veljavnost

(Glej FCL 2.305(a)(2).)

- (a) Vsi ratingi in pooblastila inštruktorjev veljajo tri leta in preostanek meseca, v katerem so bili izdani. Če so bili izdani v zadnjih 12 koledarskih mesecih veljavnosti predhodnega preverjanja, se veljavnost od datuma izdaje podaljša na tri leta po datumu poteka veljavnosti predhodnega preverjanja. Pri inštruktorjih, ki hkrati podaljšujejo rating inštruktorja in pooblastilo izpraševalca, je mogoče obdobje veljavnosti ratinga uskladiti z veljavnostjo pooblastila.
- (b) Obdobje veljavnosti za določeno pooblastilo (glej k FCL 2.305(a)(2)) ne sme presegati treh let.
- (c) Kandidat, ki ne dobi pozitivne ocene iz vseh sekcij preverjanja strokovnosti pred potekom veljavnosti ratinga inštruktorja, ne sme uveljavljati privilegijev iz takega ratinga, dokler uspešno ne opravi novega preverjanja strokovnosti.

FCL 2.320A Rating inštruktorja letenja (FI(H)) – temeljni pogoji

(Glej FCL 2.310.)

(Glej FCL 2.320C(g).)

(Glej dodatek 3 k FCL 2.240.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.470.)

Pred začetkom usposabljanja po odobrenem tečaju za vpis ratinga FI(H) mora kandidat:

- (a) opraviti najmanj 250 ur letenja s helikopterji, od tega
 - (1) najmanj 100 ur kot vodja helikopterja, če ima licenco ATPL(H) ali CPL(H), ali
 - (2) najmanj 200 ur kot vodja helikopterja, če ima licenco PPL(H).

- (b) izpolniti temeljne pogoje iz FCL 2.310 zgoraj in
- (c) v šestih mesecih pred začetkom tečaja z FI(H), ki je usposobljen v skladu z FCL 2.320(g), opraviti poseben preizkus iz letenja, katerega cilj je preveriti strokovno usposobljenost iz dodatka 3 k FCL 2.240. Med preizkusom se oceni sposobnost kandidata za opravljanje tečaja.

FCL 2.320B Rating (FI(H)) – omejitev privilegijev

(Glej FCL 2.320C(d).)

- (a) *Obdobje omejitve.* Dokler imetnik ratinga FI(H) ne usposablja kandidatov iz letenja vsaj 100 ur in poleg tega ne nadzira najmanj 25 samostojnih poletov pilotov pripravnikov, so privilegiji iz ratinga omejeni. Omejitve iz ratinga prenehajo, ko njegov imetnik izpolni zgornje zahteve in ko inštruktor, ki je usposabljanje nadziral, izda priporočilo.
- (b) *Omejitve.* Imetnik ratinga z omejitvijo pod nadzorom inštruktorja, imenovanega v ta namen, izvaja:
 - (1) usposabljanje za licenco PPL(H) – ali takih delov integriranega tečaja na ravni licence PPL(H)) – in kandidate za vpis ratinga za tip helikopterjev, ki zahtevajo enega pilota, ratinga za tip enomotornih helikopterjev, ne sme pa dovoliti prvega samostojnega poleta podnevi ali ponoči in prvega samostojnega navigacijskega preleta podnevi ali ponoči ter
 - (2) usposabljanje za nočno letenje, če ima pooblastilo za tako letenje s helikopterjem, če je svojo sposobnost za usposabljanje za nočno letenje dokazal inštruktorju letenja, ki sam lahko izvaja usposabljanja za nočno letenje v skladu z FCL 2.330(d) in izpolnjuje zahteve glede izkušenj v nočnem letenju iz FCL 2.026.

FCL 2.320C Rating (FI(H)) – privilegiji in zahteve

(Glej FCL 2.026.)

(Glej FCL 2.310(a)(5).)

(Glej FCL 2.320B.)

(Glej FCL 2.330B(b).)

(Glej FCL 2.320C.)

(Glej FCL 2.330E(b).)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.330C in 2.320E.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.320E.)

Privilegiji iz ratinga FI(H) brez omejitev (glede omejitev glej FCL 2.320B) omogočajo imetniku ratinga izvajanje usposabljanja za izdajo, podaljšanje veljavnosti ali obnovo:

- (a) licence ATPL(H);
- (b) licence CPL(H), če je inštruktor opravil najmanj 500 ur letenja kot pilot helikopterjev, od tega kot inštruktor najmanj 200 ur in ima vsaj licenco CPL(H);
- (c) ratingov za tip enomotornih helikopterjev, ki zahtevajo enega pilota;
- (d) pooblastil za nočno letenje, če ima pooblastilo za tako letenje, če je svojo sposobnost za usposabljanje za nočno letenje dokazal inštruktorju letenja, ki sam lahko izvaja usposabljanja za nočno letenje in izpolnjuje zahteve glede izkušenj v nočnem letenju iz FCL 2.026;

- (e) ratinga za instrumentalno letenje (glej tudi FCL 2.310(a)(5)), če je inštruktor:
- (1) opravil najmanj 200 ur letenja s helikopterjem po pravilih instrumentalnega letenja, od katerih je največ 50 ur instrumentnega letenja potekalo v simulatorjih, na napravi za usposabljanje v letenju FTD ali napravi za usposabljanje v letenju in navigacijskih postopkov FNPT II, in
 - (2) je kot pripravnik opravil teoretično usposabljanje po odobrenem programu in najmanj 5 ur usposabljanja s helikopterjem ali na napravi za simulacijo letenja (glej dodatek 1 k FCL 2.340B in AMC FCL 2.340B) in je uspešno opravil ustrezno preverjanje praktične usposobljenosti s helikopterjem, kot je to določeno v dodatku 1 k FCL 2.320E;
- (f) ratinga za tip večmotornih helikopterjev, ki zahtevajo enega pilota, če je inštruktor izpolnil zahteve v zvezi z ratingom TRI, ki so določene v FCL 2.330B(b) in (d) in FCL 2.330E(b);
- (g) ratinga inštruktorja letenja (FI(H)) in/ali ratinga za instrumentalno letenje (IRI(H)), če:
- (1) je inštruktor usposabljal kandidate v letenju s helikopterjem najmanj 500 ur in
 - (2) je izpraševalcu inštruktorjev letenja med preverjanjem praktične usposobljenosti dokazal, da je sposoben poučevati inštruktorje FI(H) in IRI(H) v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.320E, in
 - (3) ima pooblastilo pristojnega organa za tako usposabljanje.

FCL 2.320D Rating (FI(H)) – tečaj

(Glej dodatek 1 k FCL 2.320D)

(Glej AMC FCL 2.320D)

- (a) Kandidat za vpis ratinga inštruktorja letenja FI(H) mora opraviti teoretično in praktično usposabljanje za letenje po odobrenem programu v organizaciji FTO (glej dodatek 1 k FCL 2.320D in AMC FCL 2.320D).
- (b) Tečaj je namenjen kandidatom, ki bodo izvajali praktično usposabljanje z enomotornimi helikopterji, ki zahtevajo enega pilota, do ravni licence PPL(H). Tečaj vključuje najmanj 30 ur praktičnega usposabljanja za letenje, od tega mora kandidat opraviti najmanj 25 ur z inštruktorjem. Preostalih pet ur se lahko dva kandidata skupaj usposabljata za izvajanje praktičnega usposabljanja. Od 25 zahtevanih ur z inštruktorjem lahko kandidat opravi 5 ur na napravi za simulacijo letenja FSTD, ki jo v ta namen potrdi pristojni organ. Čas letenja med preverjanjem praktične usposobljenosti ni vključen v zahtevano letenje med usposabljanjem.

FCL 2.320E Rating (FI(H)) – preverjanje praktične usposobljenosti

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.320E.)

Kandidat za rating FI(H) mora izpraševalcu, ki ga v ta namen imenuje pristojni organ, dokazati svojo strokovnost za praktično usposabljanje pilotov pripravnikov do ravni, ki se zahteva za izdajo licence PPL(H). Preverjanje vključuje napotke pred poletom, po poletu in vsa navodila ter teoretične razlage v skladu z zahtevami iz dodatkov 1 in 2 k FCL 2.320E

FCL 2.320F Rating (FI(H)) – izdaja ratinga

(Glej FCL 2.310.

(Glej FCL 2.320A do 2.320E.)

(Glej FCL 2.320G.)

(Glej FCL 2.330B(b) in (d).)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.305.)

- (a) Kandidat za rating FI(H):
- (1) ki je izpolnil vse pogoje, določene v zahtevah FCL 2.310, 2.320A do 2.320E, ali

- (2) je prejel posebno pooblastilo v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.305, izpolnjuje predpisane zahteve, ki so določene v FCL 2.320G, in je imetnik licence FCL, s tem so izpolnjene zahteve za izdajo ratinga inštruktorja letenja FI(H) ob upoštevanju začetnih omejitev, določenih v FCL 2.320B.

(b) Pred razširitvijo privilegijev na druge tipe helikopterjev mora kandidat:

- (1) izpolniti zahteve iz FCL 2.310,
- (2) izpolniti zahteve iz FCL 2.330B(b) in (d), kadar se dodatni tip nanaša na večmotorni helikopter, ki zahteva enega pilota.

FCL 2.320G Rating (FI(H)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.320E.)

(Glej AMC FCL 2.320G(a)(2).)

(Glej IEM FCL 2.320G.)

(a) Za podaljšanje ratinga FI(H) mora imetnik izpolniti dve od teh treh zahtev:

- (1) med veljavnostjo ratinga FI(H) mora najmanj 50 ur usposabljanja kandidate na helikopterju kot FI(H), TRI(H), IRI(H) ali leteti kot izpraševalec. Od tega mora najmanj 15 ur praktičnega usposabljanja kandidatov opraviti v zadnjih 12 mesecih pred potekom veljavnosti ratinga;
- (2) med veljavnostjo ratinga FI(H) se mora udeležiti seminarja za osvežitev znanja, ki je namenjen inštruktorjem in ga potrdi pristojni organ (glej AMC FCL 2.320G(a)(2));
- (3) v 12 mesecih pred potekom veljavnosti ratinga FI(H) mora v dokaz svoje strokovnosti opraviti preverjanje praktične usposobljenosti, ki je namenjeno preverjanju strokovnosti imetnika ratinga, kot je to določeno v dodatkih 1 in 2 FCL 2.320.

(b) Za prvo podaljšanje in najmanj ob vsakem drugem podaljšanju ratinga FI(H) mora imetnik opraviti preverjanje praktične usposobljenosti, ki je določena v dodatkih 1 in 2 FCL 2.320E, kar je ena od obeh zahtev, ki ju mora kandidat izpolniti v skladu z FCL 2.320G(a).

(c) Če je veljavnost ratinga potekla, mora imetnik v zadnjih 12 mesecih pred predvideno obnovo ratinga izpolniti pogoje iz točke (a)(2) in (a)(3) te zahteve.

FCL 2.330A Rating inštruktorja za tip helikopterja (TRI(H)) – privilegiji

(Glej FCL 2.261(d).)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.261(d).)

(Glej AMC FCL 2.261(d).)

Privilegiji iz ratinga TRI(H) omogoča imetniku ratinga izvajanje usposabljanja imetnikov licenc za vpis, podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratinga za tip, ki lahko vključuje razširjene privilegije IR(H), in usposabljanje za delo v veččlanski posadki, če je inštruktor imetnik ratinga TRI(MPH) (glej FCL 2.261(d), dodatka 1 k FCL 2.261(d) in AMC FCL 2.261(d)).

FCL 2.330B Rating (TRI(H)) – temeljni pogoji in zahteve

(Glej FCL 2.310)

Pred začetkom usposabljanja po odobrenem program za vpis ratinga TRI(H) mora kandidat za vpis:

(a) ratinga TRI(H) za tip enomotornih helikopterjev, ki zahtevajo enega pilota, opraviti najmanj 250 ur letenja kot pilot helikopterja;

- (b) ratinga TRI(H) za tip večmotornih helikopterjev, ki zahtevajo enega pilota, opraviti najmanj 500 ur letenja kot pilot helikopterjev, od tega 100 ur kot vodja večmotornega helikopterja, ki zahteva enega pilota;
- (c) ratinga TRI(H) za tip helikopterjev, ki zahtevajo veččlansko posadko, opraviti najmanj 1000 ur kot pilot helikopterja, od tega najmanj 350 ur kot pilot helikopterjev ki zahtevajo veččlansko posadko;
- (d) izpolniti temeljne pogoje, navedene v FCL 2.310 zgoraj.

FCL 2.330C Rating (TRI(H)) – tečaj

(Glej dodatek 1 k FCL 2.330C)

Kandidat za vpis ratinga TRI(H) mora uspešno opraviti teoretično in praktično usposabljanje po odobrenem programu s helikopterjem ali na napravi za simulacijo letenja v organizaciji (FTO) ali (TRTO) (glej dodatek 1 k FCL 2.330C);

FCL 2.330D Rating (TRI(H)) – ocenjevanje usposobljenosti

(Glej dodatek 1 k FCL 2.320E)

Kandidat za prvi vpis ratinga FI(H) mora izpraševalcu, ki ga v ta namen imenuje pristojni organ, dokazati svojo strokovnost za praktično usposabljanje pilotov pripravnikov do ravni, ki se zahteva za vpis ratinga za tip. Preverjanje vključuje napotke pred poletom, po poletu in vsa navodila ter teoretične razlage v skladu z zahtevami iz dodatkov 1 in 2 k FCL 2.320E (sekcije, ki ustrezajo okoliščinam).

FCL 2.330E Rating (TRI(H)) – izdaja ratinga

(Glej FCL 2.250.)

(Glej FCL 2.305.)

(Glej FCL 2.310.)

(Glej FCL 2.330A do 2.330D.)

(Glej FCL 2.330F.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.305.)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.320E.)

- (a) Kandidat za prvi vpis ratinga TRI(H),
 - (1) ki je izpolnil zahteve, določene v FCL 2.305, 2.310 in 2.330A do 2.330D ali
 - (2) ki je pridobil posebno pooblastilo v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.305 in izpolnjuje zahteve iz FCL 2.330F ter ima licenco FCL, s tem izpolnjuje zahteve za vpis ratinga TRI(H). Imetniki veljavnega ratinga FI(H) izpolnjujejo zahteve za vpis ratinga (TRI(H)) za ustrezen tip helikopterja, ki zahteva enega pilota.
- (b) Pred razširitvijo privilegijev na druge tipe helikopterjev mora kandidat na posameznem tipu helikopterja ali v simulatorju izvesti dovolj usposabljanj skladno z nalogami inštruktorja letenja, da lahko izpraševalcu za tip helikopterja, ki ga v ta namen določi pristojni organ, dokaže svojo usposobljenost za praktično usposabljanje pilotov do ravni, ki se zahteva za vpis ratinga za tip. Preverjanje vključuje napotke pred poletom, po poletu in vsa navodila ter teoretične razlage skladu z zahtevami iz dodatkov 1 in 2 k FCL 2.320E (sekcije se uporabljajo po potrebi).
- (c) Pred razširitvijo privilegijev s helikopterja, ki zahteva enega pilota, na helikopter istega tipa, ki zahteva veččlansko posadko mora imetnik takega ratinga izpolniti zahteve iz FCL 2.250 in opraviti najmanj 100 ur letenja s helikopterjem istega tipa, ki zahteva veččlansko posadko. Kandidat za prvi vpis ratinga TRI(H) za tip večmotornega helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko mora izpolniti zahteve glede izkušenj iz FCL 2.330B(c), izjemoma pa se lahko šteje, da je izpolnil zahtevo glede 350 ur letenja s helikopterji, ki zahteva veččlansko posadko, če je s helikopterji istega tipa v veččlanski posadki dejansko opravil 100 ur letenja.

FCL 2.330F Rating (TRI(H)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga

(Glej FCL 2.330D.)

(Glej AMC FCL 2.320G(a)(2).)

- (a) Za podaljšanje ratinga TRI(H) mora imetnik imeti veljaven rating FI(H) za zahtevani tip helikopterja ali izpolniti dve od teh treh zahtev:
 - (1) med veljavnostjo ratinga mora najmanj 50 ur usposabljanje kandidat na helikopterju ali na napravi za simulacijo letenja kot FI(H), TRI(H), SFI, STI, IRI(H) ali leteti kot izpraševalec. Od tega mora najmanj 15 ur usposabljanja kandidatov opraviti v zadnjih 12 mesecih pred potekom veljavnosti ratinga TRI;
 - (2) med veljavnostjo ratinga se mora udeležiti seminarja za osvežitev znanja, ki je namenjen inštruktorjem in ga potrdi pristojni organ (glej AMC FCL 2.320G(a)(2));
 - (3) v dokaz svoje strokovnosti mora z inštruktorjem letenja, ki ga v ta namen določi pristojni organ, opraviti preverjanje iz ustreznih sekcij za ocenjevanje, kar je določeno v FCL 2.330D.
- (b) Za prvo podaljšanje in najmanj ob vsakem drugem podaljšanju ratinga FI(H) mora imetnik v dokaz svoje strokovnosti opraviti preverjanje, ki je določeno v FCL 2.330D.
- (c) S preverjanjem v skladu s FCL 2.330D s helikopterjem enega tipa kandidat podaljša veljavnost ratinga TRI za druge tipe helikopterjev, vpisane v ta rating. Če se rating TRI(H) podaljšuje na podlagi veljavnega ratinga FI(H), veljavnost ratinga TRI(H) poteče hkrati s potekom ratinga FI(H).
- (d) Če je veljavnost ratinga potekla, mora imetnik v zadnjih 12 mesecih pred predvideno obnovo ratinga izpolniti pogoje iz točke (a)(2) in (a)(3) te zahteve, ali imeti veljaven rating FI(H) za zadevni tip helikopterja. Če se rating TRI(H) podaljšuje na podlagi veljavnega ratinga FI(H), veljavnost ratinga TRI(H) poteče hkrati s potekom ratinga FI(H).

FCL 2.340A Rating inštruktorja za instrumentalno letenje (IRI(H)) – privilegiji

Privilegiji imetnika ratinga IRI(H) so omejeni na praktično usposabljanje imetnikov licenc za vpis, podaljšanje ali obnovo ratinga za instrumentalno letenje (IR(H)).

FCL 2.340B Rating (IRI(H)) – temeljni pogoj in zahteve

(Glej FCL 2.310.)

Pred začetkom usposabljanja po odobrenem programu za vpis ratinga IRI(H) mora kandidat za vpis:

- (a) imeti veljaven rating IR(H) za ustrezen tip helikopterja;
- (b) imeti veljaven rating TRI(H) za ustrezen tip helikopterja;
- (c) opraviti najmanj 500 ur po pravilih instrumentalnega letenja, od tega najmanj 250 ur instrumentalnega letenja s helikopterji;
- (d) izpolniti temeljne pogoje iz FCL 2.310 zgoraj.

FCL 2.340C Rating (IRI(H)) – tečaj

(Glej dodatek 1 k FCL 2.340C.)

(Glej AMC FCL 2.340.)

Kandidat za prvi vpis ratinga IRI(H) mora uspešno opraviti tečaj IRI(H) po odobrenem programu v registrirani organizaciji (FTO) (glej dodatek 1 k FCL 2.340C in AMC FCL 2.340C), ki vključuje teoretično usposabljanje in najmanj 10 ur praktičnega usposabljanja s helikopterjem ali na napravi za simulacijo letenja.

FCL 2.340D Rating (IRI(H)) – preverjanje praktične usposobljenosti

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.330E.)

Kandidat za rating IRI(H) mora izpraševalcu praktične usposobljenosti za inštruktorje letenja, ki ga v ta namen imenuje pristojni organ, dokazati svojo usposobljenost, ki je določena v dodatkih 1 in 2 k FCL 2.230E (sekcije, ki ustrezajo okoliščinam)

FCL 2.340E Rating (IRI(H)) – izdaja ratinga

(Glej FCL 2.340A do 2.340D.)

(Glej FCL 2.340F.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.305.)

Kandidat za vpis ratinga IRI(H),

- (a) ki je izpolnil zahteve, določene v FCL 2.340A do 2.340D, ali
- (b) je pridobil posebno pooblastilo v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.305 in izpolnil zahteve v FCL 2.340F ter je imetnik licence FCL, s tem izpolnjuje zahteve za vpis ratinga IRI(H).

FCL 2.340F Rating (IRI(H)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.320E.)

(Glej AMC FCL 2.320(a)(2)..)

- (a) Za podaljšanje veljavnosti ratinga IRI(H) mora imetnik izpolniti dve od teh treh zahtev:
 - (1) med veljavnostjo ratinga mora najmanj 50 ur usposablјati kandidate za instrumentalno letenje s helikopterjem ali na napravah za simulacijo letenja kot FI, TRI, SFI, STI, IRI ali leteti kot izpraševalec. Od tega mora najmanj 15 ur praktičnega usposablјanja kandidatov za instrumentalno letenje opraviti v zadnjih 12 mesecih pred potekom veljavnosti ratinga IRI(H);
 - (2) med veljavnostjo ratinga IRI(H) se mora udeležiti seminarja za osvežitev znanja, ki je namenjen inštruktorjem in ga potrdi pristojni organ (glej AMC FCL 2.320G(a)(2));
 - (3) v 12 mesecih pred potekom veljavnosti ratinga IRI(H) mora v dokaz svoje strokovnosti opraviti preverjanje praktične usposobljenosti, kar je določeno v dodatkih 1 in 2 k FCL 2.320E.
- (b) Za prvo podaljšanje in najmanj ob vsakem drugem podaljšanju ratinga IRI(H) mora imetnik v dokaz svoje strokovnosti opraviti preverjanje strokovnosti, ki je določeno v dodatkih 1 in 2 k FCL 2.230E, kar je ena od obeh zahtev, ki jih mora kandidat izpolniti v skladu z FCL 2.340F(a).
- (c) Če je veljavnost ratinga potekla, mora imetnik v zadnjih 12 mesecih pred predvideno obnovo ratinga izpolniti pogoje iz točke (a)(2) in (a)(3) te zahteve.
- (d) S preverjanjem strokovnosti v skladu s FCL 2.320E s helikopterjem enega tipa kandidat podaljša veljavnost ratinga IRI za druge tipe helikopterjev, vpisane v ta rating.

FCL 2.350A Pooblastilo inštruktorja za letenje na napravah za simulacijo letenja (SFI(H)) – privilegiji
(Glej odstavek d FCL 2.261.)

Privilegiji iz pooblastila (SFI(H)) omogočajo imetniku izvajanje učenja letenja na napravah za simulacijo letenja za vpis ratinga za tip in za delo v veččlanski posadki (glej FCL 2.261(d)).

FCL 2.350B Pooblastilo (SFI(H)) – temeljni pogoji in zahteve
(Glej FCL 2.310.)
(Glej dodatek 1 k FCL 2.240 in 2.295.)
(Glej dodatek 1 k FCL 2.330C.)

Kandidat, ki želi pridobiti pooblastilo SFI(H), mora:

- (a) biti imetnik ali nekdanji imetnik licence profesionalnega pilota, ki jo je izdala Slovenija ali druga država, ki je bila članica JAA, oziroma profesionalne licence, ki ni izdana v skladu z določbami FCL, če jo prizna pristojni organ;
- (b) pred tem mora naleteti najmanj 1000 ur kot pilot helikopterja, od tega najmanj 350 ur kot pilot helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko;
- (c) pred tem uspešno opraviti odobreni tečaj za vpis ratinga TRI(H) (glej dodatek 1 k FCL 2.330C);
- (d) v 12 mesecih pred oddajo vloge opraviti preverjanje strokovne usposobljenosti na napravi za simulacijo letenja za ustrezen tip helikopterja, kot je določeno v dodatku 1 k FCL 2.240 in 2.295;
- (e) v 12 mesecih pred oddajo vloge opraviti najmanj 1 uro letenja kot opazovalec v pilotski kabini helikopterja ustreznega tipa ali s soglasjem pristojnega organa v kabini podobnega tipa helikopterja.
- (f) izpolniti temeljne pogoje iz FCL 2.350F(a).

FCL 2.350C Pooblastilo (SFI(H)) – tečaj
(Glej dodatek 1 k FCL 2.330C.)

- (a) Opraviti mora predpisani del usposabljanja na napravi za simulacijo letenja za ustrezen tip helikopterja v organizaciji FTO ali TRTO v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.330C in
- (b) med celotnim usposabljanjem za vpis ratinga za tip najmanj 3 ure praktično usposabljanje kandidate na napravi za simulacijo letenja skladno z nalogami SFI(H) za ustrezen tip helikopterja. Usposabljanje poteka pod nadzorom inštruktorja (TRI(H)), ki ga v ta namen določi pristojni organ;

FCL 2.350D Pooblastilo (SFI(H)) – ocenjevanje usposobljenosti
(Glej dodatek 1 k FCL 2.320E.)

Kandidat za pridobitev pooblastila SFI(H), mora izpraševalcu TRI(H), ki ga v ta namen imenuje pristojni organ, dokazati svojo strokovnost za praktično usposabljanje pilotov pripravnikov do ravni, ki se zahteva za vpis ratinga za tip. Preverjanje vključuje napotke pred poletom, po poletu in vsa navodila ter teoretične razlage v skladu z zahtevami iz dodatkov 1 in 2 k FCL 2.320C in 2.320E (sekcije, ki ustrezajo okoliščinam).

FCL 2.350E Pooblastilo (SFI(H)) – izdaja

(Glej FCL 2.340F.)

(Glej FCL 2.350B do 2.350E.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.240 in 2.295.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.305.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.330C.)

- (a) Kandidat za pridobitev pooblastila (SFI(H)):
- (1) ki je izpolnil zahteve, določene v FCL 2.350B do 2.350E, ali
 - (2) ki je pridobil posebno pooblastilo v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.305 in izpolnjuje zahteve iz FCL 2.340F ter je imetnik licence FCL s tem izpolnjuje zahteve za pridobitev pooblastila SFI(H).
- (b) Če imetnik pooblastila želi razširiti privilegije na druge tipe helikopterjev, mora:
- (1) uspešno opraviti tečaj TRI(H) po odobrenem programu (glej dodatek 1 k FCL 2.330C);
 - (2) v 12 mesecih pred oddajo vloge opraviti najmanj 1 uro letenja kot opazovalec v pilotski kabini helikopterja ustreznega tipa ali s soglasjem pristojnega organa v napravi za simulacijo letenja takega tipa;
 - (3) v 12 mesecih pred oddajo vloge opraviti preverjanje strokovnosti v napravi za simulacijo letenja za ustrezen tip helikopterja, kot je določeno v dodatku 1 k FCL 2.240 in 2.295;
 - (4) med celotnim usposabljanjem za vpis ratinga za tip helikopterja najmanj 3 ure praktično usposabljanje kandidate v napravi za simulacijo letenja skladno z nalogami SFI(H) za zahtevani tip helikopterja pod nadzorom inštruktorja I(TRI(H)), ki ga v ta namen določi pristojni organ.

FCL 2.350F Pooblastilo (SFI(H)) – podaljšanje veljavnosti in obnova

(Glej FCL 2.350D.)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.320E.)

(Glej AMC FCL 2.320(a)(2).)

- (a) Za podaljšanje veljavnosti pooblastila (SFI(H)) mora imetnik izpolniti dve od teh treh zahtev:
- (1) med veljavnostjo pooblastila mora najmanj 50 ur usposabljanje kandidate na napravah za simulacijo letenja kot SFI, STI ali SFE(H). Od tega mora najmanj 15 ur praktičnega usposabljanja kandidatov opraviti v zadnjih 12 mesecih pred potekom veljavnosti pooblastila SFI;
 - (2) med veljavnostjo pooblastila se mora udeležiti seminarja za osvežitev znanja, ki je namenjen inštruktorjem in ga potrdi pristojni organ (glej AMC FCL 2.320G(a)(2));
 - (3) v 12 mesecih pred potekom veljavnosti pooblastila SFI mora v dokaz svoje strokovnosti opraviti preverjanje praktične usposobljenosti, ki je določeno v dodatkih 1 in 2 k FCL 2.320E (sekcije, ki ustrezajo okoliščinam).
- (b) Za prvo podaljšanje in najmanj ob vsakem drugem podaljšanju pooblastila SFI(H) mora imetnik v dokaz svoje strokovnosti opraviti preverjanje, ki je določeno v FCL 2.350D, kar je ena od obeh zahtev, ki jih mora kandidat izpolniti v skladu z FCL 2.350F(a).
- (c) Če je veljavnost pooblastila potekla, mora imetnik v zadnjih 12 mesecih pred predvideno obnovo pooblastila izpolniti pogoje iz točke (a)(2) in (a)(3) te zahteve

FCL 2.360A Pooblastilo inštruktorja za usposabljanje na napravah za simulacijo letenja (STI(H)) – privilegiji
(Glej FCL 2.350F(a)(3).)

Privilegiji iz pooblastila STI(H) omogočajo imetniku izvajanje usposabljanja na napravah za simulacijo letenja za letenje s helikopterji, ki zahtevajo enega pilota, za:

- (a) prvo izdajo licence ali pooblastila za nočno letenje, če je imetnik ali nekdanji imetnik ratinga FI(H);
- (b) prvi vpis, podaljšanje ali obnovo ratinga za instrumentalno letenje, če je imetnik ali nekdanji imetnik ratinga IRI(H);
- (c) prvi vpis, podaljšanje ali obnovo ratinga za tip, če je imetnik ali nekdanji imetnik ratinga TRI(H) in izpolnjuje zahteve iz FCL 2.350F(a)(3).

FCL 2.360B Pooblastilo (STI(H)) – zahteve
(Glej FCL 2.310.)
(Glej dodatek 3 k FCL 2.240.)

Kandidat, ki želi pridobiti pooblastilo STI(H), mora:

- (a) biti imetnik veljavne licence profesionalnega pilota ali profesionalne licence, ki je bila veljavna v zadnjih treh letih z vpisano usposobljenostjo inštruktorja ali posebnim pooblastilom, ki ustreza vrstam usposabljanja, pri katerih bo kandidat sodeloval, ali mora biti imetnik licence, ki ni izdana v skladu z določbami JAA, če jo prizna pristojni organ;
- (b) opraviti usposabljanje, ki se nanaša na naloge STI(H) in ni krajše od 3 ur;
- (c) v 12 mesecih pred oddajo vloge opraviti preverjanje strokovne usposobljenosti na napravi za simulacijo letenja za ustrezen tip helikopterja, ki je določeno v dodatku 3 k FCL 2.240 ,
- (d) v 12 mesecih pred oddajo vloge opraviti najmanj 1 uro letenja kot opazovalec v pilotski kabini helikopterja ustreznega tipa ali s soglasjem pristojnega organa podobnega tipa helikopterja in
- (e) izpolniti temeljne pogoje iz FCL 2.310.

FCL 2.360C Pooblastilo (STI(H)) – tečaj
(Glej dodatek 1 k FCL 2.330C)

- (a) Opraviti mora predpisani del usposabljanja na napravi za simulacijo letenja za ustrezen tip helikopterja v organizaciji FTO ali TRTO v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.330C in
- (b) med celotnim usposabljanjem opraviti najmanj eno sekcijo na napravi za simulacijo letenja, ki traja 3 ure in je skladna z nalogami STI(H) za zadevni tip helikopterja.

FCL 2.360D Pooblastilo (STI(H)) – ocenjevanje usposobljenosti
(Glej FCL 2.360A.)

Kandidat za pridobitev pooblastila, STI(H), mora izpraševalcu FIE(H) dokazati svojo strokovnost za praktično usposabljanje pilotov v skladu s privilegiji v FCL 2.360A.

FCL 2.360E Pooblastilo (STI(H)) – izdaja

(Glej FCL 2.360A do 2.360D.)

(Glej FCL 2.360F.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.240 in 2.295.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.305.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.330C.)

- (a) Kandidat za pridobitev pooblastila SFI(H):
 - (1) ki je izpolnil zahteve, določene v FCL 2.360A do 2.360D, ali
 - (2) ki je pridobil posebno pooblastilo v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.305 in izpolnjuje zahteve iz FCL 2.360F ter je imetnik licence FCL, s tem izpolnjuje zahteve za pridobitev pooblastila STI(H).
- (b) Če imetnik pooblastila želi razširiti privilegije na napravi za simulacijo letenja za druge tipe helikopterjev, mora:
 - če želi pridobiti prvo pooblastilo STI(H):
 - (1) uspešno opraviti tečaj STI(H) po odobrenem programu (glej dodatek 1 k FCL 2.330C);
 - (2) v 12 mesecih pred oddajo vloge opraviti preverjanje strokovne usposobljenosti na napravi za simulacijo letenja za ustrezen tip helikopterja, kot je določeno v dodatku 1 k FCL 2.240 in 2.295;
 - (3) med celotnim usposabljanjem za vpis ratinga za tip helikopterja opraviti najmanj eno sekcijo na napravi za simulacijo letenja, ki traja 3 ure in je skladna z nalogami inštruktorja (STI(H)) za ustrezen tip helikopterja pod nadzorom izpraševalca FIE (H).

FCL 2.360F Pooblastilo (STI(H)) – podaljšanje veljavnosti in obnova

(Glej dodatek 1 k FCL 2.240.)

Za podaljšanje veljavnosti pooblastila STI(H) mora imetnik v zadnjih 12 koledarskih mesecih pred potekom veljavnosti:

- (a) med celotnim usposabljanjem za licenco CPL ali vpis ratinga IR ali ratinga za tip, najmanj 3 ure usposablјati kandidate na napravi za simulacijo letenja in
- (b) opraviti ustrezne sekcije za preverjanje strokovne usposobljenosti iz dodatka 3 k FCL 2.240 na napravi za simulacijo letenja za ustrezen tip helikopterja, na kateri usposablјanje običajno poteka.

Če je veljavnost pooblastila potekla, mora njegov imetnik:

- (c) na napravi za simulacijo letenja opraviti usposablјanje za osvežitev znanja, ki traja najmanj 3 ure,
- (d) med celotnim usposablјanjem za licenco CPL ali vpis ratinga IR ali ratinga za tip najmanj 3 ure usposablјati kandidate na napravi za simulacijo letenja pod nadzorom izpraševalca, ki ga v ta namen določi pristojni organ;
- (e) opraviti ustrezne sekcije za preverjanje strokovne usposobljenosti iz dodatka 3 k FCL 2.240 za ustrezen tip helikopterja na napravi za simulacijo letenja, na kateri usposablјanje običajno poteka.

FCL 2.375 Namerno prazno

FCL 2.380 Namerno prazno

FCL 2.385 Namerno prazno

Dodatek 1 k FCL 2.305

Zahteve glede posebnega pooblastila za inštruktorje, ki niso imetniki licence FCL, v zvezi z usposabljanjem v organizacijah FTO ali TRTO zunaj držav, ki so bile članice JAA

(Glej FCL 2.305(a)(2)(iii).)

- 1 (a) Inštruktor, ki želi izvajati usposabljanje za licenco FCL z vpisanim ratingom za instrumentalno letenje, mora:
 - (i) imeti najmanj licenco poklicnega pilota (CPL) in ratinge, izdane v skladu z ICAO aneksom 1, ki jih posamezna država, ki ni bila članica JAA, zahteva pri usposabljanjih, ki bodo potekala na zrakoplovih, registriranih v tej državi;
 - (ii) opraviti najmanj 500 ur letenja kot pilot helikopterjev, od tega najmanj 200 ur kot inštruktor letenja v vlogi, ki ustreza predvidenemu usposabljanju, in izpolniti zahteve glede izkušenj iz FCL 2.320C(a), (b), (c), (d) in/ali (e);
 - (iii) v skladu z FCL končati ustrezno odobreno teoretično in praktično usposabljanje. Usposabljanje se s soglasjem pristojnega organa lahko spremeni, da se vanj vključijo kandidatovo predhodno usposabljanje in izkušnje. Usposabljanje mora trajati najmanj 30 ur usposabljanja na zemlji in 15 ur letenja z inštruktorjem, ki je imetnik licence FCL in ratinga v skladu s FCL 2.320C;
 - (iv) opraviti preverjanje praktične usposobljenosti, določene v FCL 2.320E;
 - (v) o času veljavnosti pooblastila odloča pristojni organ, vendar ne sme presegati treh let;
 - (vi) podaljšanje veljavnosti ali obnova vseh pooblastil, izdanih v skladu s točkami (i) do (iv) zgoraj, mora potekati v skladu s FCL 2.320G.
- (b) Omejitev pooblastila:
 - (i) ne pooblašča njegovega imetnika za usposabljanje za izdajo kakršnega koli ratinga inštruktorja ;
 - (ii) ne pooblašča njegovega imetnika za izvajanje usposabljanja v državah, ki so bile članice JAA;
 - (iii) pooblašča njegovega imetnika le za usposabljanje tistih kandidatov, ki zadosti obvladajo jezik, v katerem bo usposabljanje potekalo;
 - (iv) pooblašča njegovega imetnika samo za izvajanje usposabljanja v tistih delih integriranega tečaja ATPL, pri katerih inštruktor lahko prikaže svoje izkušnje s področja predvidenega usposabljanja v skladu s (a)(ii) prvega odstavka;
 - (v) ne pooblašča njegovega imetnika za izvajanje usposabljanja za delo v veččlanski posadki, določenega v dodatku 1 k FCL 2.261(d) in AMC FCL 2.261(d).
- 2 (a) Inštruktor, ki želi izvajati usposabljanja za vpis ratinga FCL za tip mora:
 - (i) imeti najmanj licenco in ratinge, izdane v skladu ICAO aneksom 1, ki jih posamezna država, ki ni bila članica JAA, zahteva pri usposabljanjih, ki bodo potekala na zrakoplovih, registriranih v tej državi;
 - (ii) izpolniti zahteve glede izkušenj, določene FCL 2.330B(a) in (d), da bi lahko opravljal naloge TRI(H), ali izpolniti zahteve, določene v FCL 2.350(B)(a)(3) in (7), da bi lahko opravljal naloge inštruktorja za letenje na napravah za simulacijo letenja SFI(H);
 - (iii) mora opraviti najmanj 100 ur letenja kot inštruktor za vpis ratinga za tip (TRI(H)) ali v drugi enakovredni vlogi med usposabljanjem s helikopterjem ali v simulatorju;
 - (iv) o času veljavnosti pooblastila odloča pristojni organ, vendar ne sme presegati treh let;
 - (v) izpolniti zahteve v zvezi s podaljšanjem iz FCL 2.330F za letenje kot TRI(H) ali zahteve, določene v FCL 2.350F, za opravljanje nalog SFI(H).

(b) Omejitev pooblastila:

- (i) ne pooblašča njegovega imetnika za usposabljanje za izdajo kakršnega koli ratinga inštruktorja;
- (ii) ne pooblašča njegovega imetnika za izvajanje usposabljanja v državah, ki so bile članice JAA;
- (iii) pooblašča njegovega imetnika le za usposabljanje tistih kandidatov, ki zadosti obvladajo jezik, v katerem bo usposabljanje potekalo;
- (iv) ne pooblašča njegovega imetnika za izvajanje usposabljanja za delo v veččlanski posadki, določenega v dodatku 1 k FCL 2.261(d) in AMC FCL 2.261(d).

Dodatek 1 k FCL 2.320D

Usposabljanje za vpis ratinga (FI(H))

(Glej FCL 2.320D.)

(Glej AMC FCL 2.320D.)

CILJ USPOSABLJANJA

- 1 Cilj usposabljanja za vpis ratinga FI(H) je usposobiti imetnike helikopterskih licenc do ravni strokovnosti, ki se zahteva za vpis ratinga FI(H), in v ta namen:
 - (a) osvežiti in posodobiti tehnično znanje kandidata za inštruktorja;
 - (b) usposobiti kandidata za poučevanje teoretičnih predmetov in letalskih vaj;
 - (c) zagotoviti, da kandidatovo letenje dosega zadovoljivo visok standard, in
 - (d) poučiti kandidata o načelih osnovnega usposabljanja in njihovi uporabi na stopnji zasebnega (športnega) pilota.
- 2 Razen predmetnega področja: poučevanje in učenje, vse podrobnosti o predmetih, ki so zajeti v učnem načrtu usposabljanja na zemlji in usposabljanja za letenje, dopolnjujejo program usposabljanja za licenco PPL(H). Kandidat naj bi bil z njimi že seznanjen.
- 3 Med usposabljanjem za FI(H) je treba posebno pozornost nameniti vlogi posameznika pri povezavi med človeškimi zmogljivostmi v odnosu človek – zrakoplov in teoretičnim znanjem. Posebno pozornost je treba nameniti tudi kandidatovi zrelosti in sposobnosti presoje, vključno z razumevanjem odraslih, njihovih vedenjskih navad in različnih stopenj izobrazbe.
- 4 Med usposabljanjem je treba kandidate opozoriti na njihov lastni odnos do pomena varnosti letenja. Temeljni cilj med celotnim usposabljanjem naj bi bila večja ozaveščenost glede zavarovanja v letalstvu. Najpomembnejši cilj usposabljanja je ponuditi kandidatom znanje, praktično usposobljenost in odnos, ki ustreza nalogam inštruktorja letenja.
- 5 Po uspešno končanem usposabljanju in opravljenem preverjanju kandidat prejme rating inštruktorja letenja (FI(H)).

POUČEVANJE IN UČENJE

- 6 Učni načrt je določen v 1. delu AMC FCL 2.320D. Odobreno teoretično usposabljanje za vpis ratinga FI(H) traja najmanj 125 ur, kar vključuje tudi sprotno preverjanje pridobljenega znanja. Pilotom, ki so ali so bili imetniki ratinga inštruktorja letenja na letalu (FI(A)), se pri 125 urah usposabljanja za vpis ratinga FI(H) upošteva 75 ur iz 1. dela predmetnega področja: poučevanje in učenje,.

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

- 7 Program praktičnega usposabljanja za letenje je določen v 2. delu AMC FCL 2.320D. Odobreni tečaj za vpis ratinga FI(H) ne sme trajati manj kot 30 ur praktičnega usposabljanja.

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

- 8 Po končanem usposabljanju kandidat opravlja preverjanje praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 1 in 2 k FCL 2.320D.

Dodatek 1 k FCL 2.330E in 2.345

Dogovori v zvezi s preverjanjem praktične in strokovne usposobljenosti za rating FI(H) ter ustnim teoretičnim izpitom

(Glej FCL 2.320E, 2.345, 2.355 in 2.395.)

- 1 Preverjanje praktične usposobljenosti za vpis ratinga (FI(H)) je predpisano v dodatku 2 k FCL 2.320E. Sestavljajo ga ustni teoretični izpiti na zemlji, ki vključujejo napotke pred poletom in po poletu ter prikaz usposobljenosti za FI(H) med praktičnim preverjanjem v helikopterju.
- 2 Kandidat, ki želi opravljati preverjanje praktične usposobljenosti, mora končati praktično usposabljanje na helikopterju istega tipa, kot je helikopter, s katerim bo preverjanje potekalo. Ta helikopter mora izpolnjevati zahteve, ki so predpisane v 25 odstavku dodatka 1a k FCL 2.055.
- 3 Pred začetkom praktičnega preverjanja mora kandidat opraviti zahtevano usposabljanje. Organizacija FTO na zahtevo izpraševalca predloži zapisnik o kandidatovem usposabljanju.
- 4 1. sekcija, ustni del teoretičnega dela preverjanja, je razdeljena na dva dela:
 - (a) od kandidata se zahteva, da v testnih razmerah opravi poskusno predavanje, namenjeno enemu ali večim slušateljem, izmed katerih je eden izpraševalec. Temo predavanja izbere med nalogami od a do h v 1. sekciji. Čas za pripravo predavanja se določi vnaprej v dogovoru z izpraševalcem. Kandidat lahko uporablja ustrezno literaturo. Predavanje ne sme trajati več kot 45 minut.
 - (b) izpraševalec na ustnem izpitu preveri kandidatovo znanje v nalogah od a do i iz 1. sekcije in v tistem delu usposabljanja za inštruktorja letenja, ki se nanaša na predmetno področje: poučevanje in učenje.
- 5 2., 3. in 7. sekcija so namenjene ratingu inštruktorja na enomotornih helikopterjih, ki zahtevajo enega pilota (SE SPH). Sekcije vključujejo vaje, v katerih kandidat dokaže svojo strokovnost za FI(H) (to so vaje za prikaz sposobnosti inštruktorja letenja). Vaje izbere izpraševalec iz učnega načrta letenja v okviru usposabljanja za vpis ratinga FI(H) (glej AMC FCL 2.320E). Kandidat bo moral prikazati svojo usposobljenost za inštruktorja vključno med posvetovanjem pred poletom, praktičnim usposabljanjem za letenje in posvetovanjem po končanem poletu.
- 6 4. sekcija ostaja namenoma prazna. Vanjo je mogoče vključiti vaje za prikaz usposobljenosti kandidata za inštruktorja letenja, ki jih izpraševalec določi in kandidat potrdi pred začetkom preverjanja praktične usposobljenosti.
- 7 5. sekcija vključuje dodatne vaje za prikaz usposobljenosti kandidata za inštruktorja letenja z večmotornimi helikopterji, ki zahtevajo enega pilota (ME SPH). Če se to zahteva, lahko sekcija poteka z večmotornim helikopterjem z enim pilotom, v simulatorju letenja FS, ali na napravi za usposabljanje v letenju in iz navigacijskih postopkov FNPT II. Ob uporabi simulatorja ali naprave za usposabljanje v letenju in iz navigacijskih postopkov FNPT II mora ta simulirati operacije z večmotornimi helikopterji. Ta sekcija se izvaja kot dodatek k 2., 3. in 4. (če to ustreza okoliščinam) ter 7. sekciji.
- 8 6. sekcija ostaja namenoma prazna. Vanjo je mogoče vključiti vaje za prikaz usposobljenosti kandidata za inštruktorja letenja, ki jih izpraševalec določi in kandidat potrdi pred začetkom preverjanja praktične usposobljenosti za FI(H) z ratingom za instrumentalno letenje (IR). Vaje ustrezajo zahtevam glede usposabljanja za prvi vpis ratinga za instrumentalno letenje (IR).

- 9 Med preverjanjem praktične usposobljenosti kandidat sedi na pilotskem mestu, na katerem sicer običajno sedi FI(H). Izpraševalec ali neki drug FI(H) med preverjanjem opravlja naloge "učenca". Kandidat pojasni posamezne vaje in "učencu" po potrebi prikaže način njihovega izvajanja. Nato "učenec" sam izvede isti postopek in pri tem naredi napake, značilne za učence začetnike. Od kandidata za inštruktorja letenja se pričakuje, da bo napake popravil ustno in/ali - če je to nujno potrebno - s svojim ukrepanjem.
- 10 1. in 2. do 7. sekcija (če to ustreza okoliščinam) morajo biti opravljene v 6 mesecih, vse sekcije pa je treba opraviti - kadar je to mogoče - v istem dnevu. Katera koli neuspešno ocenjena vaja iz 2., 3. in 4. sekcije (kjer je to primerno) in 5. ali 6. sekcije (če to ustreza okoliščinam) zahteva ponovno preverjanje vseh vaj. Če kandidat dobi negativno oceno iz 1. sekcije, jo lahko ponavlja ločeno.
- 11 Izpraševalec lahko preverjanje prekine na kateri koli stopnji, če meni, da prikaz kandidatove usposobljenosti za letenje in inštruktorja zahteva ponovitev celotnega preverjanja.
- 12 Izpraševalec je običajno vodja helikopterja, razen kadar je za posamezen polet kot vodja helikopterja s soglasjem izpraševalca imenovan neki drug inštruktor letenja. Odgovornost za polet mora biti dodeljena v skladu z nacionalnimi predpisi v Republiki Sloveniji.
- 13 Vsebina in sekcije, ki sestavljajo preverjanje praktične usposobljenosti, so predpisane v dodatku 2 k FCL 2.320E. Obliko in format za prijavo kandidata na preverjanje določi pristojni organ (glej IEM FCL 2.320E).

Dodatek 2 k FCL 2.320E in 2.345**Vsebina preverjanja praktične in strokovne usposobljenosti za rating FI(H) ter ustnega teoretičnega izpita**

(Glej FCL 2.320E, 2.345.)

(Glej IEM FCL 2.320E.)

1. SEKCIJA USTNI TEORETIČNI DEL	
a	Letalska zakonodaja
b	Splošno znanje o helikopterju
c	Zmogljivosti helikopterja in načrtovanje poleta
d	Človeške zmogljivosti in omejitve
e	Meteorologija
f	Navigacija
g	Operativni postopki
h	Osnove letenja
i	Administrativno vodenje usposabljanja

IZBRANA GLAVNA VAJA IZ 2. IN 3. SEKCIJE:

2. SEKCIJA POSVETOVANJE PRED POLETOM	
a	Vizualna predstavitev
b	Tehnična točnost
c	Jasnost razlage
d	Jasnost izražanja
e	Tehnika poučevanja
f	Uporaba modelov in pripomočkov
g	Sodelovanje učencev

3. SEKCIJA POLET	
a	Organizacija prikaza
b	Sinhronizacija govornega dela s prikazom
c	Popravljanje napak
d	Upravljanje helikopterja
e	Tehnika poučevanja
f	Praksa dobrega pilota / varnost
g	Določanje pozicije / uporaba zračnega prostora
4. SEKCIJA DRUGE VAJE	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
5. SEKCIJA VAJE Z VEČMOTORNIM HELIKOPTERJEM	
a	Ukrepi, pri odpovedi motorja neposredno po vzletu ¹
b	Prilet z enim motorjem in nadaljevanje leta po neuspelem priletu ¹
c	Prilet z enim motorjem in pristanek ¹
d	
e	
f	
g	

¹ Kandidat mora vaje prikazati med preverjanjem praktične usposobljenosti za vpis ratinga FI(H) za tip večmotornih helikopterjev, ki zahtevajo enega pilota.

6. SEKCIJA VAJE Z UPORABO INSTRUMENTOV	
---	--

a	
---	--

b	
---	--

c	
---	--

d	
---	--

e	
---	--

f	
---	--

g	
---	--

7. SEKCIJA POSVETOVANJE PO KONČANEM POLETU	
---	--

a	Vizualna predstavitev
---	-----------------------

b	Tehnična natančnost
---	---------------------

c	Jasnost razlage
---	-----------------

d	Jasnost izražanja
---	-------------------

e	Tehnika poučevanja
---	--------------------

f	Uporaba modelov in pripomočkov
---	--------------------------------

g	Sodelovanje študenta
---	----------------------

Dodatek 1 k FCL 2.330C

Usposabljanje za vpis ratinga inštruktorja TRI(H) za tip helikopterja, ki zahteva enega pilota ali več članov posadke in so certificirani za letenje po pravilih VFR ali IFR

(Glej FCL 2.330A.)

(Glej FCL 2.330C.)

(Glej FCL 2.330F.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.240 in 2.295.)

(Glej dodatek 3 k FCL 2.240.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.261(a))

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.320E.)

SPLOŠNI CILJ USPOSABLJANJA

- 1 Cilj usposabljanja za vpis ratinga TRI(H) je usposobiti imetnike helikopterskih licenc do stopnje strokovnosti, ki se zahteva za vpis ratinga TRI(H). Usposabljanje je načrtovano tako, da kandidata ustrezno usposobi za tehnično, teoretično in praktično usposabljanje na helikopterju in simulatorju ter za usposabljanje za vpis ratinga za tip enomotornih helikopterjev, ki zahtevajo enega pilota ali več članov posadke, za katere je kandidat izpolnil pogoje iz FCL 2.330A.
- 2 Med usposabljanjem za TRI(H) je treba posebno pozornost nameniti vlogi posameznika pri povezavi med človeškimi zmogljivostmi v odnosu človek – zrakoplov in vodenju skupinskega dela v pilotski kabini (CRM). Posebno pozornost je treba posvetiti tudi kandidatovi zrelosti in sposobnosti presoje, vključno z razumevanjem odraslih, njihovih vedenjskih navad in različnih stopenj sposobnosti za učenje.
- 3 Med usposabljanjem je treba kandidate opozoriti na njihov lastni odnos do pomena varnosti letenja. Najpomembnejši cilj usposabljanja je ponuditi kandidatom znanje, praktično usposobljenost in odnos, ki ustreza nalogam inštruktorja za tip helikopterja.

SESTAVA USPOSABLJANJA TRI(H)

- 4 Usposabljanje je sestavljeno iz treh delov:
 - (a) 1. del: Poučevanje in učenje. Podroben učni načrt je določen v AMC 2.320D in traja najmanj 25 ur. Pri pilotih, ki so ali so bili imetniki enega od ratingov: FI(H), IRI(H), SFI(H), STI(H), FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A). se del – poučevanje in učenje – lahko upošteva pri tem delu usposabljanju za vpis ratinga TRI(H).
 - (b) 2. del: Tehnični del. Tehnični del usposabljanja traja najmanj 10 ur in vključuje obnovitev tehničnega znanja, pripravo učnih načrtov in razvijanje učiteljskih veščin za poučevanje v učilnici, ki inštruktorju omogočajo usposabljanje tehničnih predmetov, določenih v dodatku 1 k FCL 2.261(a). Če kandidat želi pridobiti rating inštruktorja za tip helikopterjev, ki zahteva veččlansko posadko, je treba posebno pozornost nameniti skupinskemu delu v veččlanski posadki.
 - (c) 3. del: Praktično usposabljanje. Obseg praktičnega usposabljanja je odvisen od zahtevnosti tipa helikopterja. Vključuje najmanj 5 ur praktičnega usposabljanja za helikopterje, ki zahtevajo enega pilota, in najmanj 10 ur za večmotorne helikopterje, ki zahtevajo z veččlansko posadko. Podobno število ur je namenjeno tudi poučevanju in vadbi posvetovanja pred poletom in po končanem poletu za vsako vajo. Namen praktičnega usposabljanja je zagotoviti usposobljenost kandidata za varno in učinkovito poučevanje letalskih vaj. Usposabljanje je povezano s tipom helikopterja, na katerem kandidat želi usposabljati. V vsebini programa usposabljanja so vključene le vaje, ki se nanašajo na posamezen tip helikopterja, kot je to določeno v dodatkih 1 in 2 k FCL 2.240 in 2.295 ali v dodatku 3 k FCL 2.240.

- (d) Kandidat, ki želi pridobiti rating TRI(H) zaradi podaljšanja veljavnosti instrumentalnih ratingov, mora imeti veljaven rating IR(H).

OCENJEVANJE USPOSOBLJENOSTI TRI

5. Usposobljenost kandidata za TRI(H) se ocenjuje na podlagi ustreznih sekcij iz preverjanja praktične usposobljenosti inštruktorja letenja (glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.320E), to so vaje v posvetovanju pred poletom, osrednja vaja iz letenja (z dodatnimi vajami), posvetovanje po končanem poletu in vprašanja o letalskih sistemih. Končno ocenjevanje izvaja inštruktor TRI(H), ki ga v ta namen določi pristojni organ.

PODALJŠANJE VELJAVNOSTI IN OBNOVA

6. Za podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratinga TRI(H) mora kandidat izpolniti zahteve iz FCL 2.330F. S preverjanjem inštruktorja, ki poteka z enomotornim helikopterjem se podaljša veljavnost ratinga TRI(H) za druge tipe enomotornih helikopterjev, vpisane v ta rating.

USPOSABLJANJA ZA DODATNE TIPE HELIKOPTERJEV

7. Inštruktor za tip helikopterja, ki se želi usposobiti za dodatne tipe, mora izvesti tehnični del usposabljanja za ustrezen tip helikopterja, končati praktično usposabljanje, ki ni krajše od 2 ur, in z inštruktorjem TRI(H) iz ustreznih sekcij iz ocenjevanja po FCL 2.330D opraviti preverjanje strokovne usposobljenosti.

Dodatek 1 k FCL 2.340C

Usposabljanje za vpis ratinga (IRI(H))

(Glej FCL 2.340F.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.205.)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.320E.)

(Glej AMC-FCL 2.340C.)

(Glej AMC FCL 2.340D.)

SPLOŠNI CILJI USPOSABLJANJA

1. Cilj usposabljanja za vpis ratinga IRI(H) je usposobiti imetnike helikopterskih licenc do ravni strokovnosti, ki se zahteva za vpis ratinga (IRI(H)).
2. Usposabljanje je načrtovano tako, da
 - (a) kandidata ustrezno usposobi tehnično, teoretično in praktično usposabljanje na helikopterju in simulatorju za usposabljanje za vpis ratinga za instrumentalno letenje s helikopterji, v skladu z učnim načrtom v dodatku 1 k FCL 2.205;
 - (b) osveži in posodobi tehnično znanje inštruktorja;
 - (c) zagotovi, da kandidatovo instrumentalno letenje dosega zadovoljivo visok standard.
3. Med usposabljanjem za IRI(H) je treba posebno pozornost nameniti vlogi posameznika pri povezavi med človeškimi zmogljivostmi v odnosu človek – zrakoplov in vodenju skupinskega dela v pilotski kabini (CRM). Posebno pozornost je treba posvetiti tudi kandidatovi zrelosti in sposobnosti presoje, vključno z razumevanjem odraslih, njihovih vedenjskih navad in različnih stopenj sposobnosti za učenje.
4. Med usposabljanjem je treba kandidate opozoriti na njihov lastni odnos do pomena varnosti v letenju. Najpomembnejši cilj usposabljanja je ponuditi kandidatom znanje, praktično usposobljenost in odnos, ki ustreza nalogam inštruktorja za instrumentalno letenje.

SESTAVA USPOSABLJANJA ZA IRI(H)

5. Usposabljanje je sestavljeno iz treh delov:
 - (a) 1. del: Poučevanje in učenje. Podroben učni načrt je določen v 1. delu AMC 2.320D in traja najmanj 25 ur. Pri pilotih, ki so ali so bili imetniki enega od teh ratingov: FI(H), TRI(H), SFI(H), STI(H), FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), IRI(A), STI(A), se del – poučevanje in učenje – lahko upošteva pri tem delu usposabljanja za vpis ratinga IRI(H).
 - (b) 2. del: Tehnični del. Teorija iz instrumentalnega letenja traja najmanj 10 ur in vključuje obnovitev instrumentalno-tehničnega znanja, pripravo učnih načrtov in razvijanje učiteljskih veščin za poučevanje v učilnici, ki inštruktorju omogočajo usposabljanje instrumentalno-teoretičnih predmetov, določenih v AMC FCL 2.340C.
 - (c) 3. del: Praktično usposabljanje. Odobreno usposabljanje za vpis ratinga IRI(H) vključuje najmanj 10 ur praktičnega usposabljanja s helikopterjem, s simulatorji, na napravi FTD 2 ali 3 oziroma FNPT II. Podobno število ur je namenjeno tudi poučevanju in vadbi posvetovanja pred poletom in po končanem poletu za vsako vajo. Namen praktičnega usposabljanja je zagotoviti usposobljenost kandidata za varno in učinkovito poučevanje letalskih vaj. Vsebina programa usposabljanja je določena v dodatkih AMC FCL 2.340C.

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI IRI

6. Praktična usposobljenost kandidata za IRI(H) se ocenjuje na podlagi ustreznih sekcij iz preverjanja praktične usposobljenosti inštruktorja letenja (glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.320E), to so vaje v posvetovanju pred poletom, osrednja vaja iz letenja (z dodatnimi vajami), posvetovanje po končanem poletu in vprašanja o postopkih iz instrumentalnega letenja po pravilih IFR. Preverjanje izvaja izpraševalec FIE(H).

PODALJŠANJE VELJAVNOSTI IN OBNOVA

7. Za podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratinga IRI(H) mora kandidat izpolniti zahteve iz FCL 2.340F. S preverjanjem inštruktorja, ki poteka s helikopterjem določenega tipa se podaljša veljavnost ratinga IRI(H) za druge tipe helikopterjev, vpisane v ta rating.

PODDEL I – IZPRAŠEVALCI (HELIKOPTER)

FCL 2.420 Izpraševalci – namen

- (a) Ločimo pet vrst izpraševalcev:
 - (1) izpraševalec praktične usposobljenosti – helikopter (FE(H) - Flight Examiner).
 - (2) izpraševalec praktične usposobljenosti za tip helikopterja (TRE(H) - Type Rating Examiner).
 - (3) izpraševalci praktične usposobljenosti za instrumentalno letenje – helikopter (IRE(H) - Instrument Rating Examiner).
 - (4) izpraševalci praktične usposobljenosti za helikopterske inštruktorje letenja (FIE(H) - Flight Instructor Examiner).
 - (5) izpraševalci praktične usposobljenosti na napravi za simulacijo letenja – helikopter (SFE(H) - Synthetic Flight Examiner).
- (b) *Večstranska vloga izpraševalca.* Če izpraševalci izpolnjujejo predpisane zahteve glede usposobljenosti in izkušenj, ki so v tem poddelu določene za posamezno vlogo, delo izpraševalcev ni omejeno le na eno vlogo FE(H), TRE(H), IRE(H) ali FIE(H).

FCL 2.425 Izpraševalci – splošno

(Glej FCL 2.030(a).)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.425.)

(Glej AMC FCL 2.425.)

(Glej IEM FCL 2.425.)

- (a) *Temeljne zahteve.* Izpraševalci smejo izvajati preverjanje, ki se zahteva za izdajo, podaljšanje ali obnovo katere koli pilotske licence ali ratinga, samo če:
 - (1) imajo licenco ali rating, ki sta najmanj enakovredna licenci ali ratingu, izdanemu po končanem preverjanju praktične ali strokovne usposobljenosti, za izvajanje katerega so pooblašteni, in pravice za izvajanje usposabljanja za licenco ali rating, razen če ni drugače določeno.
 - (2) so usposobljeni za izvajanje vloge vodje zrakoplova v času preverjanja praktične ali strokovne usposobljenosti, razen če ni drugače določeno. Izpolnjevati morajo ustrezne zahteve, določene v FCL 2.435 do 2.460.
- (b) Če ni na voljo usposobljenih izpraševalcev in če tako odloči pristojni organ, je mogoče pooblastiti tudi izpraševalca ali inšpektorje, ki ne izpolnjujejo zgornjih zahtev o ratingih inštruktorjev.
- (c) *Vpisi v licenco.* Izpraševalec lahko ob podaljšanju ratinga v licenco sam vpiše podatke o podaljšanju. Pri tem mora
 - (1) vpisati vrsto ratinga, datum preverjanja, datum poteka veljavnosti, številko pooblastila izpraševalca in podpis;
 - (2) predati izvirnik predpisanega obrazca o končanem preverjanju strokovnosti pristojnemu organu, ki je licenco izdal, in shraniti eno kopijo obrazca o preverjanju v osebni arhiv.
 - (3) ob podaljšanju ratinga za tip helikopterja v skladu z FCL 2.245(b)(2), (b)(3) in (b)(4) vpisati datum podaljšanja za vse vključene ratinge za tip.
- (d) *Obdobje veljavnosti.* Pooblastilo izpraševalca velja poleg preostanka do konca meseca izdaje še največ tri leta. Pristojni organ lahko izpraševalcu pooblastilo podaljša po lastni presoji in v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.425.
- (e) *Usklajenost s skupnimi letalskimi predpisi (JAR).* Izpraševalci so pooblašteni v skladu z FCL 2.030(a). Upoštevati morajo ustrezne dogovore glede poenotenih standardov izpraševalcev, ki jih oblikuje ali potrdi pristojni organ (glej dodatek 1 k FCL 2.425, AMC FCL 2.425 in IEM FCL 2.425).

- (f) *Izpit za pridobitev pooblastila izpraševalca.* Po izpolnitvi dogovorov glede poenotenih standardov iz FCL 2.245(e) mora kandidat, ki želi pridobiti pooblastilo izpraševalca, voditi najmanj eno preverjanje praktične ali strokovne usposobljenosti. To vključuje posvetovanje pred poletom, preverjanje praktične ali strokovne usposobljenosti in oceno kandidata, ki preverjanje opravlja, posvetovanje po končanem poletu in urejanje dokumentacije. Tak "izpit za pridobitev pooblastila izpraševalca" poteka pod nadzorom inšpektorja pristojnega organa ali posebnega izpraševalca, ki ga v ta namen posebej določi pristojni organ.
- (g) *Ponovna izdaja pooblastila.*
- (1) Vsa pooblastila izpraševalcev veljajo največ tri leta in preostanek meseca, v katerem so bili izdani. Če so bila izdana v zadnjih 12 koledarskih mesecih veljavnosti predhodnega preverjanja izpraševalca, se veljavnost od datuma izdaje podaljša na tri leta po datumu poteka veljavnosti predhodnega preverjanja. Pri izpraševalcu, ki hkrati podaljšuje pooblastilo izpraševalca in rating inštruktorja, je mogoče obdobje veljavnosti pooblastila uskladiti z veljavnostjo ratinga. V zadnjih 12 mesecih veljavnosti mora izpraševalec voditi najmanj eno preverjanje praktične ali strokovne usposobljenosti, ki vključuje posvetovanje pred poletom, preverjanje praktične ali strokovne usposobljenosti in oceno kandidata, ki preverjanje opravlja, posvetovanje po končanem poletu in urejanje preostale dokumentacije. Tak "izpit za pridobitev pooblastila izpraševalca" poteka pod nadzorom inšpektorja pristojnega organa ali posebnega izpraševalca, ki ga v ta namen posebej določi pristojni organ.
- (2) Če je veljavnost pooblastila poteka, mora izpraševalec opraviti usposabljanje, ki ga določi pristojni organ, preden vodi naslednje preverjanje.

FCL 2.430 Izpraševalci – obdobje veljavnosti

Namerno prazno.

FCL 2.435 Izpraševalec praktične usposobljenosti - helikopter (FE(H)) – privilegiji in zahteve

Privilegiji iz pooblastila FE(H) imetniku omogočajo:

- (a) preverjanje praktične usposobljenosti za licenco PPL(H) in preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za vpis ratingov za tip enomotornega helikopterja, ki zahteva enega pilota, če je izpraševalec kot pilot helikopterja opravil najmanj 1000 ur letenja, od tega najmanj 250 ur praktičnega usposabljanja kandidatov za letenje. Za vpis ratingov za večmotorne helikoptere, ki zahtevajo enega pilota, mora kandidat izpolniti tudi zahteve iz FCL 2.439(b).
- (b) preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(H) in preverjanja praktične in strokovne usposobljenosti za vpis ratingov za tip enomotornega helikopterja, ki zahteva enega pilota, če je izpraševalec kot pilot helikopterja opravil najmanj 2000 ur letenja, od tega najmanj 250 ur praktičnega usposabljanja kandidatov za letenje. Za vpis ratingov za večmotorne helikoptere, ki zahtevajo enega pilota, mora kandidat izpolniti tudi zahteve iz FCL 2.439(b).

FCL 2.439 Izpraševalec praktične usposobljenosti za tip helikopterja (TRE(H)) – temeljne zahteve

Kandidat, ki želi pridobi pooblastilo TRE(H), mora:

- (a) *za helikopterje, ki zahtevajo veččlansko posadko:*
 - (1) opraviti najmanj 1500 ur kot pilot helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko, od tega vsaj 500 ur kot vodja helikopterja in
 - (2) imeti rating TRI(H) za zadevni tip helikopterja in
 - (3) pred razširitvijo privilegijev z večmotornega helikopterja, ki zahteva enega pilota, na večmotorni helikopter istega tipa, ki zahteva veččlansko posadko, izpolniti zahteve iz FCL 2.250 in opraviti najmanj 100 ur letenja s helikopterjem istega tipa z veččlansko posadko. Kandidat za pridobitev pooblastila TRE(H) za večmotorne helikopterje, ki zahtevajo veččlansko posadko mora izpolniti zahteve glede izkušenj iz FCL 2.439(a)(1), vendar se pri tem lahko upošteva, da je izpolnil zahtevo glede opravljenih 1500 ur letenja s helikopterjem z veččlansko posadko, če je opravil 500 ur letenja kot vodja helikopterja istega tipa.
- (b) *za večmotorne helikopterje, ki zahtevajo enega pilota:*
 - (1) opraviti najmanj 1000 ur kot pilot helikopterja, od tega vsaj 500 ur kot vodja helikopterja in
 - (2) imeti licenco profesionalnega pilota helikopterja in veljaven rating IRI(H), če je aplikativen, in
 - (3) imeti veljaven rating TRI(H) za posamezen tip helikopterja.
- (c) *za enomotorne helikopterje, ki zahtevajo enega pilota:*
 - (1) opraviti najmanj 750 ur kot pilot helikopterja, od tega vsaj 500 ur kot vodja helikopterja in
 - (2) imeti licenco profesionalnega pilota helikopterja in
 - (3) imeti veljaven rating FI(H) ali TRI(H) za posamezen tip helikopterja.

FCL 2.440 Izpraševalec (TRE(H)) – privilegiji

Privilegiji iz pooblastila TRE(H) imetniku omogočajo:

- (a) *za helikopterje, ki zahtevajo veččlansko posadko:*
 - (1) preverjanje praktične usposobljenosti kandidatov za vpis ratinga za tip helikopterja;
 - (2) preverjanje strokovnosti kandidatov ob podaljšanju ali obnovi ratingov za tip helikopterjev, ki zahtevajo veččlansko posadko;
 - (3) preverjanje strokovnosti za podaljšanje ali obnovo ratinga za instrumentalno letenje, če ima izpraševalec TRE(H) veljaven rating IR(H) in izpolnjuje zahteve iz FCL 2.425(e);
 - (4) preverjanje praktične usposobljenosti kandidatov za pridobitev licence ATPL(H).
- (b) *za helikopterje, ki zahtevajo enega pilota:*
 - (1) preverjanje praktične usposobljenosti kandidatov za vpis ratinga za tip helikopterja;
 - (2) preverjanje strokovnosti kandidatov ob podaljšanju ali obnovi ratinga za tip helikopterja, ki zahteva enega pilota;
 - (3) preverjanje strokovnosti kandidatov ob podaljšanju ali obnovi ratinga za instrumentalno letenje, če ima izpraševalec TRE(H) veljaven rating IR(H) in izpolnjuje zahteve iz FCL 2.425(e).

FCL 2.442 Izpraševalec (TRE(H)) – pooblastilo

Vsi kandidati za pridobitev ali podaljšanje pooblastila TRE(H) morajo izpolniti zahteve, navedene v FCL 2.425.

FCL 2.445 Izpraševalec praktične usposobljenosti za instrumentalno letenje (IRE(H)) – temeljne zahteve

Kandidat, ki želi pridobiti pooblastilo IRE(H) mora imeti rating IRI(H) in izpolniti zahteve iz FCL 2.425(e) ter opraviti:

- (a) najmanj 2000 ur letenja kot pilot helikopterjev in
- (b) najmanj 300 ur instrumentalnega letenja s helikopterji, od tega 200 ur kot inštruktor.

FCL 2.450 Izpraševalec (IRE(H)) – privilegiji

Privilegiji iz pooblastila IRE(H) imetniku omogočajo, da preverja praktično usposobljenost kandidata za vpis ratinga IR(H) in da preverja njegovo strokovnost ob podaljšanju ali obnovi tega ratinga.

FCL 2.451 Izpraševalec (IRE(H)) – pooblastilo

Vsi kandidati za pridobitev ali podaljšanje pooblastila IRE(H) morajo izpolniti zahteve iz FCL 2.425.

FCL 2.452 Izpraševalec praktične usposobljenosti na napravi za simulacijo letenja – helikopter (SFE(H)) – temeljne zahteve

Kandidat, ki želi pridobiti pooblastilo SFE(H), mora izpolniti zahteve iz FCL 2.425(e) in:

- (a) imeti licenco ATPL(H) z vpisanim ratingom IR(H) s posameznim tipom helikopterja,
- (b) opraviti najmanj 1000 ur letenja s helikopterji, ki zahtevajo veččlansko posadko in,
- (c) biti upravičen do privilegijev iz pooblastila SFI(H) (glej FCL 2.350A).

FCL 2.455 Izpraševalec (SFE(H)) – privilegiji

Privilegiji iz pooblastila SFE(H) imetniku omogočajo, da na napravi za simulacijo letenja preverja:

- (a) praktično usposobljenost kandidatov za vpis ratinga za tip, če je izpraševalec imetnik veljavnega ratinga za tip za posamezni helikopter in
- (b) strokovno usposobljenost kandidatov pri podaljšanju in obnovi ratinga za tip in ratinga za instrumentalno letenje.

FCL 2.457 Izpraševalec (SFE(H)) – pooblastilo

Vsi kandidati za pridobitev ali podaljšanje pooblastila SFE(H) morajo izpolniti zahteve iz FCL 2.425.

FCL 2.459 Izpraševalec praktične usposobljenosti za helikopterske inštruktorje letenja (FIE(H)) – temeljne zahteve

Kandidat, ki želi pridobiti pooblastilo FIE(H), mora:

- (a) imeti veljaven rating FI(H), TRI(H) ali IRI(H) (kot ustreza okoliščinam) in
- (b) imeti pooblastilo FE(H), TRE(H) ali IRE(H) (kot ustreza okoliščinam) in
- (c) imeti najmanj 2000 ur letenja kot pilot helikopterjev in
- (d) opraviti najmanj 100 ur letenja kot inštruktor, ki usposablja kandidate za vpis ratingov FI(H), TRI(H) ali IRI(H) in
- (e) končati tečaj za poenotenje standardov skladen z FCL 2.425(e).

FCL 2.460 Izpraševalec (FIE(H)) – privilegiji

Privilegiji iz pooblastila FIE(H) imetniku omogočajo, da preverja praktično in strokovno usposobljenost, kakršni se zahtevata za izdajo, podaljšanje ali obnovo ratingov FI(H), TRI(H) ali IRI(H) s helikopterji, ki zahtevajo enega pilota.

FCL 2.461 Izpraševalec (FIE(H)) – pooblastilo

Vsi kandidati za pridobitev ali podaljšanje pooblastila FIE(H) morajo izpolniti zahteve iz FCL 2.425.

Dodatek 1 k FCL 2.425

Dogovori glede poenotenja standardov za izpraševalce

(Glej FCL 2.425 in 2.430.)

(Glej AMC FCL 2.425.)

SPLOŠNO

- 1 Vsaka država, ki je bila članica JAA, objavi seznam pooblaščenih izpraševalcev, njihovih vlog in drugih področij v njihovi pristojnosti ter ga pošlje Evropski agenciji za varnost v letalstvu (EASA).
- 2 Izpraševalci morajo med izpiti/preverjanji dosledno upoštevati standarde FCL. Ker pa se okoliščine za izpite/preverjanja razlikujejo, je pomembno, da izpraševalec pri ocenjevanju upošteva vse neugodne razmere, v katerih poteka izpit/preverjanje.

IMENOVANJE IN POOBLASTILA IZPRAŠEVALCEV

- 3 Izpraševalec je imenovan in pooblaščen v skladu z FCL. Lahko je:
 - (a) letalski inšpektor pristojnega organa ali
 - (b) inštruktor letalske šole, organizacije FTO ali TRTO, šole v okviru proizvajalca ali pogodbene šole; ali
 - (c) pilot, imetnik posebnega pooblastila države, ki je bila članica JAA.
- 4 Vsi izpraševalci morajo biti primerno praktično in strokovno usposobljeni ter imeti dovolj izkušenj na ustreznem tipu helikopterja. Zaradi različnih okoliščin med posameznimi organizacijami ni mogoče določiti posebnih pravil glede njihove usposobljenosti. Pomembno pa je, da izpraševalec na podlagi strokovnih izkušenj v vsakem trenutku ohrani strokoven in spoštljiv odnos do letalske skupnosti.

PONOVNA IZDAJA POOBLASTILA

- 5 Izpraševalcem se lahko v skladu z FCL 2.425 pooblastilo izda ponovno. V ta namen mora izpraševalec v triletnem obdobju veljavnosti pooblastila vsako leto najmanj dvakrat preverjati praktično usposobljenost ali strokovnost. Eno preverjanje praktične ali strokovne usposobljenosti, ki jih vodi izpraševalec med veljavnostjo pooblastila, spremlja inšpektor pristojnega organa ali posebni izpraševalca, ki ga v ta namen posebej določi pristojni organ..

**PODDEL J – ZAHTEVE GLEDE TEORETIČNEGA ZNANJA IN POSTOPKOV ZA
IZVAJANJE TEORETIČNIH IZPITOV ZA PRIDOBITEV LICENC PROFESIONALNIH
PILOTOV TER RATINGOV ZA INSTRUMENTALNO LETENJE**

FCL 2.465 Zahteve

Kandidat, ki želi pridobiti licenco profesionalnega pilota ali rating za instrumentalno letenje, mora opraviti predpisane teoretične izpite v skladu s postopki, ki so določeni v zahtevah FCL 2.470 do 2.495, in s tem dokazati tako raven znanja, ki ustreza privilegijem iz licence ali ratinga, za katere zaprosi.

FCL 2.470 Vsebina teoretičnih izpitov
(Glej dodatek 1 k FCL 2.470.)

(a) Kandidat, ki želi pridobiti licenco ATPL(H), mora dokazati raven znanja, ki ustreza pridobljenim privilegijem, iz trinajstih predmetov:

- letalska zakonodaja,
- splošno znanje o helikopterju: konstrukcija, sistemi, pogonska enota
- splošno znanje o helikopterju: inštrumenti, masa in ravnotežje,
- zmogljivosti helikopterja: načrtovanje in spremljanje poleta
- človeška zmogljivost,
- meteorologija,
- splošna navigacija,
- radio navigacija,
- operativni postopki,
- osnove letenja in
- komunikacija po pravilih VFR.

Razdelitev predmetov na posamezne izpitne pole in dovoljeni čas za opravljanje izpitov in razdelitev vprašanj določijo države, ki so bile članice JAA, in jih objavijo v ustreznih s tem povezanih postopkih.

(b) Kandidat, ki želi pridobiti licenco CPL(H), mora dokazati raven znanja, ki ustreza pridobljenim privilegijem, iz devetih predmetov:

- letalska zakonodaja,
- splošno znanje o helikopterju,
- zmogljivost helikopterja in načrtovanje poleta,
- človeška zmogljivost,
- meteorologija,
- navigacija,
- operativni postopki,
- osnove letenja in
- komunikacija po pravilih VFR.

Razdelitev predmetov na posamezne izpitne pole in dovoljeni čas za opravljanje izpitov in razdelitev vprašanj določijo države, ki so bile članice JAA, in jih objavijo v ustreznih s tem povezanih postopkih.

(c) Kandidat, ki želi pridobiti rating IR(H), mora dokazati raven znanja, ki ustreza pridobljenim privilegijem, iz sedmih predmetov:

- letalska zakonodaja,
- splošno znanje o helikopterju,
- zmogljivost helikopterja in načrtovanje poleta,
- človeška zmogljivost,
- meteorologija,
- navigacija in
- komunikacija po pravilih IFR.

Razdelitev predmetov na posamezne izpitne pole in dovoljeni čas za opravljanje izpitov in razdelitev vprašanj določijo države, ki so bile članice JAA, in jih objavijo v ustreznih s tem povezanih postopkih.

- (d) Kandidat, ki želi pridobiti licenco ATPL(H)/IR(H), mora dokazati raven znanja, ki ustreza pridobljenim privilegijem, iz štirinajstih predmetov:

- letalska zakonodaja,
- splošno znanje o helikopterju: konstrukcija, sistemi, pogonska enota,
- splošno znanje o helikopterju: instrumentni, masa in ravnotežje,
- zmogljivosti helikopterja: načrtovanje in spremljanje poleta,
- človeška zmogljivost,
- meteorologija,
- splošna navigacija,
- radio navigacija,
- operativni postopki,
- osnove letenja,
- komunikacija po pravilih VFR in
- komunikacija po pravilih IFR.

Razdelitev predmetov na posamezne izpitne pole in dovoljeni čas za opravljanje izpitov in razdelitev vprašanj določijo države, ki so bile članice JAA, in jih objavijo v ustreznih s tem povezanih postopkih.

FCL 2.475 Vprašanja

(Glej IEM FCL 2.475(a) in (b).)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.470.)

- (a) *Centralna banka vprašanj.* Vprašanja, ki ustrezajo učnim načrtom (glej dodatek 1 k FCL 2.470), so zbrana v Centralni banki vprašanj (CQB) pri Evropski agenciji za varnost v letalstvu (EASA). Vprašanja iz CBQ so sestavljena v angleškem jeziku v skladu z načinom, ki je opisan v IEM FCL 2.475(a). Za uporabljene kratice glej IEM FCL 2.475(b). Vprašanja iz CBQ so zbrana v obliki, ki omogoča računalniško obdelavo. Pravilne odgovore na izpitna vprašanja je mogoče izbrati med več možnimi odgovori. V skladu z zahtevo FCL 2.480 lahko pristojni organ po lastni presoji izbere vprašanja za določen izpit.
- (b) *Objava.* Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA) bo občasno objavila vzorce vprašanj in izbirnih odgovorov.

FCL 2.480 Potek izpitov

(Glej dodatek 1 k FCL 2.470.)

- (a) *Pogostost.* Slovenija ali druga država, ki je bila članica JAA, kandidatu zagotovi možnost, da opravi zahtevane teoretične izpite v skladu s postopki v tem poddelu. Celoten izpit za pridobitev licence ali vpis ratinga za instrumentalno letenje vključuje izpite iz vseh predmetov, ki so določeni v odstavkih dodatku 1 k FCL 2.470(a), (b) in (c).
- (b) *Jezik.* Izpiti potekajo v jeziku ali jezikih, ki so po mnenju pristojnega organa za to primerni. Pristojni organ kandidate obvesti o jeziku ali jezikih, v katerih bodo izpiti potekali.
- (c) *Vsebina.* Pristojni organ iz CBQ-ja izbere izpitna vprašanja tako, da zajemajo celoten učni načrt vsakega predmeta. Vsebina vprašanj mora ostati nespremenjena, razen tam, kjer so spremembe nujne zaradi lažjega prevoda v nacionalni jezik ali jezike. Pristojni organ lahko po lastni presoji spreminja način odgovarjanja na tista vprašanja, ki zahtevajo izračun ali grafično ponazoritev. Po sklepu pristojnega organa je mogoče izpit iz komunikacije opravljati ločeno od izpitov iz drugih predmetov. Kandidatu, ki je prej že

uspešno opravil enega ali oba izpita iz komunikacije po pravilih VFR in IFR, ni treba ponovno opravljati teh delov izpita.

- (d) *Ustni izpiti.* Ustni izpiti ne morejo nadomestiti pisnih izpitov ali izpitov, ki potekajo prek računalnika.
- (e) *Pripomočki.* Pristojni organ določi, kako se zagotovijo ustrezne karte, zemljevidi in podatki ter druga oprema, ki jih kandidati potrebujejo pri odgovorih na vprašanja.
- (f) *Varnostni ukrepi.* Kandidati morajo pred začetkom izpitov dokazati svojo identiteto.
- (g) *Zaupnost.* Vsebina izpitnih nalog mora ostati zaupna.

FCL 2.485 Obveznosti kandidata

- (a) Kandidat vse izpite opravlja v Republiki Sloveniji ali v eni od držav, ki so bile članice JAA.
- (b) Kandidata prijavi na izpit organizacija FTO, odgovorna za njegovo usposabljanje, potem ko kandidat zadovoljivo opravi ustrezne dele teoretičnega usposabljanja. Kandidat, ki mu v roku, ki je določen v FCL 2.490, ni uspelo opraviti celotnega izpita, mora predložiti dodatni dokaz organizacija FTO o dodatnem usposabljanju.
- (c) Če pristojni organ ugotovi, da kandidat med izpiti ne upošteva izpitnega reda, ga lahko zaradi takega ravnanja pri izpitu iz posameznega predmeta ali pri celotnem izpitu oceni negativno.

FCL 2.490 Merila za pozitivno oceno

- (a) Potrdilo o uspešno opravljenem izpitu dobi kandidat, ki je dosegel vsaj 75 odstotkov točk, določenih za posamezen izpit. Kazenskih točk ni.
- (b) Če so izpolnjene vse druge zahteve iz Skupnih letalskih predpisov (JAR), se šteje, da je kandidat opravil zahtevani izpit iz teoretičnega znanja za ustrezno pilotsko licenco ali rating, če prejme potrdilo o opravljenem izpitu iz vseh zahtevanih predmetov v 18 mesecih po koncu koledarskega meseca, ko je prvič opravljal izpit.
- (c) Kandidat, ki mu posameznega predmeta ni uspelo opraviti v štirih poskusih oziroma vseh ustreznih izpitov v šestih poskusih ali v časovnem obdobju, določenem v odstavku (b) zgoraj, ponovno opravlja vse izpite, in sicer na enak način kot prvič. Pred ponavljanjem izpitov mora kandidat opraviti dodatno usposabljanje, ki ga določi pristojni organ.

FCL 2.495 Obdobje veljavnosti

- (a) Potrdilo o uspešno opravljenih izpitih iz teoretičnega znanja, ki se zahteva za licenco CPL(H) ali ratinga (IR(H)), izdano v skladu s FCL 2.490, velja 36 mesecev po datumu, ko je kandidat prvič dobil potrdilo o vseh uspešno opravljenih zahtevanih izpitih.
- (b) Potrdilo o uspešno opravljenih izpitih iz teoretičnega znanja, ki se zahteva za licenco ATPL(H), izdano v skladu s FCL 2.490, velja 36 mesecev po datumu, ko je kandidat prvič dobil potrdilo o vseh uspešno opravljenih zahtevanih izpitih. Veljavnosti ni časovno omejena za izdajo licence ATPL(H), če ima kandidat veljaven rating za tip vpisan v licenci CPL(H).
- (c) Če je kandidat pridobil rating IR(H) v skladu z odstavkom (a) zgoraj, velja potrdilo o uspešno opravljenih izpiti iz teoretičnega znanja, ki se zahteva za licenco ATPL(H)/IR sedem let po zadnjem datumu veljavnosti ratinga IR(H), vpisanega v licenco CPL(H)), na podlagi katere bo licenca ATPL(H)) izdana.

Dodatek 1 k FCL 2.470**Predmetnik teoretičnega znanja – ATPL/IR, ATPL, CPL in IR**

(Glej FCL 2.470)

1. Kandidat mora opraviti ustrezno teoretično usposabljanje po odobrenem programu v registrirani organizaciji FTO v skladu z učnim načrtom in spodaj navedenimi predmetnimi področji (glej cilje teoretičnega usposabljanja):

		<i>Letalo</i>		<i>Helikopter</i>			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
010 00 00 00	LETALSKA ZAKONODAJA IN POSTOPKI KONTROLE ZRAČNEGA PROMETA	X	X	X	X	X	X
010 01 00 00	MEDNARODNA ZAKONODAJA: KONVENCIJE, SPORAZUMI IN ORGANIZACIJE						
010 02 00 00	PLOVNOST ZRAKOPLOVA						
010 03 00 00	DRŽAVA PRIPADNOSTI IN REGISTRSE OZNAKE ZRAKOPLOVA						
010 04 00 00	LICENCIRANJE OSEBJA						
010 05 00 00	PRAVILA LETENJA						
010 06 00 00	POSTOPKI SLUŽBE KONTROLE ZRAČNEGA PROMETA – LETALSKE OPERACIJE						
010 07 00 00	LETALIŠKE SLUŽBE (ATS) IN VODENJE ZRAČNEGA PROMETA						
010 08 00 00	LETALSKA INFORMACIJSKA SLUŽBA (AIS)						
010 09 00 00	LETALIŠČA/HELIOPORTI						
010 10 00 00	SPREMLJAJOČI OBJEKTI						
010 11 00 00	ISKANJE IN REŠEVANJE						
010 12 00 00	VAROVANJE/ZAŠČITA						
010 13 00 00	PREISKAVA LETALSKIH NESREČ IN INCIDENTOV						
021 00 00 00	SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVU – OSNOVNA KONSTRUKCIJA IN SISTEMI, ELEKTRIČNI SISTEMI, POGONSKI SISTEMI, OPREMA ZA NUJNE PRIMERE	X	X	X	X	X	X
021 01 00 00	ZASNOVA SISTEMOV, OBREMENITVE, NAPETOSTI, VZDRŽEVANJE						
021 02 00 00	KONSTRUKCIJE						
021 03 00 00	HIDRAVLIKA						
021 04 00 00	PODVOZJE, KOLESA, PNEVMATIKE, ZAVORE						
021 05 00 00	KOMANDE (SISTEM ZA KRMARJENJE)						
021 06 00 00	PNEVMATSKI SISTEMI – VZDRŽEVANJE TLAKA IN PREZRAČEVALNI SISTEM						
021 07 00 00	SISTEMI ZA PREPREČEVANJE IN ODSTRANJEVANJE ZALEDENITVE						
021 08 00 00	GORIVNI SISTEMI						
021 09 00 00	ELEKTRIČNI SISTEMI						
021 10 00 00	BATNI MOTORJI						
021 11 00 00	TURBINSKI MOTORJI						
021 12 00 00	SISTEMI ZA ZAŠČITO IN ODKRIVANJE						
021 13 00 00	SISTEMI ZA OSKRBO S KISIKOM						
021 14 00 00	HELIKOPTER: RAZNI SISTEMI						
021 15 00 00	HELIKOPTER: GLAVE ROTORJA						
021 16 00 00	HELIKOPTER: TRANSMISIJA						
021 17 00 00	HELIKOPTER: KRAKI						
022 00 00 00	SPLOŠNO ZNANJE O HELIKOPTERJU – INSTRUMENTI	X	X	X	X	X	X
022 01 00 00	SENZORJI IN INSTRUMENTI						
022 02 00 00	MERJENJE ZRAČNIH PARAMETROV (<i>Air Data</i>)						

		Letalo		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL /IR	ATPL	CPL	
022 03 00 00	MAGNETIZEM – KOMPAS Z NEPOSREDNIM ODČITAVANJEM IN INDUKCIJSKI KOMPAS						
022 04 00 00	ŽIROSKOPSKI INSTRUMENTI						
022 05 00 00	INERCIJSKA NAVIGACIJA, REFERENČNI SISTEMI						
022 06 00 00	LETALO: SISTEMI ZA AVTOMATSKO UPRAVLJANJE (AFCS)						
022 07 00 00	HELIKOPTER: SISTEMI ZA AVTOMATSKO UPRAVLJANJE (AFCS)						
022 08 00 00	TRIMERJI, BLAŽILNIK VRTENJA OKOLI NAVPIČNE OSI – (<i>Yaw damper</i>), ZASČITA PRED PREOBREMENITVIJO (<i>Flight envelope protection</i>)						
022 09 00 00	SAMODEJNO URAVNAVANJE POTISKA – (<i>Autothrottle</i>), SISTEM ZA SAMODEJNO NADZIRANJE POTISKA						
022 10 00 00	SISTEMI ZA KOMUNIKACIJO						
022 11 00 00	SISTEMI ZA VODENJE ZRAKOPLOVA (FMS)						
022 12 00 00	ALARMNI SISTEMI, SISTEMI ZA OPOZARJANJE BLIŽINE TAL						
022 13 00 00	INTEGRIRANI INSTRUMENTI – ELEKTRONSKI ZASLONI						
022 14 00 00	SISTEMI ZA VZDRŽEVANJE, SPREMLJANJE IN BELEŽENJE						
022 15 00 00	DIGITALNO VEZJE IN RAČUNALNIKI						
030 00 00 00	ZMOGLJIVOST IN NAČRTOVANJE POLETA	X	X	X	X	X	
031 00 00 00	MASA IN RAVNOTEŽJE – LETALA/HELIKOPTERJI	X	X	X	X	X	
031 01 00 00	VPLIV MASE IN RAVNOTEŽJA NA ZMOGLJIVOSTI HELIKOPTERJA						
031 02 00 00	OBREMENITVE						
031 03 00 00	OSNOVE ZA IZRAČUN TEŽIŠČA						
031 04 00 00	PODROBNOSTI O TEŽIŠČU IN RAVNOTEŽJU ZRAKOPLOVA						
031 05 00 00	DOLOČANJE POLOŽAJA TEŽIŠČA						
031 06 00 00	OBREMENITVE						
033 00 00 00	NAČRTOVANJE IN SPREMLJANJE POLETA	X	X	X	X	X	X
033 01 00 00	NAČRTOVANJE POLETA PO PRAVILIH VFR						
033 02 00 00	NAČRTOVANJE POLETA PO PRAVILIH IFR						
033 03 00 00	IZRAČUN PORABE GORIVA						
033 04 00 00	PREDPOLETNA PRIPRAVA						
033 05 00 00	ATS NAČRT POLETA						
033 06 00 00	SPREMLJANJE POLETA IN SPREMEMBE NAČRTA POLETA V ZRAKU						
034 00 00 00	ZMOGLJIVOST HELIKOPTERJA			X	X	X	
034 01 00 00	SPLOŠNO						
034 02 00 00	3. ZMOGLJIVOSTNI RAZRED – SAMO ENOMOTORNI HELIKOPTERJI						
034 03 00 00	2. ZMOGLJIVOSTNI RAZRED						
034 04 00 00	1. ZMOGLJIVOSTNI RAZRED – HELIKOPTERJI, CERTIFICIRANI V SKLADU Z CS 29						
040 00 00 00	ČLOVEŠKA ZMOGLJIVOST	X	X	X	X	X	X
040 01 00 00	ČLOVEŠKI DEJAVNIKI: OSNOVNI KONCEPTI						
040 02 00 00	OSNOVNA FIZIOLOGIJA IN OHRANJANJE ZDRAVJA V LETALSTVU						
040 03 00 00	OSNOVNA LETALSKA PSIHOLOGIJA						
050 00 00 00	METEOROLOGIJA	X	X	X	X	X	X

		Letalo		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL /IR	ATPL	CPL	
050 01 00 00	OZRAČJE						
050 02 00 00	VETER						
050 03 00 00	TERMODINAMIKA						
050 04 00 00	OBLAKI IN MEGLA						
050 05 00 00	PADAVINE						
050 06 00 00	ZRAČNE MASE IN FRONTE						
050 07 00 00	SISTEMI ZRAČNEGA TLAKA						
050 08 00 00	KLIMATOLOGIJA						
050 09 00 00	VREMENSKE NEVARNOSTI MED POLETOM						
050 10 00 00	METEOROLOŠKE INFORMACIJE						
060 00 00 00	NAVIGACIJA	X	X	X	X	X	X
061 01 00 00	SPLOŠNA NAVIGACIJA	X	X	X	X	X	X
061 02 00 00	OSNOVE NAVIGACIJE						
061 03 00 00	MAGNETIZEM IN KOMPASI						
061 04 00 00	LETALSKE KARTE						
061 05 00 00	VIZUALNA IN RAČUNSKA NAVIGACIJA						
061 06 00 00	NAVIGACIJA MED POLETOM						
062 00 00 00	RADIONAVIGACIJA	X	X	X	X	X	X
062 01 00 00	OSNOVE DELOVANJA RIADIJSKEGA VALOVANJA						
062 02 00 00	RADIJSKA SREDSTVA						
062 03 00 00	RADAR						
062 04 00 00	Namerno prazno						
062 05 00 00	SISTEMI OBMOČNE NAVIGACIJE, RNAV/FMS						
062 06 00 00	SISTEMI GLOBALNE SATELITSKE NAVIGACIJE						
070 00 00 00	OPERATIVNI POSTOPKI	X	X	X	X	X	
070 01 00 00	SPLOŠNE ZAHTEVE						
070 02 00 00	POSEBNI OPERATIVNI POSTOPKI IN NEVARNOSTI (SPLOŠNI VIDIK)						
070 03 00 00	HELIKOPTER: POSTOPKI V NUJI						
082 00 00 00	OSNOVE LETENJA – HELIKOPTER			X	X	X	
082 01 00 00	PODZVOČNA AERODINAMIKA						
082 02 00 00	AERODINAMIKA PRI TRANSLATORNIH HITROSTI IN UČINEKI STISLJIVOSTI						
082 03 00 00	TIPI ROTOPLANOV						
082 04 00 00	AERODINAMIKA GLAVNEGA ROTORJA						
082 05 00 00	MEHANIKA GLAVNEGA ROTORJA						
082 06 00 00	REPNI ROTORJI						
082 07 00 00	RAVNOTEŽJE, STABILNOSTI IN KRMARLJIVOST						
082 08 00 00	MEHANIKA LETA HELIKOPTERJA						
090 00 00 00	KOMUNIKACIJA	X	X	X	X	X	X
091 00 00 00	KOMUNIKACIJA PO PRAVILIH VFR						
091 01 00 00	POMEN IZRAZOV						
091 02 00 00	SPLOŠNI OPERATIVNI POSTOPKI						
091 03 00 00	POMEMBNI IZRAZI V VREMENSKIH INFORMACIJAH (VFR)						
091 04 00 00	ZAHTEVANI UKREPI OB OKVARI NA KOMUNIKACIJSKIH ZVEZAH						
091 05 00 00	POSTOPKI PRI NEVARNOSTI PRVE STOPNJE (<i>distress</i>) IN NEVARNOSTI DRUGE STOPNJE (<i>urgency</i>)						
091 06 00 00	SPLOŠNA NAČELA ŠIRJENJA SIGNALOV VHF IN DODELJEVANJE FREKVENC						
092 00 00 00	KOMUNIKACIJA PO PRAVILIH IFR						
092 01 00 00	POMEN IZRAZOV						
092 02 00 00	SPLOŠNI OPERATIVNI POSTOPKI						
092 03 00 00	ZAHTEVANI UKREPI OB OKVARI NA KOMUNIKACIJSKIH ZVEZAH						

		Letalo		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL /IR	ATPL	CPL	
092 04 00 00	POSTOPKI PRI NEVARNOSTI PRVE STOPNJE (distress) IN NEVARNOSTI DRUGE STOPNJE (urgency)						
092 05 00 00	POMEMBNI IZRAZI V VREMENSKIH INFORMACIJAH (IFR)						
092 06 00 00	SPLOŠNI POSTOPKI ŠIRJENJA SIGNALOV VHF IN DODELJEVANJE FREKVENC						
092 07 00 00	MORZEJEVI ZNAKI						

DODATEK¹ K PRILOGI – SPREJEMLJIVI NAČINI USKLAJEVANJA (AMC) / POJASNJEVALNO GRADIVO (IEM)

VSEBINA (SPLOŠEN PREGLED)

AMC/IEM A	–	SPLOŠNE ZAHTEVE
AMC/IEM C	–	ZASEBNI (ŠPORTNI) PILOT
AMC/IEM D	–	LICENCA POKLICNEGA PILOTA
AMC/IEM E	–	RATING ZA INSTRUMENTALNO LETENJE
AMC/IEM H	–	RATINGI INŠTRUKTORJA LETENJA
AMC/IEM I	–	IZPRAŠEVALCI
AMC/IEM J	–	ZAHTEVE GLEDE TEORETIČNEGA ZNANJA

PODROBNA VSEBINA

AMC/IEM A – SPLOŠNE ZAHTEVE

IEM FCL 2.001	Kratice (pojasnjevalno gradivo)
AMC FCL 2.005 in 2.015	Zahtevano znanje za izdajo licenc FCL na podlagi nacionalne licence, izdane v državi, ki so bile članice JAA, ali za validacijo pilotskih licenc držav, ki niso bile članice JAA (sprejemljiv način usklajevanja)
IEM FCL 2.010	Navodila za ocenjevanje ustreznega znanja jezika
IEM FCL 2.025	Veljavnost zdravniških spričeval
IEM FCL 2.035	Prisotnost varnostnih pilotov
AMC FCL 2.055	Sistem zagotavljanja kakovosti v organizacijah FTO in TRTO
AMC FCL 2.055(d)	Odobritev modularnega teoretičnega usposabljanja na daljavo
AMC številka 1 k FCL 2.010	Lestvica za ocenjevanje znanja jezika
AMC številka 2 k FCL 2.010	Ocenjevanje znanja jezika
IEM številka 1 k FCL 2.055	Sistem zagotavljanja kakovosti v organizacijah FTO in TRTO
IEM številka 2 k FCL 2.055	Finančna ocena organizacij FTO/ TRTO
IEM številka 3 k FCL 2.055	Organizacije FTO, ki izvajajo usposabljanja za licence in ratinge
IEM številka 4 k FCL 2.055	Pregled upoštevanega usposabljanja v simulatorju (FS) ali na napravah za simulacijo letenja (FSTD: FTD, FNPT) pri času letenja z inštruktorjem, ki se zahteva med tečaji usposabljanja za letenje s helikopterjem
IEM k FCL 2.080	Vpisovanje časa letenja

¹ Dodatek upošteva skupne letalske predpise JAR-FCL 2 Združenih letalskih organov, kot so bili zadnjič spremenjeni 1. 2. 2007 (šesta sprememba) (JAR-FCL 2- Flight Crew Licensing (Helicopter), Amendment 6, 1.2.2007).

AMC/IEM C – ZASEBNI (ŠPORTNI) PILOT

AMC FCL 1.125 Program teoretičnega in praktičnega usposabljanja za licenco PPL(H)

IEM FCL 2.135 Obrazec za preverjanje praktične usposobljenosti za licenco PPL(H)

AMC/IEM D – LICENCA POKLICNEGA PILOTA

AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(1) Integrirani tečaj usposabljanja za licenco ATPL(H)/IR(H)

AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(2) Integrirani tečaj usposabljanja za licenco ATPL(H) (brez ratinga IR)

AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(3) Integrirani tečaj usposabljanja za licenco CPL(H)/IR(H)

AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(4) Integrirani tečaj usposabljanja za licenco CPL(H) (brez ratinga IR)

AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(5) Modularni tečaj za usposabljanje za licenco CPL(H)

IEM FCL 2.170 Obrazec za preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(H)

AMC/IEM E – RATING ZA INSTRUMENTALNO LETENJE

IEM FCL 2.210 Obrazec za preverjanje praktične usposobljenosti za rating IR(H)

IEM FCL 2.240(b)(1) Obrazec za usposabljanje in preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za licenco ATPL in rating za tip večmotornih helikopterjev, ki zahtevajo veččlansko posadko

IEM FCL 2.240(b)(2) Obrazec za usposabljanje in preverjanje praktične/strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za tip enomotornih in večmotornih helikopterjev in dodatek k preverjanju praktične usposobljenosti za licenco PPL(H) in CPL(H) z večmotornimi helikopterji, ki zahtevajo enega pilota

AMC FCL 2.261(a) Učni program teoretičnega usposabljanja za izdajo ratinga za tip enomotornih in večmotornih helikopterjev

AMC FCL 2.261(c)(2) Smernice za odobritev tečaja usposabljanja za tip helikopterja

AMC FCL 2.261(d) Usposabljanje za delo v veččlanski posadki – MCC (helikopter)

Dodatek 1 k AMC FCL 2.261(d) Potrdilo o opravljenem usposabljanju za delo v veččlanski posadki – MCC (helikopter)

AMC/IEM H – RATINGI INŠTRUKTORJA LETENJA

IEM FCL 2.320E Obrazec za preverjanje praktične usposobljenosti za vpis rating FI(H)

AMC FCL 2.320D Usposabljanje za vpis ratinga FI(H)

IEM FCL 2.320G	Obrazec za podaljšanje veljavnosti in obnovo ratinga FI(H)
AMC FCL 2.320(a)(2)	Seminar za osvežitev znanja – prvotno AMC FCL 2.355(a)(2)
AMC FCL 2.265	novi člen FCL 2.330B
AMC FCL 2.340C	Tečaj za vpis ratinga IRI(H)

AMC/IEM I – IZPRAŠEVALCI

AMC FCL 2.425	Poenotenje postopkov za izpraševalce
IEM FCL 2.425	Smernice in usposabljanje izpraševalcev za rating TRE

AMC/IEM J – ZAHTEVE GLEDE TEORETIČNEGA ZNANJA

IEM 2.475(a)	Sestava vprašanj, ki jih je mogoče računalniško obdelati
IEM 2.475(b)	Kratice, ki se uporabljajo v evropski Centralni banki vprašanj (CQB)
IEM FCL 2.480	Razdelitev izpitnih vprašanj
IEM FCL 2.490	Terminologija, ki se v Poddelu J uporablja pri postopkih za izvajanje teoretičnih izpitov

AMC / IEM A – SPLOŠNE ZAHTEVE

IEM FCL 2.001

Kratice (pojasnjevalno gradivo)

A	Aeroplane	letalo
A/C	Aircraft	zrakoplov
AIS	Aeronautical Information Service	letalska informacijska služba
AMC	Acceptable Means of Compliance	sprejemljivi načini usklajevanja
AMC	Aeromedical Centre	Center za letalsko medicino
AME	Authorised Medical Examiner	pooblaščen zdravnik
AMS	Aeromedical Section	Oddelek za letalsko medicino
ATC	Air Traffic Control	kontrola zračnega prometa
ATP	Airline Transport Pilot	prometni pilot
ATPL	Airline Transport Pilot Licence	licenca prometnega pilota
CFI	Chief Flying Instructor	vodja inštruktorjev letenja
CGI	Chief Ground Instructor	vodja predavateljev
CHL	Helicopters checklists	kontrolnimi sezname helikopterja
CP	Co-pilot	kopilot
CPL	Commercial Pilot Licence	licenca poklicnega pilota
CRE	Class Rating Examiner	izpraševalec praktične usposobljenosti za razred letal
CRI	Class Rating Instructor	rating inštruktorja za razred letal
CQB	Central Question Bank	centralna banka vprašanj
FCL	Flight Crew Licensing	licenciranje letalskega osebja
FE	Flight Examiner	izpraševalec praktične usposobljenosti
FI	Flight Instructor	inštruktor letenja
FIE	Flight Instructor Examiner	izpraševalec praktične usposobljenosti za inštruktorje letenja
FNPT	Flight and Navigation Procedures Trainer	naprava za usposabljanje v letenju in iz navigacijskih postopkov
FS	Flight Simulator	simulator letenja
FTD	Flight Training Device	naprave za usposabljanje v letenju
FTO	Flying Training Organisation	organizacija za letalsko usposabljanje
H	Helicopter	helikopter
HPA	High Performance Aeroplane	visokozmogljivo letalo
HT	Head of Training	vodja usposabljanja
ICAO	International Civil Aviation Conference	Mednarodna konferenca za civilno letalstvo (organizacija)
IEM	Interpretative and Explanatory Material	pojasnjevalno gradivo
IFR	Instrument Flight Rules	pravila instrumentalnega letenja

IMC	Instrument Meteorological Conditions	instrumentalne meteorološke razmere
IR	Instrument Rating	rating za instrumentalno letenje
IRE	Instrument Rating Examiner	izpraševalec praktične usposobljenosti za instrumentalno letenje
IRI	Instrument Rating Instructor	inštruktor za instrumentalno letenje
JAA	Joint Aviation Authorities	Združeni letalski organi
JAR	Join Aviation Requirements	Skupni letalski predpisi
LOFT	Line Orientated Flight Training	usposabljanje za linijsko letenje
MCC	Multi Crew Co-operation	delo v veččlanski posadki
ME	Multi-engine	dvo- in večmotorno letalo/helikopter
MEL	Minimum Equipment List	seznam minimalne opreme
MEP	Multi-engine Piston	dvo- in večmotorno letalo/helikopter z batnimi motorji
MET	Multi-engine Turbo-prop	dvo- in večmotorno letalo s turbopropelerskimi motorji
MPA	Multi-pilot Aeroplane	letalo, ki zahteva veččlansko posadko
MPH	Multi-pilot Helicopter	helikopter, ki zahteva veččlansko posadko
NM	Nautical Miles	navtične milje
OML	Operational Multicrew Limitation	omejitev na letenje v veččlanski posadki
OSL	Operational Safety Pilot Limitation	omejitev na letenje v prisotnosti varnostnega pilota
OTD	Other Training Devices	druge naprave za usposabljanje
PF	Pilot Flying	leteči pilot
PIC	Pilot-In-Command	vodja letala/helikopterja
PICUS	Pilot-In-Command Under Supervision	kopilot (pilot), ki opravlja naloge vodje zrakoplova pod nadzorom
PNF	Pilot Not Flying	neleteči pilot, pilot, ki asistira
PPL	Private Pilot Licence	licenca zasebnega (športnega) pilota
R/T	Radiotelephony	radiotelefonija
SE	Single-engine	enomotorno letalo/helikopter
SEP	Single-engine Piston	enomotorno letalo/helikopter z batnim motorjem
SET	Single-engine Turbo-prop	enomotorno letalo s turbopropelerskim motorjem
SFE	Synthetic Flight Examiner	izpraševalec praktične usposobljenosti na napravi za simulacijo letenja
SFI	Synthetic Flight Instructor Authorisation	inštruktor za letenje na napravi za simulacijo letenja

SPA	Single-pilot Aeroplane	letalo, ki zahteva enega pilota
SPH	Single-pilot Helicopter	helikopter, ki zahteva enega pilota
SPIC	Student Pilot-In-Command	pilot pripravnik za vodjo letala/helikopterja
STI	Synthetic Training Instructor	inštruktor za usposabljanje na napravah
	Authorisation	za simulacijo letenja
STD	Synthetic Training Devices	naprave za simulacijo letenja
TMG	Touring Motor Glider	motorno jadralno letalo
TR	Type Rating	rating za tip letala/helikopterja
TRE	Type Rating Examiner	izpraševalec praktične usposobljenosti za tip letala/helikopterja
TRI	Type Rating Instructor	inštruktor letenja za tip letala/helikopterja
TRTO	Type Rating Training Organisation	organizacija za usposabljanje za tip letala/helikopterja
VFR	Visual Flight Rules	pravila vizualnega letenja
VMC	Visual Meteorological Conditions	vizualne meteorološke razmere
ZFTT	Zero Flight Time Training	usposabljanje, ki poteka izključno na napravah za usposabljanje v letenju in iz navigacijskih postopkov in ne vključuje letenja z letalom/helikopterjem

AMC FCL 2.005 in 2.015

Zahtevano znanje za izdajo licenc FCL na podlagi nacionalne licence, izdane v državi, ki so bile članice JAA, ali za validacijo pilotskih licenc držav, ki niso bile članice JAA (sprejemljiv način usklajevanja)

FCL DEL 2 (HELIKOPTER)

FCL PODDEL A – SPLOŠNE ZAHTEVE

- FCL 2.010 – Temeljne pristojnosti člana letalske posadke
- FCL 2.015 – Priznavanje licenc, ratingov, pooblastil, potrdil ali spričeval
- FCL 2.016 – Upoštevanje znanja, izkušenj in usposobljenosti imetnika licence, izdane v državi, ki ni bila članica JAA
- FCL 2.017 – Pooblastila/ratingi za posebne namene
- FCL 2.020 – Upoštevanje vojaške službe
- FCL 2.025 – Veljavnost licenc in ratingov
- FCL 2.026 – Novejše izkušnje pilotov, ki ne letijo v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije
- FCL 2.030 – Ukrepi v zvezi s preverjanjem
- FCL 2.035 – Zdravstvena sposobnost
- FCL 2.040 – Zmanjšana zdravstvena sposobnost
- FCL 2.050 – Upoštevanje časa letenja in teoretičnega znanja
- FCL 2.060 – Zmanjšanje privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več
- FCL 2.080 – Zapisovanje podatkov o času letenja

- Dodatek 1 k FCL 2.005 – Minimalne zahteve za izdajo licence/pooblastila FCL na podlagi nacionalne licence/pooblastila, ki jo/ga je izdala država, ki je bila članica JAA
- Dodatek 1 k FCL 2.015 – Minimalne zahteve za validacijo pilotskih licenc, izdanih v državah

FCL PODDEL C – LICENCA ZASEBNEGA (ŠPORTNEGA) PILOTA (helikopter) – PPL(H)

- FCL 2.100 – Najnižja starostna meja
- FCL 2.105 – Zdravstvena sposobnost meja
- FCL 2.110 – Privilegiji in pogoji
- FCL 2.120 – Upoštevanje izkušenj

FCL PODDEL D – LICENCA POKLICNEGA PILOTA (helikopter) – CPL(H)

- FCL 2.140 – Najnižja starostna meja
- FCL 2.145 – Zdravstvena sposobnost
- FCL 2.150 – Privilegiji in pogoji
- FCL 2.155 – Upoštevanje izkušenj

FCL PODDEL E – RATING ZA INSTRUMENTALNO LETENJE (helikopter) – IR(H)

- FCL 2.174 – Zdravstvena sposobnost
- FCL 2.175 – Okoliščine, v katerih se zahteva rating za instrumentalno letenje (IR(H))
- FCL 2.180 – Privilegiji in pogoji
- FCL 2.185 – Veljavnost, podaljšanje in obnova ratinga

FCL PODDEL F – RATINGI ZA TIP (helikopter)

- FCL 2.220 – Ratingi za tip (helikopter)
- FCL 2.225 – Okoliščine, v katerih se zahteva rating za tip helikopterja

- FCL 2.235 – Rating za tip helikopterja – privilegiji, število in različice
- FCL 2.240 – Rating za tip helikopterja – zahteve
- FCL 2.245 – Ratingi za tip – veljavnost, podaljšanje in obnova
- FCL 2.250 – Ratingi za tip helikopterjev z veččlansko posadko – zahteve
- FCL 2.255 – Ratingi za tip helikopterjev, ki zahtevajo enega pilota – zahteve
- Dodatek 1 k FCL 2.240 in 2.295 – Preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za tip helikopterja in izdajo licence ATPL(H) ter preverjanje strokovnosti za rating IR
- Dodatek 3 k FCL 2.240 – Vsebina usposabljanja in preverjanja praktične in strokovne usposobljenosti za ratinga za tip enomotornih in večmotornih helikopterjev, ki zahtevajo enega pilota, vključno s preverjanjem strokovnosti za rating IR

FCL PODDEL G – LICENCA PROMETNEGA PILOTA (helikopter) – ATPL(H)

- FCL 2.265 – Najnižja starostna meja
- FCL 2.270 – Zdravstvena sposobnost
- FCL 2.275 – Privilegiji in pogoji
- FCL 2.280 – Upoštevanje izkušenj

FCL PODDEL H – RATING INŠTRUKTORJA (helikopter)

- FCL 2.300 – Ratingi in pooblastila inštruktorja – cilji
- FCL 2.305 – Inštruktor – splošno
- FCL 2.310 – Rating in pooblastila inštruktorja – splošno
- FCL 2.315 – Ratingi in pooblastila inštruktorjev – veljavnost
- FCL 2.320A – Rating inštruktorja letenja (FI(H)) – temeljni pogoji
- FCL 2.320B – Rating (FI(H)) – omejitev privilegijev
- FCL 2.320C – Rating (FI(H)) – privilegiji in zahteve
- FCL 2.320D – Rating (FI(H)) – tečaj
- FCL 2.320E – Rating (FI(H)) – preverjanje praktične usposobljenosti
- FCL 2.320F – Rating (FI(H)) – izdaja ratinga
- FCL 2.320G – Rating (FI(H)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga
- FCL 2.330A – Rating inštruktorja za tip helikopterja (TRI(H)) – privilegiji
- FCL 2.330B – Rating (TRI(H)) – temeljni pogoji in zahteve
- FCL 2.330C – Rating (TRI(H)) – tečaj
- FCL 2.330D – Rating (TRI(H)) – ocenjevanje usposobljenosti
- FCL 2.330E – Rating (TRI(H)) – izdaja ratinga
- FCL 2.330F – Rating (TRI(H)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga
- FCL 2.340A – Rating inštruktorja za instrumentalno letenje (IRI(H)) – privilegiji
- FCL 2.340B – Rating (IRI(H)) – temeljni pogoj in zahteve
- FCL 2.340C – Rating (IRI(H)) – tečaj
- FCL 2.340D – Rating (IRI(H)) – preverjanje praktične usposobljenosti
- FCL 2.340E – Rating (IRI(H)) – izdaja ratinga
- FCL 2.340F – Rating (IRI(H)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga
- FCL 2.350A – Pooblastilo inštruktorja za letenje na napravah za simulacijo letenja (SFI(H)) – privilegiji
- FCL 2.350B – Pooblastilo (SFI(H)) – temeljni pogoji in zahteve
- FCL 2.350C – Pooblastilo (SFI(H)) – tečaj
- FCL 2.350D – Pooblastilo (SFI(H)) – ocenjevanje usposobljenosti
- FCL 2.350E – Pooblastilo (SFI(H)) – izdaja
- FCL 2.350F – Pooblastilo (SFI(H)) – podaljšanje veljavnosti in obnova
- FCL 2.360A – Pooblastilo inštruktorja za usposabljanje na napravah za simulacijo letenja (STI(H)) – privilegiji
- FCL 2.360B – Pooblastilo (STI(H)) – zahteve

- FCL 2.360C – Pooblastilo (STI(H)) – tečaj
- FCL 2.360D – Pooblastilo (STI(H)) – ocenjevanje usposobljenosti
- FCL 2.360E – Pooblastilo (STI(H)) – izdaja
- FCL 2.360F – Pooblastilo (STI(H)) – podaljšanje veljavnosti in obnova

- Dodatek 1 k FCL 2.305 – Zahteve glede posebnega pooblastila za inštruktorje, ki niso imetniki licence FCL, v zvezi z usposabljanjem v organizacijah FTO ali TRTO zunaj držav, ki so bile članice JAA
- Dodatek 1 k FCL 2.320D – Usposabljanje za vpis ratinga (FI(H))
- Dodatek 1 k FCL 2.330E in 2.345 – Dogovori v zvezi s preverjanjem praktične in strokovne usposobljenosti za rating FI(H) ter ustnim teoretičnim izpitom
- Dodatek 2 k FCL 2.320E in 2.345 – Vsebina preverjanja praktične in strokovne usposobljenosti za rating FI(H) ter ustnega teoretičnega izpita
- Dodatek 1 k FCL 2.330C – Usposabljanje za vpis ratinga inštruktorja TRI(H) za tip helikopterja, ki zahteva enega pilota ali več članov posadke in so certificirani za letenje po pravilih VFR ali IFR
- Dodatek 1 k FCL 2.340C – Usposabljanje za vpis ratinga (IRI(H))

FCL 3 (MEDICINA)

(Glej Pravilnik o zdravstvenih zahtevah, ki jih mora izpolnjevati letalsko osebje in drugo strokovno osebje ter o preverjanju zdravstvene sposobnosti in vodenju evidenc o zdravstveni sposobnosti (Uradni list RS, št. 72/02, 62/08 in 7/09).)

- FCL 3.095 – Letalski zdravniški pregledi (odstavek a in b 3.095)
- FCL 3.105 – Čas veljavnosti zdravniških spričeval
- FCL 3.110 – Zahteve za zdravniška ocenjevanja
- FCL 3.115 – Uporaba zdravil ali drugih načinov zdravljenja
- FCL 3.120 – Dolžnosti kandidata

OPS 3 (HELIKOPTERSKE OPERACIJE)

OPS PODDEL A – VELJAVNOST (PODROČJE UPORABE)

- OPS 3.001 – Veljavnost (področje uporabe)

OPS PODDEL B – SPLOŠNO

- OPS 3.005 – Splošno
- OPS 3.010 – Izjeme
- OPS 3.025 – Skupni jezik
- OPS 3.030 – Seznami najnujnejše opreme – dolžnosti letalskega prevoznika
- OPS 3.040 – Dodatni člani posadke
- OPS 3.065 – Prevoz bojnega orožja in streliva
- OPS 3.070 – Prevoz športnega orožja in streliva
- OPS 3.075 – Način prevoza oseb
- OPS 3.085 – Dolžnosti posadke
- OPS 3.090 – Pristojnost vodje letala/helikopterja
- OPS 3.100 – Dostop do pilotske kabine
- OPS 3.105 – Prevoz, za katerega ni bilo izdano dovoljenje
- OPS 3.110 – Prenosne elektronske naprave
- OPS 3.115 – Alkohol in mamila
- OPS 3.120 – Ogrožanje varnosti
- OPS 3.130 – Priročniki, ki morajo biti na zrakoplovu
- OPS 3.135 – Dodatni podatki (informacije) in obrazci, ki se morajo biti na zrakoplovu

- OPS 3.140 – Podatki, ki ostanejo na zemlji
- OPS 3.145 – Pooblastilo za pregled
- OPS 3.150 – Priprava dokumentacije in zapisov (poročil)
- OPS 3.160 – Hramba, priprava in uporaba zapisov zapisovalnika podatkov o letu (*FDR*)
- OPS Dodatek 1 k 3.005(d) – Helikopterska zdravstvena služba za nujne primere (HEMS)

OPS PODDEL D – OPERATIVNI POSTOPKI

- OPS 3.200 – Operativni priročnik
- OPS 3.210 – Priprava postopkov
- OPS 3.225 – Operativni minimumi na heliportih
- OPS 3.260 – Prevoz oseb z zmanjšano gibljivostjo
- OPS 3.265 – Prevoz nesprejemljivih oseb, deportirancev ali oseb v spremstvu policije
- OPS 3.270 – Shranjevanje prtljage in tovora
- OPS 3.280 – Nameščanje potnikov
- OPS 3.285 – Obveščanje potnikov (kratka navodila potnikom)
- OPS 3.290 – Priprava poleta
- OPS 3.295 – Izbira heliporta
- OPS 3.300 – Predložitev načrta leta ATS
- OPS 3.305 – Polnjenje/praznjenje rezervoarjev z gorivom, ko se potniki vkrcavajo v letalo/helikopter, so v njem ali ga zapuščajo
- OPS 3.310 – Člani posadke na delovnih mestih
- OPS 3.320 – Sedeži in varnostni pasovi
- OPS 3.325 – Zavarovanje potniške kabine in kuhinje ali kuhinj
- OPS 3.330 – Dostopnost opreme za nujne primere
- OPS 3.335 – Kajenje v letalu/helikopterju
- OPS 3.340 – Vremenske razmere
- OPS 3.345 – Led in druga onesnaževala (škodljivi vplivi)
- OPS 3.350 – Oskrba z gorivom in oljem
- OPS 3.355 – Pogoji za vzlet
- OPS 3.360 – Uporaba minimalnih potrebnih pogojev za vzlet
- OPS 3.365 – Najmanjše višine leta
- OPS 3.370 – Simulacija nenormalnih razmer med letom
- OPS 3.375 – Ravnanje z gorivom med letom
- OPS 3.385 – Uporaba dodatnega kisika
- OPS 3.395 – Zaznavanje bližine tal
- OPS 3.400 – Pogoji za prilet in pristanek
- OPS 3.405 – Začetek in nadaljevanje prileta
- OPS 3.410 – Operativni postopki – višina prečkanja praga
- OPS 3.415 – Dnevnik potovanja
- OPS 3.420 – Poročanje o dogodkih
- OPS 3.425 – Poročanje o nesrečah
- Dodatek 1 k 3.270 – Shranjevanje prtljage in tovora
- Dodatek 1 k 3.305 – Polnjenje/praznjenje rezervoarjev z gorivom, medtem ko se potniki vkrcavajo v letalo/helikopter, so v njem ali ga zapuščajo
- Dodatek 1 k 3.375 – Ravnanje z gorivom med letom

OPS PODDEL E – LETENJE (OPERACIJE) V VSEH VREMENSKIH RAZMERAH (AWO)

- OPS 3.435 – Izrazi
 - OPS 3.440 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – splošni operativni predpisi
 - OPS 3.445 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – možnosti za uporabo heliportov
 - OPS 3.450 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – usposabljanje in usposobljenost (kvalifikacije)
 - OPS 3.455 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – operativni postopki
 - OPS 3.460 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – najnujnejša oprema
 - OPS 3.465 – Operativni minimumi za lete po pravilih VFR
-
- Dodatek 1 k OPS 3.430 – Operativni minimumi na heliportu
 - Dodatek 1 k OPS 3.440 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – splošni operativni predpisi
 - Dodatek 1 k OPS 3.445 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – možnosti za uporabo heliportov
 - Dodatek 1 k OPS 3.450 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – usposabljanje in usposobljenost (kvalifikacije)
 - Dodatek 1 k OPS 3.455 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – operativni postopki
 - Dodatek 1 k OPS 3.465 – Operativni minimumi za lete po pravilih VFR

OPS PODDEL J – MASA IN RAVNOTEŽJE

- OPS 3.625 – Dokumentacija o masi in ravnotežju
- Dodatek 1 k OPS 3.625 – Masa in ravnotežje – dokumentacija

OPS PODDEL K – INSTRUMENTI IN OPREMA

- OPS 3.630 – Splošen uvod
 - OPS 3.640 – Operativne luči na helikopterju
 - OPS 3.650 – Operacije VFR in podnevi – letalski in navigacijski instrumenti ter pripadajoča oprema
 - OPS 3.652 – Operacije IFR in ponoči – letalski in navigacijski instrumenti ter pripadajoča oprema
 - OPS 3.660 – Radiovišineri
 - OPS 3.670 – Letalski vremenski radar
 - OPS 3.675 – Oprema za letenje pri zaledenitvi
 - OPS 3.690 – Interfonski sistem za člane letalskega osebja
 - OPS 3.695 – Sistem ozvočenja za potnike
 - OPS 3.700 – Zapisovalniki zvoka v pilotski kabini – 1 (CVR)
 - OPS 3.705 – Zapisovalniki zvoka v pilotski kabini – 2 (CVR)
 - OPS 3.715 – Zapisovalniki podatkov o letu – 1 (FDR)
 - OPS 3.720 – Zapisovalniki podatkov o letu – 2 (FDR)
 - OPS 3.775 – Dodaten kisik – helikopterji, v katerih kabina ni pod tlakom
 - OPS 3.820 – Samodejni oddajnik signala na kraju nesreče (LTD)
 - OPS 3.825 – Reševalni jopiči
 - OPS 3.827 – Reševalni komplet za posadko
 - OPS 3.830 – Reševalni splavi in reševalni oddajnik LTD za daljše polete preko vodnih površin
 - OPS 3.835 – Reševalna oprema
 - OPS 3.840 – Helikopterji, ki so certificirani za operacije na vodi – različna oprema
 - OPS 3.843 – Vsi helikopterji, ki letijo preko vodnih površin – zasilni pristanki na vodi
-
- Dodatek 1 k OPS 3.775 – Dodaten kisik – helikopterji, v katerih kabina ni pod tlakom

OPS PODDEL N – LETALSKA POSADKA

- OPS 3.940 – Sestava letalske posadke
- OPS 3.945 – Usposabljanje za prehod na nov tip helikopterja in preverjanje usposobljenosti
- OPS 3.950 – Tečaj za spoznavanje razlik in tečaj uvajanja na zrakoplov
- OPS 3.955 – Napredovanje v vodjo zrakoplova
- OPS 3.960 – Vodja zrakoplova – najnižje zahteve glede usposobljenosti
- OPS 3.965 – Občasno usposabljanje in preverjanje usposobljenosti
- OPS 3.968 – Usposobljenost pilota za letenje z obeh pilotskih sedežev
- OPS 3.970 – Novejše izkušnje
- OPS 3.975 – Vodja zrakoplova – Usposobljenost za rute/vlogo in območja letenja
- OPS 3.980 – Letenje na več kot enem tipu ali različici zrakoplova
- OPS 3.985 – Dokumentacija o izobraževanju/usposabljanju
- Dodatek 1 k OPS 3.940 – Letenje z enim samim pilotom po pravilih IFR ali ponoči
- Dodatek 2 k OPS 3.955 – Napredovanje v vodjo zrakoplova
- Dodatek 1 k OPS 3.965 – Občasno usposabljanje in preverjanje usposobljenosti
- Dodatek 1 k OPS 3.968 – Usposobljenost pilota za letenje z obeh pilotskih sedežev

OPS PODDEL P – PRIROČNIKI, DNEVNIKI IN DOKUMENTACIJA

- OPS 3.1040 – Osnovna pravila za operativne priročnike
- OPS 3.1045 – Operativni priročnik – sestava in vsebina
- OPS 3.1050 – Priročnik za uporabo helikopterja
- OPS 3.1055 – Potna knjiga letala (*Journey log*)
- OPS 3.1060 – Operativni načrt leta
- Dodatek 1 k OPS 3.1045 – Vsebina operativnega priročnika

OPS PODDEL Q – ZAHTEVE GLEDE OMEJITVE ČASA LETENJA, DELOVNEGA ČASA IN POČITKA

NAMERNO PRAZNO

OPS PODDEL R – PREVOZ NEVARNIH SNOVI PO ZRAKU

- OPS 3.1215 – Zagotavljanje informacij

OPS PODDEL S – VAROVANJE

- OPS 3.1235 – Varnostne zahteve
- OPS 3.1240 – Programi usposabljanja
- OPS 3.1245 – Poročanje o nezakonitih posegih
- OPS 3.1250 – Kontrolni seznam postopkov za iskanje s helikopterji
- OPS 3.1255 – Varovanje pilotske kabine

IEM FCL 2.010

Navodila za ocenjevanje ustreznega znanja jezika

(Glej AMC številka 2 k FCL 2.010.)

1. Lestvica za ocenjevanje ustreznega znanja jezika mora biti oblikovana tako, da zajema vse naloge pilotov, pri tem pa je večji poudarek na jeziku in ne na operativnih postopkih.
2. Z ocenjevanjem se določi sposobnost kandidata za:
 - učinkovito sporazumevanje, pri katerem uporablja standardno frazeologijo v radiotelefoniji, in
 - pošiljanje in razumevanje sporočil v običajnem jeziku v rutinskih in izrednih okoliščinah, v katerih se zahteva odmik od standardne radiotelefonske frazeologije.

Za nadaljnja navodila glede izpolnjevanja zahtev o ustreznem znanju jezika glej III. del dodatka A in dodatek B k Priročniku ICAO (dok. ICAO 9835).

3. Ocenjevanje zajema tri sestavine, in sicer:
 - i. slušni del – ocenjevanje razumevanja,
 - ii. govorni del – ocenjevanje izgovarjave, tekočega jezika, jezikovne pravilnosti in besednega zaklada,
 - iii. odzivanje.
4. Te sestavine je mogoče povezovati in zajeti na različne načine ter s pomočjo različne tehnologije.
5. Kadar je to primerno, je mogoče posamezne ali vse sestavine doseči s pomočjo naprav za preverjanje radiotelefonije.
6. Kadar se sestavine ocenjuje ločeno, pristojni organ vpiše skupno končno oceno v vpisu o ustreznem znanju jezika.
7. Ocenjevanje lahko poteka med enim ali več običajnimi preverjanji ali usposabljanji, na primer za izdajo licence, vpis ali podaljšanje ratinga, med linijskim usposabljanjem ali preverjanjem na linijskem letenju ali med preverjanjem strokovnosti.

IEM FCL 2.025**Veljavnost zdravniških spričeval**

(Glej določbo JAR-FCL 3.105 Pravilnika o zdravstvenih zahtevah, ki jih mora izpolnjevati letalsko osebje in drugo strokovno osebje ter o preverjanju zdravstvene sposobnosti in vodenju evidenc o zdravstveni sposobnosti (Uradni list RS, št. 72/02, 62/08 in 7/09).)

NAMERNO PRAZNO

IEM FCL 2.035

Prisotnost varnostnih pilotov

(Glej FCL 2.035.)

UVOD

- 1 Varnostni pilot je tisti pilot, ki je usposobljen za opravljanje nalog vodje helikopterja (PIC) določenega tipa in je v helikopterju zato, da prevzame nadzor, če oseba, ki sicer opravlja naloge vodje helikopterja in je imetnik posebnega zdravniškega spričevala z omejitvijo, ne more več opravljati svojega dela.
- 2 Osebi, ki deluje kot varnostni pilot, je treba v pomoč dati te podatke:
 - a. ozadje za določitev vloge varnostnega pilota;
 - b. vpisovanje časa letenja kot varnostni pilot;
 - c. zdravstveni razlogi, zaradi katerih je samostojno letenje posameznega pilota omejeno;
 - c. vloga in pristojnost varnostnega pilota in
 - d. navodila kot pomoč varnostnemu pilotu pri opravljanju te vloge.
- 3 Kadar imetnik pilotske licence z omejitvijo, ki zahteva prisotnost varnostnega pilota, obnavlja ali pridobi omenjeno zdravniško spričevalo, mora od pristojnega organa dobiti podatke, namenjene pilotom, ki bodo z imetnikom licence leteli v vlogi varnostnega pilota. Primer takih navodil je prikazan v nadaljevanju.

NAVODILA

Splošno

- 4 Naslednjih nekaj opomb vam bo v pomoč pri opravljanju vloge varnostnega pilota. Oddelek za letalsko medicino pristojnega organa je vašega pilota ocenil kot nesposobnega za samostojno letenje, lahko pa leti v prisotnosti varnostnega pilota. Čeprav zveni zdravstvena ocena precej zastrašujoče, ostajajo standardi za take pilote še naprej visoki. Nedvomno bi tako osebo ocenili, da je sposobna za "normalno" življenje na zemlji. Verjetnost, da pride med poletom do težav, je torej zelo majhna. Kljub vsemu pa je treba z vidika letalske varnosti še tako majhno verjetnost oceniti in jo – če je mogoče – odstraniti. To je namen omejitve privilegijev na letenje v prisotnosti varnostnega pilota.
- 5 Razen kadar morate prevzeti nadzor nad helikopterjem, ste pomožni član posadke in zato ne morete vpisovati časa letenja. Na helikopterju morate pred tem opraviti preverjanje in ga dobro poznati. Helikopter mora imeti dvojna krmila, vi pa morate imeti licenco za letenje v predvidenem zračnem prostoru in razmerah.
- 6 Delno morate biti seznanjeni z zdravstvenim stanjem pilota in vedeti, kakšne težave utegnejo nastati med letom. Vzrok zanje je lahko nenadna ali prikrita onesposobljenost pilota, ki sicer deluje povsem normalno. Po drugi strani pa je vzrok lahko neka stalna zdravstvena težava (slab vid na eno oko ali amputirana noga), ki utegne povzročiti težave v posebnih okoliščinah.

- 7 Med letenjem s pilotom, pri katerem utegne priti do kakršne koli oblike onesposobljenosti, morate pazljivo spremljati zlasti kritične faze poleta (kot sta vzlet in prilet). Pri tem so lahko v pomoč standardna vprašanja in odgovori, ki se uporabljajo med komercialnimi poleti. Če pride pri vašem pilotu dejansko do onesposobljenosti, je najpomembnejše, da helikopter nadzorujete in preprečite, da bi pilot posegal v krmila. V največjo pomoč v teh okoliščinah vam bo, če bo pilot ves čas privezan s fiksnim varnostnim pasom in ramenskim varnostnim pasovom (ki ga ni mogoče izvleči). Ob stalni onesposobljenosti je mogoče predvideti, kdaj bo vaša pomoč potrebna (npr. pri najmočnejšem zaviranju), in v skladu s tem ukrepati. Upoštevati je treba še naslednje:
- a. V zdravniškem spričevalu vodje helikopterja, s katerim boste predvidoma leteli, preverite, ali se zdravstvena omejitev nanaša le na helikopter s posebnimi prilagojenimi krmili oziroma na poseben tip helikopterja. V tem primeru poskrbite, da bo vaš pilot izpolnjeval vse s tem povezane zahteve.
 - b. Pred poletom skupaj z vodjem helikopterja preučite okoliščine, v katerih naj bi ukrepali in prevzeli nadzor nad helikopterjem. Med pogovorom ugotovite, ali vodja želi, da opravite katero od postranskih nalog posadke. V tem primeru take naloge jasno določite, s čimer se izognete nesporazumu med vami in vodjem helikopterja med samim poletom. To je zlasti pomembno pri hitrem poteku dogodkov in ko je helikopter nizko nad zemljo, na primer med vzletom ali končnim priletom do pristanka.
 - c. Zavedajte se, da niste zgolj potnik. Med poletom vas lahko kadar koli zaprosijo, da prevzamete nadzor nad helikopterjem, zato morate ves čas ostati pozorni na morebitne okoliščine, ko boste morali ukrepati.
 - d. Ne pozabite, da se je že zgodila nesreča tudi, ko sta bila v helikopterju dva usposobljena pilota, ki sta vsak zase predvidevala, da je nadzor v pristojnosti drugega. Med vami in vodjem letala je treba vzpostaviti tak način sporazumevanja, da bo popolnoma jasno, kdo nadzira helikopter v nekem trenutku. Preprost in učinkovit način za to so besede »moje komande« (*»I have control«*), ki jih izgovori pilot, in odgovor drugega »tvoje komande« (*»You have control«*).
 - e. Da ne bi zmedli ali zmotili vodje helikopterja, noge in roke med letom odmaknite od komand, razen v okoliščinah, ko morate zaradi varnosti prevzeti nadzor nad helikopterjem.

AMC-FCL 2.055

Sistem zagotavljanja kakovosti v organizacijah FTO in TRTO

(Glej dodatka 1a in 2 k FCL 2.055.)

(Glej IEM številka 1 k FCL 2.055.)

- 1 V skladu z dodatkom 1a in 2 k FCL 2.055 morajo organizacije FTO in TRTO, ki želijo pridobiti pooblastilo o odobritvi, uvesti in izvajati sistem za zagotavljanje kakovosti. V tem gradivu so določeni cilji takega sistema in načini za njihovo izpolnitev, sestavni deli ter načini povezovanja sistemov med organizacijskimi enotami.
- 2 Zahteve glede sistema kakovosti temeljijo na potrebi po ločevanju vlog med pristojnim organom in organizacijami za usposabljanje, kar je mogoče doseči s povsem jasno razdelitvijo med zakonodajno odgovornostjo in odgovornostjo za nadzor na eni strani ter odgovornostjo za samo usposabljanje na drugi strani. Organizacije za letalsko usposabljanje morajo zato uvesti sistem, s katerim lahko spremljajo dejavnosti, odkrijejo odstopanja od veljavnih pravil in standardov, sprejmejo potrebne popravljalne ukrepe ter s tem zagotovijo skladnost s predpisi, ki jih določa pristojni organ, in lastnimi zahtevami. Dobro uveljavljen in delujoč sistem zagotavljanja kakovosti bo pristojnemu nadzornemu organu omogočil učinkovito opravljanje nadzornih pregledov in spremljanje dejavnosti z zmernimi sredstvi.
- 3 Očitno je, da bi morala obseg in zahtevnost sistema kakovosti izražati velikost in vsestranskost organizacije za letalsko usposabljanje ter njenih dejavnosti. Toda za vse organizacije za letalsko usposabljanje veljajo enaki cilji in načela ne glede na njihovo velikost in vsestranskost. V majhnih ali razmeroma majhnih organizacijah je lahko sistem kakovosti enostaven in vključen v osnovno organizacijo, večje organizacije, v katerih poteka bolj vsestransko usposabljanje, pa morajo v celoviti organizacijski shemi predvideti ločene in neodvisne službe za zagotavljanje kakovosti.
- 4 Pri določanju obsega in vsestranskosti veljajo te smernice:
 - organizacija za letalsko usposabljanje s 5 ali manj zaposlenimi inštruktorji se oceni kot zelo majhna;
 - organizacija za letalsko usposabljanje, ki zaposluje 6 do 20 inštruktorjev, se oceni kot majhna.

Pri določanju vsestranskosti se upoštevajo dejavniki, kot so število zrakoplovov, ki se uporabljajo za usposabljanje, trajanje tečajev, ki jih ponujajo, geografska porazdelitev šolskih dejavnosti (npr. podružnic), dogovori o šolanju z drugimi organizacijami itd.
- 5 V sistemu zagotavljanja kakovosti v FTO ali TRTO je treba jasno določiti teh 5 sestavin:
 - a. politiko organizacije za letalsko usposabljanje ter merila pri usposabljanju in varnosti pri letenju;
 - b. določitev in uvedbo odgovornosti, virov, organizacijskih in operativnih postopkov, pri katerih se upoštevajo politika, merila pri usposabljanju in varnosti pri letenju;
 - c. sistem, ki spremlja skladnost s politiko, merili pri usposabljanju in varnosti pri letenju;
 - d. vodenje evidence in dokumentacije o odstopanju od politike, meril pri usposabljanju in varnosti pri letenju z nujnimi analizami, ocenami in popravki takih odstopanj;
 - e. oceno izkušenj in gibanj v zvezi s politiko, merili pri usposabljanju in varnosti pri letenju.
- 6 IEM številka 1 k FCL 2.055 zajema podroben opis ciljev, različne sestavine sistema kakovosti in ponuja smernice za oblikovanje sistemov kakovosti v večjih in/ali bolj vsestranskih organizacijah. Za zelo majhne in majhne organizacije velja triindvajseti odstavek IEM številka 1 k FCL 2.055.
- 7 Sisteme kakovosti, ki se zahtevajo v FCL in drugih zahtevah JAR, je mogoče združiti.

AMC FCL 2.055(d)

Odobritev modularnega teoretičnega usposabljanja na daljavo

(Glej FCL 2.055(d).)

(Glej dodatek 3 k FCL 2.055.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.130 in 2.135.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.160 in FCL 2.165(a)(3).)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.205.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.285.)

SPLOŠNO

1. Modularni tečaj teoretičnega usposabljanja na daljavo lahko poteka zaradi izpolnitve zahtev za izdajo licence PPL, CPL, IR in ATPL ali za prvi vpis ratinga za večmotorni helikopter, ki zahteva enega pilota. Odobreni tečaji usposabljanja na daljavo so lahko del modularnega teoretičnega usposabljanja. O tem odloča pristojni organ.

ORGANIZACIJA ZA LETALSKO USPOSABLJANJE

2. Organizaciji za letalsko usposabljanje (FTO) je na voljo več načinov podajanja tečajnega gradiva. FTO mora voditi izčrpne sezname, s katerimi zagotavlja, da kandidati zadovoljivo pridobivajo znanje in izpolnjujejo časovne omejitve, ki jih za dokončanje modularnih tečajev določa FCL.
3. Organizacijam FTO so pri načrtovanju tistega dela modularnih tečajev, ki poteka na daljavo, na voljo te smernice:
 - a. predpostavka, da bo kandidat študiral najmanj 15 ur na teden;
 - b. oznaka gradiva, ki v okviru celotnega tečaja predstavlja tedenski obseg študija;
 - c. priporočena sestava tečaja in vrstni red poučevanja, ki ju potrdi pristojni organ;
 - d. preverjanje doseženega znanja za vsak predmet po vsakih 15 urah študija, ki ga kandidati predajo organizaciji v oceno. Poleg tega naj bi kandidati po vsakih 5 do 10 študijskih ur sami ocenili svoje doseženo znanje;
 - e. določen čas med tečajem, ko kandidati lahko vzpostavijo stik z inštruktorjem po telefonu, telefaksu, elektronski pošti ali internetu,
 - f. merila, s pomočjo katerih je mogoče ugotoviti, ali je kandidat zadovoljivo izpolnil ustrezne dele tečaja do take mere, da bi po mnenju vodje usposabljanje ali vodje predavateljev lahko opravljal teoretične izpite v skladu z FCL in pri tem imel dobre možnost, da jih uspešno opravi;
 - g. če organizacija FTO omogoča usposabljanje na daljavo, npr. s pomočjo interneta, morajo inštruktorji ustrezno spremljati napredek kandidatov.

AMC številka 1 k FCL 2.010
Lestvica za ocenjevanje znanja jezika
 (Glej FCL 2.010(a)(4).)

STOPNJA	IZGOVORJAVA	JEZIKOVNA PRAVILNOST	BESEDNJAK	TEKOČ GOVOR	RAZUMEVANJE	ODZIVANJE
	uporablja narečje in/ali naglas, razumljiv za letalsko javnost	ustrezna slovnična sestava in besedni red se določijo z jezikovnimi funkcijami, primernimi za posamezno nalogo				
Strokovna stopnja (6. stopnja)	Pri izgovarjavi, naglasu, ritmu in intonaciji se utegne zaznati vpliv maternega jezika ali pokrajinske različice, vendar to skoraj nikoli ne vpliva na razumevanje.	Osnovne in bolj zapletene slovnične strukture in besedni red dosledno dobro obvlada.	Točen in bogat besedni zaklad zadostuje za učinkovit pogovor o vsakdanjih in neobičajnih temah, uporablja idiomatični jezik, različne odtenke in primeren register.	Brez težav uporablja jezikovne nize v ustrezni hitrosti in ritmu. spreminja ritem in hitrost zaradi slogovnih poudarkov. spontano uporablja ustrezne ustaljene pogovorne in vezniške zveze.	Dosledno razume teme na skoraj vseh področjih. razume jezikovne in kulturne odtenke.	Brez težav se odziva v skoraj vseh položajih. zazna besedne in nebesedne namige ter se nanje ustrezno odziva.
Višja stopnja (5. stopnja)	Izgovarjava, naglas, ritem in intonacija redko vplivajo na razumevanje, čeprav se utegne zaznati vpliv maternega jezika ali pokrajinske različice.	Osnovne in bolj zapletene slovnične strukture in besedni red dosledno dobro obvlada; poskuša uporabljati bolj zapletene slovnične strukture, vendar napake včasih vplivajo na pomen stavka.	Točen in bogat besedni zaklad zadostuje za učinkovit pogovor o splošnih, konkretnih in z delom povezanih temah. dosledno mu uspe z drugimi besedami razložiti pomen besede, če ne najde ustreznega izraza. včasih uporablja idiomatični jezik.	Razmeroma brez težav govori o običajnih temah, vendar ne spreminja ritma in hitrosti zaradi slogovnih poudarkov. spontano uporablja ustrezne ustaljene pogovorne in vezniške zveze.	Razume splošne, konkretne in z delom povezane teme, kadar se sreča z jezikovnimi ali situacijskimi zapleti ali nepričakovanim potekom dogodkov, razumevanje ostane skoraj točno. lahko razume veliko jezikovnih različic (narečje in/ali naglas) ali registrov.	Odziv je takojšen, ustrezen in informativen. vzdržuje učinkovit dialog med govorcem in poslušalcem.

STOPNJA	IZGOVORJAVA	JEZIKOVNA PRAVLNOST	BESEDNJAK	TEKOČ GOVOR	RAZUMEVANJE	ODZIVANJE
	uporablja narečje in/ali naglas, razumljiv za letalsko javnost	ustrezna slovnična sestava in besedni red se določijo z jezikovnimi funkcijami, primernimi za posamezno nalogo				
Operativna stopnja (4. stopnja)	Pri izgovarjavi, naglasu, ritmu in intonaciji se zazna vpliv maternega jezika ali pokrajinske različice, vendar to le včasih vpliva na razumevanje.	Osnovne slovnične strukture in besedni red uporablja ustvarjalno in jih običajno dobro obvlada. Do napak lahko pride v neobičajnih in nepričakovanih okoliščinah. Napake le redko vplivajo na pomen.	Točen in bogat besedni zaklad običajno zadostuje za učinkovit pogovor o splošnih, konkretnih in z delom povezanih temah. Pogosto mu uspe z drugimi besedami razložiti pomen besede, če ne najde ustreznega izraza zlasti v neobičajnih in nepričakovanih okoliščinah.	Uporablja jezikovne nize v ustrezni hitrosti in ritmu. Občasno lahko pride do zatikanja pri prehodu iz ponavljajočega se ali predpisanega jezika na spontan odziv, kar pa ne vpliva na učinkovitost sporazumevanja. Uporablja omejeno število ustaljenih pogovornih in vezniških zvez. Naravna zatikanja ne motijo.	Razume večino splošnih, konkretnih in z delom povezanih tem, če sta naglas in uporabljena različica dovolj razumljiva za mednarodne uporabnike. Kadar se sreča z jezikovnimi ali situacijskimi zapleti ali nepričakovanim potekom dogodkov, razumevanje postane počasnejše ali je potrebna dodatna razlaga.	Odziv je večinoma takojšen, ustrezen in informativen. Začne ali ohranja dialog tudi ob nepričakovane m poteku dogodkov. Primerno se odziva pri očitnih nesporazumih, preverja, potrjuje in pojasnjuje.
Pred-operativna stopnja (3. stopnja)	Izgovarjava, naglas, ritem in intonacija so pod vplivom maternega jezika ali pokrajinske različice, kar pogosto vpliva na razumevanje.	Osnovnih slovničnih struktur in besednega reda v običajnih okoliščinah ne obvlada vedno dosledno. Napake pogosto vplivajo na pomen.	Točen in bogat besedni zaklad pogosto zadostuje za učinkovit pogovor o splošnih, konkretnih in z delom povezanih temah, vendar je obseg omejen in izbira besed je pogosto neustrezna. Pogosto mu ne uspe z drugimi besedami razložiti pomena besede zaradi pomanjkanja besednega zaklada.	Uporablja jezikovne nize, vendar sta hitrost in ritem pogosto neprimerna. Zatikanje in počasen govor lahko preprečita učinkovito sporazumevanje. Pogovorne zveze in odvečni moteči.	Pogosto razume splošne, konkretne in z delom povezane teme, če sta naglas in uporabljena različica dovolj razumljiva za mednarodne uporabnike. Lahko se zgodi, da ne razume jezikovnih ali situacijskih zapletov ali nepričakovanega poteka dogodkov.	Odziv je včasih takojšen, ustrezen in informativen. Razmeroma lahko začne ali ohranja dialog o splošnih temah in pričakovanem poteku dogodkov. Odziv pri nepričakovane m poteku dogodkov je po navadi neprimeren.

STOPNJA	IZGOVORJAVA	JEZIKOVNA PRAVLNOST	BESEDNJAK	TEKOČ GOVOR	RAZUMEVANJE	ODZIVANJE
	uporablja narečje in/ali naglas, razumljiv za letalsko javnost	ustrezna slovnična sestava in besedni red se določijo z jezikovnimi funkcijami, primernimi za posamezno nalogo				
Osnovna stopnja (2. stopnja)	Izgovarjava, naglas, ritem in intonacija so pod močnim vplivom maternega jezika ali pokrajinske različice, kar običajno vpliva na razumevanje.	Delno in po spominu obvlada le nekaj preprostih slovničnih struktur in besedni red.	Omejen besedni zaklad, ki ga sestavljajo samo posamezne na pamet naučene besede.	Lahko uporablja samo zelo kratke na pamet naučene izraze s pogostim zatikanjem in odvečnimi izrazi, ki jih uporablja med iskanjem primernih izrazov in izgovarjanjem manj poznanih besed, kar je moteče.	Razumevanje je omejeno na posamezne na pamet naučene stavke, če so ti izgovorjeni pazljivo in počasi.	Odziv je počasen in pogosto neprimeren ter je omejen na preproste, rutinske izmenjave.
Začetna stopnja (1. stopnja)	Izvajanje na ravni, nižji od osnovne stopnje	Izvajanje na ravni, nižji od osnovne stopnje	Izvajanje na ravni, nižji od osnovne stopnje	Izvajanje na ravni, nižji od osnovne stopnje	Izvajanje na ravni, nižji od osnovne stopnje	Izvajanje na ravni, nižji od osnovne stopnje

Opomba: Operativna stopnja (4. stopnja) je najnižja zahtevana stopnja za vodenje radiotelefonske komunikacije.

1. do 3. stopnja ločeno opredeljuje začetno, osnovno in predoperativno stopnjo jezika, vse pa opisujejo raven znanja, ki ne izpolnjuje zahteve glede ustreznega znanja jezika.

5. in 6. stopnja opredeljujeta višjo in strokovno raven znanja, ki presega najnižji zahtevani standard.

AMC številka 2 k FCL 2.010

Ocenjevanje znanja jezika

(Glej dodatek 1 k FCL 2.010.)

(Glej AMC številka 1 k FCL 2.010.)

(Glej IEM FCL 2.010.)

SPLOŠNO

1. Pristojni organ lahko za pripravo ali izvajanje ocenjevanja znanja jezika uporabi lastne vire ali za to nalogo pooblasti jezikovne ustanove.
2. Ocenjevanje mora potekati v skladu s temeljnimi zahtevami, navedenimi v sedmem do desetem odstavku. Osebe, ki bodo izpraševale znanje jezika, morajo izpolnjevati merila iz enajstega do trinajstega odstavka iz tega AMC.
3. Pristojni organ določi postopek za pritožbe kandidatov.
4. Na podlagi obstoječih načinov ocenjevanja lahko pristojni organ določi, da se aktivnim imetnikom licenc ATPL, izdanih v skladu z zahtevami FCL, po 5. marcu 2008 podeli ocena 4.

PONOVNA PREVERJANJA ZNANJA JEZIKA

5. Priporočeni časovni presledki med ponovnimi preverjanji iz tretjega odstavka dodatka 1 k FCL 2.010 ne smejo biti daljši od:
 - a) 3 let, če je prikazano znanje jezika na operativni stopnji (4. stopnja) po lestvici za ocenjevanje znanja jezika ICAO, ali
 - b) 6 let, če je prikazano znanje jezika na višji stopnji (5. stopnja) po lestvici za ocenjevanje znanja jezika ICAO.

Priporoča se, da se imetniku licence izda izjava o stopnji in veljavnosti vpisov o znanju jezika.

6. Uradnega ponovnega preverjanja ni treba opravljati kandidatom, ki so dosegli strokovno stopnjo (6. stopnjo) znanja jezika, npr. domačim ali tujim govorcem, ki zelo dobro obvladajo jezik in uporabljajo narečje ali naglas, razumljiv za mednarodno letalsko javnost.

TEMELJNE ZAHTEVE GLEDE OCENJEVANJA

7. Namen ocenjevanja je ugotoviti, ali je prosilec za pilotsko licenco ali imetnik licence sposoben govoriti in razumeti jezik, ki se uporablja za radiotelefonsko komunikacijo.
8.
 - a) Z ocenjevanjem se določi sposobnost kandidata za uporabo:
 - standardne radiotelefonske frazeologije; in
 - običajnega jezika v situacijah, kjer standardne frazeologije ni mogoče uporabiti za predvideni prenos sporočil.
 - b) Ocenjevanje naj vključuje:
 - samo zvočne in neposredne situacije,
 - splošne, konkretne in z delom povezane teme za pilote.
 - c) Kandidati morajo dokazati znanje jezika ob nepričakovanem poteku dogodkov in pri reševanju očitnih nesporazumov.
 - d) Z ocenjevanjem se določi govorna in slušna sposobnost kandidata. Neposredno ocenjevanje slovničnega znanja, bralnih sposobnosti in sposobnosti pisanja ni primerno.

Glede nadaljnjih smernic glej IEM FCL 2.010.

9. Z ocenjevanjem se določi jezikovna sposobnost kandidata na teh področjih:
- a) izgovarjava:
 - obseg, v katerem materni jezik kandidata ali regionalna različica vpliva na izgovarjavo, naglas, ritem in intonacijo ter
 - v kakšni meri vpliva na razumevanje;
 - b) jezikovna pravilnost:
 - sposobnost kandidata za uporabo osnovnih in bolj zapletenih slovničnih struktur ter
 - v kakšni meri kandidatove napake vplivajo na pomen;
 - c) besedni zaklad:
 - obseg in točnost uporabljenega besednega zaklada ter
 - sposobnost kandidata, da z drugimi besedami razloži pomen besede, če ne najde ustreznega izraza;
 - d) tekoč govor:
 - hitrost,
 - oklevanje,
 - razmerje med naučenim in spontanim govorom,
 - uporaba ustaljenih pogovornih in vezniških zvez;
 - e) razumevanje:
 - splošnih, konkretnih in z delom povezanih tem ter
 - pri jezikovnih ali situacijskih zapletih ali nepričakovanem poteku dogodkov;

Opomba: V gradivu za preizkus naj bodo naglas ali različice naglasov dovolj razumljivi za mednarodno skupnost uporabnikov.
 - f) odzivanje:
 - kakovost odziva (takojšen, ustrezen in informativen),
 - sposobnost za začetek in ohranjanje dialoga:
 - o splošnih, konkretnih in z delom povezanih temah in
 - pri nepričakovanem poteku dogodkov,
 - sposobnost reševanja očitnih nesporazumov s preverjanjem, potrjevanjem in pojasnjevanjem.

Opomba: Jezikovna sposobnost kandidata iz zgornjih področij se določi na podlagi lestvice za ocenjevanje jezika iz AMC številka 1 k FCL 2.010.
10. Kadar ocenjevanje ne poteka v neposrednem dialogu, se za ocenjevanje kandidatovih slušnih in govornih sposobnosti ter omogočanje ustreznega odziva uporabi primerna tehnologija (na primer: simulirana zveza med pilotom in kontrolorjem).

IZPRAŠEVALCI

11. Zelo pomembno je, da so osebe, ki so odgovorne za ocenjevanje znanja jezika (izpraševalci), ustrezno usposobljeni. To so izvedenci na področju letalstva (npr. aktivni ali nekdanji člani letalske posadke ali kontrolorji zračnega prometa) ali jezikovni izvedenci, izšolani za področje letalstva. Drugi mogoči način je oblikovati skupino izpraševalcev, ki jo sestavljata izvedenec za letalstvo in jezikovni izvedenec (glej dokument ICAO številka 9835, odstavek 6.5.5).
12. Izpraševalci morajo biti usposobljeni za izpolnjevanje posameznih zahtev glede ocenjevanja.
13. Izpraševalci ne smejo ocenjevati znanja tistih kandidatov, ki so jih sami jezikovno usposabljali.

MERILA ZA SPREJEMLJIVOST USTANOV ZA OCENJEVANJE ZNANJA JEZIKA

14. Ustanova, ki v imenu pristojnega organa ocenjuje znanje jezika (glej peti odstavek dodatka 1 k FCL 2.010), mora izpolnjevati zahteve, navedene v odstavku od 14.do 18..
15. Da bi zagotovili nepristransko ocenjevanje, mora ocenjevanje potekati ločeno od jezikovnega usposabljanja.
16. Za potrditev mora ustanova za ocenjevanje znanja jezika imeti:
 - a) ustrezno vodstvo in kader
 - b) pripravljen in vzpostavljen sistem kakovosti, ki zagotavlja skladnost z zahtevami glede ocenjevanja, meril in postopkov.
17. S sistemom za zagotavljanje kakovosti, ki ga vzpostavi ustanova za ocenjevanje jezika, je treba poskrbeti za:
 - a) vodenje,
 - b) politiko in strategijo,
 - c) postopke,
 - d) ustrezna določila ICAO/FCL, merila in postopke ocenjevanja,
 - e) organizacijski sestav,
 - f) odgovornost za razvoj, uvedbo in vodenje sistema za zagotavljanje kakovosti,
 - g) dokumentacijo,
 - h) program za zagotavljanje kakovosti,
 - i) človeške vire in usposabljanje (začetno in občasno),
 - j) zahteve glede ocenjevanja,
 - k) zadovoljstvo strank.
18. Dokumentacijo o ocenjevanju in posnetke je treba shraniti za obdobje, ki ga določi pristojni organ, in na njegovo zahtevo omogočiti dostop do teh zapisov.
19. Dokumentacija o ocenjevanju zajema najmanj:
 - a) cilje ocenjevanja,
 - b) razpored ocenjevanja, časovni načrt, uporabljeno tehnologijo, vzorce preizkusov, zvočne vzorce,
 - c) merila in standarde ocenjevanja (vsaj za 4., 5. in 6. stopnjo po lestvici za ocenjevanje iz AMC številka 1 k FCL 2.010),
 - d) dokumentacijo, ki dokazuje veljavnost, ustreznost in zanesljivost ocenjevanja,
 - e) postopke ocenjevanje in pristojnosti:
 - pripravo posameznega izpita,
 - administrativne zadeve: kraj izvedbe, preverjanje identitete in nadzor pri izpitu, ocena discipline, zaupnost/varovanje,
 - poročanje in dokumentacija, namenjena pristojnemu organu in/ali kandidatu, vključno z vzročnim spričevalom,
 - hramba dokumentov in posnetkov.

Opomba: V zvezi z nadaljnjimi navodili glede izpolnjevanja zahtev o ustreznem znanju jezika glej III. del dodatka A in dodatek B k Priročniku ICAO (dok. ICAO 9835).

IEM številka 1 k FCL 2.055

Sistem zagotavljanja kakovosti v organizacijah FTO in TRTO

(Glej AMC FCL 2.055.)

UVOD

V vsaki organizaciji FTO/TRTO je treba vzpostaviti temelje sistema za zagotavljanje kakovosti in določiti načine za reševanje težav pri izvajanju postopkov. Pri tem je najpomembnejše, kako izmeriti, uvesti in končno tudi doseči kakovost pri teoretičnem in praktičnem usposabljanju.

Namen tega dokumenta je organizacijam za letalsko usposabljanje ponuditi informacije in smernice glede vzpostavitve sistema za zagotavljanje kakovosti, ki omogoča skladnost z dodatkom 1a k FCL 2.055(3) in dodatkom 2 k FCL 2.055(3) (sistemi za zagotavljanje kakovosti).

Kot dokaz skladnosti z dodatkom 1a k FCL 2.055(3) in dodatkom 2 k FCL 2.055(3) morajo organizacije FTO/TRTO vzpostaviti sistem zagotavljanja kakovosti v skladu z navodili in informacijami iz naslednjih odstavkov.

SISTEM ZAGOTAVLJANJA KAKOVOSTI V ORGANIZACIJAH FTO/TRTO

1 Izrazi

Odgovorni vodja (Accountable Manager) – oseba, ki jo potrdi pristojni organ, pristojna za zagotovitev finančnih sredstev in izvajanje vseh šolskih dejavnosti v skladu s standardi, ki jih zahteva pristojni organ, in dodatnimi zahtevami, ki jih določi organizacija FTO/TRTO.

Kakovost (Quality) – skupek vseh posebnosti in lastnosti izdelka ali storitev, namenjenih za izpolnitev navedenih ali neizraženih potreb.

Zagotavljanje kakovosti (Quality Assurance) – vse načrtovane ali sistematične dejavnosti, ki so potrebne za zadostno stopnjo zaupanja v skladnost vseh šolskih dejavnosti z določenimi zahtevami, vključno s tistimi, ki jih organizacija FTO/TRTO določi v ustreznih priročnikih.

Vodja sistema za zagotavljanje kakovosti (Quality Manager) – oseba, ki jo potrdi pristojni organ in je odgovorna za vodenje sistema za zagotavljanje kakovosti, njegovo spremljanje in za popravilne ukrepe.

Priročnik o zagotavljanju kakovosti (Quality Manual) – dokument, ki zajema ustrezne informacije o sistemu kakovosti in programu zagotavljanja kakovosti.

Presoja kakovosti (Quality Audit) – sistematičen in neodvisen pregled, s katerim se ugotovijo skladnost dejavnosti s področja zagotavljanja kakovosti in s tem povezanih rezultatov z načrtovanimi ukrepi, učinkovitost izvajanja teh ukrepov ter njihova primernost za dosego ciljev.

2 Politika in strategija zagotavljanja kakovosti

Zelo pomembno je, da organizacija FTO/TRTO opiše način za oblikovanje, razvoj in pregled politike in strategije ter njuno preoblikovanje v načrte in ukrepe. Pripraviti je treba uradno pisno izjavo o politiki zagotavljanja kakovosti in ciljih sistema kakovosti, ki zavezuje vodjo usposabljanja. Politika zagotavljanja kakovosti mora izražati dosežke in neprekinjeno skladnost z ustreznimi deli zahtev FCL ter z dodatnimi merili, ki jih določi organizacija FTO/TRTO.

Odgovorni vodja je v celoti pristojen za sistem za zagotavljanje kakovosti skupaj s presledki med notranjim ocenjevanjem vodenja, njegovo obliko in sestavo.

3 Namen sistema zagotavljanja kakovosti

Vzpostavitev in uporaba sistema kakovosti bosta organizaciji FTO/TRTO omogočili spremljanje skladnosti z ustreznimi deli FCL, operativnim priročnikom, šolskim izobraževalnim priročnikom in vsemi drugimi standardi, ki jih določi taka organizacija ali pristojni organ, da bi zagotovil varno in učinkovito usposabljanje.

4 Vodja sistema za zagotavljanje kakovosti

- 4.1 Temeljna naloga vodje sistema za zagotavljanje kakovosti je s spremljanjem usposabljanja preveriti izvajanje standardov, ki jih narekuje pristojni organ, in vseh dodatnih zahtev, ki jih določi organizacija FTO/TRTO, pod nadzorom vodje usposabljanja, vodje inštruktorjev letenja in vodje predavateljev.
- 4.2 Vodja sistema za zagotavljanje kakovosti je odgovoren za primerno vzpostavitev, vzdrževanje, stalno dopolnjevanje in izboljšave programa za zagotavljanje kakovosti. Imeti mora:
 - neposreden stik z vodjem usposabljanja,
 - dostop do vseh členov organizacije FTO/TRTO.
- 4.3 V majhni ali zelo majhni organizaciji FTO/TRTO je mogoče delovni mesti vodje usposabljanja in vodje sistema za zagotavljanje kakovosti združiti. V tem primeru kakovost presoja neodvisno osebje. V organizacijah, ki ponujajo integrirano usposabljanje, vodja sistema za zagotavljanje kakovosti ne sme biti na delovnem mestu vodje usposabljanja, vodje inštruktorjev letenja ali vodje predavateljev.

5 Sistem za zagotavljanje kakovosti

- 5.1 S sistemom za zagotavljanje kakovosti v organizaciji FTO/TRTO se zagotovi skladnost z zahtevami glede šolskih dejavnosti, standardi in postopki ter njihova ustreznost.
- 5.2 Organizacija FTO/TRTO mora natančno določiti osnovno sestavo sistema za zagotavljanje kakovosti, ki velja za vse vrste šolanja.
- 5.3 Sestava sistema za zagotavljanje kakovosti mora ustrezati obsegu organizacije FTO/TRTO in celovitosti usposabljanja, katerega kakovost se spremlja.

6 Obseg

Sistem za zagotavljanje kakovosti velja za:

- 6.1 vodenje,
- 6.2 politiko in strategijo,
- 6.3 postopke,
- 6.4 določbe FCL,
- 6.5 dodatne standarde in postopke usposabljanja, ki jih določi organizacija FTO/TRTO,
- 6.6 organizacijsko sestavo FTO/TRTO,
- 6.7 odgovornost za razvoj, vzpostavitev in vodenje sistema za zagotavljanje kakovosti,
- 6.8 dokumentacijo skupaj s priročniki, poročili in zapiski,
- 6.9 program zagotavljanja kakovosti,
- 6.10 potrebne finančne, materialne in človeške vire,
- 6.11 zahteve v zvezi s usposabljanjem,
- 6.12 zadovoljstvo strank.

7 Sistem povratnih informacij

Sistem za zagotavljanje kakovosti mora zajemati tudi sistem povratnih informacij, ki zagotavlja jasno opredelitev popravljalnih ukrepov in njihovo takojšnje izvajanje. Sistem povratnih informacij določa osebo, ki mora ukrepati ob odstopanjih in kršitvah, ter postopke, ki jih je treba upoštevati, če popravljalni ukrep ni izveden v ustreznem času.

8 Dokumentacija

Dokumentacija zajema ustrezne dele šolskega izobraževalnega priročnika in operativnega priročnika, ki sta lahko vključena v ločeni priročnik kakovosti.

8.1 Poleg tega mora dokumentacija zajemati še:

- politiko zagotavljanja kakovosti,
- izraze,
- standarde posameznega usposabljanja,
- opis organizacije,
- dodelitev nalog in pristojnosti,
- šolske postopke za zagotovitev skladnosti s predpisi.

8.2 Program zagotavljanja kakovosti vključuje:

- časovni razpored spremljanja,
- postopke presoje kakovosti,
- postopke v zvezi s poročanjem;
- postopke za nadaljnji razvoj in popravljalne ukrepe,
- sistem zapisovanja,
- učni program usposabljanja in
- nadzor nad dokumenti.

9 Program zagotavljanja kakovosti

Program zagotavljanja kakovosti vključuje vse načrtovane in sistematične dejavnosti, ki so nujne za zaupanje, da usposabljanje poteka v skladu z veljavnimi zahtevami, standardi in postopki.

10 Pregled kakovosti

Glavni namen pregleda kakovosti je spremljati posamezen primer/ukrep/dokument itd. in s tem preveriti, ali so bili pri izvajanju tega primera upoštevani veljavni šolski postopki in zahteve ter ali je bil predpisani standard dosežen.

Pregled kakovosti zajema ta značilna področja:

- dejansko praktično usposabljanje in usposabljanje na zemlji,
- vzdrževanje,
- tehnične standarde in
- standarde usposabljanja.

11 Presoja kakovosti

Presoja je sistematična in neodvisna primerjava načina izvajanja usposabljanja z načinom, ki ga narekujejo objavljeni postopki usposabljanja.

Presoja kakovosti vključuje vsaj te postopke:

- izjavo o obsegu presoje,
- načrtovanje in pripravo,
- zbiranje in zapisovanje dokazov in
- analizo dokazov.

Metode, ki pripomorejo k učinkoviti presoji, so:

- pogovori z osebjem,
- pregled objavljenih dokumentov,
- podroben pregled ustreznega vzorca poročil,
- prisotnost pri dejavnostih, ki so sestavni del operacije, ter
- arhiviranje dokumentov in poročil o opažanjih.

12 Presojevalci kakovosti

Organizacija FTO/TRTO se glede na sestav in obseg usposabljanja odloči o tem, ali bo presojo kakovosti prepustila pooblaščenim skupini presojevalcev ali posamezniku. Vsekakor mora imeti skupina za presojo kakovosti oz. posamezen presojevalec ustrezne izkušnje s področja usposabljanja in/ali operativne izkušnje.

Dolžnosti presojevalcev so jasno določene v ustrezni dokumentaciji.

13 Neodvisnost presojevalca

Presojevalci ne smejo sodelovati pri vsakodnevnih dejavnostih na operativnih področjih ali na področju vzdrževanja, na katerem bodo presojali kakovost. Poleg pooblaščenega oseba ločenega oddelka za zagotavljanje kakovosti, ki svoje delo opravlja v polnem delovnem času, lahko organizacija FTO/TRTO nadzor posebnih področij ali dejavnosti prepusti presojevalcem kakovosti, ki so zaposleni s skrajšanim delovnim časom.

Organizacije FTO/TRTO, katerih sestav in obseg ne upravičujeta sodelovanja s presojevalci, ki svoje delo opravljajo v polnem delovnem času, lahko presojo prepustijo presojevalcem kakovosti, ki so zaposleni s skrajšanim delovnim časom, iz svojih lastnih vrst ali zunanjim presojevalcem na podlagi dogovora, ki ga potrdi pristojni organ.

Vsekakor mora organizacija FTO/TRTO pripraviti ustrezne postopke, s katerimi jamči, da v skupino presojevalcev ne bodo imenovane osebe, neposredno odgovorne za dejavnosti, katerih kakovost se bo presojala. Če sodelujejo zunanji presojevalci, morajo biti seznanjeni z vrsto usposabljanja, ki ga organizacija izvaja.

Organizacija FTO/TRTO v programu za zagotavljanje kakovosti določi osebe v organizaciji, ki imajo ustrezne izkušnje ter so odgovorne in pristojne za:

- preglede in presojo kakovosti, ki so del stalnega zagotavljanja kakovosti;
- ugotavljanje in zapisovanje vseh težav ali izsledkov pregledov ter dokazov, ki so nujni za njihovo utemeljitev;
- začetek reševanja oz. predloge za rešitev težav na načine, ki so predvideni za poročanje;
- nadzor nad izvajanjem rešitev v določenih časovnih okvirih;
- neposredno poročanje vodji sistema kakovosti.

14 Obseg presoje kakovosti

Organizacije FTO/TRTO preverijo skladnost s postopki v operativnem priročniku in šolskem izobraževalnem priročniku, ki so bili pripravljene, da bi se z njimi zagotovilo varno in učinkovito usposabljanje. Pri tem spremljajo vsaj ta področja (kadar je to primerno):

- (a) organizacijo,
- (b) načrte in cilje,
- (c) postopke za usposabljanje,
- (d) varnost letenja,
- (e) navodila, knjige in zapise,
- (f) omejitve delovnega časa in letenja,
- (g) zahteve glede počitka in časovnega razporeda,
- (h) povezavo med vzdrževanjem helikopterja/operacijami,
- (i) programe vzdrževanja in neprekinjeno plovnost,
- (j) plovnostne zahteve,
- (k) vzdrževanje.

15 Časovni raspored presoje

Program za zagotavljanje kakovosti vključuje natančen raspored rednih presoj in občasnih pregledov kakovosti. Raspored je prilagodljiv. Dopuščati mora izredne presoje, če to zahteva razvoj dogodkov. Predvidene so tudi nadaljnje presoje, kadar je treba preveriti, ali je bil popravljalni ukrep izveden in ali je bil učinkovit.

Organizacija FTO/TRTO pripravi časovni raspored presoj kakovosti, ki jih je treba opraviti v obdobju 12 mesecev. V skladu s programom je treba vse vidike usposabljanja pregledati vsako leto, razen ob dogovoru o podaljšanju tega obdobja, kot je pojasnjeno v nadaljevanju.

Organizacija FTO/TRTO lahko poljubno poveča pogostost presoj, ne sme pa zmanjšati njihovega števila brez soglasja pristojnega organa. Obdobje med presojami katerega koli predmeta, ki je daljše od 24 mesecev, zagotovo ne bi bilo sprejemljivo.

Pri pripravi časovnega rasporeda presoj kakovosti organizacija FTO/TRTO upošteva pomembne spremembe v vodstvu, organizaciji, usposabljanju ali tehnologiji in spremembe upravnih zahtev.

16 Nadzor in popravljalni ukrepi

Glavni namen nadzora znotraj sistema za zagotavljanje kakovosti je raziskati in presoditi njegovo učinkovitost ter s tem zagotoviti nenehno skladnost z načrtano strategijo in standardi usposabljanja. Spremljanje temelji na pregledih in presoji kakovosti, popravljalnih in nadaljnjih ukrepih. Organizacija FTO/TRTO oblikuje in objavi postopek za stalni nadzor skladnosti z zakoni. Cilj nadzora je odprava vzrokov za neustrezno delovanje.

O vsakem neupoštevanju standardov je treba obvestiti vodjo, ki je pristojen za izvajanje popravljalnih ukrepov, ali če je to ustrezno, odgovornega vodjo. Neupoštevanje se navede v poročilu, ki je namenjeno nadaljnjim preiskavam, s katerimi je mogoče določiti vzrok za neupoštevanje standardov in predlagati ustrezen popravljalni ukrep.

Program za zagotavljanje kakovosti vključuje postopke, ki pomenijo jamstvo, da bodo ugotovitvam pregledov sledili popravljalni ukrepi. Namen teh postopkov je spremljati popravljalne ukrepe in preverjati njihovo učinkovitost ter izpolnitev. Za organizacijo in izvajanje popravljalnih ukrepov je odgovoren oddelek, ki je naveden v poročilu o ugotovitvah presoje. Odgovorni vodja je vsestransko odgovoren tudi za zbiranje vseh sredstev, potrebnih za izvajanje popravljalnih ukrepov. Skupaj z vodjo sistema kakovosti zagotavlja, da bo s popravljalnim ukrepom ponovno vzpostavljena usklajenost s standardom, ki ga zahteva pristojni organ, in s katero koli dodatno zahtevo, ki jo določi organizacija FTO/TRTO.

17 Popravljalni ukrep

Po presoji kakovosti organizacija FTO/TRTO:

- (a) ugotovi resnost izsledkov in kakršne koli potrebe po takojšnjem popravljalnem ukrepu;
- (b) določi vzrok ugotovljenih nepravilnosti;
- (c) določi popravljalne ukrepe, s katerimi je mogoče preprečiti ponovno neskladnost;
- (d) pripravi časovni načrt za odpravo napak;
- (e) določi posameznike ali oddelke, pristojne za izvajanje popravljalnega ukrepa;
- (f) določi način, kako bo odgovorni vodja dodelil sredstva, kadar je to ustrezno.

17.1 Vodja sistema za zagotavljanje kakovosti naj bi:

- 17.1.1 preveril, ali je odgovorni vodja začel izvajati popravljalni ukrep kot odgovor na katero koli ugotovitev pregleda oz. neskladnost;

- 17.1.2 preveril, ali popravljalni ukrep vključuje sestavine, ki so navedene v šestnajstem odstavku zgoraj;
- 17.1.3 nadzoroval izvajanje in dokončanje popravljalnega ukrepa;
- 17.1.4 predložil vodstvu nepristransko oceno o popravnem ukrepu, njegovem izvajanju in dokončanju;
- 17.1.5 presodil učinkovitost popravljalnega ukrepa s pomočjo nadaljnjih postopkov.

18 Ocena vodenja

Ocena vodenja je obširen, sistematičen in dokumentiran pregled sistema za zagotavljanje kakovosti, politike usposabljanja in postopkov. Pripravi jo vodstvo, v njej pa upošteva:

ugotovitve pregledov, presoje kakovosti in vse druge kazalnike ter splošno učinkovitost vodenja organizacije pri doseganju zastavljenih ciljev.

Z oceno vodenja se morajo določati in popraviti smernice, ter kadar je to mogoče, preprečevati nadaljnje neskladnosti. Ugotovitve in priporočila, temelječa na ocenjevanju, je treba pisno predložiti odgovornemu vodji, ki bo ustrezno ukrepal. Odgovorni vodja je oseba, pooblaščen za reševanje spornih zadev in ukrepanje.

Odgovorni vodja odloča o pogostosti, obliki in sestavi dejavnosti v zvezi z ocenjevanjem notranjega vodenja.

19 Zapisniki

Organizacija FTO/TRTO sestavi točne, popolne in lahko dostopne zapisnike, v katerih so prikazani rezultati programa za zagotavljanje kakovosti. Navedeni so bistveni podatki, s pomočjo katerih lahko organizacija FTO/TRTO ugotovi in prouči glavne vzroke za neskladnost ter s tem določi tista področja, na katerih prihaja do neskladnosti, in jim nameni vso pozornost.

Dokumente, kot so:

- časovni raspored presoje kakovosti,
 - poročila o pregledih in presojah kakovosti,
 - odziv na ugotovitve,
 - poročila o odpravi nepravilnosti,
 - spremljanje in končno poročilo,
 - poročila o oceni vodenja,
- je treba hraniti 5 let.

20 Odgovornost za zagotavljanje kakovosti podizvajalcev

S soglasjem pristojnega organa lahko organizacije FTO/TRTO za izvajanje nekaterih dejavnosti najamejo zunanje agencije.

Končno odgovornost za usposabljanje, ki jo zagotavlja podizvajalec, vedno prevzame organizacija FTO/TRTO. Organizacija FTO/TRTO in podizvajalec podpišeta pisni dogovor, ki jasno določa storitve v zvezi z varnostjo in kakovostjo, ki jo mora zagotoviti podizvajalec. Dejavnosti podizvajalca, ki se nanašajo na zagotavljanje kakovosti na podlagi sklenjenega dogovora, so del programa za zagotavljanje kakovosti organizacije FTO/TRTO.

Organizacija FTO/TRTO poskrbi, da ima podizvajalec potrebna pooblastila/potrdila, da upravlja vire in je sposoben opraviti nalogo. Če organizacija FTO/TRTO od podizvajalca zahteva, da opravi nalogo, ki presega njegova pooblastila/potrdila, mora poskrbeti, da so v programu za zagotavljanje kakovosti podizvajalca upoštevane tudi take dodatne zahteve.

21 Usposabljanje za namen sistema za zagotavljanje kakovosti

Pravilno in temeljito usposabljanje je bistvenega pomena za višjo raven kakovosti v vsaki organizaciji. Da bi dosegla pomembne cilje pri takem usposabljanju, mora organizacija FTO/TRTO poskrbeti, da so vsi zaposleni seznanjeni s cilji, ki jih določa priročnik o kakovosti.

Osebe, odgovorne za vodenje sistema (za zagotavljanje in nadzor) kakovosti, morajo opraviti usposabljanje, ki zajema:

- uvod v koncept sistema kakovosti,
- obvladovanje kakovosti,
- koncept zagotavljanja kakovosti,
- priročnike s področja kakovosti,
- načine presoje kakovosti,
- poročanje in zapisovanje ter
- načine delovanja sistema kakovosti v organizaciji FTO/TRTO.

Usposabljanju vsakega posameznika, ki sodeluje pri obvladovanju kakovosti, in seznanjanju preostalega osebja z navodili je treba nameniti dovolj časa. Dodeljen čas in sredstva morajo ustrezati obsegu usposabljanja.

22 Možnosti usposabljanja

Tečaji, ki so namenjeni obvladovanju kakovosti, so na voljo pri različnih nacionalnih oz. mednarodnih ustanovah za standardizacijo. Organizacija FTO/TRTO sama odloča o tem, ali bo tako usposabljanje omogočila osebam, ki bodo sodelovale pri vodenju sistema kakovosti. Organizacije, ki zaposlujejo dovolj ustrezno usposobljenega osebja, se lahko odločijo za usposabljanje v lastni organizaciji.

23 Sistem za zagotavljanje kakovosti v majhnih in zelo majhnih organizacijah

Zahteva glede uvedbe in dokumentiranja sistema kakovosti ter zaposlitve vodje sistema kakovosti velja za vse organizacije FTO/TRTO.

Obsežni sistemi za zagotavljanje kakovosti utegnejo biti neprimerni za majhne ali zelo majhne organizacije FTO/TRTO, hkrati pa lahko uredniška prizadevanja pri sestavi priročnikov in postopkov za zagotavljanje kakovosti v celovitem sistemu presegajo njihove razpoložljive vire. Zato je sprejemljivo, da take organizacije prilagodijo svoj sistem kakovosti obsegu in vrstam usposabljanja ter temu primerno razporedijo svoje vire.

Za majhne ali zelo majhne organizacije FTO/TRTO utegne ustrezati program za zagotavljanje kakovosti, pri katerem se uporabljajo kontrolni seznam. Temu morata biti dodana urnik za posamezno časovno obdobje, v katerem je treba izpolniti vse točke s seznama, in izjava vodstva o opravljenem izrednem pregledu. Zagotoviti je treba občasen neodvisni pregled vsebine kontrolnih seznamov in dosežkov sistema za zagotavljanje kakovosti.

Majhne organizacije FTO/TRTO se lahko odločijo, da bodo presojo kakovosti zaupale notranjim ali zunanjim presojevalcem ali obema. V takih okoliščinah je sprejemljivo, da zunanji strokovnjaki ali usposobljene agencije kakovost presojajo v imenu vodje sistema za zagotavljanje kakovosti.

Če neodvisno presojo kakovosti opravljajo zunanji presojevalci, je treba časovni razpored presoje objaviti v ustreznih dokumentih.

Ne glede na način ureditve organizacije FTO/TRTO obdržijo vsestransko odgovornost v zvezi s sistemom za zagotavljanje kakovosti ter zlasti odgovornost za izvajanje nadaljnjih ukrepov za odpravo napak in nadzor nad njimi.

IEM številka 2 k FCL 2.055
Finančna ocena organizacij FTO/ TRTO
(Glej dodatka 1a in 2 k FCL 2.055.)

CILJ

- 1 Namen tega dokumenta (IEM) je določiti ustrezne načine, s katerimi organizacije FTO/TRTO pristojnemu organu dokažejo, da razpolagajo z zadostnimi sredstvi za usposabljanje po standardih, ki jih določa FCL. Deveti odstavek dodatka 1a k FCL 2.055 in osmi odstavek dodatka 2 k FCL 2.055 se nanašata na ohranjanje zadovoljivih standardov med celotnim usposabljanjem. To gradivo ni namenjeno kot skrb za zaščito uporabnikov. Dodelitve in podaljšanja potrdila o odobritvi torej ne gre razumeti kot jamstva za dobro finančno stanje organizacije. To je le eden od znakov, ki na podlagi danih finančnih podatkov kažejo, da odobrena organizacija lahko zagotavlja ustrezno infrastrukturo in strokovno osebje, kar omogoča, da usposabljanje za letenje poteka oziroma se lahko nadaljuje v skladu z ustreznimi zahtevami in standardi, določenimi v FCL.

VLOGA ZA IZDAJO ALI PODALJŠANJE POTRDILA O ODOBRTVI

- 1 Vsaki vlogi za prvo izdajo potrdila o odobritvi ali njegovo podaljšanje mora biti priložen načrt za obdobje veljavnosti želenega potrdila, vključuje pa najmanj te podatke:
 - (a) Infrastruktura in število študentov
Natančni podatki o (kar je ustrezno):
 - številu in tipih šolskih helikopterjev, ki se bodo uporabljala;
 - številu inštruktorjev, ki bodo izvajali praktično usposabljanje s helikopterjem in teoretično usposabljanje na zemlji;
 - številu učilnic in drugih šolskih objektih (naprav za simulacijo letenja), ki so namenjeni za usposabljanje;
 - dodatni infrastrukturi (pisarne, operativni prostori, prostori, ki so namenjeni posvetovanju pred poletom, počitku, hangarji itd.);
 - predvidenem številu študentov (v posameznem mesecu in na tečaju).
 - (b) Finančni podatki o:
 - potrebnih naložbah za zagotovitev načrtovanih osnovnih sredstev;
 - stroških izvedbe tečajev, za katere organizacija želi pridobiti odobritev;
 - načrtovanem prihodku med veljavnostjo potrdila;
 - napoved o finančnem poslovanju za dejavnosti, za katere organizacija želi pridobiti odobritev;
 - natančni podatki o kakršnem koli drugem finančnem poslovanju, od katerega je odvisna donosnost odobrene organizacije.
- 3 Poleg načrta, ki je priložen vlogi za prvo izdajo oziroma podaljšanje potrdila o odobritvi, mora biti vlogi priloženo tudi finančno poročilo, s katerim banka ali revizorji potrdijo, da prosilec razpolaga z zadostnimi finančnimi sredstvi za uresničevanje predlaganih dejavnosti, ki so opisane v načrtu za izvedbo odobrenih tečajev v skladu z FCL, oziroma lahko pridobi finančna sredstva. Če želijo organizacije, ki zaprosijo za izdajo ali podaljšanje potrdila, razširiti v načrtu opisane dejavnosti z dodatnimi dejavnostmi, morajo v skladu z zahtevami v FCL predložiti ustrezno dopolnjeno finančno poročilo.

STALNO SPREMLJANJE FINANČNEGA POLOŽAJA

- 4 Če pristojni organ po izdaji potrdila upravičeno meni, da organizacija zaradi dejanskega ali navideznega pomanjkanja finančnih sredstev ne izvaja oziroma ne bo mogla izvajati predpisanih standardov v skladu z FCL, lahko od organizacije zahteva pisni dokaz, da lahko in da bo zagotovila zadostna sredstva, s katerimi bo še naprej izpolnjevala zahteve, navedene v pooblastilu, oziroma zagotavljala tiste spremembe, o katerih se je dogovorila s pristojnim organom. Vsakemu takemu dokazu mora biti priloženo dodatno finančno poročilo banke ali revizorjev, ki jih pooblasti prosilec.
- 5 Prav tako lahko pristojni organ zahteva finančno poročilo, če je razvidno, da se izvajanje odobrenega tečaja ali tečajev precej razlikuje od predlogov, ki so navedeni v poslovnem načrtu.

IEM številka 3 k FCL 2.055

Organizacije FTO, ki izvajajo usposabljanja za licence in ratinge

(Glej dodatka 1a in 2 k FCL 2.055.)

(Glej IEM številka 4 k FCL 2.055.)

ŠOLSKI IZOBRAŽEVALNI PRIROČNIK

Šolski izobraževalni priročnik v organizacijah FTO in TRTO, ki izvajajo integrirani ali modularni tečaj usposabljanja za letenje po odobrenem programu, vključujejo:

1. DEL – NAČRT USPOSABLJANJA

Cilj tečaja (ATPL(H)/IR(H), CPL/IR(H), ATPL(H), CPL(H), kar je ustrezno)	Izjava o tem, kaj morajo študenti znati po končanem usposabljanju, raven izvajanja in omejitve pri usposabljanju, ki jih je treba upoštevati.
Temeljne zahteve	Najnižja starostna meja, izobrazba (vključno z jeziki), zdravstvene zahteve. Kakšne koli zahteve posamezne države.
Upoštevanje predhodnih izkušenj	Pristojni organ določi način za upoštevanje izkušenj pred začetkom šolanja.
Učni program	Program letenja (enomotorni helikopterji), program letenja (večmotorni helikopterji), program usposabljanja v simulatorju in na napravah za simulacijo letenja ter program teoretičnega usposabljanja.
Časovni razpored po tednih za vsak učni program	Organizacija in časovna razporeditev tečaja.
Program usposabljanja	Splošni dnevni in tedenski program letenja, teoretičnega usposabljanja in usposabljanja na napravah za simulacijo letenja. Omejitve zaradi slabega vremena. Omejitve programa v zvezi z najdaljšim časom usposabljanja (letenja, teoretičnega usposabljanja in usposabljanja na napravah za simulacijo letenja) na dan/teden/mesec. Omejitve v zvezi z delovnim časom študentov. Trajanje samostojnih letov študentov in letov z inštruktorji v posameznih fazah. Največje število ur opravljenega letenja podnevi/ponoči; največje število šolskih letov na dan/noč. Najkrajši počitek med posameznimi delovnimi obdobji.
Zapisi o usposabljanju	Pravila glede varovanja zapisov in dokumentov. Seznam prisotnosti. Oblika zapisov o usposabljanju, ki jih je treba hraniti. Osebe, ki je odgovorno za pregled zapisov in knjižic letenja študentov. Vrsta in pogostost pregledov zapisov. Standardizacija vpisov v zapise o usposabljanju. Pravila za vpis v knjižico letenja.
Usposabljanje na področju varnosti	Odgovornost posameznika. Najpomembnejše vaje. Urjenje za morebitno nevarnost (pogostost). Preverjanja z inštruktorjem (pogostost na posameznih ravneh). Zahteve pred prvim samostojnim poletom podnevi/ponoči/navigacija itd.

Preverjanja in izpiti	Praktično letenje: (a) sprotno preverjanje napredka, (b) preverjanje praktične usposobljenosti. Teoretično znanje: (a) sprotno preverjanje pridobljenega znanja, (b) teoretični izpiti. Dovoljenje za preverjanje. Pravila o tečaju za osvežitev znanja pred ponovnim preverjanjem. Poročila in zapisi o preverjanju. Postopki za pripravo izpitnih pol, vrste vprašanj in ocenjevanje, merila za pozitivno oceno. Postopki za analizo vprašanj in pregled ter za dvig nadomestnih izpitnih pol. Postopki za ponavljanje izpitov.
Učinkovitost usposabljanja	Dolžnosti posameznika. Splošna ocena. Povezava med posameznimi oddelki. Določitev nezadovoljivega napredka (posameznih študentov). Ukrepi za odpravo nezadovoljivega napredka. Postopki za zamenjavo inštruktorjev. Največje število inštruktorjev, ki jih študent lahko zamenja. Notranji sistem povratnih informacij za odkrivanje pomanjkljivega usposabljanja. Postopki za začasno prekinitev usposabljanja. Disciplina. Poročanje in dokumentacija.
Standardi in raven izvajanja na posameznih stopnjah.	Dolžnosti posameznika. Standardizacija. Zahteve in postopki standardizacije. Izvajanje meril preverjanja.

2. DEL – POSVETOVANJE PRED POLETOM IN PRAKTIČNE LETALSKE VAJE

Praktične letalske vaje	Podroben opis vsebine vseh praktičnih vaj, ki se bodo izvajale, razvrščenih po vrstnem redu izvajanja, skupaj z naslovi in podnaslovi. Opis je običajno enak opisu praktičnih vaj pri usposabljanju za vpis ratinga inštruktorja letenja.
Priporočeni seznam praktičnih letalskih vaj	Krajši seznam zgornjih vaj, označenih samo z naslovi in podnaslovi, ki je namenjen kot priporočilo. Da bodo letalski inštruktorji lahko vsakodnevno uporabljali seznam, naj bo ta po možnosti v obliki prekrivnih kartic.
Sestava tečaja – faze usposabljanja	Izjava o razdelitvi tečaja na faze, način razdelitve zgornjih praktičnih vaj na faze, s katerim bo mogoče zagotoviti najučinkovitejše zaporedje in ponavljanje najpomembnejših vaj (urjenje za morebitno nevarnost) v pravih presledkih. Določati mora število ur za posamezno stopnjo, za skupino vaj v vsaki fazi in čas, ko je treba sproti preverjati doseženo znanje.
Sestava tečaja – povezava učnega programa	Način povezave med teoretičnim usposabljanjem, usposabljanjem v simulatorju ali na napravah simulacijo letenja ter usposabljanjem s helikopterjem, ki študentom omogoča, da med praktičnim usposabljanjem uporabijo znanje, pridobljeno pri teoretičnem delu in usposabljanju v simulatorju oziroma na napravah za simulacijo letenja.

Napredovanje študentov	Zahteve glede napredovanja študentov in kratka, toda jasna izjava o tem, kaj se od študenta pričakuje, in o stopnji strokovnosti, ki jo morajo doseči pred napredovanjem na višjo raven vaj pri praktičnem usposabljanju. Vključena mora biti tudi zahteva o najmanjših potrebnih izkušnjah, izraženih v urah, uspešno končanih vajah itd., kar se zahteva pred začetkom pomembnejših vaj, npr. pred nočnim letenjem.
Načini poučevanja	Zahteve organizacije za letalsko usposabljanje zlasti glede posvetovanja pred poletom in po njem, upoštevanje učnega programa in podroben opis usposabljanja, dovoljenje za samostojno letenje idr.
Sprotno preverjanje pridobljenega znanja	Navodila izpitnemu osebu v zvezi s sprotnim preverjanjem pridobljenega znanja in s tem povezano dokumentacijo.
Slovar izrazov	Opredelitev pomembnejših izrazov, če je to potrebno.
Dodatki	Obrazci za poročilo o sprotnem preverjanju doseženega znanja. Obrazci za poročilo o preverjanju praktične usposobljenosti. Potrdila FTO o izkušnjah, usposobljenosti idr., če se to zahteva.

3. DEL – USPOSABLJANJE ZA LETENJE V SIMULATORJU IN NA NAPRAVI ZA SIMULACIJO LETENJA

Sestava je podobna kot pri 2. delu.

4. DEL – TEORETIČNO USPOSABLJANJE

Sestava teoretičnega usposabljanja	Izjava o razdelitvi tečaja na faze, vključno s splošnim zaporedjem tem, ki bodo obravnavane, čas, namenjen vsaki temi, razčlenitev na predmete in vzorec učnega načrta. Usposabljanje na daljavo naj vključuje tudi navodila o učnem gradivu za posamezne dele usposabljanja.
Učni načrt	Opis posamezne učne ure ali skupine ur skupaj z učnim gradivom, učnimi pripomočki, organizacijo sprotnega preverjanja pridobljenega znanja in povezavo med temami in drugimi predmeti.
Učno gradivo	Natančna določitev učnih pripomočkov, ki se bodo uporabljali (npr. učno gradivo, priporočeni priročniki, vaje, gradivo za samostojno učenje, predstavljena oprema)
Napredek študentov	Zahteve glede napredovanja študentov in kratka, toda jasna izjava o tem, kaj in kako morajo doseči pred prijavo na teoretične izpite.
Sprotno preverjanje pridobljenega znanja	Organizacija sprotnega preverjanja pridobljenega znanja za vsak predmet, vključno z obravnavanimi temami, načini ocenjevanja in dokumentacijo.
Pregled	Nadaljnji postopek, kadar standarda, ki se zahteva za katero koli stopnjo tečaja, ni mogoče doseči, vključno z odobrenim načrtom ukrepanja in dodatnim usposabljanjem, če je potrebno.

OPERATIVNI PRIROČNIK

Operativni priročnik v organizacijah FTO in TRTO, ki izvajajo integrirane ali modularne tečaje po odobrenem programu, mora vsebovati:

(a) Splošni del:

- seznam in opis vseh zvezkov operativnega priročnika,
- administracija (delovanje in vodstvo),
- dolžnosti (vseh vodilnih in administrativnih uslužbencev),
- disciplina študentov in disciplinski ukrepi,
- dovoljenje za let,

- priprava programa letenja (omejitev števila helikopterjev v slabem vremenu),
- vodenje helikopterja,
- pristojnosti vodje helikopterja,
- prevoz potnikov,
- dokumenti letala/helikopterja,
- hranjenje dokumentacije,
- zapisi o usposobljenosti letalske posadke (licence in ratingi),
- podaljšanje veljavnosti (zdravniško spričevalo in ratingi),
- čas letalske dolžnosti in omejitve časa letenja (inštruktorji),
- čas letalske dolžnosti in omejitve časa letenja (študenti),
- čas počitka (inštruktorji v helikopterju),
- čas počitka (študenti),
- knjižice letenja,
- načrtovanje letenja (splošno),
- varnost (splošno), oprema, spremljanje radijske zveze, nevarnosti, nesreče in incidenti (vključno s poročili), varnostni piloti itd.

(b) Tehnični del:

- opis helikopterja,
- oskrba helikopterja (vključno s kontrolnimi sezname helikopterja, omejitvami, tehničnimi dnevniki in dnevniki o vzdrževanju helikopterja) v skladu z zahtevami, ki so določene v ustreznih dokumentih JAR,
- postopki v nuji,
- radijska in radionavigacijska sredstva,
- dovoljene pomanjkljivosti (na podlagi seznama MMEL, če je na voljo).

(c) Rute:

- potek poleta (zakonodaja, vzlet, ruta, pristanek itd.),
- načrtovanje poleta (gorivo, olje, najmanjša varna višina, navigacijska oprema itd.),
- obremenitve (poročilo o tehtanju, masa, ravnotežje, omejitve),
- vremenski minimumi (inštruktorji v helikopterju),
- vremenski minimumi (študenti – na različnih stopnjah usposabljanja),
- šolske rute/območja.

(d) Usposabljanje osebja:

- imenovanje oseb, ki so pristojne za standarde/usposobljenost letečega osebja,
- začetno usposabljanje,
- tečaji za osvežitev znanja,
- usposabljanje na področju standardizacije,
- preverjanje strokovnosti,
- usposabljanje za napredovanje,
- ocenjevanje standardov osebja organizacije za letalsko usposabljanje.

IEM številka 4 k FCL 2.055

Pregled upoštevane usposabljanja v simulatorju (FS) ali na napravah za simulacijo letenja (FSTD: FTD, FNPT) pri času letenja z inštruktorjem, ki se zahteva med tečaji usposabljanja za letenje s helikopterjem

		Integrirani ATPL(H)/IR			Upoštevani čas usposabljanja na napravah FSTD
	z inštruktorjem	samostojno		skupaj	FS; FTD, FNPT
Usposabljanje za vizualno letenje, vključno z ME rating za tip	75 ur	15 ur	40 ur	130 ur	30 ur FS nivoja C/D ali 25 ur FTD 2,3 ali 20 ur FNPT II, III
Usposablj. za osnovno instrument. letenje	10 ur	–	–	10 ur	5 ur FTD1; FNPT 1
Usposablj. za rating za instrument. letenje	40 ur	–	–	40 ur	20 ur FS; FTD 2,3; FNPT II, III ali 5 ur FTD 1; FNPT I
MCC	15 ur	–	–	15 ur	15 ur FS; FTD 2,3 (MCC); FNPT II; III; (MCC)
Skupaj	140 ur	55 ur		195 ur	65 ur FS ali 60 ur FTD 2, 3 ali 55 ur FNPT II, III ali 10 ur FTD 1; FNPT I
		Integrirani ATPL(H)/VFR			
	z inštruktorjem	samostojno	SPIC	skupaj	FS, FTD; FNPT
Usposabljanje za vizualno letenje, vključno z ME rating za tip	75 ur	15 ur	40 ur	130 ur	30 ur FS nivoja C/D ali 25 ur FTD 2, 3 ali 20 ur FNPT II, III
Usposablj. za osnovno instrument. letenje	10 ur	–	–	10 ur	5 ur FTD 1; FNPT I
MCC / VFR	10 ur	–	–	10 ur	10 ur FS; FTD 2, 3 (MCC); FNPT II, III (MCC)
Skupaj	95 ur	55 ur		150 ur	40 ur FS ali 35 ur FTD 2, 3 ali 30 ur FNPT II, III ali 5 ur FTD 1; FNPT I
		Integrirani CPL(H)/IR			
	z inštruktorjem	samostojno	SPIC	skupaj	FS, FTD; FNPT
Usposabljanje za vizualno letenje, vključno z ME rating za tip	75 ur	15 ur	40 ur	130 ur	30 ur FS nivoja C/D ali 25 ur FTD 2, 3 ali 20 ur FNPT II; III
Usposablj. za osnovno instrument. letenje	10 ur	–	–	10 ur	5 ur FTD, FNPT I
Usposablj. za rating za instrument. letenje	40 ur	–	–	40 ur	20 ur FS; FTD 2, 3; FNPT II, III ali 5 ur FTD 1; FNPT I
Skupaj	125 ur	55 ur		180 ur	50 ur FS nivoja C/D ali 45 ur FTD 2, 3 ali 40 ur FNPT II, III ali 10 ur FTD 1; FNPT I

		Integrirani CPL(H)			
	z inštruktorjem	samostojno	SPIC	skupaj	FS, FTD; FNPT
Usposabljanje za vizualno letenje	75 ur	15 ur	35 ur	125 ur	30 ur FS nivoja C/D ali 25 ur FTD 2, 3 ali 20 ur FNPT II; III
Usposablj. za osnovno instrument. letenje	10 ur	–	–	10 ur	5 ur FS, FTD 1, 2, 3; FNPT I, II, III
Skupaj	85 ur	50 ur		135 ur	35 ur FS ali 30 ur FTD 2, 3 ali 25 ur FNPT II, III ali 5 ur FTD 1; FNPT I
		Modularni CPL(H)			
	z inštruktorjem	samostojno	SPIC	Skupaj	FS, FTD; FNPT
Usposabljanje za vizualno letenje	20 ur	–	–	20 ur	5 ur FS; FTD 2, 3; FNPT II; III
Usposablj. za osnovno instrument. letenje	10 ur	–	–	10 ur	5 ur FS, FTD 1, 2, 3; FNPT I, II, III
Skupaj	30 ur	–	–	30 ur*	10 ur FS, FTD 2, 3; FNPT II, III ali 5 ur FTD 1; FNPT I
		Modularni IR(H)			
	z inštruktorjem	samostojno	SPIC	Skupaj	FS, FTD; FNPT
Enomotorni helikopterji	50 ur	–	–	50 ur	35 ur FS, FTD 2, 3; FNPT II, III ali 20 ur FTD 1; FNPT I
Večmotorni helikopterji	55 ur	–	–	55 ur	40 ur FS, FTD 2, 3; FNPT II, III ali 20 ur FTD 1; FNPT I
		Modularni MCC (H)			
	z inštruktorjem	samostojno	SPIC	Skupaj	FS, FTD; FNPT
MCC/VFR	15 ur	–	–	15 ur	15 ur FS; FTD 2, 3 (MCC); FNPT II, III (MCC)
MCC/IR	5 ur	–	–	5 ur	5 ur FS; FTD 2, 3 (MCC); FNPT II, III (MCC)
MCC (VFR + IR)	20 ur	–	–	20 ur	20 ur FS; FTD 2, 3 (MCC); FNPT II, III (MCC)

Opomba: Upoštevani čas usposabljanja na napravi FNPT I pomeni FNPT (letalo) ali FNPT (helikopter) oziroma usposabljanje v letalu.

- Pred začetkom modularnega tečaja CPL(H) mora kandidat:
 - a) imeti licenco PPL(H), izdano v skladu z ICAO Aneksom 1;
 - b) kot pilot helikopterjev leteti 155 ur ali 105 ur, če je imetnik licence CPL(A), oziroma 135 ur, če je imetnik licence PPL(A).

[illegible]

NAVODILA ZA UPORABO

1. Zahteve v FCL 1.080 in FCL 2.080 določajo, da mora imetnik licence člana letalske posadke vpisati natančne podatke o vsakem končanem poletu, in sicer v obliki, ki je sprejemljiva za državni letalski organ, pristojen za izdajo licenc ali ratingov. Knjižica letenja omogoča imetnikom letalskih licenc, da svoje letalske izkušnje zapisujejo na enostaven način, ki hkrati zagotavlja trajno dokumentacijo o njihovem letenju. Priporočljivo je, da piloti, ki redno letijo na letalih in helikopterjih ali z drugimi tipi zrakoplovov, za vsako posamezno vrsto letenja vodijo ločeno knjižico letenja.
2. Podatke vpišite v knjižico letenja po vsakem končanem poletu, takoj ko je to mogoče. Vpisovati morate s črnilom ali svinčnikom, ki ga ni mogoče izbrisati.
3. Imetnik licence v ustrezno rubriko vpiše natančne podatke o vsakem poletu, med katerim je opravljal naloge dejavnega člana letalske posadke. Vsak polet vpiše v ločeno vrstico. Če z zrakoplovom v enem dnevu opravi več poletov in se vsakič vrne na kraj vzleta ter če čas med zaporednimi poleti ni daljši od tridesetih minut, lahko serijo takih poletov vpiše kot en vpis.
4. Polet vpiše od trenutka, ko se zrakoplov s pomočjo lastnega pogona začne premikati na vzlet, do trenutka, ko se po pristanku ustavi (glej FCL 2.001).
5. Kadar je na zrakoplovu več pilotov, ki so dejavni člani posadke, letalski prevoznik v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije, pred začetkom poleta enega od njih imenuje za vodjo zrakoplova. Ta lahko izvedbo poleta zaupa drugemu ustrezno usposobljenemu pilotu. Vsak polet, ki ga opravi kot »vodja zrakoplova«, vpiše v rubriko »vodja zrakoplova« (PIC). »Kopilot (pilot), ki opravlja naloge vodje zrakoplova pod nadzorom« (PICUS) ali kot »pilot pripravnik za vodjo zrakoplova« (SPIC), polet vpiše v rubriko »vodja zrakoplova« (PIC). Vsak tak vpis s svojim podpisom potrdi drug vodja zrakoplova ali inštruktor letenja v rubriki »Opombe«.
6. Opombe v zvezi z vpisovanjem časa letenja:
 - 1. stolpec: vpišite datum začetka leta (dd/mm/ll)
 - 2./3. stolpec: vpišite polno ime kraja vzleta in namembnega letališča oziroma ju označite z uveljavljeno mednarodno tri- ali štiričrkovno kodo. Vsi navedeni časi morajo biti UTC.
 - 5. stolpec: označite, ali ste leteli z zrakoplovom, ki ga upravlja samo en pilot (SP), ali v veččlanski posadki (MP). Če ste leteli z zrakoplovom, ki ga upravlja samo en pilot (SP), vpišite, ali je letenje potekalo na enomotornem (SE) ali večmotornem (ME) zrakoplovu.

1	2		3		4		5		6	7	8	
DATE (dd/mm/yy)	DEPARTURE		ARRIVAL		AIRCRAFT		SINGLE PILOT TIME	MULTI-PILOT TIME	TOTAL TIME OF FLIGHT	NAME PIC	LANDINGS	
	PLACE	TIME	PLACE	TIME	MAKE, MODEL, VARIANT	REGISTRATION	SE	ME			DAY	NIGHT
7/8/98	LIS	1430	OPQ	1645	MD500 N	CS-HBL	✓			2 15	SELF	1
20/8/98	SPL	020	RTM	1050	SA365 N2	PH-HAP			1 30	1 30	SELF	2

- 6. stolpec: skupni polet lahko vpišete v urah in minutah ali z decimalnimi števili.
- 7. stolpec: vpišite ime vodje zrakoplova ali svoje ime, kar ustreza okoliščinam.
- 8. stolpec: vpišite število pristankov, ki ste jih kot leteči pilot (PF) izvedli podnevi in/ali ponoči.
- 9. stolpec: vpišite nočni polet in polet v instrumentalnih razmerah, kar ustreza okoliščinam.

- 10. stolpec: dolžnosti med poletom:
 - vpišite čas letenja kot vodja zrakoplova (PIC), pilot pripravnik za vodjo zrakoplova (SPIC) in kopilot (pilot), ki opravlja naloge vodje zrakoplova pod nadzorom (PICUS) kot PIC;
 - celoten čas letenja kot pilot pripravnik za vodjo zrakoplova (SPIC) ali kopilot (pilot), ki opravlja naloge vodje zrakoplova pod nadzorom (PICUS) mora v Opombah (12. stolpec) s podpisom potrditi drug vodja zrakoplova/inštruktor letenja;
 - čas letenja kot inštruktor je treba ustrezno vpisati kot čas letenja v vlogi vodje zrakoplova (PIC).
- 11. stolpec: Simulator letenja (FS) ali naprava za simulacijo letenja FNPT:
 - pri simulatorju vpišite tip zrakoplova in kvalifikacijsko številko simulatorja. Pri drugih napravah vpišite FNPT I ali FNPT II, kar ustreza okoliščinam.
 - Celotno trajanje sekcije obsega vse vaje, opravljene v simulatorju ali na napravi, vključno s preizkusi pred poletom in po njem.
 - V Opombe (12. stolpec) vpišite vrsto opravljene naloge, npr. preverjanje strokovnosti, podaljšanje veljavnosti.
- 12. stolpec: V rubriko Opombe lahko imetnik licence po lastni presoji vpiše podrobnosti o poletu. Obvezni so ti podatki:
 - instrumentno letenje med usposabljanjem za pridobitev licence ali ratinga,
 - podrobnosti o vseh preverjanjih praktične in strokovne usposobljenosti,
 - podpis vodje zrakoplova (PIC), če se vpisani čas nanaša na letenje v vlogi kandidata za vodjo zrakoplova (SPIC) ali vodje zrakoplova pod nadzorom (PICUS),
 - podpis inštruktorja pri letenju za podaljšanje veljavnosti ratinga za razred enomotornih letal/helikopterjev z batnim motorjem ali motornih jadralnih letal.

7. Ko je stran izpolnjena, seštejte celoten čas letenja in ga vpišite v ustrezne stolpce. Vpis potrdite s svojim podpisom v stolpcu Opombe.

9				10								11					12	
OPERATIONAL CONDITION TIME				PILOT FUNCTION TIME								SYNTHETIC TRAINING DEVICES SESSION					REMARKS AND ENDORSEMENTS	
NIGHT		IFR		PILOT-IN- COMMAND		CO-PILOT		DUAL		INSTRUCTOR		DATE (dd/mm/yy)		TYPE	TOTAL TIME OF SESSION			
				2	15													
		1	30	1	30						1	30					ME Type Rating Training	
													2/9/98	AS332C		1 40	Revalidation Prof Check	

AMC / IEM C – ZASEBNI (ŠPORTNI) PILOT

AMC FCL 1.125

Program teoretičnega in praktičnega usposabljanja za licenco PPL(H)

(Glej FCL 2.125.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.125.)

PROGRAM TEORETIČNEGA USPOSABLJANJA ZA LICENCO ŠPORTNEGA PILOTA HELIKOPTERJA

LETALSKA ZAKONODAJA

ZAKONODAJA

- 1 Konvencija ICAO
- 2 Mednarodna organizacija civilnega letalstva
- 3 Členi konvencije
 - 1 Pristojnost
 - 2 Ozemlje
 - 5 Prelet ozemlja držav podpisnic
 - 10 Pristajanje na mednarodnih letališčih
 - 11 Uporaba letalskih predpisov
 - 12 Pravila letenja
 - 13 Vstop in dovoljenja za vstop v zračni prostor držav podpisnic
 - 16 Iskanje zrakoplovov
 - 22 Lajšanje formalnosti
 - 23 Carinski in priseljenski postopki
 - 24 Carinske dajatve
 - 29 Dokumenti, ki morajo biti v zrakoplovu
 - 30 Uporaba letalske radijske opreme
 - 31 Spričevalo o plovnosti
 - 32 Licence posadk
 - 33 Priznavanje certifikatov in licenc
 - 34 Dnevnik letenja
 - 35 Omejitve glede tovora
 - 36 Omejitve glede uporabe fotografske opreme
 - 37 Uporaba in prisvojitve mednarodnih standardov in postopkov
 - 39 Certifikati in licence z zaznamki
 - 40 Veljavnost certifikatov in licenc z zaznamki
- 4 Aneksi h konvenciji (aneksi ICAO)
 - Aneks 7 Država pripadnosti zrakoplova in registrske oznake
 - pomen izrazov
 - registrske oznake
 - potrdilo o vpisu v register
 - identifikacijska tablica
 - Aneks 8 Plovnost zrakoplova
 - pomen izrazov
 - spričevalo o plovnosti
 - stalna plovnost
 - veljavnost spričeval o plovnosti
 - instrumenti in oprema
 - omejitve zrakoplova in informacije

PRAVILA LETENJA

Aneks 2 Pravila letenja

- pomen izrazov
- uporaba
- splošna pravila
- pravila vizualnega letenja
- signali (dodatek 1)
- prestrežanje civilnih zrakoplovov (dodatek 2)

PREDPISI V ZRAČNEM PROMETU IN LETALIŠKE SLUŽBE (ATS)

Aneks 11 Predpisi v zračnem prometu in službe zračnega prometa

- pomen izrazov
- namen služb zračnega prometa
- razvrstitev zračnega prostora
- območja letalskih informacij, kontrolirana območja in kontrolirane cone
- službe kontrole zračnega prometa
- službe letalskih informacij
- služba za alarmiranje
- vizualne meteorološke razmere
- instrumentalne meteorološke razmere
- izredni dogodki med poletom

Priloga 14 Podatki o letališču

- pomen izrazov
- razmere na območju gibanja zrakoplovov in v tamkajšnjih objektih

Vizualna navigacijska sredstva

- indikatorji in signalne naprave
- oznake
- luči
- znaki
- markerji
- signalna območja

Vizualna sredstva za označevanje ovir

- označevanje objektov
- osvetlitev objektov

Vizualna sredstva za označevanje območij omejene uporabe

Službe za ukrepanje v izrednih dogodkih in druge službe

- požarna in reševalna služba
- služba za upravljanje ploščadi

Letališke luči na zemlji in barve površinskih oznak

- barve letalskih luči na zemlji
- barve površinskih oznak

5 Dokument ICAO 4444 – Pravila letenja in službe zračnega prometa (ATS)

Splošno

- pomen izrazov
- operativna praksa ATS
- odobritev načrta leta in informacije
- nadzor nad pretokom zračnega prometa
- postopek za nastavitev višinomera

- informacije o brazdni turbulenci
- vremenski podatki
- poročila pilotov (AIREP)

Služba območne kontrole letenja

- ločevanje kontroliranega prometa v različnih razredih zračnega prostora
- piloti, odgovornost za ohranjanje separacije med zrakoplovi v vizualnih meteoroloških razmerah
- postopki pilota ob nevarnosti in pri odpovedi zvez
- prestrezanje civilnih zrakoplovov

Služba priletne kontrole

- postopki za prihod in odhod zrakoplova v vizualnih meteoroloških razmerah

Služba letališke kontrole

- vloga letališke kontrole zračnega prometa
- operacije VFR
- postopki v šolskem in letališkem krogu
- informacije, namenjene posadki letala

Letalske informacije službe in službe za alarmiranje

- služba informacij med poletom
- cilji in osnovna načela

PREDPISI JAA

6 Skupni letalski predpisi (JAR) združenih letalskih oblasti (JAA)

Poddel A FCL – Splošne zahteve

- 2.025 – Veljavnost licenc in ratingov
- 2.035 – Zdravstvena sposobnost
- 2.040 – Zmanjšana zdravstvena sposobnost
- 2.050 – Upoštevanje opravljenega letenja in teoretičnega znanja
- 2.065 – Država izdaje licence

Poddel B FCL – Pilot pripravnik

- 2.085 – Zahteve
- 2.090 – Najnižja starostna meja
- 2.095 – Zdravstvena sposobnost

Poddel C FCL – Licenca zasebnega (športnega) pilota

- 2.100 – Najnižja starostna meja
- 2.105 – Zdravstvena sposobnost
- 2.110 – Privilegiji in zahteve
- 2.115 – Ratingi za posebne namene
- 2.120 – Upoštevanje izkušenj
- 2.125 – Potek šolanja
- 2.130 – Preverjanje teoretičnega znanja
- 2.135 – Preverjanje praktične usposobljenosti

Poddel E FCL – Rating za instrumentalno letenje

- 2.175 – Okoliščine, v katerih se zahteva rating za instrumentalno letenje

Poddel F FCL – Ratingi za tip

- 2.225 – Okoliščine, v katerih se zahteva rating za tip
- 2.245 – Veljavnost, podaljšanje in obnova

Poddel H FCL – Rating inštruktorja

- 2.305 – Usposabljanje – splošno

SPLOŠNO ZNANJE O HELIKOPTERJU

KONSTRUKCIJA/ROTORJI

7 Konstrukcija

- konfiguracija helikopterja (z glavnim rotorjem, tandem rotor, koaksialni, sistem z vzporednimi rotorji, smerne komande)
- trup (tip konstrukcije, komponente, materiali)
- rotorji (vrste, komponente, materiali)
- kraki (aerodinamični profili, konstrukcija, materiali)
- krmilne površine (vertikalne repne površine, horizontalne repne površine, konstrukcija, material)
- primarni krmilni sistemi (vrste, komponente)
- pilotska in potniška kabina
- podvozje (vrste, kolesa in pnevmatike, zavorni sistem, amortizerji)

8 Obremenitve konstrukcije

- mejne obremenitve
- faktor varnosti
- naprave za blokiranje krmil in rotorja ter njihova uporaba
- previdnostni ukrepi na zemlji/v zraku

POGONSKI SISTEM

9 Batni motor

- vzroki za predvžig in detonacije v motorju

10 Splošno

- vrste zasnove
- osnove štiritaktnega motorja z notranjim izgorevanjem
- mehanske komponente

11 Mazalni sistem motorja

- namen
- shematski prikaz
- instrumenti za nadzorovanje in indikatorji
- maziva

12 Zračno hlajenje

- nadzor sistema
- temperatura glave cilindra
- regulacijske lopute

13 Vžigalni sistem

- shematski prikaz in delovanje
- vrste vžiga
- preizkus magnetov

14 Oskrba motorjev z gorivom

- uplinjač (konstrukcija in način delovanja, zaledenitev uplinjača)
- vbrizg goriva (konstrukcija in način delovanja)
- nadomestni zrak

15 Zmogljivost motorja

- barometrska/standardna višina
- zmogljivosti kot funkcija tlaka in temperature

- 16 Sredstva za povečanje moči motorja
 - turbopolnilec, superpolnilec (konstrukcija in vpliv na zmogljivost motorja)
- 17 Gorivo
 - vrste (splošno), razvrstitev letalskih goriv
 - značilnosti detonacije, razvrstitev v oktanske razrede
 - prepoznavanje po barvi
 - dodatki
 - vsebnost vode, nastajanje ledu
 - gostota goriva
 - alternativna goriva, razlike v specifikacijah, omejitve
- 18 Mešanica
 - bogata in siromašna zmes
 - mešanica za največjo moč in najekonomičnejša mešanica
- 19 Upravljanje in rokovanje z motorjem
 - nastavitev moči motorja, obseg moči motorja
 - nastavitev mešanice
 - operativne omejitve
- 20 Operativni kriteriji
 - največje in najmanjše število vrtljajev na minuto (RPM)
 - (inducirane) vibracije motorja in kritično število vrtljajev na minuto
 - postopki pri nenormalnem zagonu motorja, nenormalnem delovanju pri poskusnem teku ter med letom
 - točke, ki veljajo za posamezen tip (glej odstavek a AMC FCL 2.261, pododstavke 1.2 do 1.2.4)

SISTEMI

- 21 Električni sistemi
 - vgradnja in delovanje alternatorjev/generatorjev
 - oskrba z enosmernim tokom
 - akumulatorji, kapaciteta in polnjenje
 - voltmeter in ampermeter
 - prekinjala in varovalke
 - električni sistemi in instrumenti
 - prepoznavanje napak v sistemih
 - postopki pri napakah/okvarah
- 22 Hidravlični sistemi
 - sestavni deli, fluidi
 - delovanje, indikacije, opozorilni sistemi
 - pomožni sistemi

INSTRUMENTI

- 23 Pitot/statični sistem
 - Pitotova cev, delovanje
 - Pitotova cev, princip in zasnova
 - izvor statičnega tlaka
 - pomožni izvor statičnega tlaka
 - položajna napaka
 - drenaža sistema
 - ogrevalni element
 - napake zaradi zamašitve ali puščanja

- 24 Merilnik hitrosti
- osnove delovanja in zasnova
 - razmerje med dinamičnim in statičnim tlakom
 - opredelitev pojmov indicirana, kalibrirana in dejanska zračna hitrost
 - napake instrumentov
 - indikatorji hitrosti, barvne označbe na merilniku hitrosti
 - preizkus delovanja merilnika hitrosti (piloti)
- 25 Višinomer
- osnove delovanja in zasnova
 - barometrska skala
 - učinek gostote atmosfere
 - tlačna (barometrska) višina
 - dejanska višina
 - mednarodna standardna atmosfera
 - nivo letenja
 - prikaz višine (s tremi kazalci)
 - napake instrumentov
 - preizkus delovanja višinomera (piloti)
- 26 Variometer (VSI)
- osnove delovanja in zasnova
 - delovanje
 - zakasnitev prikaza
 - trenutni variometer (VSI)
 - prikaz
 - preizkus delovanja (piloti)
- 27 Giroskopi/Žiroskopi
- osnove - delovanje
 - ohranjanje lege v prostoru
 - precesija
- 28 Indikator zavoja
- žiroskop, ki meri kotno hitrost (*rate gyro*)
 - namen in delovanje
 - učinek hitrosti
 - prikaz
 - koordinator zavoja
 - omejitve prikazane kotne hitrosti zavoja
 - vrsta pogona
 - indikator ravnotežja
 - princip delovanja
 - prikaz
 - preizkus delovanja (pilot)
- 29 Umetni horizont
- žiroskop
 - namen in delovanje
 - prikaz
 - tolmačenje prikaza
 - omejitve pri delovanju
 - vrsta pogona
 - preizkus delovanja (pilot)

30 Indikator smeri

- žirokompas (*directional gyro*)
- namen in delovanje
- prikaz
- uporaba z magnetnim kompasom
- mehanizem za nastavitve
- navidezni zanos
- omejitve pri delovanju
- vrsta pogona
- preizkus delovanja (pilot)

31 Magnetni kompas

- zasnova in delovanje
- zemeljsko magnetno polje
- kompasna deviacija in magnetna deklinacija
- napake v zavojih, pri pospeševanju
- previdnost pri prevažanju magnetnih predmetov
- preizkus delovanja (pilot)

32 Instrumenti motorja

- osnove, predstavitev in operativna uporaba:
 - merilnika temperature olja
 - merilnika tlaka olja
 - merilnika temperature glave cilindra
 - merilnika temperature izpušnih plinov
 - merilnika tlaka polnjenja
 - merilnika tlaka goriva
 - merilnika pretoka goriva
 - merilnikov količine goriva
 - tahometrov

33 Drugi instrumenti

- osnove, delovanje, prikaz in uporaba:
 - voltmetra in ampermetra
 - opozorilnih indikatorjev (zvočnih in vizualnih)
 - drugih glede na tip helikopterja

PLOVNOST

34 Plovnost

- veljavno spričevalo
- skladnost z zahtevami:
 - redni pregledi vzdrževanja
 - uporaba helikopterja v skladu z letalskim (ali enakovrednim) priročnikom, npr. operacije v skladu z diagramom višine in hitrosti (*H/V diagram*), omejitve, nalepke
- dodatki k letalskemu priročniku
- uporaba in izpolnjevanje dokumentov:
 - helikopterski dnevniki, knjiga motorja in krakov rotorja
 - zapisi o okvarah in napakah
- vzdrževalna dela, ki jih lahko opravijo piloti

ZMOGLJIVOST HELIKOPTERJA IN NAČRTOVANJE POLETA MASA IN RAVNOTEŽJE

35 Masa in ravnotežje

- omejitve glede največje mase
- omejitve sprednje in zadnje lege težišča, normalne in večnamenske operacije
- masa in izračun lege težišča
- helikopterski priročnik in poročilo o tehtanju

ZMOGLJIVOST

36 Vzlet

- vzletna razdalja in razpoložljiva razdalja
- vzlet in začetno vzpenjanje
- učinek mase, vetra in standardne višine
- učinek površine tal in gradient

37 Pristajanje

- učinek mase, vetra, standardne višine in priletne hitrosti
- površina tal in gradient

38 Med poletom

- razmerje med potrebno in razpoložljivo močjo
- diagram zmogljivosti
- največja vertikalna hitrost in največji kot vzpenjanja
- dolet in avtonomija
- vpliv konfiguracije, mase, temperature in višine
- zmanjšanje zmogljivosti v zavojih med vzpenjanjem
- avtorotacija
- neugodni vplivi:
 - zaledenitev, dež
 - stanje konstrukcije helikopterja

ČLOVEŠKA ZMOGLJIVOST IN OMEJITVE OSNOVE FIZIOLOGIJE

39 Koncept

- sestava ozračja
- plinski zakoni
- dihanje in krvni obtok

40 Učinek parcialnega tlaka

- vpliv naraščajoče višine
- izmenjava plinov
- hipoksija:
 - znaki
 - preprečevanje
- vzdrževanje tlaka v kabini
- učinek hitrega znižanja tlaka:
 - čas uporabne zavesti
 - uporaba kisikovih mask in namen hitrega spuščanja
- hiperventilacija:
 - znaki
 - izogibanje
- učinki pospeševanja

41 Vid

- fiziologija vida
- omejenost vida:
 - okvare vida
 - optične iluzije
 - izguba orientacije v prostoru
 - izogibanje dezorientaciji

42 Sluh

- fiziologija sluha
- senzor srednjega ušesa
- učinek spremembe višine
- hrup in izguba sluha:
 - zaščita sluha
- izguba orientacije v prostoru:
 - konflikt med ušesi in očmi
- izogibanje dezorientaciji

43 Slabosti zaradi gibanja

- vzroki
- znaki
- preprečevanje

44 Letenje in zdravje

- zdravstvene zahteve
- učinek običajnih težav in zdravil:
 - prehladi
 - želodčne težave
 - zdravila, izdana na recept in druga zdravila, in stranski učinki
 - alkohol
 - utrujenost
- osebna telesna pripravljenost
- skrb za potnike
- potapljanje – preventivni ukrepi pred letenjem

45 Tveganje zastrupitve

- nevarno blago
- ogljikov monoksid iz grelnikov

OSNOVE PSIHOLOGIJE

46 Proces seznanitve

- koncept zaznavanja
- kognitivno zaznavanje
 - pričakovanje
 - načrtovanje
 - navade

47 Glavni odločitveni kanal

- duševna obremenitev, omejitve
- viri informacij
 - spodbuda in pozornost
 - verbalna komunikacija
- spomin in njegove omejitve
- vzroki za napačno razlago

48 Stres

- vzroki in učinek
- koncept prebuditve
- vpliv na zmogljivost
- prepoznavanje znakov in zmanjšanje stresa

49 Presoja in odločanje

- koncept pilotove presoje
- psihološka naravnost:
 - vidik obnašanja
- presoja tveganja
 - razvijanje sposobnosti za obvladovanje dane situacije

METEOROLOGIJA

50 Ozračje

- sestava in zgradba
- navpična delitev ozračja

51 Tlak, gostota in temperatura

- barometrični tlak, izobare
- spremembe tlaka, gostote in temperature zraka z višino
- višinomerski izrazi
- sončno in zemeljsko toplotno sevanje, temperatura
- urna sprememba temperature
- adiabatni proces
- temperaturni gradient
- stabilnost in nestabilnost
- učinek sevanja, advekcijskega sesedanja in konvergence

52 Vlaga in padavine

- vodna para v ozračju
- parni tlak
- rosišče in relativna vlažnost
- kondenzacija in izhlapevanje
- padavine

53 Tlak in veter

- območja visokega in nizkega zračnega tlaka
- gibanje ozračja, gradient zračnega tlaka
- vertikalno in horizontalno gibanje, konvergenca in divergenca
- površinski in višinski vetrovi
- učinek spremembe hitrosti vetra in strižnega vetra med vzletom in pristankom
- razmerje med izobarami in vetrom, Buys-Ballotov zakon
- turbulenca in sunki vetra
- lokalni vetrovi, fen, kopenski in morski vetrič

54 Nastajanje oblakov

- hlajenje zaradi advekcije, radiacija in adiabatna ekspanzija
- tipi oblakov (razvrstitev):
 - konvektivni oblak
 - orografski oblak
 - stratosni in kumulusni oblaki
- razmere za letenje v različnih oblakih

- 55 Megla, zamegljenost in zmanjšana vidljivost zaradi onesnaženosti ozračja
- radiacijska, adveksijska, frontalna in podhlajena megla
 - nastanek in razkropljenost
 - zmanjševanje vidljivosti v zamegljenosti, snegu, dimu, prahu in pesku v zraku
 - ocena verjetnosti za zmanjšano vidljivost
 - tveganje med letom zaradi slabe horizontalne in vertikalne vidljivosti
- 56 Zračne mase
- opis in dejavniki, ki vplivajo na lastnosti zračnih mas
 - razvrstitev zračnih mas, območje nastanka
 - spremembe zračnih mas med gibanjem
 - razvoj sistema nizkega in visokega zračnega tlaka
 - povezanost vremena s sistemom zračnega tlaka
- 57 Frontologija
- nastanek hladnih in toplih front
 - meje med zračnimi masami
 - nastanek tople fronte
 - oblaki in vreme, povezano s toplo fronto
 - vreme v toplem sektorju
 - nastanek hladne fronte
 - oblaki in vreme, povezano s hladno fronto
 - okluzija
 - oblaki v okluziji in vreme
 - stacionarna fronta
 - oblaki in vreme, povezano s stacionarno fronto
- 58 Nastajanje ledu
- pogoji za nastajanje ledu
 - učinek ivja, slane, prozornega ledu
 - učinek zaledenitve na zmogljivost
 - ukrepi in izogibanje zaledenitvi
 - zaledenitev pogonskega sistema
 - varnostni ukrepi za preprečitev nastanka ledu v vstopniku zraka in v uplinjaču
- 59 Nevihte
- nastanek – zračne mase, frontalne, orografske
 - potrebne razmere
 - razvoj nevihte
 - prepoznavanje ugodnih razmer za nastanek
 - nevarnost za letala
 - učinek bliskanja in močne turbulence
 - izogibanje letenju v bližini neviht
- 60 Let čez hribovita območja
- nevarnost
 - vpliv terena na procese v ozračju
 - orografski valovi, strižni veter, turbulenca, navpična gibanja, učinek rotorja, dolinski vetrovi
- 61 Klimatologija
- splošno sezonsko kroženje v troposferi nad Evropo
 - krajevno sezonsko vreme in vetrovi

- 62 Nastavitev višine
- operativni vidik nastavitve višinomera
 - barometriška višina (*pressure altitude*), standardna višina (*density altitude*)
 - relativna višina, absolutna višina, nivo letenja
 - standardno ozračje ICAO
 - QNH, QFE, standardna nastavitve
 - prehodna višina, prehodni sloj in prehodni nivo
- 63 Meteorološke organizacije
- letališka meteorološka postaja
 - letalska meteorološka postaja
 - prognostična služba
 - meteorološka služba na letališču
 - razpoložljivost občasnih vremenskih napovedi
- 64 Vremenske analize in napovedi
- vremenske karte, simboli, znamenja
 - vremenske karte značilnega vremena
 - prognostična karta za splošno letalstvo
- 65 Vremenski podatki, namenjeni načrtovanju poleta
- poročila in napoved za odhod, na ruti, za namembno letališče in nadomestno letališče
 - razlaga kodiranih informacij METAR, TAF, GAFOR
 - poročilo o površinskem vetru, strižnem vetru, vidljivosti
- 66 Oddajanje meteoroloških podatkov za letalstvo
- VOLMET, ATIS, SIGMET

NAVIGACIJA

- 67 Oblika zemlje
- os, poli
 - poldnevnik
 - vzporednik
 - veliki krogi, mali krogi, loksodrome
 - polobla, severna/južna, vzhodna/zahodna
- 68 Zemljevidi
- letalske karte in letalske navigacijske (topografske) karte
 - projekcije in njihove lastnosti
 - zgradba/prilagodljivost
 - enakovrednost
 - merilo
 - veliki krogi in loksodrome
- 69 Konformna konusna projekcija
- glavne značilnosti
 - sestava
 - konvergenca poldnevnikov
 - predstavitev poldnevnikov, vzporednikov, velikih krogov in loksodrom
 - merilo, standardni vzporedniki
 - označevanje višine

70 Smer

- pravi sever
- zemeljsko magnetno polje, variacija – letna sprememba
- magnetni sever
- vertikalni in horizontalni sestavni deli
- izogone, agone

71 Magnetizem v helikopterju

- magnetni vplivi v helikopterju
- odklon kompasa
- napake med zavojem in pospeševanjem
- izogibanje magnetnim motnjam na kompas

72 Razdalje

- enote
- merjenje razdalje glede na projekcijo karte

73 Praktična uporaba kart v navigaciji (branje dokumentacije, kart)

- vnašanje pozicij na karte
- zemljepisna dolžina in zemljepisna širina
- smer in razdalja
- uporaba navigacijskega kotomera
- merjenje potnega kota (*tracks*) in razdalj

74 Referenčne karte/branje zemljevidov, kart

- analiza zemljevidov
- topografija
- relief
- kulturni simboli
 - stalne oznake (npr. črte, točke, enkratni ali posebni znaki)
 - spreminjajoče se oznake (npr. vode)
- priprava
- zlaganje zemljevidov za lažjo uporabo
- načini branja zemljevidov
- orientacija zemljevida
- kontrolni orientirji
- pričakovanje kontrolnih orientirjev
 - s stalnim pregledom terena
 - brez stalnega pregleda terena
 - pri izgubi orientacije
- letalski simboli
- letalske informacije
- pretvarjanje merskih enot

75 Osnove navigacije

- IAS, CAS in TAS
- potni kot, pravi in magnetni
- hitrost vetra, smer in potna hitrost
- trikotnik hitrosti
- izračun kurza in potne hitrosti
- kot zanosa, kot popravka zaradi vetra
- ETA – predvideni čas prihoda
- računska navigacija, matematični izračun pozicije, zadnje znane pozicije

76 Navigacijski računalnik

- uporaba ročnega pomičnega računalnika za:
 - izračun dejanske hitrosti (TAS), časa in razdalje
 - pretvarjanje merskih enot
 - izračun potrebnega goriva
 - izračun barometriške višine, standardne višine in dejanske višine
 - izračun časa na ruti in predvidenega časa prihoda (ETA)
 - rešitev trikotnika hitrosti z uporabo računalnika
 - izračun vpliva dejanske hitrosti (TAS) in hitrosti vetra na potni kot
 - ugotavljanje smeri in potne hitrosti
 - izračun kota zanosa in kota popravka zaradi vetra

77 Čas

- razmerje med svetovnim časom (standardnim) (UTC) in krajevnim dejanskim časom (LMT)
- določitev časa sončnega vzhoda in sončnega zahoda

78 Načrtovanje poleta

- izbira letalskih kart
- vremenske napovedi in poročila o trenutnih vremenskih razmerah na ruti in letališču
- ocenjevanje vremenskih razmer
- načrtovanje rute
- upoštevanje kontroliranega/reguliranega zračnega prostora, omejitev zračnega prostora, nevarnih območij itd.
- uporaba AIP in NOTAM-ov
- postopki za zvezo z ATC v kontroliranem/reguliranem zračnem prostoru
- spremljanje porabe goriva
- varne višine na ruti
- nadomestna letališča
- komunikacijske frekvence in frekvence radionavigacijskih sredstev
- vpisi v dnevnik letenja
- izpolnjevanje načrta leta ATC
- izbira kontrolnih orientirjev, čas in oznake razdalj
- izračun mase in težišča
- izračun mase in zmogljivosti

79 Praktična navigacija

- kompasne smeri, uporaba kartice deviacije kompasa
- razporeditev delovnih obremenitev med poletom
- postopki za odlet, vpis v dnevnik, nastavitve višinomera in vzpostavitev IAS
- vzdrževanje smeri leta - kurza (*heading*) in višine
- vizualna orientacija
- določanje pozicije, kontrolni orientirji
- spremembe kurza in predvidenega časa prihoda (ETA)
- postopki za prihod in zveza z ATC
- vpisovanje v dnevnik letenja in helikopterski dnevnik

RADIONAVIGACIJA

80 Radiogoniometer

- uporaba
- osnove delovanja
- prikaz in tolmačenje prikaza
- domet
- napake in točnost
- dejavniki, ki vplivajo na domet in točnost

81 ADF in z njimi povezani neusmerjeni radijski oddajniki (NDB) in uporaba radijskega magnetnega indikatorja (RMI)

- uporaba
- osnove delovanje, uporaba
- prikaz in točmačenje prikaza
- domet
- napake in točnost
- dejavniki, ki vplivajo na domet in točnost

82 VOR/DME

- uporaba
- osnove delovanja
- prikaz in interpretacija
- domet
- napake in točnost
- dejavniki, ki vplivajo na domet in točnost

83 GPS/DGPS

- uporaba
- osnove delovanja
- prikaz in interpretacija
- domet
- napake in točnost
- dejavniki, ki vplivajo na domet in točnost

84 Zemeljski radar

- uporaba
- osnove delovanja
- prikaz in interpretacija
- domet
- napake in točnost
- dejavniki, ki vplivajo na domet in točnost

85 Sekundarni nadzorni radar (SSR)

- osnove delovanja (odzivniki)
- uporaba
- prikaz in interpretacija
- modi in kode

OPERATIVNI POSTOPKI

86 ICAO aneks 6, III. del – Helikopterske operacije

- predgovor
- pomen izrazov
- splošno
- priprava poleta in postopki med njim
- zmogljivosti in operativne omejitve
- instrumenti in oprema
- komunikacijska in navigacijska oprema
- vzdrževanje
- letalska posadka
- uporaba luči na helikopterju

87 ICAO aneks 12 – Iskanje in reševanje

- pomen izrazov
- faze alarmiranja (pripravljenosti)

- postopki vodje zrakoplova (osmi in deveti odstavek 5. člena)
- signali za reševanje in iskanje (deveti odstavek 5. člena in dodatek A)

88 ICAO aneks 13 – Preiskava letalskih nesreč

- pomen izrazov
- postopki držav

89 ICAO aneks 16 – Varstvo okolja – Omejitve glede hrupa – Zmanjševanje hrupa

- splošni postopki
- pri vzletu in pristanku
- merila
- omejitve
- spričevalo o hrupu

90 Neizpolnjevanje letalskih predpisov

- prestopki
- kazni

OSNOVE LETENJA

91 Ozračje

- sestava in zgradba
- standardno ozračje ICAO
- tlak ozračja

92 Zračni tok okrog telesa, podzvočni

- upor in gostota zraka
- mejna plast
- sile trenja
- laminarni in turbulentni tok
- Bernoullijev zakon – Venturijev učinek

93 Zračni tok okrog dvodimenzionalnega aerodinamičnega profila

- zračni tok okrog ravne plošče
- zračni tok okrog ukrivljene plošče (aerodinamičnega profila)
- opis prečnega preseka aerodinamičnega profila
- vzgon in upor
- C_l in C_d in njuna odvisnost od vpadnega kota

94 Zračni tok okrog tridimenzionalnega aerodinamičnega profila

- oblike aerodinamičnega profila in oblike krila
- inducirani upor:
 - inducirani kot (*dawnwash angle*), upor zaradi vrtinca na koncu kraka (*vortex drag*), učinek tal
 - vitkost
- parazitni upor:
 - oblika, površinsko trenje in interferenčni upor
- razmerje vzgon/upor

95 Aerodinamika rotorja

- gibanje kraka (spreminjanje koraka kraka (*feathering*), mahanje kraka (*flapping*), prehitevanje in zaostajanje (*dragging*)
- sile, ki delujejo na rotor (vzgon/upor na kraku, sila teže kraka, vlečna sila rotorja, H-sila)
- sile, ki delujejo na celoten helikopter (vlečna sila glavnega rotorja, sila teže helikopterja, upor trupa, vlečna sila repnega rotorja)

- teorija elementa kraka in momentna teorija,
- visoko Machovo število napredujočega kraka in velik vpadni kot nazadujočega kraka
- porazdelitev vzgona
- avtorotacija
- negativni moment v avtorotaciji zaradi trenja v transmisiji.

96 Krmila, komande

- tri osnovne ravnine:
 - naklon glede na prečno os (dvigovanje in spuščanje nosu)
 - nagibanje okoli vzdolžne osi
 - svrtenje okoli navpične osi
- učinek pomika ciklične, kolektivne palice in pedal
- stabilizator in pedala
- krmarljivost helikopterja okoli prečne, vzdolžne in navpične osi
- medsebojni vpliv nagiba in zasuka
- učinek konfiguracije rotorja na krmarljivost

97 Stabilnost

- opredelitev statične in dinamične stabilnosti
- vzdolžna stabilnost
- vpliv težišča na krmarljivost okoli prečne osi
- prečna in smerna stabilnost
- medsebojni vpliv prečne in smerne stabilnosti

98 Faktor preobremenitve in manevri

- upoštevanje konstrukcijskih lastnosti
- manevrska in turbulentna envelope
- mejni faktorji preobremenitve
- spreminjanje faktorja obremenitve v zavojih in pri dviganju nosu (*pull-up*)
- vibracije, povratni odziv krmil
- previdnost glede preobremenitve med poletom
- diagram višine in hitrosti, vzlet in pristank

Obremenitve na zemlji

- bočne obremenitve podvozja
- pristajanje
- vožnja (taksiranje) po tleh in previdnost pri zavojih

99 Nevarnosti, ki so značilne za helikopterje

- zemeljska resonanca
- porušitev vzgona na kraku
- udarjanje gredi rotorja ob glavo rotorja (*mast bumping*)
- vrtnični obroč (*vortex ring*) (glavnega in repnega rotorja)
- posedanje z močjo
- dinamična in statična prevrnitev

KOMUNIKACIJE

100 Radiotelefonija in komunikacije

- uporaba AIP in izbira frekvenc
- tehnika uporabe mikrofona
- fonetična abeceda
- radijska postaja/helikopterski klicni znaki/kratice
- tehnika prenosa sporočil
- uporaba standardnih besed in fraz
- poslušanje
- zahtevana "ponovitev sporočila"

101 Postopki pri odhodu

- preizkus delovanja radijske postaje
- navodila za vožnjo po tleh (taksiranje)
- čakanje na tleh
- dovoljenje za odhod

102 Postopki na ruti

- sprememba frekvenc
- javljanje pozicije, višine, nivoja leta
- služba letalskih informacij
- informacije o vremenu
- javljanje podatkov o vremenu
- postopki za sprejemanje radijske smeri, kurza letenja, pozicije
- proceduralna frazeologija
- višina/domet radijske postaje

103 Postopki pri prihodu v letališki in šolski krog ter v njem

- dovoljenje za prilet
- klici in navodila ATC med:
 - šolskim krogom
 - priletom in pristajanjem
 - zapuščanjem steze ali pristajalnega območja

104 Odpoved komunikacijskih zvez

- ukrepi, postopki:
 - pomožna frekvenca
 - preizkus delovanja, vključno mikrofona in slušalk
- postopki med poletom glede na vrsto zračnega prostora

105 Postopki pri nevarnosti prve in druge stopnje

- nevarnost prve stopnje (*Mayday*), opredelitev in kdaj se uporablja
- frekvence za uporabo
- vsebina sporočila *Mayday*
- nevarnost druge stopnje (*Pan*), opredelitev in kdaj se uporablja
- frekvence za uporabo
- prenašanje sporočil
- ohranjanje tišine ob prejemu klica nevarnosti prve/druge stopnje
- preklic nevarnosti prve/druge stopnje

VARNOST LETENJA NA SPLOŠNO

106 Helikopter

- naravnanje sedeža in varnost
- vezalno pasovje in varnostni pas
- reševalna oprema in kako se uporablja:
 - gasilni aparat
 - požar v kabini/na motorju
 - sistemi za odstranjevanje ledu in preprečevanje zaledenitve
 - oprema za preživetje, rešilni jopiči, rešilni čolni
- zastrupitev z ogljikovim monoksidom
- previdnost pri polnjenju goriva
- gorljivo blago/zabojniki pod pritiskom

107 Varnost operacij

- brazdna turbulenca
- let na majhni višini (ovire, žice)
- strižni veter, vzlet, prilet in pristane
- napotki potnikom
- izhodi v nuji
- evakuacija iz helikopterja
 - zasilni pristane (z omejeno močjo, v avtorotaciji)
 - zasilni pristane na vodi (z omejeno močjo, v avtorotaciji)

PROGRAM PRAKTIČNEGA USPOSABLJANJA ZA LETENJE ZA LICENCO ŠPORTNEGA PILOTA HELIKOPTERJA

Opomba: Prakso dobrega pilota je treba poudariti v vsaki vaji

Vaja 1a: Spoznavanje helikopterja

- lastnosti helikopterja, zunanje značilnosti
- spoznavanje kabine
- sistemi
- kontrolni sezname, rutinski postopki, krmila

Vaja 1b: Postopki v nuji

- postopki ob požaru na zemlji in v zraku
- požar na motorju, v kabini in na električnem sistemu
- odpovedi sistemov
- urjenje v postopkih evakuacije, seznanitev z lokacijo in uporabo opreme v primeru nuje, zasilni izhodi

Vaja 2: Predpoletna priprava in analiza

- odobritev poleta in prevzem helikopterja
- dokumenti o tehničnem stanju helikopterja
- potrebna oprema za polet (aeronavtične karte ipd.)
- poletni pregled helikopterja
- poletni pregled kabine
- nastavitve sedežev, varnostnih pasov in komand
- zagon in ogrevanje motorja, vklop sklopke, zagon rotorjev
- preizkus moči motorja
- postopki izključevanja in preverjanje sistemov pred zaustavljanjem motorja
- parkiranje, zavarovanje in privezovanje helikopterja
- zaključek naloga za let in dokumentov o tehničnem stanju helikopterja

Vaja 3: Informativni let

- seznanitev pilota pripravnika z letenjem helikopterja
- vaje v zraku

Vaja 4: Učinek delovanja komand

- funkcija komand, primarni in sekundarni učinek
- učinek:
 - spremembe hitrosti,
 - spremembe moči (vrtilnega momenta),
 - bočnega drsenja
 - obremenitve diska (nagib in ravnanje)
 - vključitve/izključitve hidravlike na komande
 - učinek frikcije krmil
- instrumenti
- uporaba gretja uplinjača/zaščite pred zaledenitvijo

Vaja 5: Spremembe moči in položaja

- razmerje med položajem ciklične palice, položajem diska, trupa in hitrostjo
- nagibanje diska rotorja zaradi asimetrije vzgona (*flapback*)
- diagram potrebne moči v odvisnosti od hitrosti
- spremembe moči in hitrosti v vodoravnem letu
- uporaba instrumentov za večjo natančnost
- omejitve motorja in zračne hitrosti

Vaja 6a: Vodoravni in premočrtni let

- vzpostavljanje in vzdrževanje vodoravnega in premočrtnega leta pri normalni potovalni moči motorja
- krmalljivost helikopterja okoli prečne osi, vključno z uporabo frikcije komand in/ali trimerja
- ohranjanje smeri in ravnotežja (uporaba kroglice/nitke)
- nastavitve moči za izbrane hitrosti/spremembe hitrosti leta
- uporaba instrumentov za večjo natančnost

Vaja 6b: Vzpenjanje

- optimalna hitrost vzpenjanja, največji kot vzpenjanja, največja vertikalna hitrost vzpenjanja iz diagrama potrebne moči
- prehod v vzpenjanje, vzdrževanje normalne in največje vertikalne hitrosti vzpenjanja, prehod v vodoravni let
- prehod v vodoravni let na izbranih višinah
- uporaba instrumentov za večjo natančnost

Vaja 6c: Spuščanje

- optimalna hitrost spuščanja, najboljši kot spuščanja, najboljša vertikalna hitrost spuščanja iz diagrama potrebne moči
- prehod v spuščanje, vzdrževanje spuščanja in prehod v vodoravni let
- prehod v vodoravni let na izbranih višinah
- spuščanje (učinek spremembe moči in hitrosti)
- uporaba instrumentov za večjo natančnost

Vaja 6d: Zavoji

- uvajanje in vodenje helikopterja v zavojih srednje velikega nagiba (praviloma 20 stopinj)
- prehodi iz zavojev v premočrtni let
- višina, nagib in koordinacija zavoja
- vzpenjajoči in spuščajoči zavoji ter vpliv na vertikalno hitrost vzpenjanja/spuščanja
- zavoji v izbrano smer, uporaba žirokompasa in magnetnega kompasa
- uporaba instrumentov za večjo natančnost

Vaja 7: Osnovna avtorotacija

- varnostna preverjanje, verbalna priprava za izvedbo, opazovanje okolice
- uvajanje v avtorotacijo, karakteristični dogotki in značilnosti
- nadzor hitrosti in števila vrtljajev rotorja, omejitve rotorja in motorja
- učinek skupne mase, indicirane hitrosti (IAS), obtežbe diska, faktorja preobremenitve in specifične višine leta

- vrnitev v motorni let in postopki za neuspeli prilet (GA) (upravljanje s plinom/nadzor vrtljajev motorja)
- pogoji za vrtnični obroč med prehodom v motorni let
- blagi zavoji/zavoji s srednje velikim nagibom (20 stopinj) v avtorotaciji
- prikaz pristanka pri spreminjanju kota ravnanja pri simulirani odpovedi motorja

Vaja 8a: Lebdenje

- prikaz lebdenja z učinkom tal (I.G.E.), pomen učinka vetra, položaja helikopterja in zračne blazine,
- stabilnost v lebdenju, učinki prekomernega krmarjenja
- učenec upravlja le s ciklično palico
- učenec upravlja le s kolektivno palico (in plinom)
- učenec upravlja le s kolektivno palico (in plinom) in pedali
- učenec upravlja z vsemi komandami
- prikaz učinka tal
- prikaz učinka vetra
- prikaz pristanka z malo hitrostjo letenja (hitrost pešca)
- posebna nevarnost pri lebdenju, npr. sneg, prah, smeti

Vaja 8b: Taksiranje v lebdenju in obračanje na mestu

- ponovitev lebdenja
- natančen nadzor hitrosti in višine helikopterja
- učinek smeri vetra na položaj helikopterja in meje upravljalnosti
- upravljanje, koordinacija med obračanjem na mestu
- pristank z malo hitrostjo letenja (hitrost pešca)

Vaja 8c: Postopki v nuji med lebdenjem in taksiranjem

- ponovitev lebdenja in pristanka z malo hitrostjo letenja (hitrost pešca), razlaga (in prikaz – če je primerno), učinki okvare hidravličnega sistema med lebdenjem
- prikaz simulirane odpovedi motorja med lebdenjem in taksiranjem v lebdenju
- prikaz nevarnosti ob napačnem upravljanju in prekomernem koraku glavnega rotorja

Vaja 9: Vzlet in pristank

- preverjanje parametrov pred vzletom
- pogledi pri vzletu
- zaledbitev
- preverjanje parametrov po vzletu
- nevarnost horizontalnega premikanja v bližini tal
- nevarnost pri napačnem upravljanju in prekomernem koraku glavnega rotorja
- pristank (brez premikanja v stran in nazaj)
- preverjanje parametrov po pristanku
- vzlet in pristank z bočnim vetrom, s hrbtnim vetrom

Vaja 10: Prehod iz lebdenja v vzpenjanje in nazaj v lebdenje

- pogledi pri vzletu
- ponovitev vzleta in pristanka
- učinek tal, translacijski vzgon in njegov učinek
- nagibanje diska rotorja zaradi asimetrije vzgona in posledice
- učinek hitrosti/smeri vetra med prehodom iz/v lebdenje
- prilet s konstantnim kotom
- prikaz pristanka pri različnih kotih ravnanja pri simulirani odpovedi motorja

Vaja 11a: Šolski krog, prilet in pristanek

- ponovitev prehoda iz lebdenja v vzpenjanje in nazaj v lebdenje
- postopki v šolskem krogu, na poziciji z vetrom, med 3. in 4. zavojem šolskega kroga (*base leg*)
- prilet in pristanek z močjo
- preverjanje parametrov pred pristankom
- učinek vetra med priletom in na lebdenje z učinkom tal
- prilet in pristanek v bočnem vetru
- neuspešen prilet (GA)
- postopki za zmanjšanje hrupa

Vaja 11b: Strmi prileti in prilet z omejeno močjo ter pristanki

- ponovitev prileta s konstantnim kotom
- strmiprilet (razlaga nevarnosti pri veliki hitrosti spuščanja in majhni hitrosti letenja)
- prilet z omejeno močjo (razlaga nevarnosti pri dotiku tal z veliko hitrostjo)
- izkoriščanje učinka tal
- pristanek pri različnih kotih ravnanja pri simulirani odpovedi motorja

Vaja 11c: Postopki v nuji

- prekinjen vzlet
- neuspeli prilet in odhod na novi prilet
- pristanek z izključeno hidravliko (če to ustreza)
- odpoved komand ali odpoved pogona repnega rotorja (samo teoretično)
- simulacija postopkov v nuji v šolskem krogu, ki vključuje:
 - odpoved hidravlike
 - simulacijo odpovedi motorja med vzletom, med 1. in 2. zavojem (*crosswind*), na poziciji z vetrom (*downwind*), med 3. in 4. zavojem (*base leg*)
- odpoved regulatorja vrtljajev rotorja (*governor*)

Vaja 12: Prvi samostojen polet

- predpoletna priprava, spremljanje poleta in analiza poleta
- opozorilo glede spremembe položaja helikopterja zaradi zmanjšane teže in njenega bočnega pomika
- opozorilo glede nizke višine repa in podvozja (smučk/koles) med lebdenjem in med pristankom
- opozorilo glede nevarnosti padca vrtljajev rotorja in prekomernega koraka glavnega rotorja
- preverjanje parametrov pred vzletom
- vzlet v veter
- postopki med vzletom in po njem
- običajni šolski krog, prileti in pristanki
- ukrepanje v primeru postopkov v nuji

Vaja 13: Premikanje nazaj in v stran med lebdenjem

- bočno gibanje v lebdenju s čelnim vetrom
- premikanje nazaj v lebdenju s čelnim vetrom
- kombinacije premikanja v stran in nazaj
- izvajanje premikanja v stran in nazaj z bočnim in hrbtnim vetrom
- stabilnost pri »vrtenju« smeri vetra (*weathercocking*)
- izhod iz premikanje nazaj (spuščanje nosu helikopterja)
- omejitve hitrosti gibanja pri premikanja v stran in nazaj

Vaja 14: Obračanje na mestu

- ponovitev lebdenja s čelnim in s hrbtnim vetrom
- obračanje na mestu za 360 stopinj
 - okoli pozicije pilota
 - okoli repnega rotorja
 - okoli geometričnega središča helikopterja
 - pravokotno, obračanje z namenom pregledati okolico
- reguliranje števila vrtljajev rotorja, učinek vrtilnega momenta, omejitve ciklične palice zaradi položaja težišča (CG) in smeri/hitrosti vetra

Vaja 15: Lebdenje brez učinka tal (OGE), vrtinčni obroč

- začetek lebdenja brez učinka tal
- nadzor zanosa/višine/moči
- prikaz začetne faze vrtinčnega obroča, prepoznavanje znakov in izhod (na varni višini)
- izguba učinkovitosti repnega rotorja

Vaja 16: Pristanki s simulacijo odpovedjo motorja

- učinek mase, obtežbe diska, specifične višine, izguba vrtljajev rotorja
- ponovitev uvajanja v osnovno avtorotacijo
- optimalna uporaba ciklične in kolektivne palice za nadzor hitrosti in vrtljajev rotorja
- pristank pri različnih kotih ravnanja pri simulirani odpovedi motorja
- prikaz pristanka s konstantnim položajem helikopterja pri simulirani odpovedi motorja
- prikaz pristanka iz lebdenja in med taksiranjem pri simulirani odpovedi motorja
- prikaz pristajanja pri simulirani odpovedi motorja pri vzletu in na majhni višini

Vaja 17: Zahtevnejše avtorotacije

- nad izbrano točko na različnih višinah in z različnimi hitrostmi
- ponovitev osnovne avtorotacije – pozornost usmeriti na preleteno razdaljo glede na tla
- največji dolet v avtorotaciji
- avtorotacija pri majhni hitrosti
- avtorotacija pri konstantnem položaju helikopterja (zaključek na varni višini)
- zavoji v obliki črke "S"
- 180 in 360-stopinjski zavoji
- učinek na kot spuščanja, indicirano hitrost, obrate rotorja in učinek največje dovoljene mase

Vaja 18: Urjenje zasilnih pristankov

- postopek in izbira območja za zasilni pristank
- preverjanja parametrov pred zasilnim pristankom in ukrepi po zrušenju
- vrnitev v motorni let in postopki za neuspeli prilet (GA)

Vaja 19: Ostri zavoji

- ostri zavoji v vodoravnem letu (s 30-stopinjskim nagibom)
- zavoji z najvišjo kotno hitrostjo (s 45-stopinjskim nagibom, če je izvedljivo)
- ostri zavoji v avtorotaciji
- napake v zavoju – ravnotežje, položaj, nagibi in koordinacija

- vzdrževanje vrtljajev rotorja, obtežba diska
- vibracije in povratni odziv komand
- učinek vetra na majhni višini

Vaja 20: Prehodi (manevri s hitrostjo)

- ponovitev učinka tal, translacijskega vzgona in nagibanja diska zaradi asimetrije vzgona
- ohranjanje konstantne višine (20 do 30 čevljev AGL):
 - prehod iz lebdenja do hitrosti najmanj 50 vozlov ali več in nazaj v lebdenje
- prikaz učinka vetra

Vaja 21: Manevri hitrega zaustavljanja (*quickstops*)

- uporaba moči in komand
- učinek vetra
- hitro zaustavljanje v veter
- hitro zaustavljanje iz pozicije z bočnim in hrbtnim vetrom, ki se zaključi v veter
- nevarnost nastanka vrtinčnega obroča
- nevarnost visoke obtežbe diska rotorja

Vaja 22a: Navigacija

Načrtovanje poleta

- vremenska napoved in trenutno vreme
- izbira zemljevidov, priprava in uporaba:
- izbira rute
 - kontrolirani zračni prostor, nevarna, prepovedana območja
 - varne višine in upoštevanje postopkov za zmanjšanje hrupa
- izračuni:
 - magnetnega kurza in časov na ruti
 - porabe goriva
 - mase in ravnotežja
- letalske informacije:
 - NOTAM itd.
 - radijske frekvence
 - izbira alternativnih letališč/vzletišč
- dokumentacija helikopterja
- najava poleta:
 - administrativni postopki pred poletom
 - ICAO načrta poleta (ko je potrebno)

Odhod

- organizacija dela v pilotski kabini
- postopki pri odhodu:
 - nastavitve višinomerov
 - vzpostavitev zveze z ATC v kontroliranem zračnem prostoru
 - postopki pri nastavitvi smeri leta (kurza) letenja
 - popravki predvidenega časa prihoda (ETA)
- ohranjanje višine in smeri
- popravki predvidenega časa prihoda in smeri leta (kurza)
- vpisovanje v (navigacijski) dnevnik med poletom
- uporaba radijske postaje
- uporaba navigacijskih sredstev (če so vgrajena)
- minimalne vremenske razmere za nadaljevanje poleta
- odločitve med poletom

- prelet kontroliranega zračnega prostora
 - postopek ob negotovi poziciji,
 - postopek ob izgubi orientacije
- Prihod in postopki za vključevanje v zračni prostor letališča:
- zveza z ATC v kontroliranem zračnem prostoru
 - nastavitev višinomerov
 - vstop v letališki šolski krog
 - postopki v šolskem krogu
 - parkiranje
 - zavarovanje helikopterja
 - polnjenje goriva
 - zaključek načrta poleta (če je potrebno)
 - administrativni postopki po končanem poletu

Vaja 22b: Posebnosti navigacije na malih višinah in pri zmanjšani vidljivosti

- postopki pred spuščanjem
- tveganje (ovire, drugi zrakoplovi)
- težave pri branju kart
- vpliv vetra in turbulence
- izogibanje območij, občutljivih za hrup
- vključitev v šolski krog
- šolski krog v slabem vremenu in pristane
- ustrezni postopki in izbira območja za pristane

Vaja 22c: Radionavigacija

- Uporaba VOR-a
 - razpoložljivost, AIP, frekvence
 - izbira in identifikacija
 - OBS selektor smeri leta (*omni bearing selector – OBS*)
 - indikacija TO/FROM – orientacija
 - indikator odstopanja od smeri (CDI)
 - določanje radiala
 - prestrezanje in vzdrževanje radiala
 - prelet VOR-a
 - določitev točke s pomočjo dveh VOR-ov
- Uporaba radiokompasa (ADF) / neusmerjenih oddajnikov (NDB)
 - razpoložljivost, AIP, frekvence
 - izbira in identifikacija
 - orientacija glede na radijski oddajnik
 - pasivno letenje proti oddajniku (*homing*)
- Uporaba VHF radiogoniometrije (VHF/DF)
 - razpoložljivost, AIP, frekvence
 - postopki R/T in zveza z ATC
 - pridobitev QDM, pasivno letenje proti oddajniku
- Uporaba radarja na ruti/terminalnega radarja
 - razpoložljivost, AIP
 - postopki in zveza z ATC
 - odgovornost pilota
 - sekundarni nadzorni radar (SSR) – (če je vgrajen radarski odzivnik):
 - radarski odzivniki
 - izbira kode
 - povpraševanje in odgovarjanje
- Uporaba merilnika razdalje (DME)

- izbira postaje in identifikacija
- načini delovanja:
 - razdalja, potna hitrost, čas do sredstva

Vaja 23: Zahtevnejši vzleti, pristanki in prehodi

- pristanek in vzlet pri vetru iz neugodnih smeri (zmanjšana zmogljivost)
- razlike v učinku tal, translacijskem vzgonu in smerni stabilnosti pri vetru iz neugodnih smeri
- prehodi s hrbtnim vetrom
- navpični vzlet čez ovire
- ocena mesta za pristanek
- pristanek s hitrostjo
- pristanek z nično hitrostjo
- pristanki z bočnim in hrbtnim vetrom
- strmi prilet
- neuspeli prilet in nadaljevanje leta (GA)

Vaja 24: Tereni z nagibom

- omejitve, ocena nagnjenosti terena
- razmerje med vetrom in nagibom terena – vključno z omejitvami rotorja in komand
- učinek težišča na nagnjenem terenu
- učinek tal na nagnjenem terenu in na potrebno moč
- z desno smučko na zgornji strani nagiba
- z levo smučko na zgornji strani nagiba
- z nosom helikopterja na zgornji strani nagiba
- izogibanje dinamični prevrnitvi, nevarnost mehkega terena in bočnega premikanja pri dotiku tal
- nevarnost udarca glavnega/repnega rotorja zaradi sunkovitega premika komand blizu tal

Vaja 25: Manevri z omejeno močjo

- preverjanje moči pri vzletu
- navpični vzlet čez ovire
- preverjanje moči med letom
- pristanek s hitrostjo
- pristanek z nično hitrostjo
- prilet do zalebditve na mali višini
- prilet do zalebditve
- prilet do zalebditve na višini brez učinka tal
- strmi prilet
- neuspeli prilet in nadaljevanje leta (GA)

Vaja 26: Omejeni tereni

- sposobnost za pristanek, ocena zmogljivosti
- določitev mesta za pristanek, ocena hitrosti in smeri vetra
- ocena mesta za pristanek
- izbira orientirjev
- izbira smeri in vrste prileta
- šolski krog
- prilet do točke odločitve in odlet za novi prilet
- prilet

- obračanje v finalno smer
- pristanek
- preverjanje moči, ocena zmogljivost z učinkom tal in brez učinka tal
- normalni vzlet do hitrosti za najboljši kot vzpenjanja
- vertikalni vzlet iz lebdenja

Vaja 27: Osnovno instrumentalno letenje

- fiziološke zaznave
- opazovanje instrumentov:
 - položajno letenje
 - branje instrumentov
- omejitve instrumentov
- osnovni manevri:
 - vodoravni let pri različnih hitrostih in konfiguracijah
 - vzpenjanje in spuščanje
 - standardni vzpenjajoči in spuščajoči zavoji v izbrane kurze
- izhod iz vzpenjajočih in spuščajočih zavojev
- izhod iz nepravilnih položajev

28a: Nočno letenje (če se zahteva pooblastilo za nočno letenje)

- pregled helikopterja pred poletom s pomočjo žepnih svetilk
- vzlet (brez gibanja v bočni ali vzratni smeri)
- taksiranje v lebdenju (višje in počasneje kot podnevi)
- prehod v vzpenjanje
- vodoravni let
- prilet in prehod v lebdenje
- pristanek
- avtorotacija
- urjenje zasilnih pristankov (če je primerno z uporabo svetilnih bakel - simulacijo)
- postopki v nuji – ponoči (npr. okvara luči, itd.)

28b: Nočni prelet (če se zahteva pooblastilo za nočno letenje)

- navigacijski principi kot pri preletu podnevi
- označevanje kart in zemljevidov (označevanje naseljenih območij z debelejšimi črtami, itd.)

ZAČETEK USPOSABLJANJA

Pred začetkom usposabljanja je treba kandidata obvestiti o tem, da se pred prvim samostojnim poletom zahteva ustrezno zdravniško spričevalo.

IEM FCL 2.135**Obrazec za preverjanje praktične usposobljenosti za licenco PPL(H)**

(Glej FCL 2.135.)

POROČILO O OPRAVLJENEM PREVERJANJU PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ZA PPL(H)

Applicant's last name: Priimek kandidata:		First name: Ime:	
--	--	---------------------	--

1.	Details of the flight Podrobnosti o poletu
-----------	---

Type of helicopter: Tip helikopterja:		Departure aerodrome: Letališče odhoda:	
Registration: Registracija:		Destination aerodrome: Namembno letališče:	
Take-off time: Čas vzleta:			
Landing time: Čas pristanka:			
Total flight time: Celoten čas poleta:			

2.	Result of the test (*delete as necessary) Rezultat praktičnega preverjanja (*izbriši po potrebi)	
Passed*/Opravi	Failed*/Ni opravi	Partial pass*/Delno opravi

3.	Remarks Opombe
Location and date: Kraj in datum:	Type and number of FE's licence: Vrsta in številka licence FE:
Signature of FE: Podpis izpraševalca praktične usposobljenosti:	Name of FE, in capitals: Ime in priimek izpraševalca praktične usposobljenosti s tiskanim črkami:

AMC / IEM D – LICENCA POKLICNEGA PILOTA

AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(1)

Integrirani tečaj usposabljanja za licenco ATPL(H)/IR(H)

(Glej FCL 2.160 in 2.165.)

(Glej AMC FCL 2.470(a).)

(Glej IEM FCL 2.170.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.470.)

Praktično usposabljanje je razdeljeno v štiri faze:

1. FAZA

- 1 Vaje pred prvim samostojnim poletom obsegajo najmanj 12 ur letenja z inštruktorjem in vključujejo:
 - a. postopke pred poletom: izračun mase in ravnotežja, pregled in oskrbo helikopterja;
 - b. postopke v šolskem krogu in na letališkem območju, ukrepe in postopke za preprečevanje trčenja;
 - c. upravljanje helikopterja s pomočjo zunanjih vizualnih referenc;
 - d. vzlete, pristanke, lebdenje, zavoje za pregled terena in normalen prehod iz in v lebdenje;
 - e. postopke v nuji, osnovno avtorotacijo, simulirano odpoved motorja, postopek v primeru zemeljske resonance, če to ustreza tipu helikopterja.

2. FAZA

- 2 Vaje pred preverjanjem usposobljenosti za splošno upravljanje helikopterja in pridobljenega znanja iz navigacije v operacijah VFR podnevi ter usposobljenosti za osnovno instrumentalno letenje. Ta faza vsebuje najmanj 128 ur letenja, od tega 73 ur letenja z inštruktorjem, ki vključuje najmanj 5 ur letenja po pravilih vizualnega letenja med preusposabljanjem na tip večmotornega helikopterja, 15 ur samostojnega letenja in 40 ur letenja kot pilot pripravnik za vodjo zrakoplova. Vaje in preverjanja vključujejo:
 - a. letenje v bočni in vzratni smeri, obračanje na mestu;
 - b. izhod iz začetne stopnje vrtničnega obroča;
 - c. zahtevnejšo avtorotacijo/avtorotacijo do tal, pristanke s simulacijo odpovedi motorja, urjenje zasilnih pristankov. Simulacijo okvar opreme in postopke v nuji, ki se nanašajo na okvare motorjev, krmil, električnih in hidravličnih sistemov;
 - d. ostre zavoje;
 - e. prehode, hitro zaustavljanje, manevre z bočnim in hrbtnim vetrom, pristanke in vzlete z nagnjenega terena/strmine;
 - f. letenje z omejeno močjo, operacije na omejenem območju, skupaj z operacijami na majhni višini na neutrjenih vzletiščih/pristajališčih.
 - g. letenje s pomočjo instrumentov, ki vključuje 180-stopinjski zavoj in izhod iz nepravilnih položajev, s katerim se simulira nenameren prilet v oblak;
 - h. prelete med letališči s pomočjo zunanjih vizualnih orientirjev, računske navigacije, sredstev za radijsko navigacijo in postopke za preusmeritev na drugo letališče;
 - i. letenje v šolskem krogu in letališkem območju na različnih letališčih;
 - j. letenje v smeri proti kontroliranim letališčem in proč od njih, prelet teh letališč, upoštevanje postopkov služb kontrole letenja, postopkov R/T in frazeologije;
 - k. poznavanje poteka pregleda vremena pred poletom, ocenjevanje vremenskih razmer in uporabo storitev letalskih informacijskih služb (AIS).
 - l. nočno letenje, skupaj z vzleti in pristanki kot vodja zrakoplova;
 - m. preverjanja pridobljene usposobljenosti za splošno upravljanje helikopterja, znanja iz navigacije v operacijah VFR podnevi in usposobljenosti za osnovno instrumentalno letenje v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.170 izvaja inštruktor, ki ni sodeloval pri praktičnem usposabljanju kandidata.

3. FAZA

- 3 Praktične vaje pred preverjanjem praktične usposobljenosti kandidata za vpis ratinga za instrumentalno letenje. Ta del obsega skupaj najmanj 40 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, ki vključujejo 10 ur letenja z večmotornim helikopterjem, certificiranim za instrumentalno letenje.

Vaje in preverjanje vključujejo:

- a. postopke pred poleti IFR, ki vključujejo uporabo letalskega priročnika in ustreznih dokumentov služb kontrole letenja pri pripravi načrta poleta IFR.
- b. postopke in vaje v operacijah IFR v normalnih in nenormalnih razmerah ter ob nevarnosti, ki vključujejo vsaj:
 - prehod iz vizualnega na instrumentalno letenje med vzletom,
 - standardne instrumentalne odhode in prihode,
 - postopke instrumentalnega letenja na ruti,
 - postopke med čakanjem,
 - instrumentalne prilete do posameznih minimumov,
 - postopke za neuspeli prilet,
 - pristanke, ki sledijo instrumentalnemu priletu,
 - manevre v zraku/med poletom in posebne letalske značilnosti,
 - vaje v instrumetalnem letenju s simulirano odpovedjo enega motorja.

4. FAZA

- 4 Usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC) vsebuje ustrezno usposabljanje v skladu z zahtevami iz dodatka 1 k FCL 2.261(d) in AMC FCL 2.261(d).
- 5 Če se po koncu tega dela rating za tip helikopterjev, ki zahteva z veččlansko posadko ne zahteva, kandidat prejme potrdilo o opravljenem usposabljanju za delo v veččlanski posadki (MCC), kot je določeno v dodatku 1 k AMC FCL 2.261(d).

AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(2)

Integrirani tečaj usposabljanja za licenco ATPL(H) (brez ratinga IR)

(Glej FCL 2.160 in 2.165.)

(Glej AMC FCL 2.470(b).)

(Glej IEM FCL 2.170.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.170.)

Praktično usposabljanje za letenje je razdeljeno na dve fazi:

1. FAZA

- 1 Vaje pred prvim samostojnim helikopterskim poletom vsebujejo skupaj vsaj 12 ur letenja z inštruktorjem in vključujejo:
 - a. postopke pred poletom: izračun mase in ravnotežja, pregled in oskrbo helikopterja;
 - b. postopke v šolskem krogu in na letališkem območju, ukrepe in postopke za preprečevanje trčenja;
 - c. upravljanje helikopterja s pomočjo zunanjih vizualnih referenc;
 - d. vzlete, pristanke, lebdenje, zavoje za pregled terena in normalen prehod iz in v lebdenje;
 - e. postopke v nuji, osnovno avtorotacijo, simulirano odpoved motorja, postopek v primeru zemeljske resonance, če to ustreza tipu helikopterja.

2. FAZA

- 2 Vaje pred preverjanjem pridobljene usposobljenosti za splošno upravljanje helikopterja in pridobljenega znanja iz navigacije v operacijah VFR podnevi, ter preverjanjem usposobljenosti za osnovno instrumentalno letenje, ki ga izvaja inštruktor, ki ni sodeloval pri praktičnem usposabljanju kandidata. Ta faza vsebuje najmanj 128 ur letenja, od tega 73 ur letenja z inštruktorjem, ki vključuje najmanj 5 ur po pravilih vizualnega letenja med preusposabljanjem na tip večmotornega helikopterja, 15 ur samostojnega letenja in 40 ur letenja kot pilot pripravnik za vodjo zrakoplova. Vaje in preverjanja vključujejo:
 - a. letenje v bočni in vzratni smeri, obračanje na mestu;
 - b. izhod iz začetne stopnje vrtničnega obroča;
 - c. zahtevnejšo avtorotacijo/avtorotacijo do tal, pristanke s simulacijo odpovedi motorja, urjenje zasilnih pristankov. Simulacijo okvar opreme in postopke v nuji, ki se nanašajo na okvare motorjev, krmil, električnih in hidravličnih sistemov;
 - d. ostre zavoje;
 - e. prehode, hitro zaustavljanje, manevre z bočnim in hrbitim vetrom, pristanke in vzlete z nagnjenega terena/strmine;
 - f. polete z omejeno močjo, operacije v omejenem/zaprtem območju, skupaj z operacijami na majhni višini na neurejenih vzletiščih/pristajališčih.
 - g. 10 ur letenja s pomočjo instrumentov, ki vključujejo 180-stopinjski zavoj in izhod iz nepravilnih položajev, s katerim se simulira nenameren prilet v oblak;
 - h. prelete med letališči s pomočjo zunanjih vizualnih orientirjev, računske navigacije, sredstev za radijsko navigacijo in postopke za preusmeritev na drugo letališče;
 - i. letenje v šolskem krogu in na letališkem območju na različnih letališčih;
 - j. letenje v smeri do kontroliranih letališč in proč od njih, prelet teh letališč, upoštevanje postopkov služb kontrole letenja, postopkov R/T in frazeologije;
 - k. poznavanje poteka pregleda vremena pred poletom, ocenjevanje vremenskih razmer in uporabo storitev letalskih informacijskih služb (AIS).
 - l. nočno letenje, skupaj z vzleti in pristanki kot vodja zrakoplova;
 - m. preverjanja pridobljene usposobljenosti za splošno upravljanje helikopterja, znanja iz navigacije v operacijah VFR podnevi in usposobljenosti za osnovno instrumentalno letenje v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.170 izvaja inštruktor, ki ni sodeloval pri praktičnem usposabljanju kandidata.

AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(3)

Integrirani tečaj usposabljanja za licenco CPL(H)/IR(H)

(Glej FCL 2.160 in 2.165.)

(Glej AMC FCL 2.470(b).)

(Glej IEM FCL 2.170.)

Praktično usposabljanje za letenje je razdeljeno na tri faze.

1. FAZA

- 1 Vaje pred prvim samostojnim poletom vsebujejo skupaj vsaj 12 ur letenja z inštruktorjem in vključujejo:
 - a. postopke pred poletom: izračun mase in ravnotežja, pregled in oskrbo helikopterja;
 - b. postopke v šolskem krogu in na letališkem območju, ukrepe in postopke za preprečevanje trčenja;
 - c. upravljanje helikopterja s pomočjo zunanjih vizualnih referenc;
 - d. vzlete, pristanke, lebdenje, zavoje za pregled terena in normalen prehod iz in v lebdenje;
 - e. postopke v nuji, osnovno avtorotacijo, simulirano odpoved motorja, postopek v primeru zemeljske resonance, če to ustreza tipu helikopterja.

2. FAZA

- 2 Vaje pred preverjanjem pridobljene usposobljenosti za splošno upravljanje helikopterja in znanja iz navigacije v operacijah VFR podnevi in preverjanjem usposobljenosti za osnovno instrumentalno letenje, ki ga izvaja inštruktor, ki ni sodeloval pri praktičnem usposabljanju kandidata. Ta faza vsebuje najmanj 128 ur letenja, od tega 73 ur letenja z inštruktorjem, ki vključuje najmanj 5 ur po pravilih vizualnega letenja med preusposabljanjem na tip večmotornega helikopterja, 15 ur samostojnega letenja in 40 ur letenja kot pilot pripravnik za vodjo zrakoplova. Vaje in preverjanja vključujejo:
 - a. letenje v bočni in vzratni smeri, obračanje na mestu;
 - b. izhod iz začetne stopnje vrtničnega obroča;
 - c. zahtevnejšo avtorotacijo/avtorotacijo do tal, pristanke s simulacijo odpovedi motorja, urjenje zasilnih pristankov. Simulacijo okvar opreme in postopke v nuji, ki se nanašajo na okvare motorjev, krmil, električnih in hidravličnih sistemov;
 - d. ostre zavoje;
 - e. prehode, hitro zaustavljanje, manevre z bočnim in hrbtnim vetrom, pristanke in vzlete z nagnjenega terena/strmine;
 - f. polete z omejeno močjo, operacije v omejenem/zaprtem območju, skupaj z izbranimi operacijami na majhni višini na neurejenih vzletiščih/pristajališčih.
 - g. letenje s pomočjo instrumentov, ki vključuje 180-stopinjski zavoj in izhod iz nepravilnih položajev, s katerim se simulira nenameren prilet v oblak;
 - h. prelete med letališči s pomočjo zunanjih vizualnih orientirjev, računske navigacije, sredstev za radijsko navigacijo in postopke za preusmeritev na drugo letališče;
 - i. letenje v šolskem krogu in na letališkem območju na različnih letališčih;
 - j. letenje v smeri do kontroliranih letališč in proč od njih, prelet kontroliranih letališč, upoštevanje postopkov služb kontrole letenja, postopkov R/T in frazeologije;
 - k. poznavanje poteka pregleda vremena pred poletom, ocenjevanje vremenskih razmer in uporabo storitev letalskih informacijskih služb (AIS);
 - l. preverjanja pridobljene usposobljenosti za splošno upravljanje helikopterja, ki ga izvaja pooblaščen inštruktor, ki pred tem ni sodeloval pri praktičnem usposabljanju kandidata;
 - m. letenje ponoči, ki vključuje vzlete in pristanke kot vodja zrakoplova;
 - n. preverjanja pridobljene usposobljenosti za splošno upravljanje helikopterja, znanja iz navigacije v operacijah VFR podnevi in usposobljenosti za osnovno instrumentalno

letenje v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.170 izvaja inštruktor, ki ni sodeloval pri praktičnem usposabljanju kandidata.

3. FAZA

- 3 Praktične vaje pred preverjanjem praktične usposobljenosti kandidata za vpis ratinga za instrumentalno letenje. Ta del obsega skupaj najmanj 40 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, ki vključujejo 10 ur letenja z večmotornim helikopterjem, certificiranim za instrumentalno letenje.

Vaje in preverjanje vključujejo:

- a. postopke pred poleti IFR, ki vključujejo uporabo letalskega priročnika in ustreznih dokumentov služb kontrole letenja pri pripravi načrta poleta IFR.
- b. postopke in vaje v operacijah IFR v normalnih in nenormalnih razmerah ter ob nevarnosti, ki vključujejo vsaj:
 - prehod iz vizualnega na instrumentalno letenje med vzletom,
 - standardne instrumentalne odhode in prihode,
 - postopke instrumentalnega letenja na ruti,
 - postopke med čakanjem,
 - instrumentalne prilete do posameznih minimumov,
 - postopke za neuspeli prilet,
 - pristanke, ki sledijo instrumentalnemu priletu,
 - manevre v zraku/med poletom in posebne letalske značilnosti,
 - vaje v instrumetalnem letenju s simulirano odpovedjo enega motorja.

AMC FCL 2.160 in 2.165(a)(4)

Integrirani tečaj usposabljanja za licenco CPL(H) (brez ratinga IR)

(Glej FCL 2.160 in 2.165.)

(Glej AMC FCL 2.470(b).)

(Glej IEM FCL 2.170.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.170.)

Praktično usposabljanje za letenje je razdeljeno na dve fazi.

1. FAZA

- 1 Vaje pred prvim samostojnim poletom vsebujejo skupaj vsaj 12 ur letenja z inštruktorjem s helikopterjem in vključujejo:
 - a. postopke pred poletom: izračun mase in ravnotežja, pregled in oskrbo helikopterja;
 - b. postopke v šolskem krogu in na letališkem območju, ukrepe in postopke za preprečevanje trčenja;
 - c. upravljanje helikopterja s pomočjo zunanjih vizualnih orientirjev;
 - d. vzlete, pristanke, lebdenje, zavoje za pregled terena in normalen prehod iz in v lebdenje;
 - e. postopke v nuji, osnovno avtorotacijo, simulirano odpoved motorja, postopek v primeru zemeljske resonance, če to ustreza tipu helikopterja.

2. FAZA

- 2 Vaje pred preverjanjem pridobljene usposobljenosti za splošno upravljanje helikopterja in znanja iz navigacije v operacijah VFR podnevi ter preverjanjem usposobljenosti za osnovno instrumentalno letenje, ki ga izvaja inštruktor, ki ni sodeloval pri praktičnem usposabljanju kandidata. Ta faza vsebuje najmanj 123 ur letenja, od tega 73 ur letenja z inštruktorjem, 15 ur samostojnega letenja in 35 ur letenja kot pilot pripravnik za vodjo zrakoplova. Vaje in preverjanja vključujejo:
 - a. letenje v bočni in vzratni smeri, obračanje na mestu;
 - b. izhod iz začetne stopnje vrtničnega obroča;
 - c. zahtevnejšo avtorotacijo/avtorotacijo do tal, pristanke s simulacijo odpovedi motorja, urjenje zasilnih pristankov. Simulacijo okvar opreme in postopke v nuji, ki se nanašajo na okvare motorjev, krmil, električnih in hidravličnih sistemov;
 - d. ostre zavoje;
 - e. prehode, hitro zaustavljanje, manevre z hrbtnim in bočnim vetrom, pristanke in vzlete z nagnjenega terena/strmine;
 - f. polete z omejeno močjo, operacije na omejenem/zaprtem območju, skupaj z izbiro vzletišč/pristajališč in operacijami na majhni višini na neurejenih vzletiščih/pristajališčih.
 - g. letenje s pomočjo instrumentov, ki vključuje 180-stopinjske zavoje in izhode iz nepravilnih položajev, s katerim se simulira nenamern prilet v oblak;
 - h. prelete med letališči s pomočjo zunanjih vizualnih orientirjev, računske navigacije, sredstev za radijsko navigacijo in postopke za preusmeritev na drugo letališče;
 - i. letenje v šolskem krogu in na letališkem območju na različnih letališčih;
 - j. letenje v smeri do kontroliranih letališč in proč od njih, prelet teh letališč, upoštevanje postopkov služb kontrole letenja, postopkov R/T in frazeologije;
 - k. poznavanje poteka pregleda vremena pred poletom, ocenjevanje vremenskih razmer in uporabo storitev letalskih informacijskih služb (AIS);
 - l. preverjanja pridobljene usposobljenosti za splošno upravljanje helikopterja, ki ga izvaja pooblaščen inštruktor, ki pred tem ni sodeloval pri praktičnem usposabljanju kandidata;
 - m. letenje ponoči, ki vključuje vzlete in pristanke kot vodja zrakoplova;

- n. preverjanja pridobljene usposobljenosti za splošno upravljanje helikopterja, pridobljenega znanja iz navigacije v operacijah VFR podnevi in usposobljenosti za osnovno instrumentalno letenje v skladu z dodatkom 1 k FCL 2.170 izvaja inštruktor, ki ni sodeloval pri praktičnem usposabljanju kandidata.

AMC FCL 2. 160 in 2.165(a)(5)

Modularni tečaj za usposabljanje za licenco CPL(H)

(Glej FCL 2.160 in 2.165.)

(Glej AMC FCL 2.470(b).)

(Glej IEM-FCL 2.170.)

Praktično usposabljanje za letenje vključuje naslednje vaje. O času, namenjenemu posamezni vaji, odloča inštruktor, vendar mora najmanj 5 ur nameniti preletom.

USPOSABLJANJE ZA VIZUALNO LETENJE

Med celotnim letenjem z inštruktorjem lahko kandidat v fazi usposabljanja za vizualno letenje opravi največ 5 ur v simulatorju, na napravi FTD 2,3 ali FNPT II/III, namenjenim za helikopterje.

- a. Postopki pred poletom: izračun mase in ravnotežja, pregled in oskrba helikopterja;
- b. Spremembe hitrosti med vodoravnim letom, vzpenjanje, spuščanje, zavoji, osnovna avtorotacija, uporaba kontrolnih seznamov helikopterja, izogibanje trčenju, postopki preverjanja.
- c. Vzleti in pristanki, šolski krog, prilet, simulacija odpovedi motorja v šolskem krogu. Letenje v bočni in vzratni smeri ter obračanje na mestu med lebdenjem.
- d. Izhod iz začetne faze vrtničnega obroča.
- e. Zahtevnejše avtorotacije z različnimi hitrostmi: od majhne hitrosti do hitrosti za največji dolet, 180- in 360-stopinjski ter S-zavoji v avtorotaciji, pristanki s simulacijo odpovedi motorja.
- f. Izbira mesta za zasilni pristanek, avtorotacije, ki sledijo simulirani nevarnosti. Ostri zavoji s 30- in 45-stopinjskim nagibom.
- g. Manevri na majhni višini in hitro zaustavljanje.
- h. Pristanki, vzleti in prehodi v/iz lebdenja z bočnim in hrbtnim vetrom.
- i. Pristanki, vzleti z nagnjenega terena/strmine ali neravnih tal.
- j. Pristanki in vzleti z omejeno močjo.
- k. Operacije na majhni višini na omejenih/zaprtih območjih.
- l. Prelet med letališči – uporaba računske navigacije in radionavigacijskih sredstev. Načrtovanje poleta, ki ga opravi kandidat, postopek najave načrta poleta ATC, ocena dokumentacije za pregled vremena, NOTAM-i, itd. Postopki R/T in frazeologija; določanje pozicije z uporabo radionavigacijskih sredstev; letenje proti kontroliranim letališčem in proč od njih, prelet teh letališč, izpolnjevanje postopkov ATS za polete VFR, simulirana okvara na radijski zvezi, poslabšanje vremenskih razmer, postopki za preusmeritev na drugo letališče, simulacije odpovedi motorja med križarjenjem; izbira terena za pristanek ob nevarnosti zunaj letališča in simulirani prilet.

USPOSABLJANJE ZA OSNOVNO INSTRUMENTALNO LETENJE

Pri izvajanju teh vaj lahko največ 5 ur poteka v simulatorju ali na napravi FTD oziroma FNPT I ali II ali. Usposabljanje naj poteka v vizualnih meteoroloških razmerah na ustrezen način, s katerimi kandidatu simuliramo instrumentalne meteorološke razmere.

- m. Instrumentalno letenje brez zunanjih vizualnih orientirjev. Vodoravni let s spremembami hitrosti; vzdrževanje višine (nivoja, kurza), standardni zavoji med vodoravnim letom z nagibom 30 stopinj; levi in desni zavoji, dokončanje zavoja v naprej določene kurze.
- n. Ponovitev vaje (m); nato vzpenjanje in spuščanje; ohranjanje smeri leta in hitrosti, prehod v vodoravni let; vzpenjajoči in spuščajoči zavoji.
- o. Ponovitev vaje (m); izhodi iz nepravilnih položajev.
- p. Radionavigacija.
- q. Ponovitev vaje (m), zavoji z uporabo rezervnega magnetnega kompasa in rezervnega umetnega horizonta (če je ta vgrajen).

IEM FCL 2.170**Obrazec za preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(H)**

(Glej FCL 2.170.)

POROČILO O OPRAVLJENEM PREVERJANJU PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ZA CPL(H)

Applicant's last name: Priimek kandidata:		First name: Ime:	
Licence held: Imetnik licence:		Number: Številka:	

1.	Details of the flight Podrobnosti o poletu
-----------	---

Type of helicopter: Tip helikopterja:		Departure aerodrome: Letališče odhoda:	
Registration: Registracija:		Destination aerodrome: Namembno letališče:	
Take-off time: Čas vzleta			
Landing time: Čas pristanka:			
Total flight time: Celoten čas poleta:			

2.	Result of the test (*delete as necessary)		
	Rezultat preverjanja (*izbriši po potrebi)		
	Passed*/Opravił	Failed*/Ni opravił	Partial pass*/Delno opravił

3.	Remarks Opombe

Location and date: Kraj in datum:		Type and number of FE's licence: Vrsta in številka licence FE	
Signature of FE: Podpis izpraševalca praktične usposobljenosti:		Name of FE, in capitals: Ime in priimek izpraševalca praktične usposobljenosti s tiskanimi črkami:	

AMC / IEM E – RATING ZA INSTRUMENTALNO LETENJE

IEM FCL 2.210

Obrazec za preverjanje praktične usposobljenosti za rating IR(H)

(Glej FCL 2.185 in 2.210.)

APPLICATION AND REPORT FORM FOR THE IR(H) SKILL TEST VLOGA IN POROČILO O PREVERJANJU PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ZA IR(H)
--

Applicant's last name: Priimek kandidata:		First names: Ime:	
Licence held: Imetnik licence:		Number: Številka:	
State of licence issue in which test performed: Država izdaje licence, v kateri je preverjanje potekalo:		Signature: Podpis:	

1.	Details Podrobnosti		
Type of helicopter: Tip helikopterja:		Registration: Registracija:	

2.	Result of the test (*delete as necessary) Rezultat praktičnega preverjanja (*izbriši po potrebi)		
Passed*/Opravit		Failed*/Ni opravit	Partial pass*/Delno opravit

3.	Remarks Opombe

Location and date: Kraj in datum:		Type and number of FE's licence: Vrsta in številka licence FE:	
Signature of FE: Podpis izpraševalca praktične usposobljenosti:		Name of FE, in capitals: Ime izpraševalca praktične usposobljenosti s tiskanimi črkami:	

IEM FCL 2.240(b)(1)**Obrazec za usposabljanje in preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za licenco ATPL in rating za tip večmotornih helikopterjev, ki zahtevajo veččlansko posadko**

(Glej FCL 2.240.)

OBRAZEC ZA VLOGO IN POROČILO

Applicant's last name: Priimek kandidata:		First names: Ime:	
Type of licence: Vrsta licence:		Number of licence: Številka licence:	
State: Država:	Type rating as pilot-in-command/co-pilot* Rating za tip kot vodja zrakoplova/kopilot	Signature of applicant: Podpis kandidata:	
Multi-engine helicopter: Večmotorni helikopter:		Proficiency check: Preverjanje strokovne usposobljenosti:	
Training record: Zapisi o usposabljanju:		Type rating: Rating za tip helikopterja:	
Skill test: Preverjanje praktične usposobljenosti:		ATPL(H)	

*Satisfactory completion of Type rating – training according to requirements is certified below:**Uspešno končanje usposabljanja za vpis ratinga za tip helikopterja in potrdilo o predpisanem usposabljanju:*

1	Theoretical training for the issue of a type rating performed during period Teoretično usposabljanje za vpis ratinga za tip, ki je potekalo		
from: od:	to: do:	at: v:	
mark obtained: dosežena ocena:	% (Pass mark 75%) % (pozitivna ocena 75 %)	Type and number of licence: Vrsta in številka licence:	
Signature of instructor: Podpis inštruktorja:		Name in capital letters: Ime in priimek s tiskanimi črkami:	

2	Simulator (helicopter type): Simulator (tip helikopterja):	Three or more axes: Tri ali več osi:	YES* DA*	NO* NE*	Ready for service and used Pripravljen za obratovanje in uporabo
Simulator manufacturer: Proizvajalec simulatorja:		motion / system: Sistem premikanja:			
Simulator operator: Operator simulatorja:		Visual aid: Vizualni pripomočki:	YES* DA*	NO* NE*	
Total training time at the controls: Skupni čas usposabljanja za krmili helikopterja:					
Instrument approaches at aerodromes to a decision altitude of: Instrumentalni prileti na letališča do višine odločitve, ki znaša:					
Location/date/time: Kraj/datum/čas:		Signature of type rating instructor/examiner*: Podpis izpraševalca/inštruktorja*:			
Type and No of licence: Vrsta in številka licence:		Name in capital letters: Ime in priimek s tiskanimi črkami:			

3	Flight training Usposabljanje s helikopterjem		
Type of helicopter: Tip helikopterja:		Registration: Registracija:	Flight time at the controls: Čas za krmili:
Take-offs: Število vzletov:		Landings: Število pristankov:	Training aerodromes/sites (take-offs, approaches and landings) Letališča/vzletišča (število vzletov, priletov in pristankov):
Location and date: Kraj in datum:		Signature of type rating instructor/examiner*: Podpis izpraševalca/inštruktorja*:	
Type and No. of licence instr. Vrsta in številka licence inštruktorja:		Name in capital letters: Ime in priimek s tiskanimi črkami:	

4	Skill test/Proficiency Check Remark: if the applicant failed the examiner shall indicate the reasons why Preverjanje praktične/strokovne usposobljenosti Opomba: Če kandidat preverjanja ni opravil, izpraševalec navede razlog.	<i>Passed* Opravil*</i>	<i>Failed* Ni opravil*</i>	SIM/Aircraft Reg: Registrska oznaka simulatorja/zrakoplova:
Location and date: Kraj in datum:				Type and number of licence: Vrsta in številka licence:
Signature of authorised examiner* Podpis pooblaščenega izpraševalca*:				Name in capital letters: Ime in priimek s tiskanimi črkami:

**Zbriši po potrebi.*

IEM FCL 2.240(b)(2)

Obrazec za usposabljanje in preverjanje praktične/strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za tip enomotornih in večmotornih helikopterjev in dodatek k preverjanju praktične usposobljenosti za licenco PPL(H) in CPL(H) z večmotornimi helikopterji, ki zahtevajo enega pilota
(Glej FCL 2.240.)

OBRAZEC ZA VLOGO IN POROČILO

Applicant's last name: Priimek kandidata:		First name: Ime:	
Type of licence: Vrsta licence:		Number: Številka:	
State: Država		Signatare of applicant: Podpis kandidata:	
Helicopter: Helikopter:		Proficiency check: Preverjanje strokovne usposobljenosti:	
Training records: Zapisi o usposabljanju:		Type rating Rating za tip:	
Skill test: Preverjanje praktične usposobljenosti:			

Satisfactory completion of Type rating training according to requirements is certified below:

Potrjujem uspešno dokončanje usposabljanja za tip v skladu z zahtevami :

1	Theoretical training for the issue of a type rating performed during period Teoretično usposabljanje za vpis ratinga za tip, ki je potekalo		
from: od:	to: do:	at: v:	
Mark obtained Dosežena ocena:	% (pass mark 75 %) % (pozitivna ocena 75 %)	Type and number of licence: Vrsta in številka licence	
Signatare of instructor: Podpis inštruktorja:		Name in capital letters: Ime s tiskanimi črkami	

2	Flight simulator (helicopter type) Simulator (tip helikopterja)	Three or more axes Tri ali več osi	YES* DA*	NO* NE*	Ready for service and used Pripravljen za obratovanje in uporabo
Flight simulator manufacturer: Proizvajalec simulatorja:		Motion / system: Sistem gibanja:			
Flight simulator operator: Operator simulatorja		Visual aid: Vizualni pripomočki	YES* DA*	NO* NE*	
Total training time at the controls: Skupni čas usposabljanja v simulatorju:					
Instrument approaches at aerodromes to a decision altitude of: Instrumentalni prileti na letališčih do višine odločitve:					
Location/date/time: Kraj/datum/čas:		Signature of type rating instructor/examiner: Podpis izpraševalca/inštruktorja:			
Type and No of licence: Vrsta in številka licence		Name in capital letters: Ime in priimek s tiskanimi črkami:			

3	Flight training: Praktično usposabljanje:		
Type of helicopter: Tip helikopterja:	Registration: Registracija:	Flight time at the controls: Usposabljanje v helikopterju:	
Take-offs: Število vzletov:	Landings: Število pristankov:	Training aerodromes/sites (take-offs, approaches and landings): Letališča/Vzletišča (vzleti, prileti in pristanki):	
Location and date: Kraj in datum:		Signature of type rating instructor /examiner*: Podpis izpraševalca/inštruktorja*:	
Type and No. of licence: Vrsta in številka licence inštruktorja		Name in capital letters: Ime in priimek s tiskanimi črkami:	

4	Skill test/Proficiency check Remark: if the applicant failed the examiner shall indicate the reasons why Preverjanje praktične / strokovne usposobljenosti Opomba: Če kandidat preverjanja ni opravil, izpraševalec navede vzrok	Passed* Opravil*	Failed* Ni opravil*	SIM/Aircraft Reg: Registracija simulatorja/helikopterja	
Location and date: Kraj in datum				Type and numer of licence: Vrsta in številka licence	
Signature of authorised examiner: Podpis pooblaščenega izpraševalca*				Name in capital letters. Ime in priimek s tiskanimi črkami:	

*po potrebi izbriši

AMC FCL 2.261(a)

Učni program teoretičnega usposabljanja za izdajo ratinga za tip enomotornih in večmotornih helikopterjev

(Glej FCL 2.261(a).)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.261(a).)

PODROBNA VSEBINA

- 1 KONSTRUKCIJA HELIKOPTERJA, TRANSMISIJE, ROTORJI IN OPREMA, NORMALNO DELOVANJE IN OKVARE SISTEMOV
 - 1.1 Dimenzije
 - 1.2 Motor in pomožna pogonska enota (APU), rotorji in transmisije; če kandidat zaprosi za prvi rating za tip helikopterja s turbinskim motorjem, mora poslušati predavanje o turbinskih motorjih (glej AMC FCL 2.470(b)).
 - 1.2.1 vrste motorja/motorjev
 - 1.2.2 splošno delovanje naslednjih sistemov ali komponent:
 - motorja
 - pomožne pogonske enote (APU)
 - oljnega sistema
 - gorivnega sistema
 - vžigalnega sistema
 - sistema za zagon motorjev
 - sistema, ki opozarja na požar, in sistema za gašenje
 - generatorjev in pogona generatorjev
 - indikacije moči motorja
 - vbizga vode/metanola
 - 1.2.3 naprave za upravljanje motorja (vključno s starterjem), instrumenti in prikaz parametrov motorja v pilotski kabini, njihova uporaba, povezava in razlaga
 - 1.2.4 delovanje motorja, vključno z APU med zagonom motorja, nepravilno delovanje motorja in nepravilen zagon, postopki pri normalnem delovanju v pravilnem zaporedju
 - 1.2.5 transmisija
 - mazanje
 - generatorji in pogon generatorjev
 - enosmerna sklopka (*freewheeling unit*)
 - hidravlični pogon
 - indikacijski in opozorilni sistemi
 - 1.2.6 vrste rotorskih sistemov
 - indikacijski in opozorilni sistemi
 - 1.3 Gorivni sistem
 - 1.3.1 mesto rezervoarjev za gorivo, črpalke, dovod goriva do motorjev, prostornina rezervoarjev, ventili in merjenje količine
 - 1.3.2 drugi sistemi:
 - filtri
 - sistem za polnjenje in praznjenje goriva
 - izpuščanje goriva v zraku
 - pretakanje
 - odzračevanje
 - 1.3.3 sistemi v pilotski kabini
 - monitorji in indikatorji gorivnega sistema
 - prikaz količine in pretoka, tolmačenje
 - 1.3.4 postopki
 - postopki za dotok goriva v različne rezervoarje
 - dovod goriva in izpuščanje goriva v zraku

- 1.4 Vzdrževanje tlaka in prezračevanje
 - 1.4.1 sestavni deli sistema in zaščitne naprave
 - 1.4.2 monitorji in indikatorji v pilotski kabini
 - tolmačenje glede na pogoje delovanja
 - 1.4.3 normalno delovanje sistema med zagonom motorjev, križarjenjem, priletom in pristankom, nadziranje toka in temperature zraka, namenjenega prezračevanju
- 1.5 Zaščita pred zaledenitvijo, brisalci vetrobranskega stekla, zaščita pred dežjem
 - 1.5.1 deli helikopterja, ki so zaščiteni pred zaledenitvijo, vključno z motorji in rotorji, toplotni viri, naprava za upravljanje sistema in indikatorji
 - 1.5.2 delovanje sistema za preprečevanje zaledenitve/razledenitev med vzletom, vzpenjanjem, križarjenjem in spuščanjem, razmere, ki narekujejo uporabo zaščitnih sistemov
 - 1.5.3 krmila in prikazi v zvezi z delovanjem brisalcev vetrobranskega stekla in zaščite pred dežjem
- 1.6 Hidravlični sistem
 - 1.6.1 sestavni deli hidravličnega sistema ali sistemov, količina in tlak v sistemu, komponente na hidravlični pogon, povezane s posameznim hidravličnim sistemom
 - 1.6.2 naprave za upravljanje sistema, monitorji in indikatorji v pilotski kabini, uporaba in povezava ter tolmačenje prikazov
- 1.7 Podvozje, fiksne smuči, plovci
 - 1.7.1 glavni deli
 - glavnega podvozja
 - nosnega kolesa
 - repnega kolesa
 - krmiljenja koles
 - zavornega sistema koles
 - 1.7.2 uvlečenje in izvlečenje podvozja
 - 1.7.3 potreben tlak v pnevmatikah ali lokacija ustrezne nalepke
 - 1.7.4 naprave za upravljanje sistema in indikatorji v pilotski kabini skupaj z opozorilnimi indikatorji v zvezi z uvlečenjem/izvlečenjem podvozja
 - 1.7.5 sestavni deli sistema za spuščanje podvozja (s prostim padom) v nuji
- 1.8 Naprave za upravljanje, sistem za večjo stabilnost in avtopilot
 - 1.8.1 naprave za upravljanje sistema, monitorji in indikatorji, vključno z opozorilnimi indikatorji sistemov, medsebojna povezava in tolmačenje
- 1.9 Oskrba z električno energijo
 - 1.9.1 število, jakost, napetost, frekvenca in faza ter lokacija glavnega električnega sistema (AC in DC), lokacija pomožnega električnega sistema in zunanjega napajanja
 - 1.9.2 lokacija naprav za upravljanje sistema, monitorjev in indikatorjev v pilotski kabini
 - 1.9.3 glavni in pomožni viri električne energije za letalske instrumente, komunikacijske in navigacijske sisteme,
 - 1.9.4 lokacija najpomembnejših varovalk (CB)
 - 1.9.5 delovanje generatorjev in postopki za spremljanje oskrbe z električno energijo
- 1.10 Letalski instrumenti, oprema za radijsko zvezo, radarska in navigacijska oprema, letenje s pomočjo avtopilota in zapisovalnik podatkov o poletu (*flight recorder*)
 - 1.10.1 vidne antene
 - 1.10.2 naprave in instrumenti za upravljanje te opreme v pilotski kabini:
 - letalski instrumenti npr. merilnik hitrosti, pitot-statični sistem, kompas, sistem za avtomatsko vodenje letala – FD)
 - sistemi za vodenje leta (*flight management system*)
 - radarska oprema (npr. meteorološki radar, odzivnik)
 - komunikacijski in navigacijski sistem (npr. HF, VHF, ADF, VOR/DME, ILS, radijski signal (*marker beacon*) in sistemi območne navigacije (npr. GPS, VLF Omega)
 - stabilizacijski sistem in sistem avtopilotov

- zapisovalnik podatkov o poletu (*flight data recorder*) in zapisovalnika zvoka v pilotski kabini (*cockpit voice recorder*), radiovišinomer
- sistem za preprečevanje trčenja v zraku
- sistem, ki opozarja na nevarno bližino tal (*GPWS*)
- *HUMS (Health and Usage Monitoring System)*
- 1.11 Pilotska kabina, potniška kabina in prostor za tovor
- 1.11.1 zunanja razsvetljava, razsvetljava v pilotski in potniški kabini ter v prostoru za tovor, zasilna razsvetljava
- 1.11.2 vrata potniške kabine in zasilni izhodi
- 1.12 Oprema, ki se uporablja ob nevarnosti:
 - Prenosna oprema*
 - prenosna naprava za gašenje požara
 - komplet za prvo pomoč
 - prenosna oprema za oskrbo s kisikom
 - reševalne vrvi
 - rešilni jopiči
 - rešilni čolni
 - oddajniki, ki označujejo kraj nesreče
 - sekire
 - megafoni
 - signali, ki se uporabljajo v nevarnosti
 - žepne svetilke
 - Fiksna oprema*
 - reševalni splavi
- 2 OMEJITVE
- 2.1 Splošne omejitve v skladu s priročnikom helikopterja
- 2.4 Seznam minimalne opreme (MEL)
- 3 ZMOGLJIVOST HELIKOPTERJA, NAČRTOVANJE IN SPREMLJANJE POLETA
- 3.1 Zmogljivost
 - Izračun zmogljivosti glede na hitrost, gradiente, mase pri vseh pogojih za vzlet, na ruti, med priletom in pristankom
 - 3.1.1 Vzlet
 - zmogljivost za lebdenje z učinkom tal in brez učinka tal
 - vsi potrjeni profili, cat A in B
 - diagram višine/hitrosti
 - vzletna razdalja in razdalja pri zaustavljenem vzletu (*rejected T/O distance*)
 - točka odločitve za vzlet (TDP ali DPAT)
 - izračun razdalj prvega in drugega segmenta vzleta
 - zmogljivost za vzpenjanje
 - 3.1.2 Na ruti
 - popravki merilnika hitrosti
 - praktična operativna višina (*service ceiling*)
 - optimalna/ekonomična potovalna višina
 - največja avtonomija
 - največji dolet
 - zmogljivost za vzpenjanje med križarjenjem
 - 3.1.3 Pristajanje
 - lebdenje z učinkom tal in brez učinka tal
 - pristajalna razdalja
 - točka odločitve za pristane (LDP ali DPBL)
 - 3.1.4 Poznavanje in/ali izračun:
 - V_{lo} , V_{le} , V_{mo} , V_x , V_y , V_{toss} , V_{ne} , $V_{max\ range}$, V_{mini}

- 3.2. Načrtovanje poleta
Načrtovanje poleta v normalnih in izrednih razmerah
- optimalni/najvišji nivo leta
 - minimalna potrebna višina leta
 - postopek pri izgubi višine (*drift down procedure*), v primeru odpovedi motorja med križarjenjem
 - nastavitev potrebne moči med vzpenjanjem, križarjenjem in čakanjem pri različnih pogojih in najekonomičnejši nivo leta za križarjenje
 - optimalni in najvišji nivo leta ter nastavitev potrebne moči, v primeru odpovedi motorja
- 3.3 Učinek dodatne opreme na zmogljivost
- 4 OBREMENITEV, RAVNOTEŽJE IN OSKRBA HELIKOPTERJA
- 4.1 Obremenitev in ravnotežje
- poročilo o tehtanju in uravnoteženje glede na največje mase za vzlet in pristane
 - omejitev težišča
- 4.1.1 vpliv porabe goriva na težišče
- 4.1.2 točke za privez, pripenjanje tovora, največja obremenitev tal prtljažnega prostora
- 4.2 Oskrba helikopterja na zemlji
Servisni priključki za oskrbo z:
- gorivom
 - oljem, itd.
 - in predpisi glede varnosti
- 5 POSTOPKI V NUJI
- 6 POSEBNE ZAHTEVE ZA RAZŠIRITEV RATINGA ZA TIP HELIKOPTERJA NA INSTRUMENTALNE PRILETE DO VIŠINE ODLOČITVE, KI JE NIŽJA OD 200 ČEVLJEV (60 m)
- 6.1 Oprema v helikopterju in na zemlji
- tehnične zahteve
 - operativne zahteve
 - zanesljivost delovanja
 - naprava, ki omogoče delovanje sistemov kljub okvari (*fail operational*)
 - naprava, ki preprečuje vpliv okvare na delovanje in ohranja trenutno stanje (*fail passive*)
 - zanesljivost opreme
 - operativni postopki
 - pripravljalni ukrepi
 - degradacija operacije
 - komunikacija
- 6.2 Postopki in omejitve
- operativni postopki
 - usklajevanje dela v posadki
- 7 POSEBNE ZAHTEVE GLEDE HELIKOPTERJEV, PRI KATERIH SO PODATKI O POLETU PRIKAZANI NA ELEKTRONSKIH ZASLONIH (npr. EFIS) (*GLASS COCKPIT*)
- 8 DODATNA (NEOBVEZNA) OPREMA

AMC FCL 2.261(c)(2)**Smernice za odobritev tečaja usposabljanja za tip helikopterja**

(Glej FCL 2.261(c)(2).)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 2.055.)

PROGRAM USPOSABLJANJA**1 Tip**

Tečaj usposabljanja za tip helikopterja, za katerega se želi pridobiti potrdilo o odobritvi, mora (če je to izvedljivo) omogočati integrirano teoretično usposabljanje, usposabljanje v simulatorju in s helikopterjem ter tako zagotoviti, da kandidat pridobi znanje in veščine, ki se zahtevajo za varno in učinkovito letenje na posameznem tipu in pridobitev ratinga za določen tip helikopterja. Tečaj je namenjen usposabljanju na enem tipu in različici helikopterja. Če obstaja več različic, se morata celotno praktično usposabljanje v helikopterju in teoretično usposabljanje, ki predstavljata osnovo potrjenega tečaja, nanašati le na eno različico.

2 Različice

Dodatno usposabljanje mora potekati v skladu z zahtevami, ki so določene v FCL 2.235, odstavek c.

3 Praktično usposabljanje v helikopterju, v simulatorju (FS) ali na napravah za simulacijo letenja (FSTD)

Program natančno določa čas usposabljanja na določenem tipu helikopterja in na napravah za simulacijo letenja (simulatorjih, napravah za simulacijo letenja) ali drugih napravah za simulacijo letenja (OTD), ki jih potrdi pristojni organ (Glej dodatek 2 k FCL 2.240). Če je ustrezní simulator oddaljen od mesta, kjer usposabljanje sicer poteka, lahko pristojni organ dovoli, da se del usposabljanja doda k programu, ki poteka na oddaljeni lokaciji.

4 Preverjanje praktične usposobljenosti

Program praktičnega usposabljanja za letenje mora biti usmerjen k preverjanju praktične usposobljenosti za določen tip helikopterja. Praktično usposabljanje v dodatkih 2 in 3 k FCL 2.240 je treba ustrezno prilagoditi potrebam. Preverjanje se lahko opravlja v helikopterju, simulatorju ali delno v helikopterju ter delno v simulatorju. Uporaba naprav za simulacijo letenja za preverjanje praktične usposobljenosti kandidata je odvisna od stopnje odobritve simulatorja in kandidatovih izkušenj. Če simulatorja ni na voljo, je v helikopterju dovoljeno izvajati samo tiste vaje v zvezi z nenormalnim delovanjem sistemov, ki so določene v obrazcu za preverjanje praktične usposobljenosti za določen tip helikopterja.

5 Vmesna preverjanje napredovanja in zaključni teoretični izpit

V programu usposabljanja je treba pred zaključnim teoretičnim izpitom, ki obsega celoten program, predvideti vmesna preverjanja pridobljenega znanja kandidatov, ki sledijo vsaki fazi teoretičnega usposabljanja. Na takih preverjanjih se oceni kandidatovo znanje ob zaključku posamezne faze programa usposabljanja.

6 Oprema in pripomočki: Teoretično usposabljanje

Oprema in pripomočki za usposabljanje na zemlji

Med najnujnejšo opremo, ki jo mora nuditi organizacija TRTO, spadajo ustrezni prostori, v katerih bo usposabljanje potekalo. Dodatni pripomočki in oprema za usposabljanje v učilnici, vključno z računalniki, kjer je to primerno glede na okoliščine, mora ustrezati vsebini tečaja in zahtevnosti helikopterja. Za helikopterje s certifikatom tipa, ki zahteva veččlansko posadko, najnižja raven opreme za usposabljanje na zemlji, ki se zahteva za pridobitev soglasja, predstavlja tako opremo, ki omogoča realistično delovno okolje pilotske kabine. Treba je vzpodbujati analizo nalog in najnovejše dosežke v tehnologiji poučevanja in jih v celoti vključiti v opremo, kadar koli je to mogoče. Kandidatom morajo biti na voljo tudi oprema in pripomočki za samopreverjanje in preverjanje pod nadzorom.

7 Naprave za usposabljanje

Naprave za usposabljanje v letenju in druge naprave za usposabljanje morajo biti na voljo kot dopolnilo k usposabljanju v učilnici, kandidatom pa morajo omogočati, da se na njih urijo in utrjujejo teoretično znanje. Kjer primerne opreme ni na voljo oziroma ni ustrezna, je treba zagotoviti ustrezno različico helikopterja ali simulatorja. Če naprava za usposabljanje v letenju predstavlja drugo različico istega tipa helikopterja, za katerega se kandidat usposablja, se zahteva dodaten tečaj iz spoznavanja razlik in/ali tečaj uvajanja na nov tip.

8 Usposabljanje s pomočjo računalnika (*computer based training – CBT*)

Na tečaju, kjer kandidati kot pripomoček za usposabljanje uporabljajo računalnik, organizacija zagotovi strokovno usposobljenega predavatelja, ki je kandidatom na voljo v času uporabe računalnika. Strokovno usposobljeni predavatelj pred vsako računalniško sekcijo vodi posvetovanja s kandidati in opravi razgovor po zaključku sekcije. To ne velja za sekcije, ki so namenjene utrjevanju znanja.

9 Teoretično usposabljanje

Splošni cilj teoretičnega usposabljanja so, da kandidati:

- pridobijo temeljito znanje o konstrukciji helikopterja, motorjih in sistemih ter z njimi povezanih omejitvah;
- pridobijo znanje o položaju naprave za upravljanje in indikatorjev helikopterskih sistemov v pilotski kabini ter o njihovem delovanju;
- razumejo napake/okvare pri delovanju sistemov, njihov vpliv na letenje helikopterja in povezave z drugimi sistemi;
- razumejo normalne, izredne postopke ter postopke v nuji.

Obseg in vsebina teoretičnega usposabljanja sta odvisna od zahtevnosti tipa helikopterja in delno od izkušenosti kandidata.

10 Praktično usposabljanje

10.1 Simulatorji letenja in naprave za simulacijo letenja

Raven usposobljenosti kandidata in zahtevnost tipa helikopterja določata obseg praktičnega usposabljanja, ki lahko poteka na napravah za simulacijo letenja, vključno s preverjanjem praktične usposobljenosti. Pred takim preverjanjem mora kandidat med praktičnim usposabljanjem dokazati, da je sposoben opraviti izpitne vaje.

10.2 Praktično usposabljanje s helikopterjem (s simulatorjem letenja)

Tečaji, ki potekajo izključno v simulatorju letenja in ne vključujejo letenja s helikopterjem, število ur, ki jih je kandidat opravil s helikopterjem (namesto načrtovanih na simulatorjih letenja), zadošča za uspešen zaključek preverjanja praktične usposobljenosti.

10.3 Praktično usposabljanje s helikopterjem (brez simulatorja letenja)

Kadar usposabljanje poteka v helikopterju, mora število ur praktičnega usposabljanja zadoščati, da kandidat uspešno opravi preverjanje praktične usposobljenosti. Obseg praktičnega usposabljanja za letenje je odvisen od zahtevnosti tipa helikopterja in delno od izkušenosti kandidata (glej dodatek 1 k FCL 2.261(b)).

AMC FCL 2.261(d)

Usposabljanje za delo v veččlanski posadki – MCC (helikopter)

(Glej FCL 2.261(d).)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.261(d).)

USPOSABLJANJE ZA DELO V VEČČLANSKI POSADKI (MCC)

- 1 Cilj tega usposabljanja je sprejemanje optimalnih odločitev, komunikacija, razdelitev nalog, uporaba kontrolnih seznamov helikopterja, medsebojni nadzor, skupinsko delo in pomoč v vseh fazah poleta v normalnih in izrednih razmerah ter ob nevarnosti. Poudarek je predvsem na razvoju netehničnih spretnosti, ki se nanašajo na delo v veččlanski posadki.
- 2 Usposabljanje mora biti osredotočeno na podajanje osnov o delovanju članov posadke kot povezane skupine in ne kot skupine tehnično usposobljenih posameznikov. Poleg tega mora kandidatom ponuditi možnost, da se urijo v veščinah, ki jih morajo imeti učinkoviti vodje in člani skupine. Usposabljanje mora zato vključevati vaje, v katerih kandidati izvajajo vloge "letečega" (PF) in "neletečega" (PNF) pilota.
- 3 Kandidati se morajo seznaniti z medosebnimi odnosi in uporabo najboljših načinov za sodelovanje v veččlanski posadki ter svojimi osebnimi in voditeljskimi slogi, s katerimi lahko povečajo učinkovitost posadke. Treba jih je opozoriti, da lahko njihovo vedenje v normalnih okoliščinah močno vpliva na delovanje posadke, kadar je ta zelo obremenjena z delom ali je pod stresom.
- 4 Raziskave nedvomno kažejo, da vedenjskih sprememb v nobenem okolju ni mogoče doseči v kratkem času kljub skrbno načrtovanemu usposabljanju. Kandidati potrebujejo čas, izkušnje in povratne informacije ter stalno spodbudo, da bi usvojili znanja, ki se bodo v prihodnje stalno reflektiral skozi njihovo vedenje. Da bi bilo usposabljanje za delo v veččlanski posadki učinkovito, mora potekati v več časovno porazdeljenih fazah.
- 5 Osnovno usposabljanje MCC vključuje teoretični in praktični del ter povratne informacije o:
 - a. povezavah:
 - praktični primeri neskladja med računalniško strojno in programsko opremo, okoliščinami in človekom;
 - b. vodenju/sledenju in pristojnostih:
 - vodstvene sposobnosti in sposobnosti za nadzorovanje,
 - uveljavljanje/zagovarjanje odločitev,
 - ovire,
 - kulturni vpliv,
 - vloga "letečega" in "neletečega" pilota,
 - strokovnost,
 - skupinska odgovornost,
 - c. osebnosti, vedenju in motivaciji:
 - poslušanje,
 - reševanje sporov,
 - posredovanje,
 - kritika (analiza in načrtovanje pred poletom, stalen pregled, ocena po končanem poletu),
 - oblikovanje skupine;
 - d. učinkoviti in jasni komunikaciji med poletom:
 - poslušanje,
 - povratne informacije,
 - standardna frazeologija,

- uveljavljanje/zagovarjanje odločitev,
 - sodelovanje;
 - e. postopkih za usklajevanje dela v posadki:
 - tehnike letenja in postopki v pilotski kabini,
 - standardna frazeologija,
 - disciplina.
- 6 Za pravilno in varno letenje je še zlasti pomembna uporaba kontrolnih seznamov helikopterja. O njihovi uporabi obstaja več različnih mnenj. Upoštevanje katerega koli od teh je odvisno od zahtevnosti zrakoplova, okoliščin, sestave letalske posadke, delovnih izkušenj in postopkov letalskega prevoznika, ki so določeni v operativnem priročniku.
- 7 Medsebojni nadzor, obveščanje in pomoč
- a. Medsebojni nadzor se zahteva pri vsakem posegu pri upravljanju zrakoplova. O kakršnem koli večjem odstopanju (od poti leta, konfiguracije idr.) je treba opozoriti pilota, ki je odgovoren za določen poseg ali nalogo (PF ali PNF).
 - b. Zelo pomembni so postopki govornega javljanja (*call-outs*), ki označujejo potek poleta, status sistemov itd., posebno med vzletom in priletom.
 - c. Upravljanje letalskih sistemov ter nastavitev radijskih in navigacijskih sredstev itd. sta dovoljena šele na zahtevo "letečega" pilota oziroma potem, ko je ta seznanjen s posegom in potrdi njegovo izvedbo.

CILJ

- 8 Postopke, opisane v tretjem in odstavku (4), je mogoče najučinkoviteje uriti s pomočjo vaj iz IEM FCL 2.261(d).
- 9 Usposabljanje MCC in povratne informacije s področja medčloveških odnosov morajo kandidatom dajati priložnost za samokritiko in kritiko drugih kandidatov, s čimer izboljšajo sposobnost komuniciranja, sprejemanja odločitev in vodstvene sposobnosti. To je mogoče najbolje doseči z uporabo simulatorjev in videoopreme. Zlasti učinkovita je povratna informacija s pomočjo videoposnetkov, saj omogoča kandidatom, da se opazujejo z vidika tretje osebe; tako lažje sprejmejo svoje šibke točke, kar spodbudi spremembe v odnosih in vedenju.

VAJE

- 10 Vaje naj potekajo v simuliranem komercialnem prometu, če je to mogoče. Usposabljanje mora vključevati:
- a. predpoletno pripravo skupaj z dokumentacijo in izračunom podatkov o zmogljivosti helikopterja za vzlet; preizkus in nastavitve radijskih in navigacijskih sredstev;
 - b. preverjanja pred vzletom skupaj s preizkusom motorja in posvetovanjem o vzletu, ki ga opravi PF;
 - c. vzlete in pristanke s/na:
 - običajne heliporte
 - heliporte na robu hribov in zgradb
 - višjih vzletišča/pristajališča
 - helikopterskih ploščadih
- naloge letečega in neletečega pilota; govorno javljanje;
- d. prekinjene vzlete, vzlete v bočnem vetru, vzlete z največjo vzletno maso, odpoved motorja pred pred točko odločitve pri vzletu (TDP) ali varen pristank v nuji na ali po določeni točki po vzletu DPATO;
 - e. normalno in nenormalno delovanje letalskih sistemov, uporabo kontrolnih seznamov;

- f. postopke v nuji, ki vključujejo odpoved (ugašanje in ponoven zagon na varni višini) motorja in požar, obvladovanje in odprava dima, odpoved avtopilota in usmerjevalnik leta (FD), spuščanje v avtorotaciji, odpoved komand ali pogona repnega rotorja (če to ustreza), odpoved hidravličnega sistema, odpoved sistema za povečevanje stabilnosti helikopterja (SAS), učinek vetra in turbulence ali razmer na heliportu ali na dvignjenih objektih, spuščanje v nuji, nezmožnosti enega od članov posadke, da opravlja svoje delo;
 - g. prepoznavanje prvih znakov nevarnosti pri helikopterjih, npr. zemeljske resonance, dinamične ali statične prevrnitve, porušitve vzgona na krakih, posedanje z močjo/vrtinčni obroč, posedanje z močjo glede na vrsto operacije;
 - h. postopke instrumentalnega letenja skupaj s čakanjem (*holding*), natančni prilet z uporabo podatkov računske navigacije, usmerjevalnika leta (FD) in avtopilota, prilete s simulacijo odpovedi enega motorja, prilete z nedelujočim avtopilotom, nenatančne in vključevanje v šolski krog za pristanek; prilete z radarskim vodenjem na fiksne ali gibajoče se ploščadi, nastavitve navigacijskih sredstev, govorno javljanje med prileti, izračun podatkov za prilet in pristanek;
 - i. nadaljevanje leta po neuspelem priletu (GA), normalno in s simulirano odpovedjo enega motorja, z nedelujočim avtopilotom ali stabilizatorjem, prekinjeni pristanek, pomoč neletečega pilota letečemu pilotu;
 - j. pristanke, normalne, v bočnem vetru, s simulirano odpovedjo enega motorja pred in po točki LDP in simulirana odpoved motorja pred točko DPBL z nedelujočim avtopilotom in sistemom za povečevanje stabilnosti helikopterja (SAS), prehod z instrumentalnega na vizualno letenje na relativni višini odločitve (DH) ali minimalni spustni nadmorski/relativni višini.
- Kadar je usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC) sestavni del usposabljanja za vpis prvega ratinga za tip helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko, lahko vaji (a) in (b) potekata v simulatorju letenja ali na napravi za usposabljanje v letenju FTD v okviru potrjenega tečaja.

POGLOBITEV ZNANJA

- 11 Ne glede na to, kako učinkoviti so učni programi v učilnici, vaje v medosebnih odnosih, vaje v linijskem letenju (LOFT) in tehnike povratnih informacij, samo en tečaj MCC za prvi vpis ratinga za tip helikopterja, ki zahteva veččlansko posadko ne zadošča. Odnosi in vplivi, zaradi katerih sodelovanje v posadki ni učinkovito, so vselej prisotni in se lahko razvijajo med celotnim življenjem pilota. Zato je nujno potrebno, da postane usposabljanje v netehničnih veščinah sestavni del vsakega stalnega dopolnilnega usposabljanja (*reccurent training*) za podaljšanje veljavnosti ratinga za tip helikopterja z veččlansko posadko in usposabljanja za vpis nadaljnjih ratingov za tip.

Dodatek 1 k AMC FCL 2.261(d)**Potrdilo o opravljenem usposabljanju za delo v veččlanski posadki – MCC (helikopter)**

(Glej FCL 2.261(d).)

POTRDILO O OPRAVLJENEM USPOSABLJANJU MCC

Applicant's last name: Priimek kandidata:		First names: Ime:	
Type of licence: Vrsta licence:		Number: Številka:	State: Država:
Multi-engine instrument rating: Instrumentalni rating za večmotorne zrakoplove:		Multi-engine instrument rating skill test: Preverjanje praktične usposobljenosti za vpis instrumentnega ratinga za večmotorne zrakoplove:	
Issued on: Izdano:		Passed on: Opravljeno:	
Signature of applicant: Podpis kandidata:			

The satisfactory completion of MCC–Training according to requirements is certified below:

Potrdilo o uspešno opravljenem usposabljanju za delo v veččlanski posadki v skladu z zahtevami

USPOSABLJANJE			
Multi-crew co-operation training received during period: Usposabljanje za delo v veččlanski posadki v obdobju:			
from: od:	to: do:	at: v:	FTO/TRTO/operator*: FTO/TRTO/letalski prevoznik*:
Location and date: Kraj in datum:		Signature of Head of TRTO/FTO or authorised instructor*: Podpis vodje TRTO/FTO ali pooblaščenega inštruktorja*:	
Type and number of licence and State of issue: Vrsta in številka licence in država, ki jo je izdala:		Name in capital letters of authorised instructor: Ime in priimek pooblaščenega inštruktorja s tiskanimi črkami:	

* Delete as appropriate./Izbriši po potrebi.

AMC/IEM H – RATINGI INŠTRUKTORJA LETENJA

IEM FCL 2.320E

Obrazec za preverjanje praktične usposobljenosti za vpis rating FI(H)

(Glej FCL 2.320E.)

VLOGA IN POROČILO O PREVERJANJU PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ZA FI(H)

1.	Applicant's personal particulars: Osební podatki kandidata:		
Applicant's last name: Priimek kandidata:		First names: Ime:	
Date of Birth: Datum rojstva:		Tel (home): Tel. (doma):	Tel (Work): Tel. (služba):
Address: Naslov:		Country: Država:	

2.	Licence Details: Podrobnosti o licenci:		
Licence type: Vrsta licence:		Number: Številka:	
		Exp. Date: Datum poteka veljavnosti:	
Type ratings included in the licence: Vpisani ratingi za tip:		1.	
		2.	
		3.	
		4.	
		5.	
Other ratings included in the licence: Drugi ratingi, vpisani v licenco:		1.	
		2.	
		3.	
		4.	
		5.	

3.	Pre-course flying experience (See FCL 2.335): Izkušnje v letenju pred tečajem (glej FCL 2.335):		
IR (hours) IR (ure)	PIC (hours) Vodja zrakoplova (ure)	TOTAL (hours) SKUPAJ (ure)	CROSS-COUNTRY (hours) ŠOLSKI PRELET (ure)

CPL THEORETICAL EXAMINATION PASSED (date) (for PPL holders only)

(Copy of pass shall be submitted with this form)

OPRAVLJEN TEORETIČNI IZPIT ZA CPL(datum) (samo za imetnike PPL)

(Potrdilo o opravljenem izpitu mora biti priloženo temu obrazcu)

4.	Pre-entry flight test (See FCL 2.335(f)) Preverjanje pred začetkom letenja (glej odstavek f FCL 2.335)	
I recommend for the Flight Instructor Course Predlagam za usposabljanje za inštruktorja		
Name of FTO: Ime organizacije FTO:		Date of flight test: Datum praktičnega izpita:
Name of FI conducting the test (Block capitals): Ime in priimek inštruktorja letenja, ki bo vodil preverjanje (tiskane črke)		
Licence number: Številka licence:		
Signature: Podpis:		

5.	Declaration by the applicant: Izjava kandidata:			
<i>I have received a course of training in accordance with the syllabus approved by the Authority for the: (Tick as applicable)</i> <i>Usposabljanje je potekalo po odobrenem programu pristojnega organa za: (primerno označi)</i>				
Flight Instructor Rating FI(H) Rating inštruktorja letenja FI(H)		Instrument Rating Instructor Rating (IRI(H)) Rating inštruktorja za vpis instrumentalnega ratinga IRI(H)		
Applicant's last name (Block letters): Priimek kandidata (tiskane črke):			Signature: Podpis:	

6.	Declaration by the chief flight instructor Izjava vodje inštruktorjev letenja			
I certify that satisfactorily completed an approved course of training for the Potrjujem, da je uspešno zaključil usposabljanje po odobrenem programu za				
Flight Instructor Rating FI(H) Rating inštruktorja letenja FI(H)		Instrument Rating Instructor Rating (IRI(H)) Rating inštruktorja instrumentalnega letenja IRI(H)		
<i>in accordance with the relevant syllabus approved by the Authority.</i> <i>v skladu s programom teoretičnega usposabljanja, ki ga odobri pristojni organ.</i>				
Flying hours during the course: Ure letenja med usposabljanjem:				
Helicopter/s, simulator/s or flight and navigation procedure trainers used: Helikopter/ji, simulator/ji ali naprave za urjenje postopkov letenja in navigacije:				
Name of CFI: Ime CFI:				
Signature: Podpis:				
Name of FTO: Ime FTO:				

7.	Flight instructor examiner's certificate Spričevalo izpraševalca praktične usposobljenosti inštruktorja letenja			
I have tested the applicant according to the examination report <i>Kandidat je opravil preverjanje v skladu z izpitnim poročilom</i>				
A – FLIGHT INSTRUCTOR EXAMINER'S ASSESSMENT in case of partial pass: A – OCENA IZPRAŠEVALCA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI, če kandidat le delno opravi preverjanje:				
Teoretical oral examination: Ustni teoretični izpit:		Skill test: Preverjanje praktične usposobljenosti		
Passed Opravil	Failed Ni opravil	Passed Opravil	Failed Ni opravil	
	I recommend further flight/ground training with a FI instructor before re-test Predlagam nadaljnje usposabljanje s helikopterje/na zemlji z FI pred ponovnim izpitom			
	I do not consider further flight/theoretical instruction necessary before re-test Menim, da nadaljnje usposabljanje za letenje/teoretično usposabljanje pred ponovnim izpitom ni potrebno Tick as applicable Označi ustrezno			
B – FLIGHT INSTRUCTION EXAMINER'S ASSESSMENT: B – OCENA IZPRAŠEVALCA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI				
	Flight Instructor rating Rating inštruktorja letenja			
	Instrument Instructor rating Rating inštruktorja za instrumentalno letenje Tick as applicable Označi ustrezno			
FIE's name (Block letters): Ime in priimek FIE (tiskane črke):				
Signature: Podpis:				
Licence number: Številka licence:		Date: Datum:		

AMC FCL 2.320D

Usposabljanje za vpis ratinga FI(H)

(Glej FCL 2.320D.)

(Glej dodatek 1 k FCL 2.320D.)

CILJ TEČAJA

- 1 Tečaj naj bo organiziran tako, da bo kandidat pridobil primerno teoretično osnovo in praktično znanje za inštruktorja letenja, ki bo izvajal usposabljanje za licenco zasebnega pilota PPL(H), poklicnega pilota CPL(H) helikopterja, vpis ratinga za tip enomotornih helikopterjev in po potrebi za izdajo pooblastila za nočno letenje.

1. DEL

POUČEVANJE IN UČENJE

točka:

1 PROCES UČENJA

motivacija
zaznavanje in razumevanje
spomin in njegova uporaba
navade in prenašanje/transfer
ovire pri učenju
spodbujanje učenja
učne metode
hitrost učenja

2 POUČEVANJE

sestavine učinkovitega poučevanja
načrtovanje poučevanja
metode poučevanja
poučevanje po sistemu iz znanega na neznano
uporaba priprav na posamezne vaje

3 FILOZOFIJA POUČEVANJA

pomen strukturiranega (odobrenega) tečaja usposabljanja
pomen načrtovanja učnega programa
povezava teoretičnega znanja in praktičnega usposabljanja za letenje

4 NAČINI PRAKTIČNEGA POUČEVANJA

- a. **TEORETIČNO ZNANJE** – načini poučevanja v razredu
uporaba učnih pripomočkov
skupinska predavanja
posvetovanja s posamezniki
sodelovanje kandidatov, razprava
- b. **LETENJE** – načini poučevanja v zraku
okolje, v katerem letenje poteka/pilotska kabina
tehnike praktičnega poučevanja
presoja in sprejemanje odločitev med poletom in po njem

5 OCENJEVANJE IN PREVERJANJE KANDIDATOV

- a. Ocena uspešnosti kandidata
vloga sprotnega preverjanja napredovanja
obuditev znanja
prehod od znanja k razumevanju
prehod od razumevanja k dejanjem
potreba po oceni hitrosti napredovanja
- b. Analiza kandidatovih napak
ugotovitev razlogov za napake
reševanje večjih, šele nato manjših napak
izogibanje preveliki kritičnosti
potreba po kratkem in jasnem sporazumevanju

6 PRIPRAVA PROGRAMA USPOSABLJANJA

načrtovanje vaj
priprave
razlaga in prikaz
sodelovanje kandidatov in praksa
ocenjevanje

7 ČLOVEŠKA ZMOGLJIVOST IN MEJE, POMEMBNE ZA PRAKTIČNO USPOSABLJANJE ZA LETENJE

fiziološki dejavniki
psihološki dejavniki
obdelava informacij
vedenjski vzorci
razvoj presoje in sprejemanja odločitev

8 TVEGANJA, KI SO PRISOTNA PRI SIMULACIJAH ODPOVEDI POSAMEZNIH SISTEMOV HELIKOPTERJA IN NJIHOVIH OKVARAH MED POLETOM

izbira varne višine
pomembnost navidezne vadbe
razvijanje obvladovanja dane situacije
izvajanje pravih postopkov

9 ADMINISTRATIVNI DEL USPOSABLJANJA

zapiski o praktičnem letenju in teoretičnem usposabljanju
pilotova osebna knjižica letenja
program praktičnega usposabljanja in teoretičnega šolanja
učno gradivo
uradni obrazci
priročniki za vodenje zrakoplova/proizvajalca/pilotski operativni priročniki
nalogi za let
dokumenti zrakoplova
določbe, ki se nanašajo na licenco športnega pilota

PRIPOROČENA PRIBLIŽNA RAZDELITEV UR TEORETIČNEGA USPOSABLJANJA ZA
VPIS RATINGA FI(H)

(Številke nalog se nanašajo na naloge iz poglavja Poučevanje in učenje)

Točka	Učne ure	Praktične ure v razredu	Opombe	Sprotna preverjanja napredovanja
1	2:00	–	Namenjeno posameznim vprašanjem in krajšim razpravam.	0:30
2	4:00	–	Čas, namenjenem poučevanju, naj dopušča tudi vprašanja in krajše razprave.	1:00
3	2:00	–	Kot osnovno gradivo se uporablja program usposabljanja za licenco zasebnega pilota.	0:30
4.a.	5:00	34	Praktične ure so namenjene osvežitvi kandidatovega tehničnega znanja in razvoju tehnik poučevanja v razredu; vsebujejo naj tudi razpravo med kandidati in nasvete nadzornega inštruktorja glede poučevanja.	
4.b.	4:00	34	Praktične ure so namenjene predvsem vodenju posvetovanja pred poletom; na ta način bodo imeli kandidati priložnost, da razvijejo svoje sposobnosti za izdajanje praktičnih in kratkih navodil (10–15 minut) učencem; posvetovanje naj povzema logični potek vaje, ki se bo izvajala	
5.a.	2:00	–	Poudariti je treba pomen vprašanj, ki sestavljajo preverjanje napredovanja.	1:00
5.b.	2:00	–	Poudariti je treba pomen spodbujanja in bodrenja kandidatov.	1:00
6	5:00	15	Ure, namenjene praksi, je treba posvetiti načrtovanju učnih ur v učilnici in razvijanju sposobnosti kandidata za pripravo učnih ur.	
7	5:00	–	Priprava in analiza scenarijev, ki so povezani z dobro presojo in sprejemanjem pravih odločitev	1:00
8	2:00	–	Primeri nevarnosti naj vključujejo udarjanje glave rotorja v grd (<i>mast bumping</i>), porušitev vzgona na kraku; obsegajo naj širok krog helikopterjev in vrst operacij; omejeni naj ne bodo le na tip zrakoplova, ki se uporablja za usposabljanje.	1:00
9	5:00	–	Daljša posvetovanja, med katerim se kandidat nauči usposabljanja za nočno letenje	
10	2:00	–	Splošni pregled dokumentov.	1:00
SKUPAJ:	40:00	38		7:00
SKUPAJ CELOTNI TEČAJ:			125 UR (vključno s preverjanjem napredovanja)	

2. DEL LETALSKE VAJE

- 1 Letalske vaje so podobne vajam pri usposabljanju za pridobitev licence PPL(H), vsebujejo pa še dodatne vaje, namenjene inštruktorju letenja.
- 2 Oštevilčenje vaj je namenjeno predvsem kot priporočljiv seznam vaj in kot splošno vodilo inštruktorjem pri določanju njihovega zaporedja: ni treba, da so vaje in prikazi v navedenem zaporedju. Dejanski vrstni red in vsebina sta odvisna od teh med seboj povezanih dejavnikov:
 - napredovanja in sposobnosti kandidata
 - vremenskih razmer, ki vplivajo na letenje
 - časa, ki je na razpolago za letenje
 - upoštevanja načinov poučevanja
 - lokalnih dejavnikov, ki vplivajo na letenje
 - ustreznosti vaj glede na tip helikopterja
- 3 Iz tega sledi, da se bodo inštruktorji slej ko prej soočali s podobnimi med seboj prepletajočimi se dejavniki. Kandidati naj se naučijo pripravljati načrte za praktične letalske vaje in pri tem upoštevati že omenjene dejavnike. Kandidati morajo biti sposobni, da po potrebi kombinirajo dele posameznih sklopov učnih vaj, da bi bile čim učinkovitejše.

SPLOŠNO

- 4 Posvetovanje ponavadi vsebuje predstavitev cilja učne ure in po potrebi kratko omembo osnov letenja. Sledi naj točna razlaga o vrsti posameznih vaj, ki jih bodo inštruktorji prikazali kandidatom med poletom, ti pa jih bodo vadili. Vsebuje naj tudi opis poteka poleta glede na to, kdo bo letel in kateri vidiki glede vremena, varnosti in prakse dobrega pilota bodo veljali med poletom. Vrsta vaje bo vplivala na vrstni red poučevanja njenih posameznih delov.
- 5 Štirje osnovni deli posvetovanja so:
 - 1 cilj
 - 2 osnove letenja (zelo kratko)
 - 3 letalske vaje (kaj, kako in kdo)
 - 4 praksa dobrega pilota (vreme, varnost, idr...)

NAČRTOVANJE LETALSKIH VAJ

- 6 Načrtovanje letalskih vaj je prvi pogoj za dobro poučevanje. Kandidati za inštruktorja se morajo pod nadzorom urediti za pripravo in izvedbo načrtov za učne ure letenja.

SPLOŠNO

- 7 Kandidati za inštruktorja morajo končati usposabljanje za letenje, med katerim vadijo osnovno usposabljanje na ravni zasebnih pilotov helikopterjev
- 8 Med usposabljanjem kandidati za inštruktorja sedijo na mestu, na katerem običajno sedi inštruktor letenja. Izjeme so skupni leti, pri katerih kandidati opravljajo naloge pilota pripravnika.
- 9 Treba je vedeti, da je praksa dobrega pilota bistveni del vseh letalskih operacij. Zaradi tega je treba pri vajah, ki sledijo, med vsakim poletom v primernem trenutku poudariti ustrezne vidike prakse dobrega pilota.
- 10 Če naj privilegiji iz ratinga FI(H) vključujejo tudi usposabljanje za nočno letenje, je treba vajo 28 izvajati v okviru šolanja ali kasneje po vpisu ratinga.

VSEBINA PROGRAMA PRAKTIČNEGA USPOSABLJANJA ZA LETENJE RAZŠIRJENA POSVETOVANJA PRED POLETOM IN LETALSKE VAJE

- 1 spoznavanje helikopterja
- 2 priprava na polet in postopki po končanem poletu
- 3 informativni polet
- 4 učinki krmil
- 5 spremembe moči in položaja
- 6 vodoravni let, vzpenjanje, spuščanje, zavoji
- 7 avtorotacije
- 8 lebdenje in taksiranje v lebdenju (*hover taxiing*)
- 9 vzlet in pristane
- 10 prehod iz lebdenja v vzpenjanje in iz prileta do zalebditve
- 11 šolski krog in primeri v nuji
- 12 prvi samostojni polet
- 13 manevri v bočni in vzvratni smeri v lebdenju
- 14 obračanje na mestu
- 15 lebdenje brez učinka tal (OEG) in vrtnični obroč
- 16 zasilni pristanki zaradi simulirane odpovedi motorja
- 17 zahtevnejša stopnja avtorotacije
- 18 zasilni pristanki
- 19 ostri zavoji
- 20 prehodi
- 21 hitro zaustavljanje
- 22 navigacija
- 23 zahtevnejši vzleti, pristanki in prehodi
- 24 nagnjen teren/strmina
- 25 omejena moč
- 26 omejeno/zaprto območje
- 27 osnovno instrumentalno letenje
- 28 nočno letenje (če se zahteva usposobljenost za nočno letenje)

Opomba: Vsaka vaja mora vključevati prakso dobrega pilota.

1. VAJA – SPOZNAVANJE HELIKOPTERJA

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE

Namen:

- | | |
|-------------|---|
| uvesti | kandidata v helikopter |
| razložiti | značilnosti helikopterja |
| | razporeditve instrumentov v pilotski kabini |
| | helikopterskih in motorskih sistemov |
| | kontrolnih seznamov helikopterja, rutinskih postopkov |
| predstaviti | helikopterske komande |
| razložiti | razlike v letenju z inštruktorjevega sedeža |

URJENJE IZ POSTOPKOV V NUJI

- razložiti postopke ob požaru v zraku in na zemlji
požara na motorju,
v pilotski/potniški kabini,
na električnem sistemu
urjenja ob odpovedi posameznih sistemov glede na tip
zasilnih izhodov
- prikazati rutinskih postopkov pri evakuaciji iz helikopterja in uporabe opreme za primer
nevarnosti ter zasilnih izhodov

2. VAJA – PRIPRAVA NA POLET IN POSTOPKI PO KONČANEM POLETU

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE

Namen:

- razložiti odobritve poleta in prevzem helikopterja, vključno s tehničnim dnevnikom (če
ustreza okoliščinam) in potrdilom o tehničnem stanju
potrebne opreme za polet (aeronavtični zemljevidi...)
predpoletni pregled helikopterja
predpoletni pregled kabinenastavitve pasov, sedeža in oddaljenosti pedal
(udobje kandidata)
- prikazati preizkuse pred zagonom motorja in po njem
preverjanja sistemov, moči motorja, delovanja (kar ustreza)
postopkov izključevanja sistemov pred zaustavitvijo motorja in izključitev
motorja (uključno z preverjanjem sistemov)
- razložiti parkiranja, zapuščanja helikopterja (skupaj z varnostnimi/varovalnimi ukrepi, kar
ustreza okoliščinam)
vpisovanja v nalog za let in dokumente o tehničnem stanju helikopterja

3. VAJA – INFORMATIVNI LET

Opomba: Razširjeno posvetovanje pred to vajo ni potrebno

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

- omogočiti kandidatu izkušnje v letenju helikopterja
- seznaniti z razporeditvijo instrumentov, ergonomiko in krmili v pilotski kabini
- prikazati postopke v pilotski kabini
stabilnost in krmarljivost

4. VAJA – UČINKI KRMIL

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

- razložiti funkcije komand (primarne in sekundarne
učinke):
spremembe hitrosti
spremembe moči (vrtilnega momenta)
bočnega drsenja
obremenitve diska (nagib in ravnanje)

vključitve/izključitve hidravlike na komandah
frikcije krmil
instrumente
uporabo gretja uplinjača/naprave za preprečevanje zaledenitve

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

prikazati učinke
spremembe hitrosti
spremembe moči (vrtilnega momenta)
bočnoega drsenja
obremenitve diska (nagib in ravnanje)
vključitve/izključitve hidravlike na komandah
frikcije krmil
Instrumente (skupaj s hitrim pregledom instrumentov)
uporabo gretja uplinjača/naprave za preprečevanje zaledenitve

5. VAJA – SPREMEMBE MOČI IN POLOŽAJA

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

razložiti razmerja med položajem ciklične palice, položajem diska, trupa, hitrostjo in nagibanje diska rotorja zaradi asimetrije vzgona (*flapback*)
diagram potrebne moči v odvisnosti od hitrosti
spremembe moči in zračne hitrosti v vodoravnem letu
uporabo instrumentov za večjo natančnost
omejitve motorja in zračne hitrosti

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

prikazati razmerja med položajem ciklične palice, položajem diska, trupa, hitrostjo in nagibanje diska rotorja zaradi asimetrije vzgona (*flapback*)
spremembe moči in zračne hitrosti v vodoravnem letu
uporaba instrumentov za večjo natančnost ob izvedbi vaje (vključno s hitrim pregledom instrumentov in pregledom terena)

6. VAJA – VODORAVNI LET, VZPENJANJE, SPUŠČANJE IN ZAVOJI

Opomba: Zaradi lažjega usposabljanja je vaja v učnem programu usposabljanja za licenco PPL(H) razdeljena na štiri ločene dele. Lahko se poučuje kot celota ali po ustreznih delih.

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

razložiti osnovne dejavnike, ki so prisotni pri vodoravnem letu
normalne nastavitve moči
uporabe frikcije krmil in/ali trimerja
pomena vzdrževanja smeri in ravnotežja
diagram potrebne/razpoložljive moči

optimalne hitrosti vzpenjanja/spuščanja/kotov/vertikalne hitrosti vzpenjanja in spuščanja
pomen ravnotežja, položaja in koordinacije zavoja
učinka zavoja na vertikalno hitrost vzpenjanja/spuščanja
uporabo smernega žiroskopa/indikatorja kurza in kompasa
uporabo instrumentov za večjo natančnost

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

prikazati vzdrževanje premočrtnega in vodoravnega leta pri normalni potovalni moči
krmarljivost helikopterja okoli prečne osi, vključno z uporabo frikcije krmil in/ali trimerja
uporabo indikatorja ravnotežja za vzdrževanje smeri in ravnotežja
nastavitve in uporabe moči za izbrane spremembe zračne hitrosti/spremembe hitrosti
prehod v vzpenjanje
normalne in največje vertikalne hitrosti vzpenjanja
prehod iz vzpenjanja v vodoravni let na izbranih relativnih/absolutnih višinah
prehod v spuščanje
učinek moči in hitrosti na vertikalno hitrost spuščanja
prehod iz spuščanja v vodoravni let na izbranih relativnih/absolutnih višinah
prehod v zavoj srednje velikega nagiba
pomen ravnotežja, položaja in koordinacije pri vzdrževanju vodoravnih zavojev
ponovnega vodoravnega in premočrtnega leta
zavoje v izbrano smer, uporabe žirokompasa in magnetnega kompasa
vzpenjajoče in spuščajoče zavoje
učinek zavoja na vertikalno hitrost vzpenjanja ali spuščanja
uporaba instrumentov za večjo natančnost (s hitrom pregledom instrumentov in opazovanjem terena)

7. VAJA – AVTOROTACIJA

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

razložiti značilnosti avtorotacije
varnostno preverjanje (pregled terena in ustna opozorila)
uvajanje v avtorotacijo in njen potek
učinek skupne mase, indicirane hitrosti, obtežbe diska, faktorja preobremenitve in specifične višine na število vrtljajev rotorja in vertikalno hitrost spuščanja
omejitve rotorja in motorja
nadzor hitrosti in števila vrtljajev rotorja
prehod v motorni let
upravljanje vrtljajev motorja s plinom med prehodom v motorni let ali ponovnim zagonom (če to ustreza)
nevarnosti nastanka vrtničnega obroča med ponovnim prehodom v motorni let

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

prikazati varnostna preverjanja (vključno s pregledom terena in ustnimi opozorili)
začetek in prepoznavanja znakov avtorotacije

učinek indicirane hitrosti in obtežbe diska na število vrtljajev rotorja in vertikalno hitrost spuščanja
nadzor hitrosti in števila vrtljajev rotorja
prehod v motorni let
zavojev s srednje velikim nagibom med avtorotacijo
pristanek pri simulirani odpovedi motorja (če to ustreza)

8. VAJA – LEBDENJE IN TAKSIRANJE V LEBDENJU

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

razložiti učinek tal in potrebne moči
učinek vetra, položaja in površine
stabilnost v lebdenju in učinkov prekomernega krmarjenja
učinke komand v lebdenju
nadzor in koordinacijo med obračanjem na mestu
zahteve glede nizke hitrosti gibanja v lebdenju zaradi vzdrževanja učinka tal
učinek odpovedi hidravlike v lebdenju
druge nevarnosti, npr. snega, prahu, itd.

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

prikazati učinek tal in razmerja med močjo/višino
učinek vetra, položaja in površine tal
stabilnost v lebdenju in učinek prekomernega krmarjenja
učinek komand in tehniko lebdenja
pristanek z z malo hitrostjo letenja (hitrost pešca)
nadzora in koordinacije med (90-stopinjskimi) zavoji z namenom pregledati zračni prostor
nadzor in koordinacijo med taksiranjem v lebdenju
nevarnosti pri napačnem upravljanju in prekomernem koraku glavnega rotorja
učinek odpovedi hidravlike v lebdenju (če to ustreza)
simulacijo odpovedi motorja v lebdenju ali med taksiranjem v lebdenju

9. VAJA – VZLET IN PRISTANEK

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

razložiti preverjanje parametrov pred vzletom
pomena pogleda pri vzletu
tehnike zalebditve
preverjanje parametrov po vzletu
nevarnosti horizontalnega premikanja v bližini tal
nevarnosti pri napačnem upravljanju in prekomernem koraku glavnega rotorja
tehnike pristajanja
preverjanje parametrov po pristanku
vzlete in pristanke z bočnim in s hrbtnim vetrom

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

prikazati preverjanje parametrov pred vzletom
načine pogleda pred vzletom
zalebditev
preverjanje parametrov po vzletu
pristajanje
preverjanje parametrov po pristanku
vzlete in pristanke z bočnim vetrom in s hrbtnim vetrom

10. VAJA – PREHODI IZ LEBDENJA V VZPENJANJE IN NAZAJ V LEBDENJE

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

ponoviti učinek tal
razložiti translacijski vzgon in njegove učinke
nagib rotorja zaradi dotoka zraka skozi disk rotorja in njegove učinke
ponoviti mahanje krakov zaradi asimetrije vzgona in njegovih učinkov
razložiti diagram višina/hitrost in s tem povezane nevarnosti (*avoid curve diagram*)
učinke/nevarnosti hitrosti/smeri vetra med prehodi iz/v lebdenje
tehnike prehoda v vzpenjanje
prilet s konstantnim kotom
tehnike zalebditve

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

ponoviti vzlet in pristank
prikazati prehod iz lebdenja v vzpenjanje
učinke translacijskega vzgona, nagiba rotorja zaradi dotoka zraka skozi disk rotorja in mahanja krakov zaradi asimetrije vzgona
prilet s konstantnim kotom
tehnike prehoda iz spuščanja v lebdenje
različne načine pristajanja pri različnih kotih ravnanja pri simulirani odpovedi motorja

11. VAJA – ŠOLSKI KROG; PRILET IN PRISTANEK

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

razložiti šolski krog in s tem povezanih postopkov
vzlet in vzpenjanje (skupaj s preverjanji/hitrostmi):
med 1. in 2. zavojem (skupaj s preverjanji/hitrostmi/koti nagiba v zavojih)
na pozicije z vetrom (skupaj s preverjanji pred pristankom)
med 3. in 4. zavojem (skupaj s preverjanji/hitrostmi/koti nagiba v zavojih)
pri končnem priletu (skupaj s preverjanji/hitrostmi)
učinek vetra na prilet in lebdenje z učinkom tal (IGE)
tehnike prileta in pristajanja v bočnem vetru
tehnike neuspelega prileta in nadaljevanja leta (GA) (če to ustreza okoliščinam)

tehnike prileta s strmim kotom (skupaj z nevarnostjo zaradi velike hitrostispuščanja (*sink rate*))
 tehnike prileta z omejeno močjo (skupaj z nevarnostjo zaradi velike hitrosti ob dotiku tal)
 izkoriščanje učinka tal
 tehnike prekinjenega vzleta
 rutinske postopke pri odpovedi hidravlike in tehnike pristajanja z izključeno hidravliko (če to ustreza okoliščinam)
 rutinske postopke/tehnike pri odpovedi krmiljenja/pogona repnega rotorja
 rutinske postopke/tehnike pri odpovedi motorja v šolskem krogu, ki vključujejo odpoved motorja:
 na vzletu
 med 1. in 2. zavojem
 na poziciji z vetrom
 med 3. in 4. zavojem
 pri končnim priletom
 postopke za zmanjšanje hrupa (če to ustreza)

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

ponoviti	prehode in prilete s konstantnim kotom
prikazati	osnovni šolski kroga, skupaj s preverjanji tehnike prileta in pristajanja v bočnem vetru tehnike neuspelega prileta in nadaljevanja leta (GA) (če to ustreza) tehnike prileta s strmim kotom osnovne tehnike prileta z omejeno močjo izkoriščanje učinka tal odpovedi hidravlike in prileta do tal z izključeno hidravliko in vrnitev na varno višino (če to ustreza) odpovedi motorja med vzletom, med 1. in 2. zavojem, v poziciji z vetrom, med 3. in 4. zavojem in med končnim priletom pristanek pri različnih kotih ravnanja pri simulirani odpovedi motorja

12. VAJA – PRVI SAMOSTOJNI POLET

NAVODILA INŠTRUKTORJA, NAMENJENA KANDIDATU, VKLJUČUEJO:

Namen:

opozoriti na	spremembe položaja helikopterja zaradi zmanjšanja teže in njenega bočnega pomika nizke višine repa, smučk/koles med lebdenjem ali med pristankom nevarnosti ob padcu vrtljajev torotja ali prekomernem koraku glavnega rotorja preverjanje parametrov pred vzletom vzlet v veter postopke med vzletom in po njem običajni šolski krog, prilet in pristank ukrepe v nuji
--------------	--

13. VAJA – PREMIKANJE NAZAJ IN V STRAN MED LEBDENJEM

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

- ponoviti lebdenje
- razložiti stabilnost po smeri in tendenco obračanja v veter (*weathercocking*)
nevarnosti spuščanja nosu helikopterja pri izhodu iz premikanja nazaj
omejitve helikopterja med premikanjem v stran in nazaj
vpliv položaja masnega središča CG

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

- ponoviti lebdenje in 90-stopinjso obračanje z namenom pregledati okolico
- prikazati bočno premikanje v lebdenju s čelnim v veter
premikanje nazaj v lebdenju s čelnim v veter
premikanje v stran in nazaj pri bočnem in hrbtnem vetru
premikanje nazaj s preveliko hitrostjo in zaustavitev

14. VAJA – OBRAČANJE NA MESTU

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

- ponoviti učinek tal in učinek vetra
- razložiti tendence obračanja v veter in ukrepov za nadzor
nadzor vrtljajev rotorja
učinek vrtilnega momenta
omejitev ciklične palice zaradi položaja masnega središča (če to ustreza)
omejitev hitrosti vrtenja
obračanje na mestu okoli pozicije pilota
obračanje na mestu okoli repnega rotorja
obračanje na mestu okoli geometričnega središča helikopterja
pravokotno obračanje z namenom pregledati okolico (ustrezna varna višinat)

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

- prikazati tendence obračanja v veter (*weathercocking*), učinke vrtilnega momenta in ukrepe za nadziranje
hitrosti vrtenja
obračanje na mestu okoli pozicije pilota
obračanje na mestu okoli repnega rotorja
obračanje na mestu okoli geometričnega središča helikopterja
pravokotno obračanje z namenom pregledati zračni okolico

15. VAJA – LEBDENJE BREZ UČINKA TAL (OGE) IN VRTINČNI OBROČ

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

- ponoviti učinek tal in diagram potrebne moči
- razložiti nadzor/pregled/opazovanje zanosa/višine/moči
vrtinčni obroč (skupaj z nevarnostmi, prepoznavanjem znakov in izhodom)
izgube učinkovitosti repnega rotorja

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

- prikazati lebdenje brez učinka tal
nadzor/pregled zanosa/višine/moči in načine za branje instrumentov
prepoznavanje začetnih znakov vrtinčnega obroča/posedanje z močjo
ukrepe za izhod iz začetne faze vrtinčnega obroča
prepoznavanje izgube učinkovitosti repnega rotorja in ukrepe za izhod

16. VAJA – PRISTAJANJE S SIMULIRANO ODPOVEDJO MOTORJA (EOL)

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

- ponoviti osnove avtorotacije
učinke največje dovoljene mase, obtežbe diska, specifične višine in izgube obratov rotorja
uporabo ciklične in kolektivne palice za nadzor hitrosti in obratov rotorja
učinke vrtilnega momenta
- razložiti uporabo ravnanja/zavoja za ponovno vzpostavitev obratov rotorja
različne načine ravnanja med pristajanjem pri simulirani odpovedi motorja
načine pristajanja s konstantnim kotom ravnanja / položajem helikopterja pri simulirani odpovedi motorja
- ponoviti načine pristajanja iz lebdenja in iz taksiranja v lebdenju pri simulirani odpovedi motorja
- razložiti različne tehnike pri odpovedi motorja med prehodom
načine pristajanja pri simulirani odpovedi motorja na majhni višini

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

- ponoviti uvajanje in nadzor med avtorotacijo
- prikazati različne načine ravnanja med pristankom pri simulirani odpovedi motorja
načine pristajanja s konstantnim kotom ravnanja / položajem helikopterja pri simulirani odpovedi motorja
načine lebdenja pri simulirani odpovedi motorja
načine taksiranja v lebdenju pri simulirani odpovedi motorja
načine pristajanja pri simulirani odpovedi motorja na majhni višini

17. VAJA – ZAHTEVNEJŠA AVTOROTACIJA

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

- razložiti učinek hitrosti/največjo skupno maso na kote/vertikalne hitrosti spuščanja
vpliv nastavitve obratov rotorja na kot/hitrost spuščanja
vzrok in način avtorotacije za največji dolet
vzrok in način avtorotacije pri konstantnem položaju helikopterja
vzrok in tehniko pri avtorotaciji pri majhni hitrosti in v zavojih "S"
omejitve hitrosti/nagiba pri zavojih pri avtorotaciji
- ponoviti postopke za vzpostavitev motornega letenja in nadaljevanje leta (GA)

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

- izbrati orientirje na zemlji in standardne referenčne višine za ugotavljanje preletene
razdalje glede na tla pri različnih tehnikah avtorotacije
- ponoviti osnovne avtorotacije
- prikazati načine avtorotacije za največji dolet
načine avtorotacije pri konstantnem položaju helikopterja
načine avtorotacije pri majhni hitrosti, skupaj s potrebo po pravočasnih
vzpostavitvi hitrosti
zavoje "S" med avtorotacijo
180- in 360-stopinjske zavoje pri avtorotaciji
- ponoviti postopke za vzpostavitev motornega leta in nadaljevanje leta (GA)

18. VAJA – URJENJE ZASILNIH PRISTANKOV

POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

- razložiti različne vrste terena/površine za izbiro najboljšega območja za zasilni pristanek
postopke pri zasilnih pristankih
preverjanja med zasilnim pristajanjem in ukrepi po zrušenju
določitve višin za vzpostavitev motornega letenja in postopki za nadaljevanje
leta (GA)

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

- prikazati prepoznavanje vrst terena z običajne potovalne višine
urjenje načinov zasilnega pristajanja
- ponoviti vzpostavitev motornega letenja in nadaljevanje leta (GA)

19. VAJA – OSTRI ZAVOJI

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

- razložiti omejitve hitrosti/kota nagiba
načine koordinacije pri vzdrževanju nagiba/položaja

ponoviti	omejitve hitrosti/nagiba pri avtorotaciji, skupaj z nadzorom RRPM
razložiti	pomen obtežbe diska, vibracij in povratnega odziva komand učinek vetra na majhni višini

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

prikazati	načine pri zavojih s 30-stopinjskim nagibom načine pri zavojih s 45-stopinjskim nagibom (če je izvedljivo) ostre zavoje v avtorotaciji
razložiti	napake v zavojih – ravnotežje, položaj, nagib in koordinacija
prikazati	učinke vetra na majhni višini

20. VAJA – PREHODI (MANEVRI S HITROSTJO)

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

ponoviti	učinek tal, translacijskega vzgona, mahanja krakov zaradi asimetrije vzgona
razložiti	zahteve glede usposabljanja za vaje iz natančnosti različne načine prehoda iz lebdenja in nazaj v lebdenje kot vaje iz natančnosti učinka vetra

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

prikazati	prehod iz lebdenja do hitrosti najmanj 50 vozlov in nazaj v lebdenje
Opomba:	izberite konstantno višino (20 - 30 čevljev) in jo ohranjajte
prikazati	učinek vetra

21. VAJA – MANEVRI HITREGA ZAUSTAVLJANJE

POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

razložiti	koordinacijo pri nadziranju moči
ponoviti	učinke vetra
razložiti	načine hitrega zaustavljanja v veter načine hitrega zaustavljanja iz pozicije z bočnim vetrom
ponoviti	omejitve hitrosti/kota nagiba
razložiti	načine za zavoj v nuji iz pozicije z vetrom načine hitrega zaustavljanja iz pozicije s hrbtnim vetrom in veliko hitrostjo – ravljanje in zavoj načine hitrega zaustavljanja iz pozicije s hrbtnim vetrom in majhno hitrostjo – zavoj in ravnanje
Opomba:	uporabite ustrezno referenčno hitrost, npr. visoko, majhno hitrost
razložiti	nevarnosti ravnanja s hrbtnim vetrom (nastanka vrtničnega obroča) – (z najmanjšo hitrostjo 70 vozlov)
ponoviti	nevarnosti zaradi visoke obtežbe diska

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

prikazati načine hitrega zaustavljanja v veter
načine hitrega zaustavljanja iz bočnega vetra
nevarnosti nastanka vrtničnega obroča in obtežbe diska
načine hitrega zaustavljanja iz pozicije s hrbtnim vetrom in majhno hitrostjo
načine hitrega zaustavljanja iz pozicije s hrbtnim vetrom in veliko hitrostjo
zavoje v nuji iz pozicije z vetrom

22. VAJA – NAVIGACIJA

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM – ki se po presoji inštruktorja razdeli na obvladljive dele

Namen:

Načrtovanje poleta

razložiti vremenske napovedi in trenutno vreme
izbiro letalskih kart in zemljevidov, orientacije, priprav in uporabe
izbiro rut s posebnim poudarkom na:
kontroliranem zračnem prostoru, nevarnih, prepovedanih in omejenih
območjih
varnih višinah
izračune s posebnim poudarkom na:
magnetnih kurzih in časih na ruti
porabi goriva
masi in ravnotežju
uporabo letalskih informacijah s posebnim poudarkom na:
obvestilih pilotom (NOTAM)
poznavanju potrebnih radijskih frekvenc
izbiri nadomestnih pristajališč

pregledati in razložiti dokumentacijo helikopterja

razložiti najavo poleta, ki vključuje:
administrativne postopke pred poletom
obrazca načrta poleta (kadar je potrebno)

Odhod z letališča

razložiti organizacijo dela v pilotski kabini
postopke pri odhodu, ki vključujejo:
nastavitev višinomerov
komunikacijo s kontrolo zračnega prometa v kontroliranem/reguliranem
zračnem prostoru
postopke za nastavitev smeri (kurza) letenja
upoštevanje predvidenega časa prihoda (ETA)
vzdrževanje višine in smeri leta (kurza)
postopke za popravek predvidenega časa prihoda (ETA) in kurzov
popravke predvidenega časa prihoda (ETA)
vpisovanje v navigacijski dnevnik
uporabo radijske postaje
uporabo navigacijskih sredstev
spremljanje vremena in minimalnih vremenskih razmer za nadaljevanje poleta

odločitve med poletom
prehode med kontroliranimi območji zračnega prostora
postopke pri negotovi poziciji
postopke ob izgubi orientacije

Postopki med prihodom

razložiti postopke za vključitev v zračni prostor letališča, zlasti:
zvezo z ATC v kontroliranem in reguliranem zračnem prostoru
nastavitve višinomerov
vključitve v letališki šolski krog
postopke v šolskem krogu
postopke pri parkiranju helikopterja, zlasti:
zavarovanja helikopterja
polnjenja goriva
zaključka načrta poleta (če je potrebno)
administrativnih postopkov po končanem poletu

Otežkočena navigacija na malih višinah in pri zmanjšani vidljivosti

razložiti postopke pred spuščanjem
pomen tveganja (npr. ovire, promet)
otežkočeno branje zemljevidov, kart
vpliv vetra in turbulence
pomen izogibanja območij, občutljivih za hrup
vključitv v šolski krog z majhne višine
postopke v šolskem krogu v slabem vremenu in pristanek

Radionavigacija

razložiti Uporabo VHF VOR, vključno z:
razpoložljivostjo sredstev, AIP, frekvenc
izbiro in prepoznavanjem
uporabe selektorja OBS
indikacijo TO/FROM, orientacije
indikatorjem odstopanja od smeri (CDI)
določanjem radiala
prestrzanjem in vzdrževanjem radiala
preletom VOR-a
uporabo dveh VOR-ov za določitev pozicije
uporabo radiokompasa (ADF)/neusmerjenega radijskega oddajnika (NDB):
razpoložljivost sredstev, zbornik letalskih informacij (AIP), frekvence
izbiro in identifikacijo
orientacijo glede na neusmerjeni radijski oddajnik
pasivno letenje proti neusmerjenemu radijskemu oddajniku
uporabo VHR radiogoniometrije (VHF/DF)
razpoložljivost sredstev; AIP, frekvence
postopke in zvezo z ATC
pridobitev QDM in pasivno letenje proti oddajniku
uporabo radarske opreme na ruti/terminalni radar, skupaj z:
razpoložljivostjo sredstev, AIP,
postopke in zvezo z ATC
odgovornostjo pilota
sekundarnim nadzornim radarjem, vključno z:
radarskimi odzivniki/transponderji

izbiro kode
povpraševanjem in odgovarjanjem
uporabo merilnika razdalje (DME), vključno z:
izbiro postaje in identifikacijo
načini delovanja skupaj z:
razdaljo, potno hitrostjo, čas do sredstva

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

prikazati navigacijske postopke, kot se zahteva
svetovati kandidatu pri odpravljanju napak
prikazati načine branja zemljevidov in kart
pomen izračunov
popravke smeri leta (kurza) in predvidene časa prihoda (ETA)
uporabo radijske postaje
uporabo navigacijskih sredstev, skupaj z ADF/NDB, VOR, VHF/DF, DME, odzivnikom/transponderjem
vpisovanje v dnevnike
pomen sprejemanja odločitev
postopke ob negativni poziciji helikopterja
postopke ob izgubi orientacije
postopke vključitve v šolski krog
postopke parkiranja in ugašanja motorja
administrativne postopke po končanem poletu

23. VAJA – ZAHTEVNEJŠI VZLETI, PRISTANKI IN PREHODI

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

ponoviti pristanke in vzlete pri vetru iz neugodnih smeri (zmanjšana zmogljivost)
omejitve zaradi vetra
spremembe stabilnosti po smeri pri vetru iz neugodnih smeri
diagram potrebne moči
razložiti tehnike pri prehodih iz pozicije s hrbtnim vetrom
tehnike navpičnega vzleta čez ovire
tehnike ocene mesta za pristanek
preverjanje moči
tehnike pristajanja s hitrostjo
tehnike pristajanja z nično hitrostjo
tehnike pristajanja z bočnim vetrom in hrbtnim vetrom
prilet s strmim kotom, nevarnosti
ponoviti postopke za neuspeli prilet in nadaljevanje leta (GA)

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

prikazati tehnike pri prehodih iz pozicije s hrbtnim vetrom
tehnike navpičnega vzleta čez ovire
tehnike prepoznavanja mesta za pristanek
preverjanje in oceno moči

tehnike pristajanja s hitrostjo
tehnike pristajanja z nično hitrostjo
tehnike pristajanja v bočnem vetru in s hrbtnim vetrom
tehnike prileta s strmim kotom
postopke za neuspeli prilet in nadaljevanje leta (GA)

24. VAJA – TERENI Z NAGIBOM

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

razložiti omejitve
povezave med vetrom in nagibom terena, skrajnim odklonom krmil in krakov
učinek težišča (CG) na nagnjenem terenu
učinek tal in potrebne moči na nagnjenem terenu
tehnike pristajanja na nagnjenem terenu, z levo ali desno smučko na zgornji strani nagiba, z nosom helikopterja na zgornji strani nagiba
izogibanja dinamični prevrnitvi, nevarnosti mehkega terena, in bočnega gibanja pri dotiku tal
nevarnosti sunkovitega premika krmil blizu tal
nevarnosti udarca glavnega/repnega rotorja

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

prikazati tehnike ocenjevanja nagiba terena
tehnike pristajanje/vzleta z levo smučko na zgornji strani nagiba
tehnike pristajanja/vzleta z desno smučko na zgornji strani nagiba
tehnike pristajanja na strmini, z nosom helikopterja na zgornji strani nagiba
nevarnosti zaradi sunkovitega premika krmil blizu tal

25. VAJA – MANEVRI Z OMEJENO MOČJO

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

razložiti uporabo ustreznih diagramov o zmogljivosti helikopterja
izbiro načina letenja glede na razpoložljivo moč
učinek vetra na razpoložljivo moč

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

Ponovitev in izboljšanje postopkov iz 23. vaje

26. VAJA – OMEJENI TERENI

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

ponoviti uporabo ustreznih diagramov zmogljivosti helikopterja
razložiti postopke za določanje mesta za pristanek in izbiro

	postopke za določanje hitrosti/smeri vetra načine za ogled mesta za pristajanje postopke za izbiro smeri in vrste prileta nevarnosti pri priletu pri vetru z bočno ali hrbtno komponento postopke v šolskem krogu razloge za prilet do točke odločitve in nadaljevanje leta (GA) (urjenje prileta) tehnike prileta
ponoviti	zavoje z namenom pregledati okolico in pristajanje (tehnika pristajanja na nagnjenem terenu/strmini)
razložiti	preverjanje moči za lebdenje/ocena zmogljivosti z učinkom tal in brez učinka tal (IGE in OGE), (če je potrebno) postopke za vzlet

LETALSKA VAJA

Namen:

prikazati	postopke za določanje mesta za pristanek in izbiro markerjev na tem terenu postopke za določanje hitrosti/smeri vetra tehnike za ogled terena za pristajanje postopke za izbiro orientirjev, smeri in vrste prileta postopke v šolskem krogu urjenje prileta, neuspelega prileta in nadaljevanja leta (GA) in tehnike prileta
ponoviti	zavoj z namenom pregledati okolico in pristajanje (tehnika pristajanja na nagnjenem terenu/strmini)
prikazati	preverjanje moči za lebdenje/oceni zmogljivosti z učinkom tal in brez učinka (IGE in OGE), (če je potrebno) postopke za vzlet

27. VAJA – OSNOVNO INSTRUMENTALNO LETENJE

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

razložiti	fiziološke zaznave dojemanje indikacij instrumentov let s pomočjo umetnega horizonta način pregleda instrumentov omejitve instrumentov osnovne manevre z uporabo instrumentov, ki vključujejo: premočrtni, vodoravni let pri različnih hitrostih in konfiguracijah vzpenjanje in spuščanje standardne, vzpenjajoče in spuščajoče zavoje v izbrane kurze izhod iz zavojev med vzpenjanjem in spuščanjem (nepravilni položaji)
-----------	---

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

prikazati	instrumentalno letenje – položaj, način gledanja instrumentov osnovne manevre z uporabo instrumentov, ki vključujejo: premočrtni, vodoravni let pri različnih hitrostih in konfiguracijah vzpenjanje in spuščanje standardne vzpenjajoče in spuščajoče zavoje v izbrane kurze izhode iz zavojev med vzpenjanjem in spuščanjem (nepravilni položaji)
-----------	--

28. VAJA – OSNOVNO NOČNO LETENJE (če se zahteva pooblastilo za nočno letenje)

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

Namen:

razložiti zdravstveni/fiziološki vidik nočnega vida
zahteve glede nošenja žepne svetilke (pregled pred poletom, itd.)
uporabo pristajalnih luči
postopke za vzlet in taksiranje v lebdenju ponoči
postopke za vzlet – ponoči
postopke v pilotski kabini – ponoči
tehniko prileta
tehniko pristajanja – ponoči
tehniko avtorotacije – ponoči (prehod v motorno letenje na varni višini)
tehniko zasilnega pristanka – ponoči (z ustrezno osvetlitvijo)
postopke v nuji – ponoči
osnove nočne navigacije
označevanja kart in zemljevidov, namenjenih za nočno uporabo (označevanje naseljenih/osvetljenih območij z debelejšimi črtami, itd.)

LETALSKA VAJA

Namen vaje:

prikazati uporabo žepne svetilke pri pregledu pred poletom
uporabo pristajalnih luči
postopke za vzlet do lebdenja (brez premikanja v bočni ali vzvratni smeri)
taksiranje v lebdenju (višje in počasneje kot podnevi)
postopek prehoda v vzpenjanje – ponoči
šolski krog – ponoči
prilet in pristanek (vključno z uporabo pristajalnih luči)
avtorotacijo – ponoči (prehod v motorni let na varni višini)
tehnike zasilnega pristanka – ponoči (z ustrezno osvetlitvijo)
postopke v nuji – ponoči
tehnike nočnega preleta med letališči, če to ustreza

IEM FCL 2.320G**Obrazec za podaljšanje veljavnosti in obnovo ratinga FI(H)**

(Glej FCL 2.320G.)

INSTRUCTIONAL FLYING EXPERIENCE IZKUŠNJE V POUČEVANJU LETENJA	
<i>Instructors applying for revalidation of the Flight Instructor Rating should enter the instructional hours flown during the preceding 36 months.</i> <i>Inštruktor, ki zaprosi za podaljšanje ratinga FI, vpiše inštruktorski nalet v preteklih 36 mesecih.</i>	
INSTRUMENT: INSTRUMENTALNO:	
Total instructional hours (preceding 36 months) Vse inštrukcijske ure (v preteklih 36 mesecih)	
The instructional hours (preceding 12 months) Vse inštrukcijske ure (v preteklih 12 mesecih)	

FLIGHT INSTRUCTOR REFRESHING SEMINAR SEMINAR ZA OSVEŽITEV ZNANJA INŠTRUKTORJA LETENJA			
1.	This is to certify that the undersigned attended a Flight Instructor Seminar approved by the Authority S tem potrjujemo, da se je spodaj podpisani udeležil seminarja za inštruktorje letenja, ki ga je potrdil pristojni organ .		
2.	Attendee's personal particulars: Osební podatki kandidata:		
Name: Ime in priimek:		Address: Naslov:	
Licence number: Številka licence:		Exp. date of FI(H) rating: Datum poteka ratinga FI(H):	
3.	Seminar particulars: Podatki o seminarju:		
Date/s of seminar: Datum seminarja:		Place: Kraj:	
4.	Declaration by the responsible organiser: Potrdilo odgovornega organizatorja:		
<i>I certify that the above data are correct and that the Flight Instructor Seminar was carried out as approved by the Authority.</i> <i>Potrjujem, da so navedeni podatki pravilni in da je seminar za inštruktorja letenja opravljen po odobritvi pristojnega organa.</i>			
Date of approval: Datum odobritve:		Name of organiser (block letters): Ime organizatorja (tiskane črke):	
Date and place: Datum in kraj:		Signature: Podpis:	
5.	Declaration by the attendee:: Izjava kandidata:		
<i>I confirm the data under 1 through 3</i> <i>Potrjujem podatke od 1 do 3</i>			
Attendee's signature: Podpis kandidata:			

PROFICIENCY CHECK PREVERJANJE STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI
--

.....(Name of applicant) has given proof of flying instructional ability during a proficiency check flight. This was done to my satisfaction.
--

.....(Ime in priimek kandidata) je dokazal inštrukcijske sposobnosti med preverjanjem strokovne usposobljenosti Preverjanje je opravil zadovoljivo.
--

Flying time:	Helicopter/Sim. used:
--------------	-----------------------

Čas letenja:	Uporabljeni helikopter/simulator:
--------------	-----------------------------------

Main exercise:

Glavna vaja:

Name of FIE:	Licence number:
--------------	-----------------

Ime FIE:	Številka licence:
----------	-------------------

Date and place:	Signature:
-----------------	------------

Datum in kraj:	Podpis:
----------------	---------

AMC FCL 2.320(a)(2) (prvotno AMC FCL 2.355(a)(2))

Seminar za osvežitev znanja

(Glej FCL 1.320G.)

- 1 Pri seminarjih za osvežitev znanja rating FI/IRI, ki so na razpolago v državah, ki so bile članice JAA, je treba upoštevati zemljepisno razporeditev, število udeležencev in redno ponavljanje seminarjev v posamezni državi.
- 2 Seminar naj traja najmanj dva dni. Prisotnost kandidatov se zahteva med celotnim seminarjem, tudi pri razdelitvi na skupine in na delavnicah. Obravnavati je treba različne vidike, kot je vključitev kandidatov, ki so imetniki ratingov za druge kategorije zrakoplovov.
- 3 Kot govornike na takih seminarjih je treba vključiti izkušene inštruktorje letenja in inštruktorje instrumentalnega letenja, ki sodelujejo pri praktičnem usposabljanju za letenje in dobro poznajo zahteve za podaljšanje veljavnosti ratingov in trenutne metode poučevanja.
- 4 Organizator seminarja, ki ga potrdi pristojni organ, mora izdelati in podpisati seznam prisotnosti (glej IEM FCL 2.355) inštruktorjev FI/IRI in njihovega dejavnega sodelovanja.
- 5 Vsebino seminarja za osvežitev znanja inštruktorjev FI/IRI je treba izbrati iz teh poglavij:
 - a. nova in/ali trenutno veljavna pravila/predpisi, s poudarkom na znanju o zahtevah FCL in predpisov in drugih pravnih aktov, ki urejajo letalske operacije.
 - b. poučevanje in učenje;
 - c. metode poučevanja;
 - d. vloga inštruktorja;
 - e. notranjepravni predpisi (kot je primerno glede na okoliščine);
 - f. človeški dejavniki;
 - g. varnost letenja, preprečevanje incidentov in nesreč;
 - h. praksa dobrega pilota;
 - i. pravni vidik in izvršilni postopki;
 - j. praktična usposobljenost za navigacijo, uporaba novih/obstojećih radionavigacijskih sredstev;
 - k. usposabljanje za instrumentalno letenje;
 - l. meteorološke teme, vključno z načini razdelitve meteoroloških podatkov in
 - m. katera koli druga tema, ki jo izbere pristojni organ.

V sekciji je treba 45 minut nameniti predstavitvi teme in 15 minut vprašanjem. Pri delu v skupinah in na delavnicah se priporoča uporaba vizualnih pripomočkov, interaktivnih videoposnetkov in drugih učnih pripomočkov (če so na voljo).

AMC FCL 2.265 (novi člen FCL 2.330B)

NAMERNO PRAZNO

AMC FCL 2.340C

Tečaj za vpis ratinga IRI(H)

(Glej FCL 2.340C.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.340C.)

CILJ TEČAJA

- 1 Na tečaju za vpis ratinga IRI(H) je treba posebej poudariti vlogo posameznika pri človeških dejavnikih pri povezanosti človeka in helikopterja. Posebna pozornost naj bo namenjena tudi kandidatu zrelosti in presoji, ki naj vključuje razumevanje odraslih, njihovega vedenja in različnih ravni izobrazbe.
- 2 Razen poglavja o poučevanju in učenju vsa snov v programu praktičnega in teoretičnega usposabljanja dopolnjuje program usposabljanja za vpis ratinga za instrumentalno letenje, s katerim bi moral kandidat že biti seznanjen. Tako je namen tečaja pravzaprav:
 - a. osvežiti in dopolniti tehnično znanje kandidata za inštruktorja letenja;
 - b. usposobiti kandidata v skladu z zahtevami glede modularnega tečaja instrumentalnega letenja (dodatek 1 k FCL 2.205.);
 - c. omogočiti, da kandidat razvije potrebne tehnike poučevanja, ki jih zahteva poučevanje instrumentalnega letenja, radionavigacije in instrumentalnih postopkov, in sicer do ravni, ki se zahteva za izdajo ratinga za instrumentalno letenje, in
 - d. zagotoviti, da je kandidatovo letenje na dovolj visoki ravni.
- 3 Nekatero letalske vaje iz tretjega dela – Učni program praktičnega usposabljanja v tem gradivu je mogoče združiti v samo en let.
- 4 Med samim tečajem je treba kandidate opozoriti na njihov lastni odnos do varnega letenja. Večja ozaveščenost o varnosti naj bi bila eden od temeljnih ciljev tega tečaja. Nadvse pomembno je, da kandidati pridobijo znanje, praktično usposobljenost in odnos, ki ustrezajo nalogam inštruktorja. Zato mora program tečaja s svojimi nameni in cilji pokrivati vsaj navedena področja.

1. DEL

POUČEVANJE IN UČENJE

točka:

- 1 UČENJE
 - motivacija
 - zaznavanje in razumevanje
 - spomin in njegova uporaba
 - navade in prenos
 - ovire pri učenju
 - spodbujanje učenja
 - učne metode
 - hitrost učenja
- 2 POUČEVANJE
 - sestavine učinkovitega poučevanja
 - načrtovanje poučevanja
 - metode poučevanja
 - poučevanje po sistemu iz znanega na neznano
 - uporaba priprav na posamezne vaje"

3 FILOZOFIJA POUČEVANJA

pomen strukturiranega (odobrenega) tečaja usposabljanja
pomen načrtovanega programa
združitev teoretičnega znanja in praktičnega usposabljanja za letenje

4 NAČINI PRAKTIČNEGA POUČEVANJA

- a. TEORETIČNO ZNANJE – metode poučevanja v razredu
 - uporaba učnih pripomočkov
 - skupinska predavanja
 - posvetovanje s posamezniki
 - sodelovanje kandidatov/razprava
- b. LETENJE – metode poučevanja v zraku
 - okolje, v katerem letenje poteka/pilotska kabina
 - tehnike praktičnega poučevanja
 - presoja in sprejemanje odločitev med poletom in po njem

5 OCENJEVANJE IN PREVERJANJE ZNANJA KANDIDATOV

- a. Ocenjevanje uspešnosti kandidata
 - vloga preverjanja napredovanja
 - obuditev znanja
 - prehod od znanja k razumevanju
 - prehod od razumevanja na dejanja
 - potreba po oceni hitrosti napredovanja
- b. Analiza kandidatovih napak
 - ugotavljanje vzrokov za napake
 - reševanje večjih napak, šele nato manjših
 - izogibanje preveliki kritičnosti
 - potreba po kratkem in jasnem sporazumevanju

6 PRIPRAVA PROGRAMA USPOSABLJANJA

načrtovanje vaj
priprave
razlaga in prikaz
sodelovanje kandidatov in praksa
ocenjevanje

7 ČLOVEŠKA ZMOGLJIVOST IN NJENE MEJE, POMEMBNE ZA PRAKTIČNO USPOSABLJANJE ZA LETENJE

fiziološki dejavniki
psihološki dejavniki
obdelava informacij
vedenjski vzorci
razvijanje presoje in sprejemanja odločitev

8 TVEGANJA, KI SO PRISOTNA PRI SIMULACIJAH ODPOVEDI POSAMEZNIH SISTEMOV HELIKOPTERJA IN NJIHOVIH OKVARAH MED POLETOM

izbira varne višine (npr. pri letenju z enomotornim helikopterjem z majhno močjo ali brez dodajanja moči)
pomen navidezne vadbe
obvladovanje situacije
izvajanje pravih postopkov

9 ADMINISTRATIVNI DEL USPOSABLJANJA

zapiski o praktičnem in teoretičnem šolanju
pilotova osebna knjižica letenja
program praktičnega usposabljanja in teoretičnega šolanja
učno gradivo
uradni obrazci
priročniki letala/proizvajalca letala/pilotski operativni priročniki
nalogi za polet
dokumenti helikopterja
določbe, ki se nanašajo na rating za instrumentalno letenje

2. DEL

UČNI PROGRAM TEORETIČNEGA USPOSABLJANJA

Teoretični predmeti, ki so opisani v nadaljevanju, so namenjeni razvijanju inštruktorjeve usposobljenosti za poučevanje. Izbrane točke so odvisne od predhodne usposobljenosti kandidata in se uporabljajo med usposabljanjem za vpis ratinga IR(H).

SPLOŠNI PREDMETI

FIZIOLOŠKI/PSIHOLOŠKI DEJAVNIKI:

občutki/čutila
izguba orientacije v prostoru
lažni občutki
stres

INSTRUMENTI, KI KAŽEJO PODATKE O LETU:

merilnik hitrosti
višinomer
variometer
umetni horizont
indikator kurza
indikator zavoja (kotne hitrosti) in indikator zanosa
magnetni kompas

V zvezi z omenjenimi instrumenti je treba obravnavati te teme:

osnove delovanja
napake in preizkus uporabnosti med poletom
napake v sistemih

RADIONAVIGACIJSKA SREDSTVA

osnove radijske navigacije
uporaba kanalov VHF za radiotelefonijsko
Morsejevi znaki
osnove radijskih sredstev
visokofrekvenčni vsesmerni radijski oddajnik (VOR)
oprema na zemlji in v helikopterju
neusmerjeni radijski oddajniki (NDB)
VHF-radiogoniometer (VHF/DF)
oprema na zemlji in helikopterju
radijsko odkrivanje in določanje razdalje (RADAR)
oprema na zemlji
primarni radar
sekundarni nadzorni radar (SSR)
oprema v helikopterju
radarski odzivniki (transponderji)
sistem za natančni prilet
drugi navigacijski sistemi, ki so trenutno v uporabi (glede na okoliščine)
oprema na zemlji in v helikopterju
naprava za merjenje razdalje (DME)
oprema na zemlji in v helikopterju
označevalni radijski oddajniki (*marker beacon*)
oprema na zemlji in v helikopterju
preizkus delovanja pred poletom
domet, točnost in omejitve sredstev

DEJAVNIKI, KI JIH JE TREBA UPOŠTEVATI PRI NAČRTOVANJU POLETA

ZBORNİK LETALSKIH INFORMACIJ (AIP)

Tečaj mora vključevati navedene vaje. Pri določanju časa, ki je namenjen usposabljanju, je treba upoštevati sposobnost kandidata in njegove pretekle letalske izkušnje.

Čeprav številne vaje v tem poglavju dopolnjujejo vaje v učnem programu usposabljanja za PPL/CPL/IR, mora inštruktor preveriti, ali jih je kandidat med svojim usposabljanjem v resnici obravnaval. Treba je predvideti čas, ki je potreben za njihov ponovni pregled.

Zbornik letalskih obvestil (AIP):

obvestila pilotom (NOTAM-i) 1. in 2. razreda
okrožnice z letalskimi obvestili
operativne informacije

pravila letenja in služb zračnega prometa (RAC)
pravila vizualnega letenja (VFR) in pravila instrumentalnega letenja (IFR)
načrt poleta in sporočila služb zračnega prometa ATS
uporaba radarja v službah zračnega prometa
napake na radijski zvezi

razdelitev zračnega prostora v razrede
omejitve in nevarnosti v zračnem prostoru

postopki za čakanje in prilet do pristanka
natatančni prileti/nenatančni prileti
postopki za radarski prilet
postopki za neuspeli prilet
vizualno manevriranje, ki sledi instrumentalnemu priletu
nevarnost, do katerih utegne priti v nekontroliranem zračnem prostoru

komunikacije
vrste storitev/služb
izvleček podatkov iz AIP v zvezi z radijskimi sredstvi

razpoložljive karte in zemljevidi
na ruti
odhod in prilet
instrumentalni prilet in pristanek
služba, ki izdaja dopolnila, popravke in spremembe

NAČRTOVANJE POLETA – SPLOŠNO:

cilji načrtovanja poleta
dejavniki, ki vplivajo na zmogljivost helikopterja in motorja
izbira nadomestnega letališča
pridobivanje podatkov o vremenu
storitve/službe, ki so na voljo
posvetovanje o vremenu
obdelava telefonskih ali elektronskih podatkov
poročila o dejanskem vremenu (sporočila TEF, METAR, SIGMET in ATIS)
napoved vremena na ruti
pomen pridobljenih meteoroloških podatkov za operacije (vključno z zaledenitvijo, turbulenco in vidljivostjo)
upoštevanje višinomera

Opredelitve:

prehodna absolutna višina
prehodni nivo
nivo letenja (FL)
QNH
regionalni QNH
nastavitev standardnega tlaka
QFE
postopki za nastavitev višinomera
preizkus višinomera pred poletom
vzlet in vzpenjanje
na ruti
prilet in pristanek
neuspeli prilet
višina preleta nad ovirami
izbira minimalne varne višine na ruti
pravila instrumentalnega letenja
priprava kart, zemljevidov
izbira rut in nivojev letenja
izpolnjevanje načrta poleta in vpisovanje v dnevnik letenja
vpisovanje v dnevnik letenja
navigacijska sredstva na zemlji, ki se bodo uporabila
frekvence/identifikacija
radiali in smeri
potni kot in navigacijske točke
varna višina
izračuni v zvezi z gorivom
frekvence službe za kontrolo letenja (VHF)
stolp, prilet, na ruti, radar, FIS, ATIS in vremenska poročila
minimalna višina v sektorju na namembnih ali nadomestnih letališčih
določitev minimalne varne absolutne/relativne višine odločitve (DH) na namembnih in nadomestnih letališčih

PRIVILEGIJI RATINGA ZA INSTRUMENTALNO LETENJE

zunaj kontroliranega zračnega prostora
v kontroliranega zračnem prostoru
obdobje veljavnosti in postopki za obnovo ratinga

3. DEL

UČNI PROGRAM PRAKTIČNEGA USPOSABLJANJA ZA LETENJE

RAZŠIRJENA POSVETOVANJA PRED POLETOM IN LETALSKE VAJE

1. Instrumentalno letenje (kot pregled po presoji inštruktorja)
2. Instrumentalno letenje (višja stopnja)
3. Radionavigacija (praktični postopki) – uporaba VOR-a
4. Radionavigacija (praktični postopki) – uporaba NDB-ja
5. Radionavigacija (praktični postopki) – uporaba VHF/DF
6. Radionavigacija (praktični postopki) – uporaba DME-ja
7. Radionavigacija (praktični postopki) – uporaba odzivnikov (transponderjev)
8. Radionavigacija (praktični postopki) – uporaba radarskih služb na ruti
9. Postopki pred poletom, pri odhodu z letališča in prihodu
10. Instrumentalni prilet – natančni prihod do vnaprej določenih minimumov – postopki za neuspeli prilet
11. Instrumentalni prilet – nenatančni prihod do vnaprej določenih minimumov – postopki za neuspeli prilet
12. Radionavigacija (praktični postopki) – uporaba GPS (odprto)

1. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

INSTRUMENTALNO LETENJE (osnove):

instrumenti, ki kažejo podatke o poletu

fiziološki dejavniki

uporabna vrednost instrumentov

letenje po instrumentih, ki kažejo položaj helikopterja

indikacije naklona glede na prečno os

indikacije nagiba

prikazi različnih instrumentov

uvod v uporabo umetnega horizonta

vzdolžni položaj (naklon)

prečni položaj (nagib)

vzdrževanje smeri leta (kurza) in stacionarnega leta

omejitve instrumentov (skupaj z okvarami/odpovedmi sistemov)

POLOŽAJ, MOČ IN ZMOGLJIVOST:

letenje s pomočjo instrumentov, ki kažejo položaj

nadzorni instrumenti

instrumenti, ki kažejo podatke o zmogljivosti helikopterja

učinek sprememb moči

navzkrižna preverjanja prikazanih podatkov na instrumentih

tolmačenje podatkov

neposredne in posredne indikacije (instrumenti o zmogljivosti)

zakasnitev pri prikazu podatkov na instrumentih

hiter selektivni radialni pregled instrumentov

OSNOVNI LETALSKI MANEVRI (Z VSEMI INSTRUMENTI):

vodoravni in premočrtni let pri različnih hitrostih
vzpenjanje
spuščanje
standardni zavoji
vodoravni let, vzpenjanje in spuščanje v vnaprej določeni smeri

1. LETALSKA VAJA

INSTRUMENTALNO LETENJE (osnove):

fiziološki občutki
uporabna vrednost instrumentov
letenje po instrumentih, ki kažejo položaj helikopterja
vzdolžni položaj (naklon)
prečni položaj (nagib)
vzdrževanje smeri leta (kurza) in stacionarnega leta
letenje po instrumentih, ki kažejo položaj helikopterja
učinek sprememb moči
navzkrižno preverjanje instrumentov
hiter selektivni radialni pregled instrumentov

OSNOVNI LETALSKI MANEVRI (Z VSEMI INSTRUMENTI):

vodoravni in premočrtni let pri različnih hitrostih in konfiguracijah helikopterja
vzpenjanje
spuščanje
standardni zavoji
vodoravni let, vzpenjanje in spuščanje v vnaprej določeni kurz
upravljanje na minimalni in maksimalni IMC hitrosti

2. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

INSTRUMENTNO LETENJE (višja stopnja):

uporaba vseh instrumentov
30-stopinjski zavoji
nepravilni položaji – vrnitev v normalen let
prehod na instrumentalno letenje po vzletu
uporaba omejenega števila instrumentov
osnovni letalski manevri
neobičajni položaji – vrnitev v normalen let

2. LETALSKA VAJA:

uporaba vseh instrumentov
30-stopinjski zavoji
nepravilni položaji – vrnitev v normalen let
prepoznavanje znakov položajev z majhnim naklonom in velikim nagibom ter velikim naklonom z velikim nagibom (z majhno ali veliko močjo) in vrnitev v normalen let
uporaba omejenega števila instrumentov
ponovitev zgornjih vaj

3. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM RADIONAVIGACIJA (PRAKTIČNI POSTOPKI):

uporaba visokofrekvenčnega vsesmernega oddajnika (VOR)
oddajniki VOR, ki so na razpolago na ruti
frekvence in identifikacija oddajnikov
območje sprejemanja signalov
učinek višine
radiali VOR
slektor OBS (*Omni Bearing Selector*)
indikacija TO/FROM
orientacija
določanje radialov
prestrezanje vnaprej izbranega radiala
ocena razdalje do točke prestrežanja
učinek vetra
vzdrževanje radiala
letenje v smeri proti oddajniku VOR in proč od njega
proceduralni zavoji
prelet oddajnika
uporaba dveh oddajnikov za določanje točke
vnaprej določene točke na poti
ocena hitrosti glede na zemljo in predvideni čas prileta
postopki za čakanje
različni načini vstopa
komunikacija (postopki R/T in zveza s službo kontrole zračnega prometa)

3. LETALSKA VAJA RADIONAVIGACIJA (PRAKTIČNI POSTOPKI)

uporaba VOR-a
izbira oddajnika in identifikacija
orientacija
prestrezanje vnaprej izbranega radiala
komunikacija (postopki R/T in zveza s službo kontrole zračnega prometa)
vzdrževanje radiala proti oddajniku
prepoznavna trenutka, ko helikopter preleti oddajnik
vzdrževanje radiala v smeri od oddajnika
proceduralni zavoji
uporaba dveh oddajnikov za določanje točke
ocena potene hitrosti in predvideni čas za prilet
postopki za čakanje/vstop v krog čakanja
čakanje nad vnaprej izbrano točko
čakanje nad oddajnikom VOR

4. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM RADIONAVIGACIJA (PRAKTIČNI POSTOPKI) UPORABA RADIOKOMPASA (ADF)

neusmerjeni radijski oddajniki (NDB), ki so na razpolago na ruti
lokacija, frekvence, nastavitve (kar ustreza) in identifikacijske kode
območje sprejema signala
statične motnje
učinek noči
motnje pri delovanju sredstva

vpliv gora
obalna refrakcija
orientacija glede na neusmerjeni radijski oddajnik
pasivno letenje proti sredstvu (oddajniku)
prestrezanje vnaprej izbrane magnetne smeri in let proti radijskemu oddajniku
prelet oddajnika
let v smeri od radijskega oddajnika
preverjanje časa/razdalje
določanje pozicije helikopterja s pomočjo dveh NDB-jev ali s pomočjo enega NDB-ja in nekega drugega navigacijskega sredstva
postopki za čakanje
komunikacija (postopki R/T in zveza s službo kontrole zračnega prometa)

4. LETALSKA VAJA RADIONAVIGACIJA (PRAKTIČNI POSTOPKI) UPORABA ADF-a (RADIOKOMPASA)

izbira, nastavitve in identifikacija neusmerjenega radijskega oddajnika (NDB)
orientacija glede na radiokompas
komunikacija (postopki R/T in zveza s službo kontrole zračnega prometa)
pasivno letenje proti cilju (radijski oddajnik)
letenje proti radijskemu oddajniku
prelet oddajnika
let v smeri od radijskega oddajnika
preverjanje časa/razdalje
prestrezanje vnaprej izbrane magnetne smeri
določanje položaja helikopterja s pomočjo dveh NDB-jev ali s pomočjo enega NDB-ja in nekega drugega navigacijskega sredstva
postopki za čakanje ob pomoči radiokompasa

5. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM RADIONAVIGACIJA (PRAKTIČNI POSTOPKI)

uporaba VHF/DF (zelo visokih frekvenc/radiogoniometra)
sredstva VHF/DF, ki so na razpolago na ruti
mesto namestitve, frekvence, pozivni znaki sredstva, čas delovanja
območje signala in območje sprejema
učinek višine
komunikacija (postopki R/T in zveza s službo kontrole zračnega prometa)
sprejem in uporaba različnih vrst smeri, npr. QTE, QDM, QDR
pasivno letenje proti sredstvu
učinek vetra
določanje točke s pomočjo dveh sredstev VHF/DF (ali s pomočjo enega VHF/DF in nekega drugega navigacijskega sredstva)
ocena potne hitrosti helikopterja in merjenje preostalega časa do sredstva

5. LETALSKA VAJA RADIONAVIGACIJA (PRAKTIČNI POSTOPKI) UPORABA VHF/DF (zelo visokih frekvenc/radiogoniometra)

vzpostavitev zveze s sredstvom VHF/DF
komunikacija (postopki R/T in zveza s službo kontrole zračnega prometa)
sprejem in uporaba QDR in QTE
pasivno letenje proti sredstvu
učinek vetra

določanje navigacijske točke s pomočjo dveh VHF/DF (ali s pomočjo enega VHF/DF in nekega drugega navigacijskega sredstva)
ocena potne hitrosti helikopterja in merjenje preostalega časa do sredstva

6. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM UPORABA MERILNIKA RAZDALJE (DME)

sredstva DME, ki so na razpolago
mesto namestitve, frekvence in identifikacijske kode
območje sprejema signala
poševno območje
uporaba DME za določanje razdalje, potne hitrosti helikopterja in merjenje preostalega časa do sredstva
uporaba DME za določanje navigacijske točke

6. LETALSKA VAJA UPORABA MERILNIKA RAZDALJE (DME)

izbira in identifikacija sredstva
uporaba različnih funkcij sredstva
razdalja
potna hitrost
preostali čas letenja do sredstva
prilet po loku DME
čakanje v območju DME

7. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM UPORABA RADARSKIH ODZIVNIKOV (SSR)

delovanje radarskih odzivnikov
postopek za izbiro kode
kode v primeru nevarnosti
previdnostni ukrepi pri uporabi sredstva na helikopterju

7. LETALSKA VAJA UPORABA RADARSKIH ODZIVNIKOV (SSR)

delovanje odzivnikov
vrste odzivnikov
postopek za izbiro kode
kode v primeru nevarnosti
previdnostni ukrepi pri izbiri potrebne kode

8. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM UPORABA RADARJEV NA RUTI

radarske službe, ki so na razpolago
lokacija, frekvence, pozivni znaki, čas delovanja
zbornik letalskih informacij (AIP) in obvestila pilotom (NOTAM-i)
zagotavljanje storitev
komunikacija (postopki R/T in zveza s službo kontrole zračnega prometa)
radarska svetovalna služba za območje zračnega prostora
služba za pomoč v izrednih razmerah
standardni razmiki med zrakoplovi

8. LETALSKA VAJA UPORABA RADARJEV NA RUTI

komunikacija (postopki R/T in zveza s službo kontrole zračnega prometa)
uvajanje zelenih storitev in javljanje pozicije
način za poročanje o ogrožajočem prometu
višina preleta nad orografskimi ovirami

9. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM PRED POLETOM IN ODHOD Z LETALIŠČA

preizkus delovanja radionavigacijske opreme
navigacijska oprema
prejem dovoljenja za odhod
nastavitev radionavigacijskih sredstev pred vzletom (frekvenc VOR, potrebnih radialov itd.)
postopki za odhod z letališča, spremembe frekvenc
javljanje višine in pozicije, kot je zahtevano
postopki za standardni instrumentalni odhod (*SID*)
dejavniki, ki vplivajo na prelet nad ovirami

9. LETALSKA VAJA PRED POLETOM IN ODLET Z LETALIŠČA

preizkus delovanja radionavigacijske opreme
dovoljenje za odhod
izbira navigacijskih sredstev
frekvence, radiali itd.
preverjanja v zvezi z odhodom z letališča, spremembe frekvenc, javljanje višine in pozicije
postopki za standardni instrumentalni odhod (*SID*)

10. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM POSTOPKI ZA ZAČETNI/VMESNI/KONČNI PRILET

zemljevidi/karte za natančen prilet
prilet do točke začetka prileta in minimalne sektorske višine
zahteve glede navigacijskih sredstev, npr. radarja, ADF itd.
komunikacija (postopki R/T in zveza s službo kontrole letenja)

načrtovanje prileta:
postopka čakanja
kotna pot končnega prileta
miselna slika/predstava o priletu
dokončanje preverjanj med priletom na letališče
postopek začetnega prileta
izbor in identifikacija frekvence ILS
absolutna/relativna višina za prelet ovir
operativni minimumi
upoštevanje navpičnih in vodoravnih vzorcev
ocena razdalje, potne hitrosti, časa, hitrosti spuščanja od točke končnega prileta do letališča
uporaba merilnika razdalje (DME)
postopek za nadaljevanje leta in neuspeli prilet
pregled objavljenih navodil
prehod od instrumentalnega k vizualnemu letu (lažni občutki)

VIZUALNI MANEVRI, KI SLEDIJO INSTRUMENTALNEMU PRILETU

vklučitev v vizualni šolski krog za pristanek
vizualni prilet do pristanka

10. LETALSKA VAJA POSTOPKI NATANČNEGA PRILETA

začetni prilet do instrumentalnega pristajalnega sistema (*ILS*)
konec načrtovanja prileta
postopek čakanja
izbira in identifikacija frekvence *ILS*
pregled objavljenih postopkov in minimalne sektorske višine
komunikacija (postopki *R/T* in zveza s službo kontrole zračnega prometa)
določanje operativnih minimumov in nastavitev višinomerov
vremenski dejavniki, npr. baza oblakov in vidljivost
osvetlitev mesta pristanka
načini za priključitev na instrumentalni pristajalni sistem
radarsko vodenje
proceduralna metoda
določanje časa prileta od zaletne točke končnega prileta do letališča

Določanje:

vertikalne hitrosti spuščanja med končnim priletom
hitrosti prizemnega vetra in dolžine vzletno pristajalne steze
višine ovir, ki jo je treba upoštevati med vizualnimi manevri po instrumentalnem priletu

Prilet:

na začetni točki končnega prileta (*FAF*)
uporaba merilnika razdalje (*DME*) (glede na okoliščine)
zveza s službo za kontrolo zračnega prometa
zapisovanje časa in določanje zračne hitrosti ter vertikalne hitrosti spuščanja
vzdrževanje smeri in drsne poti
predvidena sprememba hitrosti vetra in njen učinek na zanos
višina odločitve
smer pristajanja
postopek za nadaljevanje leta in neuspeli prilet
prehod od instrumentalnega k vizualnemu letu
vklučitev v vizualni šolski krog za pristanek
vizualni prilet do pristanka

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM 11 POSTOPEK ZA NENATANČEN PRILET

zemljevidi/karte za nenatančen prilet
začetni prilet do začetne točke prileta in minimalne sektorske višine
zveza s službo za kontrolo zračnega prometa
komunikacija (postopki *ATC* in frazeologija *R/T*)
načrtovanje prileta:
postopki za čakanje
priletna kotna pot
miselna slika prileta
postopek za začetni prilet
operativni minimumi
dokončanje načrtovanja prileta

upoštevanje navpičnih in vodoravnih vzorcev
ocenjevanja razdalje, potne hitrosti, časa, vertikalne hitrosti spuščanja od točke končnega prileta (*FAF*) do letališča
uporaba merilnika razdalje (*DME*) (glede na okoliščine)
nadaljevanje leta in postopek za neuspeli prilet
pregled objavljenih navodil
prehod od instrumentalnega k vizualnemu letu (lažni občutki)
vizualni manevri po instrumentalnem priletu
vključitev v vizualni šolski krog za pristank
vizualni prilet do pristanka

11. LETALSKA VAJA POSTOPEK ZA NENATANČEN PRILET

Dokončanje načrtovanja prileta vključuje:

Določanje:

vertikalne hitrosti spuščanja od začetne točke končnega prileta (*FAF*) do letališča
hitrosti prizemnega vetra in dolžine pristajališča
višine ovir, ki jih je treba upoštevati med vizualnimi manevri po instrumentalnem krožnem priletu
postopki za nadaljevanje leta in neuspeli prilet

Začetni prilet:

izbira frekvence in identifikacija
pregled objavljenih postopkov in minimalne varne sektorske višine
zveza z ATC in frazeologija R/T
določitev višine odločitve in nastavitev višinomerov
vremenski dejavniki, npr. baza oblakov in vidljivost
osvetlitev vzletno pristajalne steze
določitev priletne sledi
ocena časa med začetno točko končnega prileta (*FAF*) do točke za začetek neuspelega prileta (*MAP*)
zveza s službo za kontrolo letenja
postopek za odlet v smeri stran od letališča (dokončanje preverjanj pred pristankom)
postopki za let v smeri proti letališču
ponovno preverjanje prepoznavne kode
ponovno preverjanje nastavitve višinomera
končni prilet
zapisovanje časa, hitrosti in vertikalne hitrosti spuščanja
vzdrževanje poti končnega prileta
predvidena sprememba hitrosti vetra in njen učinek na zanos
najnižja relativna/absolutna višina odločitve
smer pristajanja
nadaljevanje leta in postopki za neuspeli prilet
prehod od instrumentalnega k vizualnemu letu (lažni občutki)
vizualni prilet

AMC/IEM – IZPRAŠEVALCI

AMC FCL 2.425

Poenotenje postopkov za izpraševalce

(Glej dodatek 1 k FCL 2.425.)

SPLOŠNO

- 1 Merila usposobljenosti pilotov so v glavnem odvisna od usposobljenosti izpraševalcev. Pristojni organ bo izpraševalcem izdal navodila v zvezi z zahtevami FCL, potekom preverjanja praktične in strokovne usposobljenosti, dokumentacijo in poročanjem. Izpraševalci morajo biti seznanjeni tudi z zahtevami glede varovanja osebnih podatkov, odgovornosti, zavarovanja proti nezgodam in z zahtevami glede pristojbin, ki veljajo v posamezni državi, ki je bila članica JAA.

POOBLASTILA IZPRAŠEVALCA

- 2 Odmik od zahtev glede usposobljenosti, ki so določene v FCL 2.425(a), (b) in (c), je dovoljen le, če ni mogoče zagotoviti visokousposobljenega izpraševalca npr. pri preverjanju praktične usposobljenosti na novem ali neobičajnem tipu, za katero mora izpraševalec imeti najmanj rating inštruktorja na helikopterju z enakim številom rotorjev/motorjev iste vrste in podobno maso.
- 3 V idealnih razmerah bi morali inšpektorji pristojnega organa, ki nadzorujejo izpraševalce, izpolnjevati enake zahteve kot izpraševalci, ki jih nadzorujejo. Je pa malo verjetno, da bi bili tako usposobljeni za številne različne tipe in naloge, za katere so pristojni. Ker običajno samo opazujejo usposabljanje in preverjanje, je mogoče dopustiti, da so usposobljeni za opravljanje nalog inšpektorja.
- 4 Postopki za poenotenje morajo, odvisno od vloge izpraševalca, vključevati najmanj navodila glede:
 - (i) zahtev, ki se nanašajo na naloge posameznega izpraševalca, v posameznih državah;
 - (ii) osnov človeške zmogljivosti in njenih meja, ki se nanašajo na izpit iz letenja;
 - (iii) osnov ocenjevanja uspešnosti kandidata;
 - (iv) zahtev FCL, s tem povezanih zahtev v JAR-u in postopkov za skupno izvajanje (*Joint Implementation Procedures – JIP*);
 - (v) sistema za zagotavljanje kakovosti v zvezi z FCL in
 - (vi) dela v veččlanski posadki, človeške zmogljivosti in njenih meja, če to ustreza okoliščinam.

Pristojni organ bo zaposlil oziroma zagotovil dovolj inšpektorjev ali drugih izpraševalcev, ki bodo izvajali, nadzirali in/ali pregledovali skladnost postopkov za poenotenje z zahtevami iz FCL 2.425(c).

OMEJITVE

- 5 V posameznem delovnem dnevu lahko izpraševalec načrtuje največ tri izpite/preverjanja za licenco PPL, CPL, rating IR oziroma največ dva izpita/preverjanja za FI, CPL/IR in ATPL oziroma največ štiri izpite/preverjanja za vpis ratinga za tip.

- 6 Za izpit/preverjanje za licence PPL, CPL ali rating IR izpraševalec predvidi najmanj tri ure in najmanj štiri ure za izpit/preverjanje usposobljenosti za vpis ratinga FI, licence ATPL ali ratinga za tip helikopterja. Ta čas vključuje posvetovanje in priprave pred poletom, sam izpit/preverjanje, razgovor po končanem poletu, oceno kandidata in izpolnjevanje dokumentov.
- 7 Izpraševalec kandidatu omogoči dovolj časa za pripravo na izpit/preverjanje, kar običajno ne presega ene ure.
- 8 Izpraševalec izpit/preverjanje načrtuje tako, da čas letenja s helikopterjem oziroma čas v registrirani napravi za simulacijo letenja ni krajši od:
 - (a) 90 minut za pridobitev licence PPL in CPL, vključno z navigacijsko sekcijo;
 - (b) 60 minut za vpis ratinga IR, ratinga inštruktorja letenja ali ratinga za tip helikopterja, ki zahteva enega pilota;
 - (c) 120 minut za licenco ATPL.

NAMEN IZPITA/PREVERJANJA:

- 9 S praktičnim prikazom med izpitom/preverjanjem je treba ugotoviti, ali je kandidat pridobil oziroma ohranil zahtevano stopnjo znanja in praktične/strokovne usposobljenosti;
- 10 Izboljšati je treba usposabljanje in poučevanje letenja v organizacijah FTO in TRTO s pomočjo povratnih informacij, ki jih izpraševalci dajo o tistih vajah/sekcijah v okviru izpita/preverjanja, pri katerih so kandidati najpogosteje ocenjeni negativno;
- 11 S prikazom prakse dobrega pilota in letalske discipline izpraševalcev med izpitom/preverjanjem ohraniti in po možnosti izboljšati standarde letalske varnosti.

MERILA FCL-ja

- 12 Zelo pomembno je, da izpraševalci med izpiti/preverjanji dosledno upoštevajo merila določena v FCL. Zaradi različnih okoliščin, v katerih izpit/preverjanje pod vodstvom izpraševalca poteka, mora izpraševalec pri ocenjevanju upoštevati vse neugodne razmere v času izpita/preverjanja;

POTEK IZPITA/PREVERJANJA:

- 13 Izpraševalec mora zagotoviti, da kandidat izpit/preverjanje opravlja s skladu z zahtevami FCL in je ocenjen v skladu z zahtevanimi merili, ki veljajo za preverjanje;
- 14 (šo odprto)
- 15 Komaj sprejemljivo ali sporno izvajanje preizkusne naloge ne sme vplivati na oceno naslednje naloge;
- 16 Izpraševalec pred posvetovanjem pred poletom skupaj s kandidatom pregleda zahteve in omejitve izpita/preverjanja;
- 17 Ob koncu ali prekinitvi izpita/preverjanja izpraševalec opravi razgovor s kandidatom in mu pojasni razloge za negativno ocenjene naloge/sekcije. Ob negativno ocenjenem ali prekinjenem preverjanju praktične ali strokovne usposobljenosti kandidata mu mora izpraševalec ustrezno svetovati glede ponovnega izpita/preverjanja;

- 18 Vse pripombe ali nesoglasja glede ocene izpita/preverjanja, izrečene med razgovorom po končanem izpitu/preverjanju, izpraševalec zapiše v poročilu o izpitu/preverjanju, ki ga podpišeta izpraševalec in kandidat. Izpraševalec ne sme ponovno preverjati usposobljenosti kandidata, ki ga je pred tem že ocenil negativno, če kandidat s tem ne soglaša;

PRIPRAVE IZPRAŠEVALCA

- 19 Izpraševalec mora nadzirati vsa stališča priprav na izpit/preizkusni let. Po potrebi mora med drugim poskrbeti tudi za omejeni časovni blok, ki ga dodeli služba za kontrolo zračnega prometa;
- 20 Izpraševalec izpit/preverjanje načrtuje v skladu z zahtevami, navedenimi v FCL. Izvajati je dovoljeno le manevre in postopke, ki so predvideni v ustreznem obrazcu za izpit/preverjanje. Izpraševalec ne sme ponovno preverjati usposobljenosti kandidata, ki ga je pred tem že ocenil negativno, če kandidat s tem ne soglaša;

PRISTOP IZPRAŠEVALCA

- 21 Izpraševalec mora spodbujati prijateljsko in sproščeno vzdušje pred izpitom/preverjanjem in med njim. Ne sme biti odklonilen ali sovražen. Med preizkusnim letom/preverjanjem se mora izogibati negativnim pripombam ali kritiki. Ocenjevanje mora prihraniti za razgovor po končanem izpitu/preverjanju;

SISTEM OCENJEVANJA

- 22 Čeprav so pri izpitu/preverjanju dopustni odmiki, se od kandidata pričakuje, da bo letel tekoče oziroma mirno. Izpraševalec mora dopustiti neizogibne odmike zaradi turbulence, navodil službe za kontrolo zračnega prometa itd. Izpit/preverjanje lahko prekine le zato, da kandidata oceni oziroma iz varnostnih razlogov. Pri ocenjevanju lahko uporablja le te izraze:
- (a) opravil – če kandidat dokaže zahtevano stopnjo znanja, praktične/strokovne usposobljenosti in če pri preverjanju za pridobitev licence ali vpis ratinga leti v mejah dopustnih odmikov ali
 - (b) ni opravil – če kandidat:
 - (i) prekorači dopustne odmike, potem ko je izpraševalec že upošteval turbulenco in navodila službe za kontrolo zračnega prometa;
 - (ii) ne doseže cilja izpita/preverjanja;
 - (iii) sicer doseže namen naloge, vendar pri tem ne leti varno, krši pravila ali predpise, ne prikaže prakse dobrega pilota ali grobo upravlja helikopter;
 - (iv) ne dokaže zadovoljivega znanja;
 - (v) ne prikaže zadovoljive ravni pri vodenju poleta ali
 - (vi) če je potrebno posredovanje izpraševalca ali varnostnega pilota iz varnostnih razlogov;
 - (c) delno opravil – v skladu z merili, ki so prikazana v dodatku FCL k ustreznemu preverjanju praktične usposobljenosti;

NAČINI IN VSEBINA IZPITA/PREVERJANJA

- 23 Pred začetkom izpita/preverjanja izpraševalec preveri, ali je helikopter oziroma naprava za simulacijo letenja, na kateri bo izpit/preverjanje potekalo, za to primerna in ustrezno opremljena. Izpit/preverjanje lahko poteka le s helikopterji ali na napravah za simulacijo letenja oziroma v simulatorjih, ki jih v ta namen potrdi pristojni organ;

- 24 Praktični izpit/preverjanje za letenje poteka v skladu s helikopterskim priročnikom in operativnim priročnikom letalskega prevoznika, odvisno od okoliščin;
- 25 Izpit/preverjanje poteka v okviru omejitev operativnega priročnika organizacije FTO/TRTO ali operativnega priročnika druge registrirane ustanove;
- 26 Vsebina
- (a) izpit/preverjanje vsebuje:
 - ustni izpit na zemlji (če ustreza okoliščinam);
 - posvetovanje pred poletom;
 - praktične vaje med poletom in
 - razgovor po končanem poletu;
 - (b) ustni izpit na zemlji vsebuje:
 - splošno poznavanje helikoperja in njegove zmogljivosti;
 - načrtovanje in operativne postopke ter
 - druge pomembne točke/sekcije izpita/preverjanja;
 - (c) posvetovanje pred poletom vsebuje:
 - zaporedje preizkusov/preverjanj;
 - nastavitev moči in hitrosti ter
 - dejavnike, ki vplivajo na varnost;
 - (d) praktične vaje med letenjem vsebujejo:
 - vse druge pomembne naloge/sekcije izpita/preverjanja,
 - (e) razgovor po končanem poletu vsebuje:
 - ocenjevanje kandidata;
 - po možnosti, izpolnjevanje dokumentacije o izpitu/preverjanju v prisotnosti kandidatovega inštruktorja letenja;
- 27 Namen izpita/preverjanja je simulacija praktičnega poleta. Izpraševalec torej kandidatu pripravi praktične scenarije, ki kandidata ne smejo zbegati, niti ne smejo ogrožati varnosti letenja;
- 28 Med izpitom/preverjanjem mora izpraševalec pisati dnevnik letenja in zapisnik o ocenjevanju, ki mu je v pomoč pri razgovoru po končanem poletu;
- 29 Izpraševalec mora biti sposoben, da se prilagodi morebitnim spremembam med posvetovanjem pred poletom, ki so posledica navodil službe za kontrolo zračnega prometa, in drugim okoliščinam, ki vplivajo na potek izpita/preverjanja;
- 30 Ob spremembah načrtovanega izpita/preverjanja se mora izpraševalec prepričati, da jih kandidat razume in jih sprejme. V nasprotnem primeru se izpit/preverjanje konča;
- 31 Če se kandidat odloči, da iz razlogov, ki po mnenju izpraševalca niso ustrezni, ne bo nadaljeval izpita/preverjanja, se oceni, da kandidat ni opravil nalog, ki bi jih sicer moral. Če kandidat konča izpit/preverjanje iz razlogov, ki so po mnenju izpraševalca ustrezni, med naslednjim izpitom/preverjanjem opravlja le tiste naloge, ki jih pred tem še ni;
- 31 Izpraševalec odloča o tem, ali bo kandidat posamezen manever ali postopek, ki je del izpita/preverjanja, ponavljal. Izpit/preverjanje lahko kadar koli prekine, če meni, da je zaradi kandidatove sposobnosti treba ponavljati celoten izpit/preverjanje.

IEM FCL 2.425

Smernice in usposabljanje izpraševalcev za rating TRE

(Glej FCL 2.425(c).)

- 1 Naslednje smernice so namenjene kandidatom, ki želijo pridobiti pooblastilo za izpraševalca praktične usposobljenosti za vpis ratinga za tip (TRE). Upoštevati je treba tudi s tem povezani zapisnik o preverjanju praktične usposobljenosti in zapisnik o praktičnem usposabljanju ter dejstvo, ali je polet potekal s helikopterjem, ki zahteva enega ali več pilotov.
- 2 Inšpektor pristojnega organa oziroma drugi izpraševalec bo nadziral vsakega kandidata za TRE med vodenjem preverjanja praktične usposobljenosti kandidata v letalu, za katero želi pridobiti pooblastilo TRE. Inšpektor bo iz učnih programov za praktično usposabljanje in preverjanje praktične/strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za tip iz dodatka 2 k FCL 2.240 izbral vaje, ki jih bo kandidat opravljal med izpitom pod vodstvom kandidata za TRE. Potem ko se kandidat za TRE z inšpektorjem dogovori o vsebini preverjanja, se od njega pričakuje, da bo sam vodil celotno preverjanje. To vključuje posvetovanje pred poletom, izvedbo poleta, oceno kandidata in razgovor po končanem preverjanju. Inšpektor se bo s kandidatom za TRE posvetoval glede ocene kandidata pred razgovorom po končanem preverjanju in preden bo kandidat seznanjen z oceno.
- 3 Predvideno je, naj bi vsi kandidati za pooblastilo TRE pred preizkusnim letom z inšpektorjem v ta namen dokončali uradno usposabljanje. To mora biti sprejemljivo za inšpektorja, ki opazuje kandidata.

POSVETOVANJE S "KANDIDATOM"

- 4 "Kandidatu" je treba zagotoviti potreben čas in prostor za pripravo na preizkusni polet. Posvetovanje pred poletom vsebuje te točke:
 - a. namen poleta,
 - b. preverjanje za izdajo licence (po potrebi),
 - c. možnost, da kandidat postavlja vprašanja,
 - d. predpisane operativne postopke, ki jih je treba izvajati (npr. letalski priročnik),
 - e. oceno vremenskih razmer,
 - f. zmogljivost kandidata in izpraševalcev za izvajanje operacije,
 - g. cilje, ki jih določi "kandidat",
 - h. simulacijo vremenskih razmer (npr. zaledenitev, baza oblakov),
 - i. vsebino izvajane vaje,
 - j. dogovorjeno hitrost in operativne parametre (npr. hitrost, nagib),
 - k. uporabo radiozveze (R/T),
 - l. ločene naloge "kandidata" in izpraševalca (npr. ob morebitni nevarnosti),
 - m. administrativne postopke (npr. predložitev načrta leta) med poletom.
- 5 Kandidat za TRE mora paziti na potrebno izmenjavo informacij s "kandidatom". Izpolnjevati mora te podrobnosti v zvezi s preverjanjem:
 - a. vključitev izpraševalca v operacijo, ki zahteva več pilotov,
 - b. potreba, da "kandidat" prejme podrobna navodila,
 - c. odgovornost za varen potek poleta,
 - d. po potrebi posredovanje izpraševalca,
 - e. uporaba zaslonov,
 - f. zveza s službo za kontrolo zračnega prometa, potreba po kratkem, lahko razumljivem opisu nameravanih ukrepov,
 - g. spodbuditi "kandidata", da upošteva zahtevano zaporedje dogodkov (npr. po nadaljevanju leta po neuspelem priletu (GA)),
 - h. vodenje kratkih, dejanskih in zaupnih zapisnikov.

OCENA

- 6 Kandidat za TRE mora pri preizkusnem poletu upoštevati dovoljene odmike, določene v dodatku 1 k FCL 2.210 za rating za instrumentalno letenje (helikopter) – preverjanje praktične usposobljenosti. Pozornost mora nameniti:
- vprašanjem, ki jih postavlja "kandidat",
 - izidom preverjanja in pripombam o vajah, ki jih kandidat ni opravil,
 - razlogu za neuspeh.

RAZGOVOR PO KONČANEM POLETU

- 7 Kandidat za TRE mora inšpektorju dokazati, da je sposoben opraviti pravičen, nepristranski razgovor s "kandidatom" na podlagi prepoznavnih točk. Pri tem mora biti jasno ravnotežje med prijateljstvom in odločnostjo. Kandidat za TRE naj s "kandidatom" po lastni presoji obravnava te točke:
- kako naj se izogne napakam in kako naj jih popravi,
 - kaj je opazil in kaj zahteva kritiko kandidata,
 - nasvet, ki kandidatu utegne koristiti.

AMC/IEM J – ZAHTEVE GLEDE TEORETIČNEGA ZNANJA

IEM 2.475(a)

Sestava vprašanj, ki jih je mogoče računalniško obdelati

(Glej FCL 2.475.)

- 1 Pri pripravi vprašanj za osrednjo zbirko vprašanj (CQB) veljajo ta načela.

SPLOŠNO

- 2 Z izpitom se ocenjujejo jasno zastavljeni cilji. Zato je treba jasno določiti obseg in globino znanja, ki ga ocenjujemo z vsakim vprašanjem.
- 3 Pomembnejšim področjem znanja je treba nameniti več izpitnih vprašanj oziroma morajo odgovori nanje prinašati več točk.
- 4 Pri večini vprašanj kandidat lahko izbira med štirimi mogočimi odgovori.
- 5 Vprašanja se morajo nanašati na bistvo vsakega področja in ne na manj pomembne podrobnosti. Številčna vprašanja, ki se razlikujejo samo v danih številkah in ne v načinu izračuna, preverjajo znanje na istem področju; kljub temu pa mora biti v osrednji zbirki na voljo več primerov enakih izračunov, kar zmanjša možnost za prepisovanje.
- 6 Treba se je izogibati popolnoma akademskim vprašanjem brez praktične uporabe, razen kadar se nanašajo na temeljne zasnove. Primer takih sprejemljivih akademskih vprašanj je vloga loma krila in zakrivljenosti profila v aerodinamiki ter opredelitev rosišča v meteorologiji.
- 7 Vprašanja, ki zahtevajo ožje strokovno poznavanje posameznih tipov letal, pri izpitu za izdajo licence niso dovoljena.
- 8 Okrajšave so lahko uporabljene le v mednarodno priznanih oblikah. Če obstaja kakršen koli dvom, uporabite celoten izraz, npr. vpadni kot = 12 stopinj namesto $\alpha = 12^\circ$. Seznam priporočenih kratic, ki se uporabljajo pri izpitih, je objavljen v IEM FCL 2.475(b).
- 9 Vprašanja in odgovori naj bodo oblikovani preprosto: izpit ni namenjen preverjanju znanja jezika. Izogibajte se zapletenim stavkom, neobičajni slovniči in dvojnemu zanikanju.
- 10 Vsako vprašanje naj vključuje samo eno trditev. Med predlaganimi odgovori je lahko največ osem različnih trditev, sicer lahko kandidat sklepa o pravilnem odgovoru z izločanjem manj verjetnih kombinacij.
- 11 Na vprašanje je mogoč samo en pravilen odgovor.
- 12 Pravilen odgovor mora biti povsem pravilen in popoln oziroma nedvomno najustreznejši med vsemi mogočimi odgovori. Izogibajte se odgovorom, ki so si tako podobni, da je izbira med njimi bolj stvar mnenja kot pa dejstev. Glavni namen vprašanj, zbranih v osrednji zbirki, je možnost za hitro obdelavo: to pa ni mogoče, če obstaja dvom o pravilnem odgovoru.
- 13 Drugi nepravilni odgovori morajo biti verjetni za vsakogar, ki področja ne pozna. Vsi nepravilni odgovori se morajo jasno nanašati na vprašanje, uporabljeni morajo biti podobno besedišče, slovnična zgradba in dolžina. Pri številčnih vprašanjih morajo nepravilni odgovori ustrezati napakam v postopkih, kot so na primer popravki v nasprotni smeri ali nepravilno pretvarjanje enot: v odgovorih ne smejo biti navedene zgolj naključne številke.

- 14 Vprašanja se morajo nanašati na izpitni program ali namen usposabljanja. Označiti je treba stopnjo, npr. ATPL, CPL.
- 15 Izpit običajno traja dve do tri ure. Pri izpitu, ki je daljši od treh ur, je več verjetnosti za napačne odgovore, ki jih kandidat zagreši zaradi utrujenosti in ne zato, ker ne pozna odgovora.
- 16 Sestavljaivec vprašanj mora predvideti primeren čas za odgovore: približno eno do dve minuti, kar pa se lahko spreminja od ene do deset minut. Zato se lahko spreminja tudi število vprašanj za posamezen izpit.
- 17 Skupaj z vprašanjem mora biti na voljo tudi preostalo gradivo (npr. preglednice, grafi), potrebno za odgovore. Tako gradivo mora izpolnjevati enaka merila glede tiska in natančnosti kot običajne letalske publikacije. Ob preglednicah in grafih mora biti naveden primer za njihovo uporabo. Uporaba kakršnega koli drugega gradiva ni dovoljena.
- 18 Sestavljaelec vprašanj lahko predvidi, da kandidati lahko uporabljajo preprost žepni računalnik.

IEM 2.475(b)**Kratice, ki se uporabljajo v evropski Centralni banki vprašanj (CQB)**

(Glej FCL 2.475)

ICAO = Doc 8400/4, SI = International standard, JEP = Jeppesen, JAR = Joint Aviation Regulations

KRATICE	POMEN	PREVOD POMENA
A	ampère	amper
ABM	abeam	pravokotno na
ABN	aerodrome beacon	letališki radijski svetilnik
AC	alto cumulus	altocumulus (tudi altokumulus)
AC	alternating current	izmenični tok
ACFT	aircraft	zrakoplov, letalo
ACT	active	dejaven, učinkovit
AD	aerodrome	letališče
ADC	air data computer	računalnik za obdelavo zračnih podatkov
ADDN	additional	dodaten, naknaden
ADF	automatic direction finding	radiokompas
ADI	attitude direction indicator	indikator položaja zrakoplova
AEO	all engines operating	delovanje vseh motorjev
AFIS	aerodrome flight information service	letališka informacijska služba
AFM	aircraft flight manual	priročnik letala
AGL	above ground level	nad zemeljsko površino
AIP	aeronautical information publication	zbornik letalskih informacij
ALT	altitude	nadmorska višina/absolutna višina
ALTN	alternate	nadomestno letališče
AMSL	above mean sea level	nad srednjo morsko gladino
APCH	approach	prilet
APT	airport	letališče
APU	auxilliary power unit	pomožna pogonska enota
ARR	arrival	prihod
AS	alto stratus	altostratus (plastovit srednji oblak brez izrazitih oblik)
ASDA	accelerate stop distance available	razpoložljiva razdalja za pospeševanje in zaustavljanje
ATA	actual time of arrival	dejanski čas prihoda
ATC	air traffic control	služba kontrole zračnega prometa
ATIS	automatic terminal information service	avtomatska letališka informacijska služba
ATO	actual time overhead	dejanski čas nad
ATS	air traffic services	službe zračnega prometa
AUX	auxilliary	pomožen

KRATICE	POMEN	PREVOD POMENA
AVG	average	povprečen
AWY	airway	zračna pot
AZM	azimuth	azimut
BKN	broken	prekinjen, poškodovan, pretrgan
BRG	bearing	smer
°C	degrees celsius	stopinj Celzija
CAS	calibrated air speed	kalibrirana hitrost
CAT	clear air turbulence	turbulenca ob jasnem vremenu
CB	cumulonimbus	kumulonimbus (nevihtni oblak)
CC	cirrocumulus	kirokumulus
C _D	drag coefficient	količnik zračnega upora
CDI	course duration indicator	smeri indikator letenja
CDU	control display unit	ekran / zaslon
cg	center of gravity	težišče
CI	cirrus	cirus, vrsta visokih oblakov
C _L	lift coefficient	količnik vzgona
cm	centimetre	centimeter
CO	communications	komunikacije, zveza, sporočanje
CP	critical point	kritična točka
CRM	crew resource management	skupno delo v pilotski kabini
CS	cirrostratus	cirrostratus
CTR	control zone	kontrolirana cona
CU	cumulus	kumulus
CWY	clearway	čistina
DA	decision altitude	absolutna višina odločitve
DC	direct current	enosmerni tok
DEG	degrees	stopinje, stopnje
DEP	departure	odhod, odlet
DES	descent	spust, spuščanje
DEST	destination	namembni kraj, cilj potovanja
DEV	deviation	odklon, nepravilnost
D/F	direction finding	radiogoniometrija
DG	directional gyroscope	žirokompas
DH	decision height	relativna višina odločitve
DIST	distance	razdalja
DME	distance measuring equipment	merilnik razdalje
DP	dewpoint	rosišče
DR	dead reckoning	računska navigacija
DVOR	doppler VOR	Dopplerjev VOR

KRATICE	POMEN	PREVOD POMENA
E	east	vzhod
EAS	equivalent airspeed	ekvivalentna hitrost
EAT	expected approach time	predvideni čas prileta
ECAM	engine condition aircraft monitoring	spremljanje parametrov letalskega motorja
EFIS	electronical flight instrument system	elektronski instrumentalni sistem za letenje
EGT	exhaust gas temperature	temperatura izpušnih plinov
EICAS	engine indicator and crew alerting system	indikator motorja in sistem za alarmiranje posadke
EST	estimated	predviden
ETA	estimated time of arrival	predvideni čas prihoda
ETO	estimated time overhead	predvideni čas nad
°F	degrees fahrenheit	stopinja Fahrenheita
FAF	final approach fix	točka začetka končnega prileta
FCST	forecast	napovedovati, vremenska napoved
FD	flight director	usmerjevalnik leta
FL	flight level	nivo letenja
FLT	flight	polet, let
FMS	flight management system	sistem za vodenje leta
FT	feet	čevelj
FT/MIN	feet per minute	čevelj na minuto
g	gramme	gram
GAL	gallons	galone
GND	ground	zemlja
GP	glide path	drsna pot
GPWS	ground proximity warning system	sistem opozarjanja na nevarno bližino zemlje
GS	ground speed	hitrost zrakoplova glede na zemljo
HDG	heading	smer leta, kurz letenja
HF	high frequency	visoka frekvenca
hPa	hectopascal	hektopaskal
HR	hours	ure (časovna enota)
HSI	horizontal situation indicator	integrirani smerni instrument
HT	height	relativna višina
H _z	hertz (cycles per second)	Hertz (herz)
IAS	indicated airspeed	indicirana hitrost
ILS	instrument landing system	instrumentalni pristajalni sistem
IMC	instrument meteorological conditions	instrumentne meteorološke razmere
IMP GAL	imperial gallons	galone (imp.)

KRATICE	POMEN	PREVOD POMENA
INS	inertial navigation system	inercialni navigacijski sistem
INT	intersection	križišče, presečišče
ISA	international standard atmosphere	mednarodna standardna atmosfera
ISOL	isolated	izoliran
ITCZ	inter tropical convergence zone	medtropsko območje konvergence
IVSI	integrated vertical speed indicator	integrirani variometer
J	joule	Joule
kg	kilogramme	kilogram
kHz	kilohertz	kilohertz
km	kilometer	kilometer
kt	knot	vozel
kW	kilowatt	kilovat
LAT	latitude	zemljepisna širina
LB	pounds	funti
LDG	landing	pristajanje, pristanek
LDP	landing decision point	točka odločitve za pristanek
LEN	length	dolžina
LLZ	localizer	naprava za vodenje prileta, oddajnik smeri prileta
LMC	last minute change	sprememba v zadnji minuti
LMT	local mean time	krajevni srednji čas
LONG	longitude	zemljepisna dolžina
LT	local time	krajevni čas
LTD	limited	omejen
LVL	level	nivo leta
LYR	layer	plast, sloj
m	metre	meter
M	mass	masa, snov
M	machnumber	Machovo število
MAC	mean aerodynamic chord	srednja aerodinamična tetiva
MAP	manifold pressure	tlak polnjenja valjev
MAPt	missed approach point	točka začetka neuspelega prileta
max	maximum	maksimum, skrajna meja, največji
MDH	minimum descent height	minimalna (najmanjša) spustna relativna višina
MDH/A	minimum descent height/altitude	minimalna (najmanjša) spustna relativna/absolutna višina
MEA	minimum enroute altitude	minimalna (najmanjša) višina vodoravnega leta
MET	meteorological	meteorološki, vremenski

KRATICE	POMEN	PREVOD POMENA
MIN	minutes	minute
MLS	microwave landing systems	mikrovalovni pristajalni sistem
MM	middle marker	srednji označevalnik, srednji marker
MNM	minimum	minimum
MNPS	minimum navigation performance specifications	najmanjše navigacijske zmogljivostne specifikacije
MOCA	minimum obstruction clearance altitude	najmanjša nadmorska višina leta nad oviro
MORA	minimum off route altitude	minimalna (najnižja) višina zunaj rute
MPH	statute miles per hour	angleške milje na uro
MPS, m/sec	metres per second	metri na sekundo
MSA	minimum sector altitude	minimalna (najnižja) sektorska višina
MSL	mean sea level	srednja morska gladina
MSU	mode selector unit	selektor načina delovanja
N	newton	Newton
NGT	night	noč, ponoči
N	north	sever
NAT	north atlantic track	severno atlantska sled (pot)
NAV	navigation	navigacija
NDB	non directional beacon	neusmerjeni radijski oddajnik
NM	nautical miles	navtična milja
NOTAM	notice to airmen	obvestilo pilotom
NS	nimbo stratus	nimbostratus
OAT	outside air temperature	zunanja temperatura zraka
OBS	omni bearing selector	selektor smeri
OCA(H)	obstacle clearance altitude (height)	minimalna (najmanjša) nadmorska/relativna višina nad ovirami
OCL	obstacle clearance limit	meja višine nad ovirami
OEI	one engine inoperative	en motor, ki ne deluje
OM	operating mass	operativna masa
OM	outer marker	zunanji označevalnik, zunanji marker
OPS	operations	operacije, delovanje
O/R	on request	na zahtevo/prošnjo
OVC	overcast	oblačno
P	pressure	tlak, pritisk
PAX	passenger	potnik
PET	point of equal time	točka enakega časa
PIC	pilot in command	vodja zrakoplova
PLN	flight plan	načrt poleta
PNR	point of no return	točka, od koder vrnitev ni mogoča

KRATICE	POMEN	PREVOD POMENA
POS	position	položaj / mesto
PSI	pounds per square inch	funt na kvadratno inčo
PTS	polar track structure	struktura polarne poti/sledi
PWR	power	sila, moč, energija, potisk
r	radius	radij, polmer, območje
RAC	rules of the air and air traffic services	letalski predpisi in službe zračnega prometa
RAS	rectified airspeed	popravljen hitrost
REP	reporting point	točka javljanja
RMI	radio magnetic indicator	radiomagnetni indikator
RMK	remark	pripomba
RNAV	area navigation	območna navigacija
ROC	rate of climb	vertikalna hitrost vzpenjanja
ROD	rate of descent	vertikalna hitrost spuščanja
RPM	revolution per minute	število vrtljajev na minuto
RVR	runway visual range	vidljivost vzdolž steze
RWY	runway	vzletno-pristajalna steza (VPS)
S	south	jug
SAR	search and rescue	iskanje in reševanje
SC	stratocumulus	stratokumulus
SCT	scattered	razpršeno, raztrešeno
SDBY	stand by	čakati, biti v pripravljenosti
SEC	seconds	sekunde
SEV	severe	strog, resen, močan
SFC	surface	površina
SID	standard instrument departure	standardni instrumentalni odlet
SIM	simulator	simulator
SKC	sky clear	jasno nebo
SR	sunrise	sončni vzhod
SS	sunset	sončni zahod
SSR	secondary surveillance radar	sekundarni nadzorni radar
ST	stratus	stratus
STAR	standard arrival route	standardni prihoda
STD	standard	predpisan, standarden
STN	station	postaja
STNR	stationary	stacionaren
STS	status	stanje, položaj
SWY	stopway	podaljšek zaustavljanja
T	temperature	temperatura
TA	transition altitude	absolutna višina prehoda

KRATICE	POMEN	PREVOD POMENA
TAS	true airspeed	dejanska hitrost skozi zrak
TAT	total air temperature	skupna temperatura zraka
TC	tropical cyclone	tropski ciklon
TDP	take off decision point	točka odločitve za vzlet
THR	threshold	prag
TL	transition level	prehodni nivo
T/O	take off	vzleteti, vzlet
TOC	top of climb	vrh vzpenjanja, vrhunec
TORA	take off run available	razpoložljiva dolžina steze za vzletni zalet
TS	thunderstorm	nevihta, neurje
TWY	taxiway	vozna steza
U/S	unserviceable	neuporaben, nekoristen
US-GAL	US gallons	Ameriške galone
UTC	universal time coordinated	univerzalni (svetovni) čas
V	volt	volt
VAR	magnetic variation	magnetna variacija
VDF	VHF direction finding station	VHF radiogonometrična postaja
VG	vertical gyro	pozicijski žiroskop
VHF	very high frequency	zelo visoka frekvenca
VIS	visibility	vidnost, vidljivost
VLF	very low frequency	zelo nizka frekvenca
VMC	visual meteorological conditions	vizualne meteorološke razmere
VOLMET	meteorological information for aircraft flight	vremenska informacijska postaja za letala v zraku
VOR	VHF omnidirectional range	visokofrekvenčni vsesmerni radijski oddajnik
vrb	variable	spremenljiv
VSI	vertical speed indicator	variometer
VV	vertical visibility	vertikalna vidljivost
V	speeds	hitrosti
V _A	design manoeuvring speed	konstrukcijsko določena največja dovoljena manevrska hitrost
V _B	design speed for max gust intensity	konstrukcijsko določena največja dovoljena hitrost za največjo jakost sunkov vetra
V _C /M _C	design cruise speed/machnumber	konstrukcijsko določena največja dovoljena potovalna hitrost / Machovo število
V _D	design dive speed	konstrukcijsko določena največja dovoljena hitrost v pikiranju
V _F	design flap speed	konstrukcijsko določena največja dovoljena hitrost za odklon zakrilc
V _{FE}	flap extended speed	največja dovoljena hitrost pri izvlečenih zakrilcih

KRATICE	POMEN	PREVOD POMENA
V_{FO}	flap operating speed	največja dovoljena hitrost za odklon zakrilc
V_{LE}	landing gear extended speed	največja hitrost ob izvlečenem podvozju
V_{LO}	maximum landing gear operating speed	največja dovoljena operativna hitrost za uvlečenje in izvlečenje podvozja
V_{LOF}	lift off speed	hitrost v trenutku, ko se zrakoplov odlepi od tal
$V_{Max Tyre}$	max tyre speed	največja dovoljena hitrost glede na pnevmatiko
V_{MBE}	max break energy speed	največja dovoljena hitrost zaradi segrevanja zavor
V_{MC}	minimum control speed	minimalna hitrost ob nedelujočem motorju, pri kateri je letalo še upravljivo
V_{MCA}	air minimum control speed	minimalna hitrost, pri kateri je zrakoplov v zraku še upravljiv
V_{MCG}	ground minimum control speed	minimalna hitrost na zemlji ali blizu tal, pri kateri je zrakoplov upravljiv
$V_{MO/MMO}$	max operating limit speed/machnumber	največja dovoljena operativna hitrost / Machovo število
V_{MU}	minimum unstick speed	najmanjša hitrost v trenutku, ko se zrakoplov odlepi od tal
V_{NE}	never exceed speed	hitrost, ki ne sme biti nikoli prekoračena
V_{NO}	normal operating speed	normalna operativna hitrost
V_R	rotating speed	hitrost, pri kateri pilot odlepi zrakoplov od tal (rotacijska hitrost)
V_{REF}	landing reference speed	referenčna pristajalna hitrost
V_S	stalling speed or minimum steady flight speed at which the airplane is controllable	hitrost letala, pri kateri pride do porušitve vzgona, ali minimalna konstantna hitrost pri kateri je letalo še upravljivo
V_{SO}	stalling speed or minimum steady flight in landing configuration	hitrost letala, pri kateri pride do porušitve vzgona, ali minimalna konstantna hitrost zrakoplova v konfiguraciji za pristanek
V_{S1}	stalling speed or minimum steady flight speed obtained in specific configuration	hitrost zrakoplova, pri kateri pride do porušitve vzgona, ali minimalna konstantna hitrost zrakoplova, dosežena z določeno konfiguracijo
V_X	speed for best angle of climb	hitrost za najboljši kot vzpenjanja
V_Y	speed for best rate of climb	hitrost za najboljšo vertikalno hitrost vzpenjanja
V_1	critical engine failure speed	minimalna hitrost ob nedelujočem kritičnem motorju
V_2	take-off safety speed for piston engine aircraft, take-off climb speed or speed at 35 ft for jet aircraft	varna vzletna hitrost za zrakoplove z batnim motorjem, hitrost vzletnega vzpenjanja ali hitrost, ki omogoča let v

KRATICE	POMEN	PREVOD POMENA
		višini 35 čevljev za reakcijske zrakoplove
W	watt	watt
W	west	zahod
WC	windcomponent	komponenta vetra
WCA	wind corection angle	kot popravka
W/V	wind direction and speed	smer vetra ter hitrost
WPT	waypoint	(navig.) točka na poti
WS	windshear	strižni veter
WX	weather	vreme
X	cross	prečkati, prečen
XTK	cross track distance	prečkanje poti
XX	heavy	težek, grob, klicna oznaka za težka letala
YD	yard	jard

IEM FCL 2.480**Razdelitev izpitnih vprašanj**

(Glej FCL 2.480.)

Predmet : 010 LETALSKA ZAKONODAJA IN POSTOPKI ATC

Izpit iz teoretičnega znanja

Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj

	CPL	IR	ATPL
Čas:	0:45	01:00	1:40

Razdelitev vprašanj glede na poglavja učnega programa

010 01	03	02	04
02	01	xx	01
03	01	xx	01
04	04	02	04
05	06	02	02
06	02	14	14
07	09	12	26
08	02	02	02
09	05	05	08
10	02	00	02
11	02	02	02
12	02	xx	03
13	01	01	01
Skupaj	40	42	70

Predmet : 020 SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVU

Izpit iz teoretičnega znanja

Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj

	CPL	IR	ATPL
Čas 021 + 022 :	02:30	01:15	(03:30)
Skupaj:	91	46	xx

Predmet : 021 Konstrukcija/sistemi/pogonska enota

Izpit iz teoretičnega znanja

Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj

	CPL	IR	ATPL
Čas	01:30	00:15	02:00
Razdelitev vprašanj glede na poglavja učnega programa			
021 01	15	06	29
02	10	05	21
03	24	xx	16
04	07	xx	18
Skupaj:	56	11	84

Predmet : 022 INSTRUMENTI			
Izpit iz teoretičnega znanja			
Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	01:00	01:00	1:30
Razdelitev vprašanj glede na poglavja učnega programa			
022 01	15	18	24
02	10	17	15
03	04	xx	09
04	06	xx	08
Skupaj:	35	35	56

Predmet : 030 ZMOGLJIVOST IN NAČRTOVANJE POLETA			
Izpit iz teoretičnega znanja			
Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj			

	CPL	IR	ATPL
Čas 031 + 032 + 033:	03:00	Samo načrtovanje poleta	(05:00)
Skupaj:	94	xx	xx

Predmet : 031 MASA IN RAVNOTEŽJE			
Izpit iz teoretičnega znanja			
Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	00:45	ne velja	01:00

Razdelitev vprašanj glede na poglavja učnega programa			
032 01	05	xx	07
02	14	xx	18
03	07	xx	09
Skupaj:	26	xx	34

Predmet : 032 ZMOGLJIVOST			
Izpit iz teoretičnega znanja			
Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	00:45	ne velja	01:00

Razdelitev vprašanj glede na poglavja učnega programa			
032 01	10	xx	06
02	18	xx	08
03	xx	xx	23
Skupaj:	28	xx	37

Predmet : 033 NAČRTOVANJE IN SPREMLJANJE POLETA			
Izpit iz teoretičnega znanja			
Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	01:30	02:00	03:00

Razdelitev vprašanj glede na poglavja učnega programa			
033 01	13	13	13
02	10	10	10
03	11	05	05
04	XX	15	26
05	XX	xx	06
06	06	05	10
Skupaj:	40	48	70

Predmet : 040 ČLOVEŠKA ZMOGLJIVOST IN OMEJITVE			
Izpit iz teoretičnega znanja			
Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	00:30	00:30	01:00

Razdelitev vprašanj glede na poglavja učnega programa			
040 01	00	00	00
02	16	16	32
03	05	05	10
Skupaj:	21	21	42

Predmet : 050 METEOROLOGIJA			
Izpit iz teoretičnega znanja			
Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	01:30	01:30	02:30

Razdelitev vprašanj glede na poglavja učnega programa			
050 01	07	06	09
02	03	03	10
03	01	02	03
04	03	04	05
05	02	02	02
06	05	05	07
07	02	02	04
08	02	02	07
09	06	06	10
10	11	10	13
Skupaj:	42	42	70

Predmet : 060 NAVIGACIJA			
Izpit iz teoretičnega znanja			
Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj			

	CPL	IR	ATPL
Čas 061 + 062:	01:30	02:00	(03:30)
Skupaj:	42	56	xx

Predmet : 061 SPLOŠNA NAVIGACIJA			
Izpit iz teoretičnega znanja			
Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	01:00	00:30	02:00

Razdelitev vprašanj glede na poglavja učnega programa			
061 01	06	xx	09
02	04	xx	06
03	06	14	09
04	08	xx	11
05	04	xx	10
06	xx	xx	08
Skupaj:	28	14	53

Predmet : 062 RADIO NAVIGACIJA			
Izpit iz teoretičnega znanja			
Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	03:00	01:30	01:30

Razdelitev vprašanj glede na poglavja učnega programa			
062 01	12	16	14
02	02	11	10
03	xx	xx	xx
04	xx	xx	xx
05	xx	13	11
06	xx	02	07
Skupaj:	14	42	42

Predmet : 070 OPERATIVNI POSTOPKI			
Izpit iz teoretičnega znanja			
Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	00:45	vključeno v let. zakonodajo	01:20

Razdelitev vprašanj glede na poglavja učnega programa			
070 01	10	5	28
02	15	1	24
Skupaj:	25	6	52

Predmet : 080 OSNOVE LETENJA			
Izpit iz teoretičnega znanja			
Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	00:45	ne velja	01:00

Razdelitev vprašanj glede na poglavja učnega programa			
080 01	10	xx	09
02	xx	xx	02
03	xx	xx	03
04	03	xx	05
05	03	xx	06
06	03	xx	03
07	03	xx	03
08	06	xx	08
Skupaj:	28	xx	39

Predmet : 090 KOMUNIKACIJA			
Izpit iz teoretičnega znanja			
Trajanje izpita, najmanjše število vprašanj, razdelitev vprašanj			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	00:30	00:30	01:00
Razdelitev vprašanj glede na poglavja učnega programa			
090 01	05	XX	05
02	10	XX	10
03	01	XX	01
04	02	XX	02
05	02	XX	02
06	01	XX	01
07	XX	04	04
08	XX	11	11
09	XX	02	02
10	XX	03	03
11	XX	01	01
Skupaj:	21	21	42

IEM FCL 2.490

Terminologija, ki se v Poddelu J uporablja pri postopkih za izvajanje teoretičnih izpitov

Pomen izrazov iz Poddela J:

1. Celoten izpit: Izpit iz vseh predmetov, ki se zahtevajo na nivoju posamezne licence.
2. Izpit: Prikaz znanja na 1 ali več izpitnih listov.
3. Izpitni list: Skupina vprašanj, na katera mora kandidat med izpitom odgovoriti.
4. Poskus: Poskus kandidata, da pravilno odgovori na skupino izpitnih vprašanj.
5. Izpitni rok: Izpitni rok, v katerem pristojni državni organ kandidatu omogoči opravljanje izpita.
6. Ponovni izpitni rok: Drugi ali naknadni poskus opravljanja izpita.