

Uradni list Republike Slovenije



Internet: www.uradni-list.si

e-pošta: info@uradni-list.si

Št. **23**

Ljubljana, ponedeljek **22. 3. 2010**

Cena **8,35 €**

ISSN **1318-0576**

Leto **XX**

MINISTRSTVA

969. Pravilnik o licenciranju letalskega osebja – pilotov letal

Na podlagi petega odstavka 43. člena, prvega odstavka 54. člena in šestega odstavka 56. člena Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 113/06 – uradno prečiščeno besedilo in 33/09) izdaja minister za promet

P R A V I L N I K

o licenciranju letalskega osebja – pilotov letal

1. člen

(obseg urejanja)

Ta pravilnik določa in ureja splošne pogoje in zahteve za usposabljanje in preverjanje letalskega osebja – pilotov letal ter zahteve in pogoje glede izdaje licenc, ratingov, pooblastil in spričeval pilotov letal ter dovoljenj za delo letalskih šol.

2. člen

(pomen izrazov)

Posamezni izrazi, uporabljeni v tem pravilniku, imajo naslednji pomen:

1. piloti letal so zasebni (športni) pilot letala, poklicni pilot letala in prometni pilot letala;

2. profesionalni pilot je pilot letala z licenco, ki mu dovoljuje, da pilotira letalo proti plačilu;

3. država članica Združenih letalskih organov (v nadaljnjem besedilu: država članica JAA) je vsaka država, ki je podpisnica dogovorov o razvoju, sprejetju in uresničevanju skupnih letalskih predpisov (JAR), ki so bili sklenjeni na Cipru, 11. septembra 1990 (v nadaljnjem besedilu: dogovori);

4. pristojni organ je ministrstvo, pristojno za promet.

3. člen

(izdaja licenc, ratingov, pooblastil in spričeval pilotov letal in dovoljenj za delo letalske šole)

Licenca, rating, pooblastilo ali spričevalo pilota letala in dovoljenje za delo letalske šole se izda osebi, ki je izpolnila pogoje, določene v prilogi tega pravilnika, ki je njegov sestavni del.

4. člen

(zdravniško spričevalo)

Glede zdravniških spričeval letalskega osebja iz tega pravilnika se uporabljajo določbe 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).

5. člen

(prehodna določba)

(1) Usposabljanja pilotov letal, začeta v skladu z zahtevami Pravilnika o licenciranju letalskega osebja – pilotov letal (Uradni list RS, št. 57/02) pred uveljavitvijo tega pravilnika, se dokončajo po določbah tega pravilnika.

(2) Letalske šole, ki izvajajo usposabljanje pilotov letal za pridobitev licenc in ratingov pilotov letal, morajo svoje izobraževalne priročnike uskladiti z zahtevami tega pravilnika in jih posredovati pristojnemu organu najkasneje v roku treh mesecev od uveljavitve tega pravilnika.

(3) Listine, ki so bile izdane pred uveljavitvijo tega pravilnika v skladu s Pravilnikom o strokovni izobrazbi, izpitih in dovoljenjih za delo članov posadke letal (Uradni list SFRJ, št. 2/80, 31/80, 53/80, 43/81 in 10/85 ter Uradni list RS, št. 18/01) ali Pravilnikom o licenciranju letalskega osebja – pilotov letal (Uradni list RS, št. 57/02), ostanejo v veljavi ter se podaljšujejo skladno z določbami tega pravilnika.

(4) Ne glede na določbo prejšnjega odstavka lahko imenik listine, ki je bila izdana v skladu s Pravilnikom o strokovni izobrazbi, izpitih in dovoljenjih za delo članov posadke letal (Uradni list SFRJ, št. 2/80, 31/80, 53/80, 43/81 in 10/85 ter Uradni list RS, št. 18/01), le-to zamenja z listino, izdano skladno z določbami tega pravilnika, če izpolnjuje predpisane pogoje iz tega pravilnika.

6. člen

(prenehanje veljavnosti)

Z dnem uveljavitve tega pravilnika preneha veljati Pravilnik o licenciranju letalskega osebja – pilotov letal (Uradni list RS, št. 57/02).

7. člen

(veljavnost)

Ta pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 007-178/2009/33-0041087

Ljubljana, dne 2. marca 2010

EVA 2009-2411-0073

dr. Patrick Vlačič l.r.

Minister
za promet

PRILOGA¹ – ZAHTEVE**VSEBINA (SPLOŠEN PREGLED)**

PODDEL A	–	SPLOŠNE ZAHTEVE
PODDEL B	–	PILOT PRIPRAVNIK (LETALO)
PODDEL C	–	LICENCA ZASEBNEGA (ŠPORTNEGA) PILOTA (LETALO) – PPL(A)
PODDEL D	–	LICENCA POKLICNEGA PILOTA (LETALO) – CPL(A)
PODDEL E	–	RATING ZA INSTRUMENTALNO LETENJE (LETALO) – IR(A)
PODDEL F	–	RATING ZA RAZRED IN TIP (LETALO)
PODDEL G	–	LICENCA PROMETNEGA PILOTA (LETALO) – ATPL(A)
PODDEL H	–	RATINGI INŠTRUKTORJEV (LETALO)
PODDEL I	–	IZPRAŠEVALCI (LETALO)
PODDEL J	–	ZAHTEVE GLEDE TEORETIČNEGA ZNANJA IN POSTOPKI ZA IZVAJANJE TEORETIČNIH IZPITOV ZA PRIDOBITEV LICENC PROFESIONALNIH PILOTOV TER RATINGOV ZA INSTRUMENTALNO LETENJE
PODDEL K	–	LICENCA ZA LETENJE V VEČČLANSKI POSADKI (LETALO) – MPL(A)

PODROBNA VSEBINA**PODDEL A – SPLOŠNE ZAHTEVE**

FCL 1.001	Pomen izrazov in kratice
FCL 1.005	Veljavnost (nadzorovano izvajanje)
FCL 1.010	Osnovne pristojnosti člana letalske posadke
FCL 1.015	Priznavanje licenc, ratingov, pooblastil, potrdil ali spričeval
FCL 1.016	Upoštevanje znanja, izkušenj in usposobljenosti imetnika licence, izdane v državi, ki ni bila članica JAA
FCL 1.017	Pooblastila/ratingi za posebne namene
FCL 1.020	Upoštevanje izkušenj v vojaški službi
FCL 1.025	Veljavnost licenc in ratingov
FCL 1.026	Novejše izkušnje pilotov, ki ne letijo v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije
FCL 1.030	Ukrepi v zvezi s preverjanjem
FCL 1.035	Zdravstvena sposobnost
FCL 1.040	Zmanjšana zdravstvena sposobnost
FCL 1.045	Posebne okoliščine
FCL 1.050	Upoštevanje leta in teoretičnega znanja
FCL 1.055	Organizacije za šolanje letenja in druge registrirane letalske šole
FCL 1.060	Zmanjšanje privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več
FCL 1.065	Država izdaje licence
FCL 1.070	Stalno prebivališče
FCL 1.075	Oblika in opis letalske licence
FCL 1.080	Zapis o letenju

¹ Priloga upošteva skupne letalske predpise JAR-FCL 1 Združenih letalskih organov, kot so bili zadnjič spremenjeni 1. 12. 2006 (sedma sprememba) (JAR-FCL 1- Flight Crew Licensing (Aeroplane), Amendment 7, 1. 12. 2006).

Dodatek 1 FCL 1.005.

Minimalne zahteve za izdajo licence/pooblastila JAR-FCL na podlagi licence ali pooblastila, ki ga je izdala država, ki je bila članica JAA

Dodatek 1 k FCL 1.010.

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

Dodatek 2 k FCL 1.010.

Lestvica za ocenjevanja znanja jezika

Dodatek 1 k FCL 1.015.

Minimalne zahteve za validacijo pilotskih licenc, izdanih v državah, ki niso bile članice JAA

Dodatek 2 k FCL 1.015.

Zamenjava licence zasebnega (športnega) pilota, ki jo je izdala država, ki ni bila članica JAA, z licenco FCL PPL

Dodatek 3 k FCL 1.015.

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

Dodatek 1 k FCL 1.050.

Upoštevanje teoretičnega znanja za izdajo licence PPL(A) – zahteve glede diferencialnega šolanja in izpitov

Dodatek 2 k FCL 1.050.

Upoštevanje teoretičnega znanja za izdajo licence CPL(A) – program diferencialnega šolanja in izpitov

Dodatek 3 k FCL 1.050.

Upoštevanje teoretičnega znanja za izdajo licence ATPL(A) – zahteve glede diferencialnega šolanja in izpitov

Dodatek 4 k FCL 1.050.

Upoštevanje teoretičnega znanja za izdajo licence CPL(A), ratinga IR(A) ali licence ATPL(A)

Dodatek 1 a k FCL 1.055.

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

Dodatek 1 b k FCL 1.055.

Usposabljanje, ki delno poteka zunaj držav, ki so bile članice JAA

Dodatek 1 c k FCL 1.055.

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

Dodatek 2 k FCL 1.055.

Organizacija za šolanje letenja za vpis ratinga za tip letala (TRTO). Velja samo za imetnike pilotskih licenc in z njimi povezanih ratingov/pooblastil za inštruktorje TRI, SFI ali MCCI

Dodatek 3 k FCL 1.055.

Odobritev modularnega teoretičnega šolanja na daljavo

Dodatek 1 k FCL 1.060.

Različice po posameznih državah pri zmanjšanju privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več

Dodatek 1 k FCL 1.075.

Določila v zvezi z licencami letalskega osebja

PODDEL B – PILOT PRIPRAVNIK (LETALO)

FCL 1.085 Zahteve

FCL 1.090 Najnižja starostna meja

FCL 1.095 Zdravstvena sposobnost

PODDEL C – LICENCA ZASEBNEGA (ŠPORTNEGA) PILOTA (LETALO) – PPL(A)

FCL 1.100 Najnižja starostna meja

FCL 1.105 Zdravstvena sposobnost

FCL 1.110 Privilegiji in zahteve

FCL 1.115 Namerno prazno

FCL 1.120 Upoštevanje izkušenj

FCL 1.125 Tečaj usposabljanja

FCL 1.130 Preverjanje teoretičnega znanja

FCL 1.135 Preverjanje praktične usposobljenosti

Dodatek 1 k FCL 1.125.

Tečaj usposabljanja za licenco zasebnega (športnega) pilota letala (PPL(A)) – povzetek

Dodatek 2 k FCL 1.125.

Registracija letalskih šol, ki izvajajo samo usposabljanje za licenco PPL

Dodatek 3 k FCL 1.125.

Vsebina vloge za registracijo letalskih šol, ki izvajajo usposabljanje za licenco PPL

Dodatek 1 k FCL 1.130. in 1.135.

Preverjanje teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za licenco PPL(A)

Dodatek 2 k FCL 1.135.

Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za licenco PPL (A)

PODDEL D – LICENCA POKLICNEGA PILOTA (LETALO) – CPL(A)

FCL 1.140 Najnižja starostna meja

FCL 1.145 Zdravstvena sposobnost

FCL 1.150 Privilegiji in zahteve

FCL 1.155 Upoštevanje izkušenj

FCL 1.160 Teoretično znanje

FCL 1.165 Usposabljanje za letenje

FCL 1.170 Praktična usposobljenost

Dodatek 1 k FCL 1.160. in 1.165., 1. točka odstavka a
Integrirani tečaj za licenco ATPL(A)

Dodatek 1 k FCL 1.160. in 1.165., 2. točka odstavka a
Integrirani tečaj za licenco CPL(A) in rating za IR

Dodatek 1 k FCL 1.160. in 1.165., 3. točka odstavka a
Integrirani tečaj za licenco CPL(A)

Dodatek 1 k FCL 1.160. in 1.165., 4. točka odstavka a
Modularni tečaj za licenco CPL(A)

Dodatek 1 k FCL 1.170.
Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za licenco CPL(A)

Dodatek 2 k FCL 1.170.
Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za licenco CPL(A)

PODDEL E – RATING ZA INSTRUMENTNO LETENJE (LETALO) – IR(A)

FCL 1.174	Zdravstvena sposobnost
FCL 1.175	Okoliščine, v katerih se zahteva rating za instrumentalno letenje (IR(A))
FCL 1.180	Privilegiji in zahteve
FCL 1.185	Veljavnost, podaljšanje in obnova ratinga
FCL 1.190	Izkušnje in upoštevanje naleta
FCL 1.195	Teoretično znanje
FCL 1.200	Uporaba angleškega jezika
FCL 1.205	Preverjanje praktične usposobljenosti
FCL 1.210	Praktična usposobljenost

Dodatek 1 k FCL 1.200.
IR (A) – Uporaba angleškega jezika

Dodatek 1 k FCL 1.205.
Modularni tečaj praktičnega usposabljanja za vpis ratinga IR(A)

Dodatek 1 k FCL 1.210.
IR (A) – preverjanje praktične usposobljenosti

Dodatek 2 k FCL 1.210.
Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za vpis ratinga IR(A)

PODDEL F – RATING ZA RAZRED IN TIP (LETALO)

FCL 1.215	Ratingi za razred (letalo)
FCL 1.220	Ratingi za tip (letalo)
FCL 1.221	Visokozmogljiva letala, ki zahtevajo enega pilota
FCL 1.225	Okoliščine, v katerih se zahteva rating za razred ali tip letal
FCL 1.230	Posebno pooblastilo v zvezi z ratingom za razred ali tip letal
FCL 1.235	Ratingi za tip in razred letal – privilegiji, število in različice
FCL 1.240	Ratingi za tip in razred letal – zahteve
FCL 1.245	Ratingi za tip in razred letal – veljavnost, podaljšanje in obnova
FCL 1.146	Rating za instrumentno letenje – podaljšanje in obnova
FCL 1.250	Ratingi za tip letal z veččlansko posadko – zahteve
FCL 1.251	Ratingi za tip/razred visokozmogljivih letal, ki zahtevajo enega pilota – zahteve
FCL 1.255	Ratingi za tip letal, ki zahtevajo enega pilota – zahteve
FCL 1.260	Ratingi za razred letal – zahteve
FCL 1.261	Ratingi za tip in razred – teoretično šolanje in praktično usposabljanje
FCL 1.262	Ratingi za tip in razred letal – preverjanje praktične usposobljenosti

Dodatek 1 k FCL 1.240. in 1.295.

Preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za tip/razred letala ter izdajo licence ATPL (A)

Dodatek 2 k FCL 1.240. in 1.295.

Vsebina usposabljanja in preverjanja praktične/strokovne usposobljenosti za licenco ATPL (A)/rating za tip letal z veččlansko posadko

Dodatek 3 k FCL 1.240.

Vsebina usposabljanja in preverjanja praktične/strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za razred ali tip eno- in večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota

Dodatek 1 k FCL 1.246.

Upoštevanje ratinga za instrumentalno letenje (IR) pri preverjanju strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za tip ali razred

Dodatek 1 k FCL 1.251.

Dodatni teoretični tečaj za vpis ratinga za tip ali razred visokozmogljivih letal, ki zahtevajo enega pilota

Dodatek 1 k FCL 1.261., odstavek a

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

Dodatek 1 k FCL 1.261., 2. točka odstavka c

Odobritev usposabljanja za vpis ratinga za tip letala, ki potekajo izključno na simulatorju letenja in ne vključujejo letenja na letalu (*Zero Flight Time Training – ZFTT*)

Dodatek 1 k FCL 1.261., odstavek d

Usposabljanje za delo v veččlanski posadki (letalo) – MCC

PODDEL G – LICENCA PROMETNEGA PILOTA (LETALO) – ATPL(A)

FCL 1.265	Najnižja starostna meja
FCL 1.270	Zdravstvena sposobnost
FCL 1.275	Privilegiji in zahteve
FCL 1.280	Upoštevanje/priznanje izkušenj
FCL 1.285	Teoretično znanje
FCL 1.290	Praktično usposabljanje
FCL 1.295	Preverjanje praktične usposobljenosti

Dodatek 1 k FCL 1.285.

Modularni teoretični tečaj za licenco ATPL(A)

PODDEL H – RATINGI INŠTRUKTORJEV (LETALO)

FCL 1.300	Usposabljanje – splošno
FCL 1.305	Ratingi inštruktorja in pooblastila – cilji
FCL 1.310	Ratingi inštruktorja ali pooblastila – splošno
FCL 1.315	Ratingi inštruktorja in pooblastila – veljavnost
FCL 1.320	Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A)) – najnižja starostna meja
FCL 1.325	Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A)) – omejitev privilegijev
FCL 1.330	Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A)) – privilegiji in zahteve
FCL 1.335	Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A)) – zahteve, ki morajo biti izpolnjene pred začetkom usposabljanja

FCL 1.340	Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A))– tečaj
FCL 1.345	Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A))– preverjanje praktične usposobljenosti
FCL 1.350	Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A))– izdaja ratinga
FCL 1.355	Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A))– podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga
FCL 1.360	Rating inštruktorja za rating za tip letala z veččlansko posadko (TRI (MPA)) – privilegiji
FCL 1.365	Rating inštruktorja za rating za tip letala z veččlansko posadko (TRI(MPA)) – zahteve
FCL 1.370	Rating inštruktorja za rating za tip letala z veččlansko posadko (TRI(MPA)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga
FCL 1.375	Rating inštruktorja za rating za razred letal, ki zahtevajo enega pilota (CRI (SPA)) – privilegiji
FCL 1.380	Rating inštruktorja za rating za razred letal, ki zahtevajo enega pilota (CRI (SPA)) – zahteve
FCL 1.385	Rating inštruktorja za rating za razred letal, ki zahtevajo enega pilota (CRI (SPA)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga
FCL 1.390	Rating inštruktorja za rating za instrumentalno letenje (letala) (IRI(A)) – privilegiji
FCL 1.395	Rating inštruktorja za rating za instrumentalno letenje (letala) (IRI(A)) – zahteve
FCL 1.400	Rating inštruktorja za rating za instrumentalno letenje (letala) (IRI(A)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga
FCL 1.405	Pooblastilo simulatorskega inštruktorja (SFI(A)) – privilegiji
FCL 1.410	Pooblastilo simulatorskega inštruktorja (SFI(A)) – zahteve
FCL 1.415	Pooblastilo simulatorskega inštruktorja (SFI(A)) – podaljšanje veljavnosti in obnova pooblastila
FCL 1.416	Pooblastilo inštruktorja za delo v veččlanski posadki (letalo) MCCI(A) – privilegiji
FCL 1.417	Pooblastilo inštruktorja za delo v veččlanski posadki (letalo) MCCI(A) – zahteve
FCL 1.418	Pooblastilo inštruktorja za delo v veččlanski posadki (letalo) MCCI(A) – podaljšanje veljavnosti in obnova pooblastila
FCL 1.419	Pooblastilo inštruktorja za usposabljanje na napravi za simulacijo letenja letala (STI (A)) – privilegiji, zahteve, podaljšanje veljavnosti in obnova

Dodatek 1 k FCL 1.300.

Zahteve glede posebnega pooblastila za inštruktorje, ki niso imetniki licence JAR-FCL, v zvezi s šolanjem v organizacijah FTO ali TRTO zunaj držav, ki niso bile članice JAA

Dodatek 1 k FCL 1.310., odstavek d

Tečaj usposabljanja za inštruktorje za licenco v veččlanski posadki MPL(A)

Dodatek 1 k FCL 1.330. in 345.

Dogovori v zvezi s preverjanjem praktične in strokovne usposobljenosti ter ustnim teoretičnim izpitom za vpis ratinga za inštruktorja letenja (FI(A))

Dodatek 2 k FCL 1.330. in 345.

Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za vpis ratinga inštruktorja letala (FI(A)), ustnega teoretičnega izpita in preverjanja strokovnosti

Dodatek 1 k FCL 1.340.

Rating inštruktorja letenja (FI(A)) - tečaj

Dodatek 1 k FCL 1.365.

Rating inštruktorja za rating za tip letala z veččlansko posadko (TRI (MPA)) - tečaj

Dodatek 1 k FCL 1.380.

Rating inštruktorja za rating za razred večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota (CRI (SPA)) - tečaj

Dodatek 2 k FCL 1.380.

Rating inštruktorja za rating za razred enomotornih letal, ki zahtevajo enega pilota (CRI (SPA)) - tečaj

Dodatek 2 k FCL 1.395.

Rating inštruktorja za rating za instrumentalno letenje (IRI(A)) - tečaj.

PODDEL I – IZPRAŠEVALCI (LETALO)

- FCL 1.420 Izpraševalci – namen
- FCL 1.425 Izpraševalci – splošno
- FCL 1.430 Izpraševalci – obdobje veljavnosti
- FCL 1.435 Izpraševalec praktične usposobljenosti na letalu (Flight examiner – FE(A)) – privilegiji in zahteve
- FCL 1.440 Izpraševalec praktične usposobljenosti za rating za tip (letalo) TRE(A) – privilegiji/zahteve
- FCL 1.445 Izpraševalec praktične usposobljenosti za rating za razred (letalo) (CRE(A)) – privilegiji/zahteve
- FCL 1.450 Izpraševalec praktične usposobljenosti za rating za instrumentalno letenje (IRE (A)) – privilegiji/zahteve
- FCL 1.455 Izpraševalec praktične usposobljenosti v simulatorju (letalo) (SFE(A)) – privilegiji/zahteve
- FCL 1.460 Izpraševalec praktične usposobljenosti za inštruktorja letenja (letalo) (FIE(A)) – privilegiji/zahteve

Dodatek 1 k FCL 1.425.

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 1.465 Zahteve
- FCL 1.470 Vsebina teoretičnih izpitov
- FCL 1.475 Vprašanja
- FCL 1.480 Potek izpitov
- FCL 1.485 Obveznosti kandidata
- FCL 1.490 Merila za pozitivno oceno
- FCL 1.495 Obdobje veljavnosti

Dodatek 1 k FCL 1.470.

Izpitni predmeti iz teoretičnega znanja, sekcije in trajanje izpitov – ATPL, CPL in IR

PODDEL K – LICENCA PILOTA V VEČČLANSKI POSADKI (LETALO) – MPL(A)

FCL 1.500	Najnižja starostna meja
FCL 1.505	Zdravstvena sposobnost
FCL 1.510	Privilegiji in zahteve
FCL 1.515	Upoštevanje izkušenj
FCL 1.520	Teoretično znanje
FCL 1.525	Praktično usposabljanje
FCL 1.530	Preverjanje praktične usposobljenosti
FCL 1.535	Spremljanje uvajanja – licenca pilota v veččlanski posadki – Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA)

Dodatek 1 k FCL 1.520. in 1.525.

Integrirani tečaj za licenco pilota v veččlanski posadki – MPL(A)

Dodatek 1 k FCL 1.535.

Izmenjava informacij

Dodatek 2 k FCL 1.535.

Sestava in pristojnosti – Posvetovalni odbor MPL

PODDEL A – SPLOŠNE ZAHTEVE

FCL 1.001 Pomen izrazov in kratice

(Glej IEM FCL 1.001)

Letalo, ki ga upravlja posadka s kopilotom:

tip letala, ki ga upravlja posadka s kopilotom, kot je določeno v letalskem priročniku ali spričevalu letalskega prevoznika.

Praksa dobrega pilota:

dosledna uporaba zdrave presoje in dobrega znanja, veščin in odnos do opravljanja letalskih nalog.

Kategorija (zrakoplova):

razvrstitev zrakoplovov po posebnih osnovnih značilnostih, npr. letalo, helikopter, jadralno letalo, prostoletneči balon.

Usposobljenost:

kombinacija veščin, znanja in odnosa, ki se zahteva za izvedbo naloge po predpisanem standardu.

Sestavina usposobljenosti:

poseg, ki je sestavni del naloge ter ima svoj začetni in končni del, ki jasno določata njegove meje, ter zaznaven učinek.

Naloga za prikaz usposobljenosti:

ločena aktivnost s številnimi sestavinami usposobljenosti.

Zamenjava (licence):

izdaja licence JAR-FCL na podlagi licence, izdane v državi, ki ni bila članica JAA.

Kopilot:

kopilot je poleg vodje letala pilot, ki upravlja zrakoplov z več piloti v skladu s seznamom tipov letal (glej dodatek 1 k FCL 1.220) ali certifikatom tipa zrakoplova ali z izvedbenimi predpisi, po katerih let poteka, razen tistega pilota, ki je v zrakoplovu prisoten izključno zaradi lastnega praktičnega usposabljanja za pridobitev licence ali vpis ratinga.

Kreditne točke:

upoštevanje kvalifikacij, pridobljenih na drug način, ali predhodnih kvalifikacij.

Prelet med letališči:

let med točko odhoda in točko prihoda, ki poteka po vnaprej načrtovani ruti in standardnih navigacijskih postopkih.

Let z inštruktorjem:

letenje ali instrumentalni let na simulatorju letenja med usposabljanjem z ustrezno pooblaščenim inštruktorjem.

Napaka:

letalska posadka stori dejanje, ki povzroči odmik od organizacijskih ali letalskih namer ali pričakovanj.

Obvladovanje napak:

postopek odkrivanja in odzivanja na napake s protiukrepi za zmanjšanje ali odpravo posledic napak in zmanjšanje verjetnosti napak ali neželenih razmer na zrakoplovu.

Inženir-letalec :

inženir-letalec je oseba, ki izpolnjuje zahteve iz JAR-FCL (tudi iz dodatka k tej prilogi).

Trajanje leta, nalet:

skupni čas od trenutka, ko se zrakoplov začne premikati za vzlet, do trenutka, ko se po končanem letu popolnoma ustavi.

Trajanje instrumentalnega leta:

trajanje instrumentalnega leta v zraku ali na simulatorju letenja.

Trajanje instrumentalnega leta v zraku:

trajanje leta, med katerim pilot upravlja zrakoplov izključno s pomočjo instrumentov.

Trajanje instrumentalnega leta na simulatorju letenja:

trajanje simuliranega instrumentalnega leta z inštruktorjem na napravi za simulacijo letenja (STD) ali na simulatorju.

Usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC)

skupinsko delo članov letalske posadke pod vodstvom vodje letala.

Letala z več piloti:

letala, certificirana za let s posadko najmanj dveh pilotov.

Noč:

obdobje med koncem večernega civilnega somraka in začetkom jutranjega civilnega somraka ali obdobje med zahajanjem in vzhajanjem sonca, ki ga predpiše ustrezen organ.

Druge naprave za usposabljanje:

pripomočki, razen simulatorjev ali naprav za urjenje letalskih in navigacijskih postopkov, ki se lahko uporabljajo za usposabljanje za letenje, pri katerem se ne zahtevajo okoliščine, kakršne so sicer v pilotski kabini.

Merila izvajanja:

preprosta izjava o oceni zahtevanih rezultatov pri usposobljenosti in opis meril, na podlagih katerih se ugotovi, ali je bila zahtevana stopnja izvajanja dosežena.

Vodja letala pod nadzorom:

je kopilot, ki opravlja naloge vodje letala pod nadzorom vodje letala, pri čemer je tak uporabljeni način nadzora sprejemljiv za pristojni organ.

Zasebni (športni) pilot letala:

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

Profesionalni pilot:

pilot, imetnik licence, ki dovoljuje pilotiranje zrakoplova med leti, za kar prejme plačilo.

Preverjanje strokovne usposobljenosti:

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

Rating:

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

Obnovitev (npr. ratinga ali potrdila):

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

Podaljšanje veljavnosti (npr. ratinga ali potrdila):

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.

Rutni sektor:

let, ki vključuje vzlet, odhod, križarjenje, ki ni krajše od 15 minut, prilet in pristanek.

Letala, ki zahtevajo enega pilota (SPA):

letala s certifikatom tipa, ki zahteva enega pilota.

Preverjanje praktične usposobljenosti:

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

Samostojni let:

trajanje leta, med katerim je pilot pripravnik edina oseba na zrakoplovu.

Pilot pripravnik za vodjo zrakoplova (SPIC):

trajanje leta, med katerim inštruktor letenja zgolj opazuje pilota pripravnika kot vodjo zrakoplova letala in ne posreduje oziroma ne krmili zrakoplova.

Ogrožanje:

dogodki ali napake zunaj vpliva letalske posadke, ki povečajo zahtevnost operacije in jih je treba obvladovati, da se ohrani varnost.

Obvladovanje ogrožanja:

postopek odkrivanja in odzivanja na *ogrožanja* s protiukrepi za zmanjšanje ali odpravo posledic napak in zmanjšanje verjetnosti napak ali neželenih razmer na zrakoplovu.

Motorno jadralno letalo (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 .

V skladu z letalskim priročnikom mora biti tako letalo sposobno, da vzleti in se dvigne z lastnim pogonom.

Tip (zrakoplova):

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 1.001.

FCL 1.005 Veljavnost (področje uporabe)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.005.)

(Glej AMC FCL 1.005 in 1.015.)

(Glej FCL 1.101, 4. točka odstavka a.)

(a) Splošno

- (1) Zahteve, ki so določene v JAR-FCL veljajo za vse programe šolanja, preverjanja in vloge za izdajo licenc, ratingov, pooblastil, potrdil ali spričeval, ki jih pristojni organ prejme po 1. juliju 1999.
- (2) Licence, ratingi, pooblastila, potrdila ali spričevala, navedena v JAR-FCL so licence, ratingi, pooblastila, potrdila ali spričevala, izdana v skladu s JAR-FCL. V nasprotnem primeru so ti dokumenti posebej določeni kot npr. licence ICAO ali licence posameznih držav.
- (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 ali naprave za urjenje letalskih in navigacijskih postopkov iz JAR-FCL, ki nadomeščajo zrakoplove za usposabljanje, izpolnjujejo zahteve, navedene v JAR-STD, in so v skladu s JAR-FCL primerne za izvajanje posameznih vaj.
- (5) Sklicevanja na letala ne vključujejo mikrolahkih letal, kakor se opredeljena na ravni države, če ni drugače določeno.
- (6) Licenca, izdana na podlagi šolanja, ki je potekalo v državi, ki ni bila članica JAA, razen šolanja v skladu s 1. točko odstavka a FCL 1.055, mora vključevati vpis o omejitvi pravic na zrakoplove, registrirane v državi, ki je licenco izdala.
- (7) Ratingi, izdani na podlagi šolanja, ki je potekalo v državi, ki ni bila članica JAA, razen šolanja v skladu s 1. točko odstavka a FCL 1.055, se omejijo na zrakoplove, registrirane v državi, ki je licenco izdala.

(b) Prehodne določbe

- (1) Za šolanja, ki so se začela pred 1. julijem 1999 v skladu z slovensko zakonodajo, bo mogoče izdati licence ali ratinge na podlagi teh predpisov, če sta se šolanje in preverjanje za navedeno licenco ali rating končali pred 30. junijem 2002.
- (2) Licence in ratingi, pooblastila, potrdila ali zdravniška spričevala, ki so bila izdana v skladu z slovensko zakonodajo ali zakonodajo druge države, ki je bila članica JAA, pred 1. julijem 1999 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. januarju 2000 potekalo v skladu z zahtevami iz JAR-FCL razen v primeru iz četrtega odstavka.
- (3) Imetnik licence, ki je bila izdana v skladu z slovensko zakonodajo ali zakonodajo države, ki je bila članica JAA, pred 1. julijem 1999 ali v skladu s prvim odstavkom, lahko zaprosi organ v državi, ki je licenco izdala, za izdajo enakovredne licence v skladu z to prilogo. Pravice iz licence se tako razširijo na druge države, ki so bile članice JAA, kot je določeno v 1. točki odstavka a FCL 1.015. Za pridobitev teh licenc mora imetnik izpolniti zahteve, določene v dodatku 1 k FCL 1.005.

(4) Imetniki licence, izdane v skladu z slovensko zakonodajo ali zakonodajo druge države, ki je bila članica JAA, ki zahtev iz razdelka 1 FCL 3 (zdravstvo)² ne izpolnjujejo v celoti, lahko še naprej uveljavljajo pravice iz svojih nacionalnih licenc.

(5) A. *Kadar ustreza, mora pristojni organ ali pristojni organ druge države, ki je bila članica JAA:*

- (i) vključiti vpis o ustreznem znanju jezika v skladu s 4. točko odstavka a FCL 1.010 v vse nove in ponovno izdane licence. Vpis se lahko nanaša na več jezikov (glej opombo v 4. točki odstavka a FCL 1.010);
- (ii) pred 5. marcem 2008 uvesti postopek, s katerim bo v obstoječe licence dodal vpis o ustreznem znanju jezika v skladu z 2. točko odstavka a XIII. dela FCL 1.075.

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 iz te priloge, če pristojnemu organu dokažejo znanje s področja JAR-FCL in predpisov o letalskih operacijah. Pooblastilo velja največ tri leta. Za obnovo pooblastila je treba izpolniti zahteve, ki so določene v odstavku a in b FCL 1.425.

FCL 1.010 Temeljne pristojnosti člana letalske posadke

(Glej dodatek 1 k FCL 1.010.)

(Glej dodatek 2 k FCL 1.010.)

(Glej AMC št. 1 k FCL 1.010.)

(a) *Licenca in rating*

- (1) Nihče ne sme opravljati nalog člana letalske posadke v civilnem letalu, registriranem v Sloveniji ali v drugi državi, ki je bila članica JAA, če nima veljavne licence in ratingov, ki so usklajeni z zahtevami iz JAR-FCL in ustrezajo njegovim nalogam, oziroma če nima veljavnega pooblastila, določenega v FCL 1.085 in/ali 1.230. Licenco izda:
 - (i) pristojni organ ali pristojni organ druge države, ki je bila članica JAA ali
 - (ii) druga država podpisnica ICAO, vendar mora pristojni organ ali pristojni organ druge države, ki je bila članica JAA potrditi veljavnost licence v skladu z odstavkom b ali c FCL 1.015.
- (2) Piloti, ki so imetniki nacionalnih licenc/ratingov/pooblastil za motorna jadralna letala lahko v skladu z slovensko zakonodajo upravljajo tudi motorna jadralna letala z vgrajenim motorjem in propelerjem, ki ju ni mogoče uvleči.
- (3) Imetniki nacionalnih licenc zasebnega (športnega) pilota z vpisano omejitvijo lahko v skladu z nacionalnimi predpisi upravljajo le letala, ki so registrirana v državi, ki je imetniku licenco izdala, in le v zračnem prostoru te države.
- (4) Po 5. marcu 2008 morajo prosilci in imetniki licence, od katerih se zahteva poznavanje radiotelefonijske, 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).

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).

Opomba: Te določbe se sklicujejo na prilogo 10 ICAO, 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 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 JAR-FCL, če ugotovi, da prosilec ali imetnik licence ni izpolnil oziroma ne izpolnjuje več predpisanih zahtev iz JAR-FCL ali iz vsebine členov zakona države, ki je licenco izdala.
- (2) Če Slovenija ali druga država, ki je bila članica JAA, ugotovi, da prosilec ali imetnik licence JAR-FCL, ki je bila izdana v drugi državi, ki je bila članica JAA, ni izpolnil oziroma ne izpolnjuje več zahtev JAR-FCL ali zakona države, v kateri zrakolov 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 ali pristojni organ druge države, ki je bila članica JAA, prosilcu ali imetniku licence, o katerem je poročala državi izdaje in Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (EASA), prepove letenje z zrakoplovi, registriranimi v navedeni državi, ali letenje v zračnem prostoru te države.

FCL 1.015 Priznavanje licenc, ratingov, pooblastil, potrdil ali spričeval

(Glej dodatek 1 k FCL 1.015.)

(Glej dodatek 2 k FCL 1.015.)

(Glej dodatek 3 k FCL 1.015.)

(Glej AMC FCL 1.005 in 1.015.)

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

- (1) Če pristojni organ 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 JAR-FCL in s tem povezanimi postopki, jih druge države, ki so bile članice JAA, priznajo brez dodatnih formalnosti.
- (2) Za šolanje po 8. oktobru 1996 v skladu z zahtevami iz JAR-FCL in s tem povezanimi postopki se lahko izda licenca in vpiše rating JAR-FCL, če licence v skladu s JAR-FCL ne bodo izdane po 30. juniju 1999.

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

- (1) Pristojni organ 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 Sloveniji ali drugi državi, ki je bila članica JAA, v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.015.
- (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 veljavnost potrjena, velja še naprej. Vsaka nadaljnja validacija licence za letenje z zrakoplovi, ki so registrirani v Sloveniji ali drugi državi, ki je bila članica JAA, je odvisna od dogovorov med Slovenijo in drugimi državami, ki so bile članice JAA, in od vseh drugih veljavnih zahtev. Imetnik licence, ki jo je Slovenija ali druga država, ki je bila članica JAA, validirala, mora izpolnjevati zahteve iz JAR-FCL.

- (3) Zahteve iz prvega in drugega odstavka ne veljajo, če operator iz države, ki nj bila članica JAA, najame zrakoplov registriran v 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 s OPS 1.165. Pristojni organ ali pristojni organ druge države, ki je bila članica JAA, lahko imetnikom licenc operatorja iz države, ki ni bila članica JAA, ki je zrakoplov najel, po lastni presoji potrdi veljavnost njihovih licenc, če se privilegiji za veljavnost licenc letalske posadke med najemom omejijo le na letenje z najetimi zrakoplovi in na določene lete, v katerih operator iz Slovenije ali druge države, ki je bila članica JAA, ni neposredno ali posredno vključen v okviru dogovora o najemu zrakoplova z osebjem ali drugega poslovnega dogovora.
 - (4) Kadar se zahteva validacija pilotske licence, ki je bila izdana v državi, ki ni bila članica JAA, zaradi opravljanja posebnih nalog v omejenem časovnem obdobju v skladu z dodatkom 3 k FCL 1.015, lahko pristojni organ tako licenco potrdi za opravljanje navedenih nalog, tudi če njen imetnik ne izpolnjuje zahtev iz dodatka 1 k FCL 1.015.
- (c) *Zamenjava licence, ki jo je izdala država, ki ni bila članica JAA.*
- (1) Licenco profesionalnega pilota in/ali rating za instrumentalno letenje, izdana v državi, ki ni bila članica JAA, je mogoče zamenjati za licenco JAR-FCL, če obstaja ustrezen dogovor med Slovenijo, 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 šolanja in preverjanja v Sloveniji, 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 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. Slovenija ali druge države, ki so bile članice JAA, niso dolžne priznati licenc JAR-FCL, ki so bile izdane na podlagi priznavanja licence države nečlanice.
 - (2) Licenco zasebnega (športnega) pilota letala (PPL(A)), poklicnega pilota letala (CPL(A)) ali prometnega pilota letala (ATPL(A)), ki je bila izdana v skladu s prilogo 1 ICAO, je mogoče zamenjati za licenco JAR-FCL z ratingi za razred/tip letala, ki zahteva enega pilota, če so izpolnjene zahteve iz dodatka 2 k FCL 1.015.
- (d) Kadar pristojni organ izda licenco, ki ne upošteva zahtev iz JAR-FCL, mora v točki XIII. točki v licenci vpisati zaznamek.

FCL 1.016 Upoštevanje znanja, izkušenj in usposobljenosti imetnika licence, izdane v državi, ki ni bila članica JAA

- (a) Prosilec, ki želi pridobiti licenco JAR-FCL in rating za instrumentalno letenje, če to ustreza, in že ima najmanj enakovredno licenco, izdano v državi, ki ni bila članica JAA, v skladu s prilogo 1 ICAO, mora izpolniti vse zahteve iz JAR-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 letala (ATPL(A)), izdane v skladu s prilogo 1 ICAO, ki izpolnjuje zahteve iz dodatka 1 k FCL 1.015 glede letalskih izkušenj, pridobljenih v 1500 urah letenja kot vodje letala ali kopilota z letali z več piloti, se lahko oprosti zahtev 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 tip letala z več piloti, na katerem bo potekalo preverjanje praktične usposobljenosti za licenco ATPL (A).

FCL 1.017 Pooblastila/ratingi za posebne namene

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

FCL 1.020 Upoštevanje izkušenj v vojaški službi

(Glej dodatek 1 k FCL 1.005.)

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

Člani vojaške letalske posadke, ki zaprosijo za licenco in vpis ratingov v skladu z JAR-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 in vpisu ratingov JAR-FCL. 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 1.005, se privilegiji iz licence omejijo le na letenje z zrakoplovi, registriranimi v državi, ki je izdala licenco.

FCL 1.025 Veljavnost licenc in ratingov

(Glej FCL 1.010, 4. točka odstavka a.)

(Glej FCL 3.105.)

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

(b) Veljavnost licence in podaljšanje ratinga

- (1) Veljavnost licence je določena z veljavnostjo vpisanih ratingov in zdravniškega spričevala (glej FCL 3.105) in ob sklicevanju na rabo radiotelefonijske v FCL 1.010, 4. točka odstavka a veljavnostjo vpisa o ustreznem znanju jezika.
- (2) Pri izdaji, podaljšanju veljavnosti 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) ob prvi izdaji ali obnovi ratinga;
- (2) ko je v licenci izpolnjen XII. stolpec in ni več prostega 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 1.026 Novejše izkušnje pilotov, ki ne letijo v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije

(a) Pilot ne sme upravljati letala, ki prevaža potnike, kot vodja letala ali kopilot, če v predhodnih 90 dneh ni opravil najmanj treh vzletov in treh pristankov kot leteči pilot na letalu istega razreda/tipa ali na simulatorju za tip/razred letala, katerega upravlja.

(b) Imetnik licence, ki ne vključuje veljavnega ratinga za instrumentalno letenje (letalo), ne sme upravljati letala, ki prevaža potnike ponoči, kot vodja letala, če v predhodnih 90 dneh vsaj enega vzleta in pristanka ni opravil ponoči, kot se zahteva v FCL 1.026, odstavek a.

FCL 1.030 Ukrepi v zvezi s preverjanjem

(a) *Pooblastilo izpraševalcev.* Pristojni organ za izpraševalce določi in pooblasti ustrezno usposobljene osebe, ki bodo v njegovem imenu izvajale 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 za šolanje letenja za tip letala (TRTO) in organizacijam za šolanje letenja (FTO) 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 določi izpraševalce za preverjanje praktične usposobljenosti za izdajo licence pilota v veččlanski posadki (MPL (A)) in licence prometnega pilota (ATPL (A)).

(d) Izpraševalci ne smejo preverjati kandidatov, ki so jih sami praktično usposabljali za letenje za izdajo navedene licene 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 praktičnim delom izpita za izdajo licence ali ratinga mora kandidat uspešno opraviti vse predpisane teoretične izpite. Pristojni organ lahko dovoli odstopanja kandidatom, ki opravljajo integrirani tečaj usposabljanja za letenje. Teoretično šolanje mora biti končano pred prijavo na preverjanje praktične usposobljenosti. Razen ob izdaji licence prometnega pilota (ATPL) kandidate na preverjanje praktične usposobljenosti priporoči organizacija ali oseba, ki je odgovorna za šolanje.

FCL 1.035 Zdravstvena sposobnost

(Glej IEM FCL 1.035.)

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 ustrezajo privilegijem iz licence.

FCL 1.040 Zmanjšana zdravstvena sposobnost

(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, 7/09).)

Namerno prazno.

FCL 1.045 Posebne okoliščine

(a) V zahtevah JAR-FCL ni mogoče predvideti vseh morebitnih okoliščin. Kadar bi zaradi upoštevanja zahtev iz JAR-FCL nastali nesmisli in protislovja oziroma bi zaradi razvoja novih načinov šolanja 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 spremembi mogoče zagotoviti ali doseči vsaj enakovredno raven varnosti.

(b) Odmiki od zahtev JAR-FCL se delijo na kratkoročne in dolgoročne (daljše od šest mesecev). Dolgoročne odmike lahko odobri le na podlagi ustreznega pozitivnega mnenja Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA).

FCL 1.050 Upoštevanje časa letenja in teoretičnega znanja

(Glej dodatek 1 k FCL 1.050.)

(Glej dodatek 2 k FCL 1.050.)

(Glej dodatek 3 k FCL 1.050.)

(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 JAR-FCL to ni drugače navedeno.

(2) *Vodja letala ali pilot pripravnik za vodjo letala*

- (i) Pri skupnem času letenja, ki se zahteva za pridobitev licence ali vpis ratinga, se v upošteva celoten čas letenja, ki ga je kandidat za licenco ali rating opravil samostojno, z inštruktorjem ali kot vodja letala.
- (ii) Kandidatu, ki je uspešno opravil integrirani tečaj za usposabljanje za licenco prometnega pilota, se lahko pri skupnem času letenja kot vodja letala, ki se zahteva za pridobitev licence prometnega pilota (ATPL), licence poklicnega pilota (CPL) in ratinga za razred ali tip večmotornega letala, upošteva do 50 ur instrumentalnega leta kot pilot pripravnik za vodjo letala (SPIC).
- (iii) Kandidatu, ki je uspešno opravil integrirani tečaj za usposabljanje za licenco poklicnega pilota z ratingom za instrumentalno letenje (CPL/IR), se lahko pri skupnem času letenja kot vodja letala, ki se zahteva za pridobitev licence poklicnega pilota oziroma ratinga za razred ali tip večmotornega letala, upošteva do 50 ur instrumentalnega leta kot pilot pripravnik za vodjo letala (SPIC).

(3) *Kopilot*

- (i) Pri imetniku pilotske licence kot kopilota je mogoče pri skupnem času letenja, ki se zahteva za višjo stopnjo pilotske licence, upoštevati celoten let kot kopilota.
- (ii) Pri imetniku pilotske licence, ki kot kopilot pod nadzorom vodje letala opravlja naloge in dolžnosti vodje letala, 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 licence pilota helikopterja z ratingom za instrumentalno letenje (IR (H)) ni treba opravljati teoretičnega šolanja in izpita za vpis ratinga za instrumentalno letenje z letali (IR(A)).
- (2) Imetnik licence PPL(H), CPL(H) ali ATPL(H) mora izpolniti zahteve iz dodatka 1 k FCL 1.050 za pridobitev licence PPL(A).
- (3) Imetnik licence CPL(H) ali ATPL(H) mora izpolniti zahteve iz dodatka 2 k FCL 1.050 za pridobitev licence CPL(A).
- (4) Imetnik licence ATPL(H) z ratingom za instrumentalno letenje mora izpolniti zahteve iz dodatka 2 k FCL 1.050 za pridobitev licence ATPL(A).
- (5) Kreditne točke, opredeljene v drugem, tretjem in četrtem odstavku, se upoštevajo tudi pri kandidatih, ki so uspešno opravili teoretične izpite iz vseh predmetov, ki se zahtevajo za izdajo enakovredne helikopterske licence, če izpolnjujejo zahtevo glede prijavnega roka iz FCL 2.495.
- (6) Pri kandidatu, ki je uspešno opravil teoretične izpite za pridobitev licence ATPL(A), se teoretično šolanje in izpiti upoštevajo pri izdaji licence športnega pilota PPL(A), poklicnega pilota CPL(A) in ratinga za instrumentalno letenje IR (A).
- (7) Pri kandidatu, ki je uspešno opravil teoretične izpite za pridobitev licence CPL (A), se teoretično šolanje in izpiti upoštevajo pri izdaji licence športnega pilota PPL(A).
- (8) Pri kandidatu, ki je uspešno opravil ustrezne teoretične izpite za pridobitev licence CPL(A) ali ratinga IR(A), se teoretično šolanje in izpiti upoštevajo v skladu z dodatkom 4 k FCL 1.050.

FCL 1.055 Organizacije za šolanje letenja in druge registrirane letalske šole

(Glej dodatka 1 a in 1 b in dodatka 2 ter 3 k FCL 1.055.)

(Glej dodatek 2 k FCL 1.125.)

- (a)
 - (1) Organizacije za šolanje letenja (*Flying Training Organisation – FTO*) z registriranim sedežem in glavno poslovno enoto v Sloveniji ali državi, ki je bila članica JAA, ki želijo izvajati šolanje za pridobitev licenc in z njimi povezanih ratingov, potrdi država, ki je bila članica JAA, ko izpolnijo zahteve iz JAR-FCL. Zahteve, ki jih morajo izpolnjevati organizacije FTO, so določene v dodatku 1 a k FCL 1.055. Del šolanja lahko poteka zunaj držav, ki so bile članice JAA (glej tudi dodatek 1 b k FCL 1.055).
 - (2) Posamezno lokacijo organizacij FTO, ki želijo izvajati šolanja 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 pristojnim organom države, ki je bila članica JAA, in pristojnim organom države, ki ni bila članica JAA, v kateri ima organizacija FTO svoj registrirani 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 potrdilo o odobritvi, lahko zagotovi ustrezno jurisdikcijo in nadzor;
 - (B) so izpolnjene ustrezne dodatne zahteve iz dodatka 1 c k FCL 1.055 in
 - (C) je postopek odobritve skladen z upravno-administrativnimi postopki, sprejetimi v skladu z to prilogo.

(b) (1) Organizacije TRTO iz države, ki je bila članica JAA, ki želijo šolati za vpis ratinga za določen tip letala, potrdi država, ko izpolnijo zahteve iz JAR-FCL. Zahteve v zvezi z odobritvijo organizacij TRTO so navedene v dodatku 2 k FCL 1.055.

(2) Organizacije TRTO s sedežem zunaj držav, ki niso bile članice JAA, odobri država, ki prejme vlogo za odobritev, ko izpolnijo zahteve iz JAR-FCL. Zahteve v zvezi z odobritvijo organizacij TRTO so navedene v dodatku 2 k FCL 1.055.

(c) Letalske šole s sedežem v državah, ki so bile članice JAA, ki želijo šolati za pridobitev licence športnega pilota, se v ta namen registrirajo pri pristojnem organu (glej FCL 1.125).

(d) Šolanje za licenco pilota v veččlanski posadki. Organizacije FTO, ki želijo šolati pilote, morajo pristojnemu organu uspešno dokazati, da tečaj zagotavlja usposobljenost kandidatov za letenje v veččlanski posadki, ki je najmanj enakovredna usposobljenosti, ki se po končanem integriranem tečaju za licenco ATP(A) pričakuje od kandidatov, ki so opravili šolanje za tip letal z veččlansko posadko.

FCL 1.060 Zmanjšanje privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več

(Glej dodatek 1 k FCL 1.060.)

(a) *Starost 60–64 let.* Imetnik pilotske licence, ki je dopolnil 60 let, ne sme opravljati nalog vodje zrakoplova v komercialnem zračnem prometu razen:

- (1) kot član letalske posadke, ki jo sestavlja več pilotov, in če
- (2) je edini pilot v letalski 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.

(c) Vse različice po državah glede zahtev a in b so navedene v dodatku 1 k FCL 1.060.

FCL 1.065 Država izdaje licence

(Glej FCL 1.010, odstavek c.)

(a) Kandidat mora pristojnemu organu "države izdaje licence" dokazati, da izpolnjuje vse zahteve za pridobitev licence (glej FCL 1.010, odstavek c).

(b) V okoliščinah, o katerih se dogovorita pristojna organa, se kandidatu, ki se je začel šolati pod pristojnostjo enega organa, lahko dovoli izpolnitev zahtev pod pristojnostjo drugega organa.

Tak dogovor omogoča:

- (1) teoretično šolanje in izpite;
 - (2) zdravniški pregled in oceno;
 - (3) praktično usposabljanje v letenju in preverjanje,
- "Državo izdaje licence" skupaj določita pristojna organa.

(c) Kandidat lahko pridobi nadaljnje ratinge v skladu z zahtevami JAR-FCL, v kateri koli drugi državi, ki je bila članica JAA. Ratinge vpiše v licenco država, ki je izdala licenco.

(d) Zaradi poenostavitve upravnih postopkov, na primer podaljšanja veljavnosti, lahko imetnik licenco 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 1.070). 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 pilotov letal in enega zdravniškega pričevala.

FCL 1.070 Stalno prebivališče

Stalno prebivališče 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 1.075 Format (oblika) in opis pilotske licence
(Glej dodatek 1 k FCL 1.075.)

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

(a) *Vsebina.* Številka posamezne rubrike mora biti vedno natisnjena skupaj z naslovom. Standardni format (oblika) licence JAR-FCL je določen v dodatku 1 k FCL 1.075. Stolpci od I do XI so "stalni", medtem ko od XII do XIV vključujejo spremembe, ki so lahko natisnjene na posebnem ločenem delu ali na delu, ki ga je mogoče ločiti od glavnega obrazca. Vsi ločeni ali ločljivi deli morajo biti 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 v zvezi z letalsko radiotelefonijo (R/T) so lahko natisnjene 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 5. točko odstavka b FCL 1.005).
- (XIV) Vpis katerih koli drugih podrobnosti, ki jih zahteva pristojni organ.

(b) *Gradivo* Papir ali drugo uporabljeno gradivo za licenco mora onemogočati vsakršne spremembe ali izbris podatkov oziroma mora omogočiti, da so taki posegi jasno vidni. Vsak vpis ali izbris v licenci mora odobriti pristojni organ.

(c) *Barva.* Za letalske licence, izdane v skladu z JAR-FCL, je treba uporabiti bel papir.

(d) *Jezik.* Licenca mora biti v domačem in v angleškem jeziku.

FCL 1.080 Zapisovanje podatkov o času letenja
(Glej IEM FCL 1.080.)

(a) Podrobne podatke o vseh opravljenih letih mora pilot shraniti v verodostojnih zapisih v dnevniku (knjižici) letenja v obliki, ki je sprejemljiva za pristojni organ (glej IEM FCL 1.080). 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 operator. V tem primeru operator vodi zapise o vseh letih, ki jih je pilot opravil, vključno s seznanjanjem z razlikami in spoznavanjem novih tipov letal in postopkov. Na zahtevo pilota mora operator 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 letala

(ii) datum (dan, mesec, leto) leta

(iii) kraj in čas odhoda in prihoda (blokovni čas v UTC)

(iv) tip (proizvajalec, model in različica) in registracija letala

(v) enomotorno ali večmotorno letalo

(vi) trajanje leta

(vii) seštevek skupnega leta

(3) za vsako sekcijo na simulatorju ali na napravi za urjenje letalskih in navigacijskih postopkov (FNPT):

(i) tip in razvrstitvena koda simulatorja ali naprave FNPT

(ii) usposabljanje na simulatorju ali na napravi FNPT

(iii) datum (dan, mesec, leto)

(iv) trajanje sekcije

(v) seštevek skupnega leta

(4) *vloga pilota:*

(i) vodja letala (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 zrakoplov izključno s pomočjo 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 letala

(i) Imetnik licence lahko za let kot vodja letala vpiše celoten čas, ko je dejansko opravljal naloge in dolžnosti vodje letala.

(ii) Kandidat ali imetnik letalske licence lahko za let kot vodja letala vpiše celoten čas samostojnega letenja in čas letenja kot pilot pripravnik za vodjo letala (SPIC), če ta let s svojim podpisom potrdi inštruktor.

(iii) Imetnik ratinga inštruktorja letenja lahko za let kot vodja letala vpiše celoten čas, ko je opravljal naloge in dolžnosti inštruktorja.

(iv) Imetnik pooblastila izpraševalca lahko za let kot vodja letala vpiše celoten čas, ko je sedel na pilotskem sedežu in opravljal naloge ter dolžnosti izpraševalca.

- (v) Kopilot, ki opravlja naloge vodje letala pod nadzorom (PICUS) dejanskega vodje letala na letalu s certifikatom tipa, ki zahteva veččlansko letalsko posadko, ali kakor je to določeno v zahtevah o letalskih operacijah, lahko vpiše celoten let kot vodja letala (glej 5. točko odstavka c), če omenjeni let s svojim podpisom potrdi dejanski vodja letala.
 - (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 na letalu z veččlansko letalsko posadko, ki jo zahteva certifikat tipa ali predpisi, po katerih polet poteka.
 - (3) Let kot kopilot, ki opravlja naloge le med križarjenjem.
Kopilot, ki opravlja naloge le med križarjenjem, lahko za let vpiše celoten čas, ko je sedel na pilotskem sedežu kot kopilota.
 - (4) Čas usposabljanja
Seštevek celotnega leta, ki ga opravi kandidat med praktičnim usposabljanjem za pridobitev licence ali vpis ratinga, med usposabljanjem za instrumentalno letenje, usposabljanjem na simulatorjih ali v napravah za urjenje letalskih navigacijskih postopkov ipd., in ga potrdi pooblaščen inštruktor, ki je kandidata usposabljal.
 - (5) *PICUS – Vodja letala pod nadzorom*
Če pristojni organ potrdi način nadzora, lahko kopilot za let kot vodja letala vpiše celoten let kot vodje letala pod nadzorom (PICUS), če je uspešno opravil vse zahtevane naloge in dolžnosti vodje letala in če pomoč vodje letala zaradi ogrožanja varnosti med poletom ni bilo potrebna.
- (d) *Vpogled v dnevnik (knjižico) letenja*
- (1) Imetnik licence ali pilot pripravnik mora pooblaščenemu predstavniku na njegovo zahtevo brez kakršnega koli odlašanja omogočiti vpogled v dnevnik (knjižico) letenja.
 - (2) Pilot pripravnik mora na vseh samostojnih preletih imeti pri sebi dnevnik (knjižico) letenja v dokaz, da je za prelet ustrezno usposobljen.

Dodatek 1 k FCL 1.005**Minimalne zahteve za izdajo licence/pooblastila JAR-FCL na podlagi nacionalne licence/pooblastila, ki jo/ga je izdala država, ki je bila članica JAA**

(Glej FCL 1.005, 3. točka odstavka b.)

(Glej AMC FCL 1.005 in 1.015.)

(Glej AMC FCL 1.125.)

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 JAR-FCL, če so izpolnjene nekatere zahteve. Za zamenjavo navedenih licenc mora imetnik:

a) za izdajo licence ATPL(A) in CPL(A): kot dokaz strokovnosti izpolniti zahteve za podaljšanje ratinga za tip/razred letala in ratinga za instrumentno letenje (če je primerno), ki so določene v 1. točki odstavka b, podtočki i 1. točke odstavka c ali 2. točki odstavka c FCL 1.245 in ustrezajo vpisanim privilegijem;

- (b) (i) za izdajo licence ATPL(A) in CPL(A): pristojnemu organu zadovoljivo dokazati, da je bilo znanje o ustreznih delih glede predpisov o letalskih operacijah in JAR-FCL pridobljeno (glej AMC FCL 1.005 in 1.015);
- (ii) za izdajo licence PPL(A): pristojnemu organu zadovoljivo dokazati, da je bilo znanje ustreznih delov zahtev iz JAR-FCL, pridobljeno (glej AMC FCL 1.125);

(c) dokazati ustrezno znanje angleškega jezika v skladu s FCL 1.200, če je imetnik privilegijev za instrumentalno letenje (IR);

d) izpolniti zahteve glede izkušenj in vse nadaljnje zahteve, ki so prikazane v spodnji preglednici:

Imetnik licence posamezne države	Število ur letenja	Nadaljnje zahteve JAR-FCL	Zamenjava licence JAR-FCL in pogoji (če ustreza)	Opustitev zahtev	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 kot vodja zrakoplova na letalih, ki zahtevajo več pilotov	nič	ATPL(A)	ne velja	(a)
ATPL(A)	>1500 na letalih, ki zahtevajo več pilotov	nič	kot v 4. točki odstavka c	kot v 5. točki odstavka c	(b)
ATPL(A)	> 500 na letalih, ki zahtevajo več pilotov	pristojnemu organu dokaže zadovoljivo znanje iz načrtovanja poleta in zmogljivosti, kot se zahteva v dodatku 1 k FCL 1.470	ATPL(A) z ratingom za tip letal, omejenih na kopilota	dokaže sposobnost za delo vodje letala, kot se zahteva v tej prilogi dodatek 2 k FCL 1.240.	(c)

CPL/IR(A) in opravljen teoretični izpit ICAO ATPL v državi, ki je bila članica JAA, ki mu je izdala licenco	> 500 na letalih, ki zahtevajo več pilotov (ali v letenju v veččlanski posadki z letali, ki zahtevajo enega pilota kategorije regionalnih letal CS-23 EU, v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije, ali z enakovrednimi operativnimi zahtevami v posameznih državah	(i) pristojnemu organu dokaže zadovoljivo znanje iz načrtovanja poleta in zmogljivosti, kot se zahteva v dodatku 1 k FCL 1.470 (ii) izpolnjuje druge zahteve iz FCL 1.250, 1. in 2. točka odstavka a	CPL/IR(A) in z upoštevanjem teoretičnega izpita FCL ATPL	ne velja	(d)
CPL/IR(A)	> 500 na letalih, ki zahtevajo več pilotov (ali v letenju v veččlanski posadki z letali, ki zahtevajo enega pilota kategorije regionalnih letal CS-23 EU v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije, ali z enakovrednimi nacionalnimi operativnimi zahtevami	(i) opravljen teoretični del izpita iz JAR-FCL ATPL v državi, ki je bila članica JAA, ki mu je izdala licenco *(glej besedilo pod preglednico) (ii) izpolnjuje zahteve 1. in 2. točke odstavka a FCL 1.250	CPL/IR(A) in z upoštevanjem teoretičnega izpita FCL ATPL	ne velja	(e)
CPL/IR(A)	> 500 kot vodja letala na letalih z enim pilotom	nič	CPL/IR (A) z ratingom za tip/razred, omejenim na letala z enim pilotom		(f)
CPL/IR(A)	< 500 kot vodja letala na letalih z enim pilotom	pristojnemu organu dokaže znanje iz načrtovanja poleta in letalskih zmogljivosti, kot se zahteva v dodatku 1 k FCL 1.470.	kot 4. točka odstavka f	pridobi rating za tip letal, ki zahtevajo več pilotov, kot je določeno v FCL 1.240	(g)

CPL(A)	> 500 kot vodja letala na letalih z enim pilotom	usposobljenost za letenje ponoči (če ustreza okoliščinam)	CPL (A) z ratingom za tip/razred, omejenim na letala z enim pilotom		(h)
CPL(A)	< 500 kot vodja letala na letalih z enim pilotom	(i) usposobljenost za letenje ponoči (če ustreza okoliščinam) (ii) pristojnemu organu dokaže znanje iz načrtovanja poleta in letalskih zmogljivosti, kot se zahteva v dodatku 1 k FCL 1.470	kot 4. točka odstavka h		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 ur v skladu z IFR	usposobljenost za letenje ponoči, če rating za instrumentalno letenje ne vključuje privilegijev za letenje ponoči	PPL/IR(A) (rating za instrumentalno letenje je omejen le na PPL(A))	pristojnemu organu dokaže znanje iz načrtovanja poleta in letalskih zmogljivosti, kot se zahteva v dodatku 1 k FCL 1.470.	(j)
PPL(A)	≥ 70 ur na letalih	dokaže sposobnost za uporabo radionavigacijskih sredstev	PPL(A)		(k)

*Imetnikom licence CPL, ki že imajo rating za tip letal, ki zahtevajo več pilotov, ni treba opraviti teoretičnega izpita ATPL(A), če nadaljujejo delo na istem tipu letala, vendar se teoretični del izpita ATPL (A) ne bo upošteval za licenco JAR-FCL. Če želijo dodaten rating za drugačen tip letala, ki zahteva več pilotov, morajo izpolniti zahteve v vrstici podtočke i točke e 3. stolpca preglednice.

2. Ratingi inštruktorja letenja

Nacionalni rating, pooblastila ali vpisani privilegiji	Izkušnje	Nadaljnje zahteve	Zamenjava ratinga JAR- FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A) / IRI(A) / TRI(A) / CRI(A)	kot je to določeno v tej prilogi za ustrezen rating	dokaže znanje iz ustreznih delov iz te priloge in predpisov, ki urejajo letalske operacije, kot je določeno v AMC FCL 1.005 in 1.015	FI (A)/IRI (A)/TRI (A)/CRI (A)

*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 JAR-FCL, lahko kljub temu šolajo pilote za licenco in/ali rating JAR-FCL.

3. Pooblastilo simulatorskega inštruktorja (SFI)

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

Nacionalno pooblastilo	Izkušnje	Nadaljnje zahteve JAR-FCL	Zamenjava pooblastila JAR- FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1500 ur kot pilot letala, ki zahteva več pilotov (MPA)	(i) ima ali je imel licenco profesionalnega pilota, izdano v državi, ki je bila članica JAA, ali licenco profesionalnega pilota, ki ni izdana v skladu z JAR- FCL, sprejemljivo za pristojni organ; (ii) je dokončal simulatorski del ustreznega šolanja za rating za tip, ki vključuje MCC	SFI(A)
SFI(A)	izkušnje zadnjih treh let kot inštruktor na simulatorju ali na FTD in/ali FNPT I v soglasju s pristojnim organom	je dokončal simulatorski del ustreznega šolanja za rating za tip, ki vključuje za MCC	SFI(A)

To pooblastilo se izda za največ tri leta.

Nadaljnje pooblastilo se izda, če so izpolnjene zahteve iz FCL 1.415.

4. Inštruktorji na napravah FTD in napravi FNPT I:

Nacionalno pooblastilo	Izkušnje	Zamenjava pooblastila JAR-FCL
(1)	(2)	(4)
inštruktorji na FTD in/ali FNPT I	izkušnje zadnjih treh let kot inštruktor na FTD in/ali FNPT I v soglasju s pristojnim organom	usposabljanje na FTD in/ali FNPT I

Dodatek 1 k FCL 1.010**Zahteve glede ustreznega znanja jezikov, ki se uporabljajo v letalski radiotelefoni**

(Glej FCL 1.010, 4. točka odstavka a.)

(Glej AMC št. 1 k FCL 1.010.)

(Glej AMC št. 2 k FCL 1.010.)

(Glej IEM FCL 1.010.)

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 4. točko odstavka a v FCL 1.010, 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 povezanem 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 1.010, 4. in 5. točka odstavka a).

4 Način ocenjevanja in ponovnega preverjanja določi pristojni organ (glej AMC št. 2 k FCL 1.010).

5 Ustanovo, ki bo v imenu pristojnega organa države, ki je bila članica JAA, izpraševala znanje jezika, potrdi navedeni organ (glej AMC št. 2 k FCL 1.010).

6 Kadar je ocenjevanje znanja jezika usklajeno z zahtevami v dodatku 1 k FCL 1.200, se lahko razširijo privilegiji iz radiotelefonijske v angleškem jeziku v skladu z odstavkom b FCL 1.200.

Dodatek 2 k FCL 1.010**Lestvica za ocenjevanje znanja jezika**

(Glej FCL 1.010, 4. točka odstavka a.)

(Glej AMC št. 1 k FCL 1.010.)

(Glej AMC št. 2 k FCL 1.010.)

(Glej IEM FCL 1.010.)

STOPNJA	IZGOVARJA VA uporablja narečje ali naglas, razumljiv za letalsko javnost	JEZIKOVNA PRAVILNOS T ustrezna slovnična sestava in besedni red se določijo z jezikovnimi funkcijami, primernimi za posamezno nalogo	BESEDNJAK	TEKOČ GOVOR	RAZUMEVA NJE	ODZIVANJE
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 okolščin; 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 okolščinah	uporablja jezikovne nize v ustrezni hitrosti in ritmu; občasno lahko pride do zatikanja pri prehodu iz ponavljajočeg a 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 nepričakovani em poteku dogodkov; primerno se odziva pri očitnih nesporazumi h, preverja, potrjuje in pojasnjuje

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

Dodatek 1 k FCL 1.015**Minimalne zahteve za validacijo pilotskih licenc, izdanih v državah, ki niso bile članice JAA**

(Glej FCL 1.015.)

(Glej AMC FCL 1.005 in 1.015.)

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 lahko država, ki je bila članica JAA, validira pilotsko licenco, ki jo je izdala država, ki ni bila članica JAA, v skladu s prilogo 1 ICAO, da bi omogočila lete (razen šolskih letov) z letali, 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 ali razred, določene v FCL 1.245, ki ustrezajo privilegijem iz licence v lasti;
- (b) pristojnemu organu zadovoljivo dokazati, da je pridobil znanje iz ustreznih delov iz predpisov, ki urejajo letalske operacije in JAR-FCL (glej AMC FCL 1.005 in 1.015);
- (c) dokazati ustrezno znanje angleškega jezika v skladu s FCL 1.200;
- (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	Izkušnje celoten let	Pogoj za validacijo	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1500 ur kot vodja letala z več piloti	kot vodja letala v komercialnem zračnem prevozu z letali z več piloti	(a)
ATPL(A) ali CPL(A)/IR*	> 1500 ur kot vodja ali kopilot letala z več piloti glede na operativne potrebe	kot kopilot v komercialnem zračnem prevozu z letali z več piloti	(b)
CPL(A)/IR	> 1000 ur kot vodja letala v komercialnem zračnem prevozu po vpisu ratinga (IR)	kot vodja letala v komercialnem zračnem prevozu z letali z enim pilotom	(c)
CPL(A)/IR	> 1000 ur kot vodja ali kopilot letala z enim pilotom glede na operativne potrebe	kot kopilot v komercialnem zračnem prevozu z letali z enim pilotom v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije	(d)
CPL(A)	> 700 ur z letali razen z motoriziranimi jadralnimi letali (TMG); let zajema 200 ur v vlogi, za katero se veljavnost poskuša doseči, in 50 ur v taki vlogi v zadnjih 12 mesecih	dejavnosti v letalih, ki niso udeležena v komercialnem zračnem prevozu	(e)

*Pred validacijo licence CPL(A)/IR na letalih z več piloti mora imetnik licence/ratinga dokazati raven znanja, ki se zahteva za licenco ICAO ATPL (A).

Licence športnih pilotov z ratingom za instrumentalno letenje

3 Pod določenimi pogoji lahko država, ki je bila članica JAA, validira licenco športnega pilota z ratingom za instrumentalno letenje, ki jo je izdala država, ki ni bila članica JAA, v skladu s prilogo 1 ICAO, da bi omogočila lete (razen šolskih letov) z letali, registriranimi v posamezni državi, ki je bila članica JAA. Za validacijo take licence mora njen imetnik:

- (a) s preverjanjem praktične usposobljenosti dokazati, da izpolnjuje zahteve za vpis ratinga za tip ali razred, določene v dodatku 1 in 2 k FCL 1.210 ter v dodatku k FCL 1.240;
- (b) pristojnemu organu v skladu s poddelom J zadovoljivo dokazati, da je pridobil znanje iz letalske zakonodaje in letalskih vremenskih kod, št. predmeta 050 10 03 01, načrtovanja in izvajanju leta (IR), št. predmeta 030 00 00 00, človeške zmogljivosti št. 040 00 00 00, v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.470;
- (c) dokazati ustrezno znanje angleškega jezika v skladu s FCL 1.200;
- (d) imeti veljavno zdravniško spričevalo 2. razreda skupaj z zahtevami v zvezi s sluhom v skladu s FCL 3.355 b;
- (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 let
(1)	(2)
PPL/IR	> 100 ur instrumentalnega leta kot vodje letala

Dodatek 2 k FCL 1.015**Zamenjava licence športnega pilota, ki jo je izdala država, ki ni bila članica JAA, z licenco FCL PPL**

(Glej FCL 1.015, 2. točka odstavka c.)

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

- (a) imeti licenco, izdano v skladu s prilogo 1 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 iz JAR-FCL
veljavna nacionalna licenca PPL ICAO	> 100 ur kot pilot letala	(a) opraviti mora pisni izpit iz letalske zakonodaje in človeške zmogljivosti in omejitev (b) opraviti preverjanje praktične usposobljenosti, kot je določeno v dodatku 1 k FCL 1.130 in 1.135 in dodatku 2 k FCL 1.135 (c) izpolniti ustrezne zahteve iz poddela F te priloge

Dodatek 3 k FCL 1.015**Validacija pilotskih licenc, izdanih v državah, ki niso bile članice JAA, za posebne naloge za določen čas**

(Glej FCL 1.015.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.015.)

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

1. Pilotsko licenco, izdano v državi, ki ni bila članica JAA, v skladu s prilogo 1 ICAO, 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 letalo, registrirano 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 1.015, če so izpolnjene te zahteve:

Za validacijo navedene licence mora njen imetnik:

- (a) imeti ustrezno licenco, zdravniško spričevalo, ratinge za tip in kvalifikacije za vpis usposobljenosti za inštruktorja ali izpraševalca, ki za predlagane naloge veljajo v državi, ki ni bila članica JAA, in
- (b) biti zaposlen pri proizvajalcu letal ali pri organizaciji TRTO, ki šolanje za določen tip letala opravlja v imenu proizvajalca letal, in
- (c) morajo biti njegove naloge omejene na usposabljanje za letenje ali preverjanje ob prvi izdaji ratinga za tip, nadziranje pilotov operatorja med začetnim linijskim letenjem, dostavo ali prelet letala, začetno linijsko letenje in predstavitvene ali preizkusne polete.

2. Med izvajanjem ali nadziranjem linijskega letenja mora pilot izpolnjevati tudi ustrezne zahteve iz predpisov, ki urejajo letalske operacije, ki jih določi pristojni organ države, v kateri je zrakoplov registriran.

Dodatek 1 k FCL 1.050

Upoštevanje teoretičnega znanja za izdajo licence PPL(A) – zahteve glede diferencialnega šolanja in izpitov

(Glej FCL 1.050, 2. točka odstavka b.)

Imetnik helikopterske licence, ki želi pridobiti licenco PPL(A), mora uspešno opraviti teoretične izpite (iz Programa teoretičnega znanja za licenco PPL(A) v AMC FCL 1.125) iz teh predmetov:

- splošno znanje o zrakoplovu; načrtovanje in izvajanje poleta; operativni postopki in osnove letenja.

Dodatek 2 k FCL 1.050**Upoštevanje teoretičnega znanja za izdajo licence CPL(A) – program diferencialnega šolanja in izpitov**

(Glej FCL 1.050, 3. točka odstavka b.)

1. Kandidat mora opraviti diferencialno teoretično šolanje po odobrenem programu v odobreni organizaciji za šolanje letenja (FTO) v skladu s predmeti in naslovi tem v nadaljevanju (glej učne smotre teoretičnega znanja):

021 00 00 00	SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVU – LETALSKA KONSTRUKCIJA IN SISTEMI, ELEKTRIKA, MOTORJI, OPREMA ZA NUJNE PRIMERE
021 02 00 00	KONSTRUKCIJA
021 04 00 00	PODVOZJE, KOLESA, PNEVMATIKE, ZAVORE
021 05 00 00	LETALSKA KRMILA
021 06 00 00	PNEVMATIKE – VZDRŽEVANJE PRITISKA IN KLIMATIZACIJA
021 10 00 00	BATNI MOTORJI
02111 00 00	TURBINSKI MOTORJI
021 13 00 00	SISTEMI OSKRBE S KISIKOM

022 00 00 00	SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVU – INSTRUMENTI LETALA
022 02 00 00	MERJENJE PARAMETROV PNEVMATSKIH PODATKOV
022 06 00 00	LETALO: SISTEMI ZA AVTOMATSKO VODENJE (Automatic Flight Control Systems)
022 08 00 00	TRIMERJI – BLAŽILNIK NIHANJA PO NAVPIČNI OSI – ZAŠČITA PRED OBREMENITVIJO LETALA
022 12 00 00	ALARMNI SISTEMI, SISTEMI, KI OPOZARJANJO NA BLIŽINO
022 13 00 00	INTEGRIRANI INSTRUMENTI – ELEKTRONSKI ZASLONI

030 00 00 00	IZVAJANJE IN NAČRTOVANJE LETA
031 00 00 00	MASA IN RAVNOTEŽJE LETALA
031 01 00 00	NAMEN UPOŠTEVANJA DEJAVNIKOV, KI VPLIVAJO NA MASO IN RAVNOTEŽJE
031 02 00 00	OBREMENTIVE
031 04 00 00	PODROBNOSTI O MASI IN RAVNOTEŽJU LETALA
031 05 00 00	DOLOČANJE SREDIŠČA TEŽNOSTI (CG)

032 00 00 00	ZMOGLJIVOST LETAL
032 01 00 00	SPLOŠNO
032 02 00 00	ZMOGLJIVOST RAZREDA B – ENOMOTORNA LETALA
032 03 00 00	ZMOGLJIVOST RAZREDA B – VEČMOTORNA LETALA
032 04 00 00	ZMOGLJIVOST RAZREDA A – LETALA, CERTIFICIRANA SAMO V SKLADU S CERTIFIKACIJSKO SPECIFIKACIJO CS 25

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

070 00 00 00	OPERATIVNI POSTOPKI – LETALO
071 01 00 00	SPLOŠNE ZAHTEVE
071 02 00 00	POSEBNI OPERATIVNI POSTOPKI IN NEVARNOSTI (SPLOŠNI VIDIK)

080 00 00 00	OSNOVE LETENJA
081 00 00 00	OSNOVE LETENJA – LETALO
081 01 00 00	PODZVOČNA AERODINAMIKA
081 02 00 00	AERODINAMIKA PRI VISOKIH HITROSTIH
081 03 00 00	namerno prazno
081 04 00 00	STABILNOST
081 05 00 00	NADZOR
081 06 00 00	OMEJITVE
081 07 00 00	PROPELERJI
081 08 00 00	MEHANIKA LETENJA

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

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

- (a) izpitne pole iz predmetov zmogljivost letala in načrtovanje poleta in osnove letenja (letalo) so določene v odstavku b FCL 1.470;
- (b) izpitne pole iz predmetov konstrukcija in sistemi, električni sistemi, pogonski sistem, oprema za nujne primere, instrumenti, masa in ravnotežje, načrtovanje in spremljanje leta in operativni postopki morajo zajeti diferencialne teme, navedene v zgornjem učnem načrtu.

Dodatek 3 k FCL 1.050**Upoštevanje teoretičnega znanja za izdajo licence ATPL(A) – zahteve glede diferencialnega šolanja in izpitov**

(Glej FCL 1.050, 4. točka odstavka b.)

1. Kandidat mora opraviti diferencialno teoretično šolanje po odobrenem programu v odobreni organizaciji za šolanje letenja (FTO) v skladu s predmeti in naslovi tem v nadaljevanju (glej učne cilje teoretičnega znanja):

021 00 00 00	SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVU – LETALSKA KONSTRUKCIJA IN SISTEMI, ELEKTRIČNI SISTEM, POGONSKI SISTEM, OPREMA ZA NUJNE PRIMERE
021 02 00 00	KONSTRUKCIJA
021 04 00 00	PODVOZJE, KOLESA, PNEVMATIKE, ZAVORE
021 05 00 00	LETALSKA KRMILA
021 06 00 00	PNEVMATIKE – VZDRŽEVANJE PRITISKA IN KLIMATIZACIJA
021 09 00 00	ELEKTRIKA
021 10 00 00	BATNI MOTORJI
021 11 00 00	TURBINSKI MOTORJI
021 13 00 00	SISTEMI OSKRBE S KISIKOM

022 00 00 00	SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVU – INSTRUMENTI LETALA
022 02 00 00	MERJENJE PARAMETROV PNEVMATSKIH PODATKOV
022 06 00 00	LETALO: SISTEMI ZA AVTOMATSKO VODENJE
022 08 00 00	TRIMERJI – BLAŽILNIK NIHANJ PO NAVPIČNI OSI – ZAŠČITA PRED OBREMENITVIJO LETALA
022 09 00 00	NAPRAVA ZA AVTOMATSKO NASTAVITEV MOČI MOTORJA
022 12 00 00	ALARMNI SISTEMI, SISTEMI, KI OPOZARJAJO NA BLIŽINO
022 13 00 00	INTEGRIRANI INSTRUMENTI – ELEKTRONSKI ZASLONI

030 00 00 00	IZVAJANJE IN NAČRTOVANJE LETA
031 00 00 00	MASA IN RAVNOTEŽJE – LETALA
031 01 00 00	NAMEN UPOŠTEVANJA DEJAVNIKOV, KI VPLIVAJO NA MASO IN RAVNOTEŽJE
031 02 00 00	NATOVARJANJE
031 04 00 00	PODROBNOSTI O MASI IN RAVNOTEŽJU LETALA
031 05 00 00	DOLOČANJE SREDIŠČA TEŽNOSTI (CG)

032 00 00 00	ZMOGLJIVOST LETAL
032 01 00 00	SPLOŠNO
032 02 00 00	ZMOGLJIVOST RAZREDA B – ENOMOTORNA LETALA
032 03 00 00	ZMOGLJIVOST RAZREDA B – VEČMOTORNA LETALA
032 04 00 00	ZMOGLJIVOST RAZREDA A – LETALA, CERTIFICIRANA SAMO V SKLADU S CERTIFIKACIJSKO SPECIFIKACIJO CS 25

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

070 00 00 00	OPERATIVNI POSTOPKI – LETALO
071 01 00 00	SPLOŠNE ZAHTEVE
071 02 00 00	POSEBNI OPERATIVNI POSTOPKI IN NEVARNOSTI (SPLOŠNI VIDIK)

080 00 00 00	OSNOVE LETENJA
081 00 00 00	OSNOVE LETENJA – LETALO
081 01 00 00	PODZVOČNA AERODINAMIKA
081 02 00 00	AERODINAMIKA PRI VISOKIH HITROSTIH
081 03 00 00	Namerno prazno
081 04 00 00	STABILNOST
081 05 00 00	NADZOR
081 06 00 00	OMEJITVE
081 07 00 00	PROPELERJI
081 08 00 00	MEHANIKA LETA

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

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

- (a) izpitne pole iz predmetov zmogljivost letala in načrtovanje leta in osnove letenja (letalo) so določene v odstavku a FCL 1.470;
- (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 1.050**Upoštevanje teoretičnega znanja za izdajo licence CPL(A), ratinga IR(A) ali licence ATPL(A)**

(Glej FCL 1.050, 8. točka odstavka b.)

1. Pri kandidatu za vpis ratinga za instrumentalno letenje (IR(A)), ki je opravil ustrezne teoretične izpite za licenco CPL(A), se upošteva teoretično znanje iz dveh predmetov:
 - človeška zmogljivost in njene meje,
 - meteorologija.
2. Pri kandidatu za licenco CPL(A), ki je opravil ustrezne teoretične izpite za rating (IR(A)), se upošteva teoretično znanje iz dveh predmetov:
 - človeška zmogljivost in njene meje,
 - meteorologija.
3. Pri kandidatu za licenco ATPL(A), ki je opravil ustrezne teoretične izpite za licenco CPL(A), se upošteva teoretično znanje iz predmeta komunikacija v skladu z VFR.
4. Pri kandidatu za licenco ATPL(A), ki je opravil ustrezne teoretične izpite za rating IR(A), se upošteva teoretično znanje iz predmeta komunikacija v skladu z IFR.

Dodatek 1 a k FCL 1.055**Organizacije za šolanje letenja (FTO) za pridobitev pilotskih licenc in ratingov**

(Glej IEM FCL 1.055.)

(Glej IEM št. 1 k FCL 1.055.)

(Glej IEM št. 2 k FCL 1.055.)

(Glej IEM št. 3 k FCL 1.055.)

(Glej AMC FCL 1.261, 2. točka odstavka c.)

UVOD

1 Organizacija za šolanje letenja (v nadaljevanju organizacija *FTO – Flying Training Organisation*) je organizacija, ki s svojim osebjem, opremo in načinom delovanja v ustreznem okolju praktično usposablja letalu in/ali na simulatorju, če to ustreza okoliščinam, ima tudi teoretične tečaje za posamezne programe šolanja.

2 Organizacija FTO, ki želi šolati po odobrenem programu v skladu z zahtevami, ki jih določa JAR-FCL, mora pridobiti potrdilo o odobritvi od pristojnega organa ene od držav, ki so bile članice JAA. Pristojni organ države, ki je bila članica JAA, potrdilo o odobritvi izda le, če:

- (a) lahko uveljavi zahteve, določene v JAR-FCL, in
- (b) organizacija FTO izpolnjuje vse zahteve, določene v JAR-FCL.

Ta dodatek določa zahteve glede izdaje, podaljšanja veljavnosti in različnih potrdil o odobritvi organizacije za šolanje letenja. Organizacija FTO mora izpolniti samo zahteve v zvezi z vrsto šolanja, ki ga izvaja.

PRIDOBITEV POTRDILA

3 Organizacija FTO, ki želi pridobiti potrdilo o odobritvi, mora pristojnemu organu predložiti vse operativne priročnike in priročnike za šolanje, ki jih določa 31. točka. Določiti mora postopke, sprejemljive za pristojni organ, s katerimi bo zagotovila izpolnitev vseh ustreznih zahtev iz JAR-FCL. Mednje spada sistem za zagotavljanje kakovosti (glej AMC FCL 1.055 in IEM FCL št. 1 k FCL 1.055), ki omogoča hitro odkrivanje vseh pomanjkljivosti in pripravo popravljivih 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 potrdilo o odobritvi, ki bo veljalo eno leto. Njegovo veljavnost je mogoče podaljšati za nadaljnja obdobja do treh let. Pristojnemu organu ni treba izdati potrdila 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 izdatek.

4 Vse vrste šolanja morajo biti odobrene (glej IEM FCL 1.055 (še odprto)).

5 Pristojni organ bo spremljal raven šolanja in preverjal naključno izbrane šolske lete s študenti. Med takimi obiski organizacija FTO omogoči dostop do zapisnikov o šolanju, pooblastil, tehničnih dnevnikov, predavanj, študijskih zapiskov, posvetovanj pred letom in do preostalega s šolanjem povezanega gradiva. Pristojni organ organizaciji FTO izda kopijo poročila o opravljenem obisku.

6 Pristojni organ lahko potrdilo o odobritvi spremeni oziroma ga 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 priročnik o šolanju, 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 lahko glede šolanja dogovori z drugimi letalskimi šolami oziroma kot nadomestno izhodišče uporabi druga letališča, če to odobri pristojni organ.

FINANČNA SREDSTVA

- 9 (a) Organizacija FTO mora pristojni organ prepričati, da ima na voljo dovolj sredstev za šolanje po odobrenih standardih (glej IEM št. 2 k FCL 1.055).
(b) Organizacija FTO v soglasju s pristojnim organom imenuje osebo, ki dokaže, da je na voljo dovolj sredstev za šolanje 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 Organizacija 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 šolanja,
- vodja inštruktorjev letenja (CFI),
- vodja inštruktorjev za teoretično šolanje (CGI)

Na modularnem tečaju je mogoče ta mesta združiti in zaposliti le 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 šolanje, je mogoče mesti vodje šolanja in vodje inštruktorjev za teoretično šolanje združiti. Imenovana oseba mora imeti ustrezne vodstvene sposobnosti in izpolnjevati zahteve iz devetnajstega odstavka v nadaljevanju.

12 Razmerje med številom inštruktorjev na letalu, ki so zaposleni s skrajšanim delovnim časom, in obsegom šolanja mora biti sprejemljivo za pristojni organ.

13 Standardno razmerje med številom študentov in inštruktorjev na letalu razen vodje šolanja ne sme presegati 6 : 1. Običajno število študentov v posameznem razredu na zemlji pri tistih predmetih, ki zahtevajo ostrejši nadzor ali praktično delo, ne sme biti več kot 12.

VODJA ŠOLANJA

14 Vodja šolanja je v celoti odgovoren za uspešno povezavo med praktičnim usposabljanjem za letenje na letalu, usposabljanjem na simulatorju ali na napravah za urjenje simulacijo letenja in teoretičnim šolanjem ter za spremljanje napredovanja vsakega posameznega študenta. Imeti mora bogate izkušnje za šolanje, ki jih je pridobil kot inštruktor za licenco profesionalnega pilota, in ustrezne vodstvene sposobnosti. Vodja šolanja mora biti imetnik licence profesionalnega pilota in ratinga, ki se nanaša na izvajano praktično usposabljanje v letenju v skladu s prilogo 1 ICAO, oziroma mora tako licenco in ratinge imeti v zadnjih treh letih pred prvim imenovanjem za vodjo šolanja.

VODJA INŠTRUKTORJEV LETENJA

15 Vodja inštruktorjev letenja je pristojen za nadzor nad vsemi inštruktorji na letalu in na simulatorju ter za poenotenje (standardizacijo) celotnega praktičnega usposabljanja na letalu in na simulatorju. Vodja inštruktorjev na letalu mora:

- (a) imeti najvišjo licenco profesionalnega pilota, ki se nanaša na praktično usposabljanje v letenju;
- (b) imeti ratinge, ki se nanašajo na vrste izvajanega praktičnega usposabljanja na letalu;
- (c) imeti rating za inštruktorja letenja vsaj za en tip letal, na katerih praktično usposabljanje poteka, in
- (d) leteti 1000 ur kot vodja letala (PIC), od tega najmanj 500 ur med opravljanjem dolžnosti inštruktorja na letalu, ki se nanašajo na izvajano usposabljanje; od tega je lahko 200 ur instrumentalnega leta na simulatorju.

INŠTRUKTORJI, RAZEN SIMULATORSKIH INŠTRUKTORJEV

16 Inštruktorji morajo imeti:

- (a) licenco profesionalnega pilota in rating, ki ustreza tistim vrstam usposabljanja, ki ga bodo izvajali;
- (b) rating za inštruktorja, ki ustreza tistemu delu usposabljanja, ki ga inštruktor izvaja, npr. inštruktor za vpis ratinga za instrumentalno letenje, inštruktor, inštruktor za določen tip/razred letala, primerno okoliščinam, ali
- (c) pooblastilo pristojnega organa, da lahko opravlja usposabljanje v organizaciji FTO (glej FCL 1.300).

17 Pristojni organ mora soglašati z najvišjim številom ur letenja, najvišjim številom ur letalskih nalog v letalu in najkrajšim počitkom med posameznimi inštruktorskimi nalogami.

SIMULATORSKI INŠTRUKTORJI

18 Pred prvim imenovanjem na mesto inštruktorja za usposabljanje na napravi za urjenje letalskih (FTD) oziroma letalskih in navigacijskih postopkov (FNPT I) morajo inštruktorji (razen inštruktorjev, ki imajo pooblastilo v skladu s 3. in 4. točko dodatka 2 k FCL 1.005) imeti tri leta licenco profesionalnega pilota in rating, ki ustreza vrstam usposabljanja, ki ga bodo izvajali, ter izkušnje s področja šolanja. Da bi lahko izvajali usposabljanje na simulatorju in/ali na napravi FTNP II, morajo inštruktorji imeti rating inštruktorja (FI), rating inštruktorja za instrumentalno letenje (IRI) ali rating inštruktorja za tip (TRI) ali razred letal (CRI) oziroma pooblastilo simulatorskega inštruktorja (SFI), STI (A) ali pooblastilo inštruktorja za delovanje v veččlanski posadki (letalno) MCCI (A) v zvezi s tistim usposabljanjem, ki ga bodo izvajali.

VODJA INŠTRUKTORJEV ZA TEORETIČNO ŠOLANJE

19 Vodja inštruktorjev za teoretično šolanje, je pristojen za nadzor vseh inštruktorjev za teoretično šolanje in za poenotenje vseh vrst teoretičnega šolanja. Imeti mora osnovno znanje o letalstvu in opraviti tečaj za poučevanje oziroma imeti bogate predhodne izkušnje za teoretično šolanje.

INŠTRUKTORJI ZA TEORETIČNO ŠOLANJE

20 Inštruktorji za teoretično šolanje 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 šolanju posameznega študenta na zemlji, na letalu in na simulatorju;
- (b) podrobna in redna poročila inštruktorjev o poteku šolanja skupaj z oceno in redna poročila o preverjanjih napredovanja pri letenju na letalu in teoretičnih izpiti;
- (c) osebne podatke, na primer datume poteka veljavnosti zdravniških spričeval, ratingov, itd.

22 Oblika dokumentacije o šolanju študentov je določena v priročniku za šolanje.

23 Organizacija FTO pristojnemu organu na njegovo zahtevo predloži dokumentacijo in poročila o šolanju.

PROGRAM ŠOLANJA

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

ŠOLSKA LETALA

25 Na voljo mora biti dovolj šolskih letal, ki ustrezajo vrstam šolanja. Vsako letalo mora biti opremljeno z dvojnimi osnovnimi napravami za krmarjenje (letalskimi krmili), namenjenimi inštruktorju in študentu. Letalska krmila, ki jih je mogoče prestaviti z enega pilotskega mesta na drugo, niso dovoljena. Med letali mora biti tudi eno ali več letal, s katerimi je mogoče prikazati postopke, da bi se izognili porušitvi vzgona in vriju, ter simulirati instrumentalne meteorološke razmere, in primerno opremljena letala za praktično usposabljanje v instrumentalnem letenju.

26 Praktično usposabljanje je dovoljeno le na letalih, ki jih v ta namen potrdi pristojni organ.

LETALIŠČA

27 Izhodiščno letališče in vsa preostala nadomestna letališča, na katerih poteka praktično usposabljanje, morajo imeti:

- (a) najmanj eno vzletno-pristajalno stezo ali vzletno-pristajalno območje, da lahko šolska letala normalno vzletajo in pristajajo z najvišjo dovoljeno vzletno oziroma pristajalno maso, ki je primerna glede na okoliščine;
 - (i) 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) preletijo vse ovire na poti vzleta v višini najmanj 15 m (50 čevljev);
 - (iii) letijo z delujočim pogonskim sistemom in pristajalnim podvozjem ter zakrilci (če je primerno glede na okoliščine) v položaju, ki ga predpiše proizvajalec, in

- (iv) poskrbijo za miren prehod od trenutka, ko se letalo odlepi od tal, do najboljše hitrosti vzpenjanja, ki ne zahteva izjemnih pilotskih veščin ali spretnosti;
- (b) kazalnik smeri vetra, ki je viden z obeh koncev vzletno-pristajalnih stez z zemlje;
- (c) stalen sistem za osvetlitev vzletno-pristajalne steze, če se uporablja 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.

PROSTORI LETALSKE OPERATIVNE SLUŽBE

28 Na voljo morajo biti:

- (a) operativni prostor z opremo, ki omogoča nadzor letalskih operacij;
- (b) prostor za načrtovanje poleta, na katerem so na voljo:
 - ustrezne veljavne karte in zemljevidi,
 - veljavni podatki letalske informacijske službe (AIS),
 - veljavni meteorološki podatki,
 - povezava s kontrolo zračnega prometa (ATC) in operativnim prostorom,
 - zemljevidi s standardnimi preletnimi smermi,
 - zemljevidi z označenimi veljavnimi območji prepovedanega gibanja, nevarnimi območji in območji omejenega gibanja,
 - vse drugo gradivo, ki se nanaša na varnost letenja.
- (c) Primerno število dovolj velikih prostorov, v katerih potekajo posvetovanja pred poletom.
- (d) Primerni prostori za nadzorno osebje in prostori, v katerih inštruktorji letenja na letalu lahko pišejo poročila o študentih in izpolnjujejo zapisnike itd.
- (e) Opremljeni prostori za posadke, namenjeni inštruktorjem in študentom.

PROSTORI, NAMENJENI TEORETIČNEMU ŠOLANJU

29 Za teoretično šolanje morajo biti na voljo:

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

ZAHTEVES ZA ZAČETEK ŠOLANJA

30 Študent, ki se bo začel šolati, mora imeti ustrezno zdravniško spričevalo, ki se zahteva za zeleno licenco. Izpolnjevati mora zahteve za začetek šolanja, ki jih določi organizacija FTO in potrdi pristojni organ.

PRIROČNIK ZA ŠOLANJE IN OPERATIVNI PRIROČNIK

31 Organizacija FTO sestavi in skrbi za priročnik za šolanje in operativni priročnik z informacijami in navodili, ki osebju omogočajo opravljanje njihovih nalog, ter smernicami študentom za izpolnjevanje zahtev med šolanjem. Organizacija FTO mora osebju in študentom dati na voljo podatke, ki so zajeti v priročniku za šolanje, operativnem priročniku, in dokumentacijo, ki vsebuje potrdilo o odobritvi organizacije za šolanje letenja. Prav tako mora objaviti postopek za spremembo podatkov, spremembe pa ustrezno nadzirati.

32 Priročnik za šolanje za vsako stopnjo šolanja določa standarde, cilje in namene šolanja, ki jih morajo študenti doseči. Poleg tega vključuje še:

1. del – Načrt šolanja,
2. del – Posvetovanje pred poletom in praktične letalske vaje,
3. del – Usposabljanje na simulatorju in na napravah za simulacijo letenja,
4. del – Teoretično šolanje.

Nadaljnja navodila so v IEM št. 3 k FCL 1.055.

33 Operativni priročnik zagotavlja posameznim skupinam uslužbencev, npr. inštruktorjem, simulatorskim inštruktorjem, inštruktorjem za teoretično šolanje in vzdrževalnemu osebju, vse potrebne podatke. Poleg tega vključuje še:

- a) Splošni del,
- b) Tehnični del,
- c) Rute
- d) Usposabljanje uslužbencev.

Nadaljnja navodila so v IEM št. 3 k FCL 1.055.

Dodatek 1b k FCL 1.055**Šolanje, ki delno poteka zunaj držav, ki so bile članice JAA**

(Glej FCL 1.055, 1. točka odstavka a.)

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

(a) potrdilo o odobritvi se lahko izda, če so izpolnjene zahteve, navedene v tem dodatku. Če organ, pristojen za odobritev šolanja, oceni, da je mogoč ustrezen nadzor, se šolanje omeji na celoten integrirani tečaj ATPL ali na njegov posamezen del (glej dodatek 1 FCL 1.300);

(b) pridobljeno znanje iz navigacije s 3. faze integriranega tečaja ATPL lahko preverja lokalni inštruktor letenja, ki pred tem ni sodeloval pri šolanju kandidata, če je imetnik licence JAR-FCL z vpisanimi privilegiji FI(A) ali CRI(A). Ob koncu predpisanega šolanja lahko praktično usposobljenost za licenco CPL(A) preverja lokalni izpraševalec praktične usposobljenosti za posamezen tip letala (FE(A)), 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 šolanje. Organizacija FTO, ki šolanje za instrumentalno letenje po odobrenem programu opravlja zunaj držav, ki niso 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 šolanje odobri, ali v soglasju s pristojnim organom v zračnem prostoru katere koli druge države, ki je bila članica JAA, preden kandidat začne preverjati praktično usposobljenost za instrumentalno letenje.

(d) Teoretično šolanje za licenco ATPL lahko poteka v organizaciji FTO, ki šolanje po odobrenem programu izvaja zunaj držav, ki niso bile članice JAA. Teoretični izpiti za izdajo licence ali ratinga se opravijo pri pristojnem organu države, ki tudi izda licenco (glej FCL 1.485). Pri načrtovanju je treba izpit (glej FCL 1.030) skrbno prilagoditi šolanju, ki je potekalo zunaj držav, ki niso bile članice JAA.

(e) Praktično usposabljanje poteka pod neposrednim nadzorom vodje inštruktorjev v letalu CFI(A) ali pod nadzorom njegovega imenovanega namestnika, ki je imetnik licence JAR-FCL in ratinga inštruktorja letenja, kot je določeno v šestnajstem odstavku dodatka 1 a k FCL 1.055, ki mora biti prisoten, če usposabljanje poteka v državi, ki ni bila članica JAA.

Dodatek 1 c k FCL 1.055**Dodatne zahteve glede šolanja v organizacijah FTO, ki imajo glavno poslovno enoto in svoj registrirani sedež zunaj držav, ki niso bile članice JAA**

(Glej FCL 1.055, 2. točka odstavka a.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.300.)

POSTOPEK ODOBRIITVE

1 Organizacije FTO z glavno poslovno enoto in registriranim sedežem zunaj držav, ki niso bile članice JAA, ki želijo šolati za licenco JAR-FCL in z njo povezane ratinge, pošljejo vlogo za odobritev takih tečajev pristojnemu letalskemu organu katere koli polnopravne države, ki je bila članica JAA. Potrdilo o odobritvi se izda, če:

- (a) organizacija FTO izpolnjuje zahteve iz dodatka 1 a k FCL 1.055 in vse druge dodatne zahteve iz tega dodatka in
- (b) pristojni organ, ki vlogo prejme, oceni, da lahko opravlja svoje predpisane naloge v zvezi z odobritvijo in ustrezen nadzor. Stroški in postopek odobritve ne smejo biti nepotrebno breme za sredstva organa;
- (c) letalski organ države, ki je bila članica JAA, ki bo potrdilo o odobritvi izdal, lahko zagotovi ustrezno pristojnost nad organizacijo FTO med postopkom odobritve in izvajanjem nadaljnjih tečajev usposabljanja;
- (d) letalski organ države, ki ni bila članica JAA, v kateri ima 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 šolanjem na podlagi dogovora, ki ga sklene pristojni organ in posamezna država, ki ni članica JAA.

2 Če so izsledki pregleda zadovoljivi, organizacija FTO pridobi soglasje, ki velja eno leto. Njegovo veljavnost je mogoče podaljšati za nadaljnja obdobja enega leta.

PRISTOJNOST

3 Za odobritev organizacij FTO zunaj držav, ki niso bile članice JAA, izraz "ustrezna pristojnost" pomeni, da se pristojnemu organu države, ki bo izdal potrdilo o odobritvi, omogočijo:

- (a) začetni in rutinski pregledi organizacije FTO v navedeni državi, ki ni bila članica JAA, s čimer se zagotovi skladnost z zahtevami iz JAR-FCL;
- (b) preizkusi med poletom in druga preverjanja standardov, ki so po mnenju pristojnega organa potrebni, ter
- (c) izpolnjevanje zakonske odgovornosti v zvezi z dodelitvijo, spremembo, začasno ali dokončno razveljavitvijo odobritve v skladu z veljavno zakonodajo države članice.

ORGANIZACIJE FTO, KI OPRAVLJAJO ŠOLANJA ZA PROFESIONALNE LICENCE IN RATINGE

4 Potrdilo o odobritvi se izda, če so izpolnjene zahteve iz tega dodatka in če pristojni organ, ki bo potrdilo izdal, oceni, da je mogoče zagotoviti ustrezen nadzor v skladu s postopki Evropske agencije za varnost v letalstvu.

5 Preverjanje praktične usposobljenosti za instrumentno letenje poteka v državi, ki je bila članica JAA, ki bo izdala potrdilo o odobritvi. 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 šolanje odobri, ali po njegovi presoji v zračnem prostoru katere koli druge države, ki je bila članica JAA, preden kandidat začne preverjati praktično usposobljenost za instrumentalno letenje. Tako letenje poteka v prisotnosti izpraševalca, ki ga potrdi pristojni organ.

6 Pridobljeno znanje iz navigacije iz 3. faze integriranega tečaja ATP lahko preverja lokalni inštruktor letenja, ki pred tem ni sodeloval pri usposabljanju kandidata, če je imetnik licence JAR-FCL z vpisanimi privilegiji FI (A). Ob koncu predpisanega šolanja je mogoče preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL (A) iz 4. faze integriranega tečaja ATPL z lokalnim izpraševalcem praktične usposobljenosti za določen tip letala (FE (A)), ki ga potrdi pristojni organ države, ki je bila članica JAA, 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 ŠOLANJE IZKLJUČNO ZA LICENCE PPL(A) IN S TEM POVEZANE RATINGE

7 Potrdilo o odobritvi šolanja za licenco PPL(A) in s tem povezane ratinge se lahko izda, če so izpolnjene zahteve iz tega dodatka in če pristojni organ, ki bo potrdilo izdal, presodi, da je mogoče zagotoviti ustrezen nadzor..

8 Šolska letala, letališče in rute, ki se uporabljajo za urjenje v navigaciji v okviru tečaja PPL, potrdi pristojni organ.

9 Ob koncu predpisanega šolanja za licenco PPL(A) lahko preverjanje praktične usposobljenosti opravlja lokalni izpraševalec praktične usposobljenosti za določen tip letala (FE (A)), ki ga potrdi pristojni organ, ki pred tem ni sodeloval pri praktičnem usposabljanju kandidata.

10 Priročnik za šolanje in operativni priročnik, ki se zahtevata v skladu z dodatkom 1 a k FCL 1.055, je v organizacijah FTO za šolanje izključno za licenco PPL(A) in s tem povezane ratinge, mogoče združiti in v njih zajeti le tista sklicevanja, ki se nanašajo na PPL(A).

TEORETIČNO ZNANJE

11 Teoretično šolanje lahko poteka v organizacijah FTO, ki odobrene tečaje izvajajo zunaj držav, ki niso bile članice JAA. Teoretične izpite za licenco ali vpis ratinga opravlja pristojni organ, ki izda potrdilo o odobritvi (glej FCL 1.485).

Dodatek 2 k FCL 1.055

Organizacija za šolanje letenja za vpis ratinga za tip letala (TRTO). Velja samo za imetnike pilotskih licenc in z njimi povezanih ratingov/pooblastil za inštruktorje TRI, SFI ali MCCI

(Glej FCL 1.055.)

(Glej tudi FCL 1.261, odstavek c in d o odobritvi tečajev.)

(Glej IEM št. 1 k FCL 1.055.)

(Glej IEM št. 2 k FCL 1.055.)

(Glej IEM št. 3 k FCL 1.055.)

(Glej AMC FCL 1.261, 2. točka odstavka c.)

UVOD

1 Organizacija za šolanje letenja za vpis ratinga za tip letala (v nadaljevanju organizacija TRTO) je organizacija, ki s svojim osebjem, opremo in načinom delovanja v ustreznem okolju zagotavlja šolanje za tip letala in/ali usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC), in/ali usposabljanje za letenje na simulatorju ter ustrezno okoliščinam teoretično šolanje za posamezne programe.

2 Organizacija TRTO, ki želi šolati po odobrenem programu v skladu z zahtevami iz JAR-FCL, mora od pristojnega organa ene od držav, ki so bile članice JAA, pridobiti potrdilo o odobritvi. Pristojni organ države, ki je bila članica JAA, bo potrdilo izdal le, če:

- (a) lahko uveljavlja zahteve iz JAR-FCL in
- (b) organizacija TRTO izpolnjuje vse zahteve iz JAR-FCL.

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

PRIDOBITEV POTRDILA O ODOBRTVI

3 Organizacija TRTO, ki želi pridobiti potrdilo o odobritvi, mora pristojnemu organu predložiti vse operativne priročnike in priročnike za šolanje, vključno s sistemom za zagotavljanje kakovosti, opisom shem s programi šolanja, kot je določeno v 17., 25. do 27. točki. Po ocenitvi vloge bo v organizaciji TRTO opravljen pregled, s katerim bo dokazala, da izpolnjuje vse zahteve iz tega dodatka. Če bodo izsledki pregleda zadovoljivi, bo pridobila začetno potrdilo, ki bo veljalo eno leto. Njegovo veljavnost je mogoče podaljšati za nadaljnja obdobja do treh let (glej AMC FCL 1.055 in IEM FCL št. 1 k FCL 1.055). Pristojnemu organu ni treba izdati potrdila o odobritvi 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 tečajev usposabljanja morajo biti odobrene (glej IEM FCL 1.055 (še odprto)).

5 Pristojni organ lahko potrdilo o odobritvi spremeni oziroma ga začasno ali dokončno razveljavi, 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 priročnik o šolanju, mora še pred uvedbo sprememb pridobiti soglasje pristojnega organa. Pristojnega organa 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 šolanju lahko dogovori z drugimi letalskimi šolami 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 šolanja po odobrenih standardih (glej IEM FCL št. 2 k FCL 1.055).

(b) Organizacija TRTO v soglasju s pristojnim organom imenuje osebo, ki dokaže, da je na voljo dovolj sredstev za izvajanje šolanja po odobrenih standardih, to je odgovorni poslovni delavec.

KONTROLNI PREGLED

9 Poleg začetnega pregleda bo pristojni organ opravil preglede, s katerimi bo ugotovil, ali organizacija TRTO izpolnjuje zahteve v skladu z zahtevami iz Skupnih letalskih zahtev (JAR) in potrdilom o odobritvi.

10 Med takimi obiski TRTO omogoči dostop do zapisnikov o šolanju, 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 šolanja (*Head of Training – HT*) imenuje pristojni organ. Med drugim je odgovoren za to, da organizacija TRTO izpolnjuje zahteve iz JAR-FCL. Ta oseba je neposredno odgovorna pristojnemu organu.

13 Organizacija TRTO mora imeti primerno osebje, potrebno za doseganje ciljev šolanja. Dolžnosti posameznega inštruktorja morajo biti določene in dokumentirane.

INŠTRUKTORJI ZA RATING ZA TIP LETALA (TRI)

14 Inštruktorji za posamezen tip letala morajo imeti:

- (a) licenco profesionalnega pilota in ratinge, ki se nanašajo na praktično usposabljanje na letalu, ki ga bodo izvajali;
- (b) rating inštruktorja na tipu letala (TRI), na katerih bo usposabljanje potekalo, ali
- (c) pooblastilo pristojnega organa, da lahko opravljajo posamezno vrsto usposabljanja v organizaciji TRTO (glej FCL 1.300).

SIMULATORSKI INŠTRUKTORJI

15 Za usposabljanje za letenje na napravi FTD morajo inštruktorji imeti izkušnje v poučevanju, ki ustrezajo vrsti tečaja 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 s 3. in 4. točko dodatka 1 k FCL 1.005). Za usposabljanje za tip letal, ki zahtevajo več pilotov, in za usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC) na simulatorju ali na napravi FDT in/ali na FNPT II, mora inštruktor imeti rating TRI oziroma pooblastilo simulatorskega inštruktorja (SFI).

TEORETIČNO ŠOLANJE

16 Teoretično šolanje opravlja pooblaščen inštruktor, ki je imetnik ustreznega ratinga za tip/razred letal, ali kateri koli inštruktor z ustreznimi letalskimi izkušnjami in poznavanjem posameznega zrakoplova, npr. inženir-letalec, inženir vzdrževanja, uslužbenec letalske operativne službe.

STANDARDI ŠOLANJA

17 Organizacija TRTO mora zagotoviti učinkovit sistem delovanja in šolanja. Učinkovitost vodenja, postopkov in šolanja 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 šolanjem in po njem;
- (b) podrobnosti o teoretičnem znanju posameznih kandidatov, njihovem letenju in usposabljanju na simulatorju;
- (c) osebne podatke (datum poteka veljavnosti zdravniških spričeval, ratingov itd.), ki se nanašajo na osebje organizacije TRTO.

19 Obliko dokumentov o šolanju kandidatov določa priročnik za šolanje.

20 Organizacija TRTO pristojnemu organu na njegovo zahtevo predloži dokumentacijo in poročila o šolanju.

PROGRAM ŠOLANJA

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

ŠOLSKA LETALA

22 Vsa letala morajo biti opremljena v skladu s podrobnim opisom šolanja, za katero se letalo uporablja.

PROSTORI IN OPREMA

23 Zagotovljena mora biti primerna oprema za šolanje.

ZAHTEVE ZA ZAČETEK ŠOLANJA

24 Organizacija TRTO zagotovi, da kandidati izpolnjujejo najmanj zahteve, ki so temeljni pogoj za začetek šolanja za rating za tip letala, kot je to določeno v FCL 1.250.

PRIROČNIK ZA ŠOLANJE IN OPERATIVNI PRIROČNIK

25 Organizacija TRTO pripravi in skrbi za priročnik za šolanje in operativni priročnik z informacijami in navodili, ki osebju omogočajo opravljanje njihovih nalog, ter smernicami kandidatom pri izpolnjevanju zahtev med šolanjem. Osebju in kandidatom mora, če je primerno, dati na voljo podatke, ki so zajeti v priročniku za šolanje, v operativnem priročniku in v dokumentaciji, ki vsebuje potrdilo o odobritvi organizacije TRTO. Prav tako mora objaviti postopek za spremembo podatkov, spremembe pa ustrezno nadzirati.

26 Priročnik za vsako stopnjo šolanja določa standarde, cilje in namene šolanja, ki jih morajo kandidati doseči, skupaj z določili za prijavo k posameznemu šolanju. Poleg tega vključuje še:

1. del – Načrt šolanja,
2. del – Posvetovanje pred letom in letalske vaje,
3. del – Usposabljanje na simulatorju in na napravah za simulacijo letenja,
4. del – Teoretično šolanje.

Nadaljnja navodila so v IEM FCL št. 3 k FCL 1.055.

27 Operativni priročnik posameznim skupinam uslužbencev, npr. inštruktorjem na letalu, simulatorskim inštruktorjem, inštruktorjem za teoretično šolanje 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 1.055.

Dodatek 3 k FCL 1.055**Odobritev modularnega teoretičnega šolanja na daljavo**

(Glej dodatek 1 k FCL 1.130 in 1.135.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.160 in 1.165, 4. točka odstavka a.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.205.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.251.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.285.)

(Glej AMC FCL 1.055, odstavek a.)

LETALSKA ŠOLA

1 Šolski prostori morajo biti 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 potrdila o odobritvi letalske šole. Pred začetkom šolanja je treba za izvajanje modularnega programa šolanja na daljavo od pristojnega organa pridobiti potrdilo o odobritvi.

2 Vodja šolanja ali vodja inštruktorjev za teoretično šolanje v organizaciji FTO, ki opravlja šolanje na daljavo, mora izpolnjevati zahteve iz dodatka 1 a k FCL 1.055. Vsi inštruktorji, ki izvajajo teoretično šolanje, morajo izpolnjevati zahteve iz JAR-FCL in pristojnemu organu dokazati ustrezno usposobljenost ali primerne izkušnje.

3 Za organizacije FTO, ki opravljajo le teoretično šolanje, veljajo v skladu z dodatkom 1 a k FCL 1.055 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 šolanja 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 šolanja 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 s sistemom za zagotavljanje kakovosti zagotoviti ustrezen način za spremljanje njihovega izvajanja in upoštevanja programov šolanja.

TEČAJI USPOSABLJANJA

- 6 Šolanje na daljavo se odobri le kot sestavni del teoretičnega šolanja na:
- (a) modularnih tečajih teoretičnega šolanja za licence PPL(A), CPL(A), IR(A) in ATPL(A);
 - (b) tečajih dodatnega teoretičnega šolanja za vpis ratinga za razred ali tip visoko zmogljivih letal, ki zahtevajo enega pilota.

Dodatek 1 k FCL 1.060

Različice po državah pri zmanjšanju privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več
(Glej FCL 1.060.)

Različice po državah

V zvezi z FCL 1.060 so prijavljene te različice:

- Francija – (F) FCL 1.060

(F) FCL 1.060 Zmanjšanje privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več (Francija)

(a) V skladu s standardi iz priloge 1 ICAO imetnik pilotske licence, ki je dopolnil 60 let, ne sme opravljati nalog vodje zrakoplova v komercialnem zračnem prometu v francoskem zračnem prostoru.,

(b) Imetnik pilotske licence, ki je dopolnil 60 let, ne sme opravljati nalog pilota zrakoplova v komercialnem zračnem prometu v pristojnosti francoskih državnih letalskih organov.

- Italija – (I) FCL 1.060

(I) FCL 1.060 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.

- Portugalska – (P) FCL 1.060

(P) FCL 1.060 Zmanjšanje privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več (Portugalska)

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

- Madžarska – (H) FCL 1.060

(H) FCL 1.060 Zmanjšanje privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več (Madžarska)

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

- (a) kot član veččlanske letalske posadke in če
- (b) je edini pilot v letalski posadki, ki je dopolnil 60 let.

Imetnik pilotske licence, ki je dopolnil 62 let, ne sme opravljati nalog pilota zrakoplova v komercialnem zračnem prometu.

Dodatek 1 k FCL 1.075**Določila o licencah članov letalskega osebja**

(Glej IEM FCL 3.100.)

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***Requirements – Zahteve**Authority name and logo – Ime pristojnega organa in njegov znak**(English and national language) – Angleški jezik in jezik posamezne države**(English only) – Samo v angleškem jeziku***FLIGHT CREW LICENCE – LICENCA LETALSKEGA OSEBJA***(English and national language) – Angleški in jezik posamezne države**Issued in accordance with ICAO and FCL standards – Izdana v skladu s standardi ICAO in FCL**(English and national language) – Angleški jezik in jezik posamezne države*

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

2. stran

I	Država, ki je licenco izdala	Zahteve <i>Številka licence se začne s splošno kodo države, ki je izdala licenco.</i>
III	Številka licence	
IV	Ime in priimek imetnika	<i>Uporabljati je treba standardno obliko datuma s polnim izpisom dan/mesec/leto (npr. 21. 1. 1995). Glej FCL 1.070</i>
XIV	Datum (glej navodila) in kraj rojstva	
V	Naslov Ulica, mesto, regija, poštna št.	.
VI	Državljanstvo	
VII	Podpis imetnika	
VIII	Pristojni organ, ki je izdal licenco (npr. licenca CPL (A) 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	

3. stran

II	Naslov licence, datum prve izdaje in koda države	<i>Uporaba kratic kot v tej prilogi (npr. PPL (H), ATPL (A) itd.)</i>
IX	Veljavnost: Licenco je treba ponovno izdati najpozneje do Imetnik licence lahko uveljavlja privilegije le, če ima zanje veljavno zdravniško spričevalo. V skladu s 1. točko odstavka a FCL 1.015 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 radiozvezo na zrakoplovu v angleškem (ali v drugem določenem jeziku)	.
XIII	Opombe: Velja samo za letala, registrirana v državi, ki je licenco izdala. Ustrezno znanje jezika: (Jezik(i))	<i>Vključiti je treba vpis(e) o ustreznem znanju jezika.</i>

4. stran

Ratings to be revalidated – Ratingi, katerih veljavnost je treba podaljšati

Class/Type/IR – Razred/tip/IR

Remarks/Restrictions – Opombe/omejitve

Instructors – Inštruktorji

Zahteve

Te strani so namenjene pristojnim organom, ki določijo zahteve, ki sledijo prvemu vpisu ratinga ali obnove potečenih ratingov.

Pristojni organ vsakič vpiše podatke o prvem vpisu ali obnovi ratingov.

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 zrakoplova 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).

5., 6. in 7. stran:

Standardna oblika licence na teh straneh omogoča vpis izpraševalcem, ki preverjajo strokovnost za podaljšanje veljavnosti ratingov za tip, razred in instrumentno letenje.

Pristojni organ lahko podatke o podaljšanju veljavnosti vpiše po lastni presoji.

Rating za inštruktorje in rating za razred enomotornih batnih letal lahko s soglasjem pristojnega organa podaljša izpraševalec, ki sodeluje pri 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.

7. stran:

Vsaka stran ima 10 vrstic za prvi vpis in podaljšanje ratingov.

Rating – Rating

Date of test – Datum preverjanja

Valid until – Velja do

Examiner's authorisation no. – Številka pooblastila izpraševalca

Examiner's signature – Podpis izpraševalca

8. stran:

Vsebuje kratice, uporabljene v licenci.

Npr. ATPL (*Airline Transport Pilot 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

MEP (*Multi-engine piston aeroplanes*) – Večmotorna letala z batnimi motorji

FI (*Flight Instructor*) – Inštruktor letenja

TRE (*Type Rating Examiner*) – Izpraševalec praktične usposobljenosti za rating za tip letala
itd.

PODDEL B – PILOT PRIPRAVNIK (LETALO)

FCL 1.085 Zahteve

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

FCL 1.090 Najnižja starostna meja

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

FCL 1.095 Zdravstvena sposobnost

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

PODDEL C –LICENCA ZASEBNEGA (ŠPORTNEGA) PILOTA (LETALO) – PPL(A)**FCL 1.100 Najnižja starostna meja**

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

FCL 1.105 Zdravstvena sposobnost

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

FCL 1.110 Privilegiji in pogoji

(a) *Privilegiji.* Ob upoštevanju vseh drugih pogojev, določenih v Skupnih letalskih zahtevah (JAR), privilegiji iz licence PPL(A) omogočajo imetniku take licence, da opravlja naloge vodje letala ali kopilota v katerem koli letalu, vendar ne sme pilotirati letal med komercialnimi poleti, za katere bi prejel plačilo ali kakršno koli nadomestilo.

(b) *Pogoji*

- (1) Kandidat za licenco PPL (A), ki je izpolnil pogoje, določene v zahtevah FCL-1.100, 1.105, 1.120, odstavkih a in b 1.125, 1.130, 1.135, in če to ustreza, 4. točki odstavka a 1.010, je s tem izpolnil zahteve za pridobitev licence PPL(A) in vpis najmanj ratinga za razred/tip tistega letala, na katerem je preverjanje praktične usposobljenosti potekalo.
- (2) Če imetnik licence namerava uveljavljati privilegije iz licence ponoči, mora izpolniti zahteve iz odstavka c FCL 1.125.

FCL 1.115 Namerno prazno**FCL 1.120 Upoštevanje izkušenj**

(Glej dodatek 1 k FCL 1.125.)

Kandidat, ki želi pridobiti licenco PPL(A), mora kot pilot letala opraviti vsaj 45 ur letenja. Od tega lahko 5 ur letenja opravi na napravah za usposabljanje za osnovno instrumentalno letenje (*Basic Instrument Training Device – BITD*) (glej dodatek 1 k FCL 1.125), napravah FNPT ali na simulatorju. Pri imetnikih pilotskih licenc oziroma enakovrednih privilegijev za helikopterje, mikrolahke helikopterje, giroplane ali mikrolahka letala z nepremičnimi krili in premičnimi aerodinamičnimi krmilnimi površinami, ki se premikajo v vseh treh smereh, 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 pri izpolnjevanju pogojev za izdajo licence upoštevati 10 odstotkov njihovega skupnega letenja kot vodja navedenih zrakoplovov, vendar priznano število opravljenih ur letenja ne sme biti večje od 10 ur.

FCL 1.125 Tečaj usposabljanja

(Glej dodatke 1, 2 in 3 k FCL 1.125.)

(Glej AMC FCL 1.125.)

(a) *Splošno.* Kandidat za licenco PPL(A) mora v organizaciji za šolanje letenja (FTO) ali v drugi registrirani letalski šoli končati predpisano usposabljanje, ki je v skladu z učnim programom, določenim v dodatku 1 k FCL 1.125. Zahteve v zvezi z registracijo so določene v dodatkih 2 in 3 k FCL 1.125.

(b) *Praktično usposabljanje za letenje.* Kandidat za licenco PPL (A) mora na letalih, za katera je Slovenija ali neka druga država, ki je bila članica JAA, izdala ali sprejela spričevalo o plovnosti, opraviti vsaj 25 ur letenja z inštruktorjem in vsaj 10 ur samostojnega letenja pod nadzorom. Samostojno letenje pod nadzorom vključuje najmanj 5 ur samostojnih preletov med letališči (*cross country flight*), pri čemer mora biti vsaj en prelet daljši od 270 km (150 NM). Na tem preletu mora kandidat pristati in se popolnoma ustaviti na dveh letališčih, ki nista letališči vzleta. Če se pri kandidatu v skladu s FCL 1.120 upošteva letenje kot vodja letala na drugem zrakoplovu, se število ur zahtevanega letenja z inštruktorjem lahko zmanjša, vendar ne sme biti manjše od 20 ur.

(c) *Usposobljenost za nočno letenje.* Če namerava kandidat privilegije iz licence uveljavljati ponoči, mora z letalom ponoči opraviti najmanj dodatnih 5 ur letenja. Pri predpisanem številu ur letenja mora opraviti 3 ure letenja z inštruktorjem, vključno z najmanj enournim preletom, ter opraviti pet samostojnih vzletov in pristankov s popolno ustavitvijo. Taka usposobljenost se vpiše v licenco.

FCL 1.130 Preverjanje teoretičnega znanja

(Glej dodatek 1 k FCL 1.130 in 1.135.)

Kandidat za licenco PPL (A) mora pristojnemu organu dokazati raven teoretičnega znanja, ki ustreza privilegijem, ki jih imetniku daje licenca PPL (A). Zahteve in postopki glede izvedbe teoretičnih izpitov so določeni v dodatku 1 k FCL 1.130 in 1.135.

FCL 1.135 Preverjanje praktične usposobljenosti

(Glej dodatek 1 k odstavku a FCL 1.125)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.130 in 1.135 ter dodatek 2 k FCL 1.135)

Kandidat za licenco PPL (A) mora dokazati svojo usposobljenost, da kot vodja letala izvede ustrezne postopke in manevre, ki so določeni v dodatku 1 k FCL 1.130 in 1.135. Raven njegove usposobljenosti mora ustrezati privilegijem iz licence PPL(A). Kandidat opravlja preverjanje praktične usposobljenosti v 6 mesecih po končanem praktičnem usposabljanju za letenje (glej odstavek a FCL 1.125).

Dodatek 1 k FCL 1.125**Tečaj usposabljanja za licenco zasebnega (športnega) pilota (PPL(A)) – povzetek**

(Glej FCL 1.125.)

(Glej AMC FCL 1.125.)

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

TEORETIČNO USPOSABLJANJE

2 Učni program teoretičnega dela tečaja PPL (A) zajema naslednje predmete: letalsko zakonodajo, splošno znanje o zrakoplovu, zmogljivost letala in načrtovanje poleta, človeško zmogljivost in njene meje, meteorologijo, navigacijo, operativne postopke, osnove letenja, komunikacijo.

Nadaljnje podrobnosti o celotnem teoretičnem šolanju so določene v AMC FCL 1.125.

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

3 Učni program praktičnega usposabljanja za letenje za licenco PPL (A) vključuje:

- (a) dejavnosti pred poletom, vključno z določanjem mase in ravnotežja, pregled in oskrbo letala;
- (b) postopke v šolskem krogu in letališkem območju, varnostne ukrepe in postopke za preprečevanje trčenja;
- (c) krmiljenje letala s pomočjo zunanjih vizualnih referenc;
- (d) let pri kritično nizkih hitrostih, prepoznavanje znakov porušitve vzgona in vzpostavitev normalnega letenja po začetni ali popolni porušitvi vzgona;
- (e) let pri kritično visokih hitrostih, prepoznavanje znakov in pravilen izhod iz vrija;
- (f) vzlet in pristank v normalnih razmerah in bočnem vetru;
- (g) vzlet z največjo zmogljivostjo (kratka steza in najmanjša višina za prelet ovir), pristanke na kratkih stezah;
- (h) letenje z izključno uporabo instrumentov; izvajanje vodoravnih 180-stopinjskih zavojev (to šolanje lahko izvaja inštruktor (FI (A)) ali STI (A));
- (i) prelet med letališči z uporabo vizualnih referenc, računske navigacije in radionavigacijskih sredstev;
- (j) postopke v sili, vključno s simulirano odpovedjo (okvaro) opreme na letalu, in
- (k) postopke med letom do/od kontroliranih letališč in vzlet ter prelet takih letališč, upoštevanje postopkov služb zračnega prometa (ATS), postopkov pri komunikaciji in frazeologije.

NAPRAVE ZA USPOSABLJANJE ZA OSNOVNO INSTRUMENTALNO LETENJE (*Basic Instrument Training Devices (BITD)*)

4 Naprava za usposabljanje za osnovno instrumentalno letenje se lahko uporablja za:

- letenje z izključno uporabo instrumentov;
- navigacijo s pomočjo radionavigacijskih sredstev (glej vaje v tretjem odstavku zgoraj) in
- osnovno instrumentalno letenje (glej AM FCL 1.125, vaji 18 C in 19).

Pri uporabi naprave za usposabljanje za osnovno instrumentalno letenje velja:

- usposabljanje mora biti dopolnjeno z vajami na letalu;
- na voljo morajo biti zapisi o parametrih o letu in
- usposabljanje mora voditi inštruktor (FI(A) ali STI(A)).

ŠOLSKA LETALA

5 Na voljo mora biti zadostno število šolskih letal, ki ustrezajo vrsti usposabljanja ter so opremljena in vzdrževana ter je njihova kontinuirana plovnost v skladu z zahtevami iz Uredbe Komisije (ES) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij in Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 z dne 20. novembra 2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarja s temi nalogami. Praktično usposabljanje na letalih, ki imajo spričevalo o plovnosti, ki ga izda in sprejme država, ki je bila članica JAA, kandidatom omogoča, da pridobijo rating za razred enomotornih batnih letal, ki se zahteva za izdajo licence. Usposabljanje z motornimi jadralnimi letali (TMG), certificiranimi v skladu z CS-22, kandidatom omogoča, da pridobijo rating za razred motornih jadralnih letal, ki se zahteva za izdajo licence. Vsako letalo mora biti opremljeno z dvojnimi osnovnimi krmili, namenjenimi inštruktorju in kandidatu. Letalska krmila, ki jih je mogoče prestaviti z enega pilotskega mesta na drugo, niso dovoljena. Med letali morajo biti tudi eno ali več letal, s katerimi je mogoče prikazati postopke, da bi se izognili porušitvi vzgona in vriju, ter primerno opremljena letala, na katerih je mogoče simulirati instrumentalne meteorološke razmere.

Usposabljanje je dovoljeno le na letalih, ki jih v ta namen potrdi pristojni organ.

LETALIŠČA

6 Matično letališče in vsa druga nadomestna letališča, na katerih usposabljanje poteka, morajo imeti:

- (a) najmanj eno vzletno-pristajalno stezo ali vzletno-pristajalno območje, na katerem lahko šolska letala normalno vzletajo in pristajajo z najvišjo dovoljeno vzletno oziroma pristajalno maso, kar ustreza okoliščinam:
 - (i) 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) preletijo vse ovire na poti vzleta v višini najmanj 15 m (50 čevljev);
 - (iii) letijo z delujočim motorjem in pristajalnim podvozjem ter zakrilci (če to ustreza okoliščinam) v položaju, ki ga predpiše proizvajalec, in
 - (iv) izvedejo miren prehod od trenutka, ko se letalo odlepi od tal, do najboljše vertikalne hitrosti vzpenjanja, ki ne zahteva izjemnih pilotskih veščin ali postopkov;
- (b) indikator smeri vetra, ki je viden z obeh koncev vzletno-pristajalne steze z zemlje;
- (c) stalen sistem za osvetlitev vzletno-pristajalne steze, če se ta uporablja za usposabljanje za letenje ponoči;
- (d) sredstva za zvezo zrak–zemlja, ki jih potrdi pristojni organ.

Za vse podrobnosti glej AMC FCL 1.125.

Dodatek 2 k FCL 1.125**Registracija letalskih šol, ki izvajajo samo usposabljanje za licenco PPL**

(Glej FCL 1.125.)

- 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 priskrbi obrazec za registracijo.
- 2 Obrazec za registracijo vsebuje podatke, ki so navedeni v dodatku 3 k FCL 1.125.
- 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 končalo, oz. dokler pristojni organ ne ugotovi, da usposabljanje ne poteka varno in/ali v skladu z JAR-FCL. V obeh primerih se registracija šole razveljavi.

Dodatek 3 k FCL 1.125**Vsebina vloge za registracijo letalskih šol, ki izvajajo usposabljanje za licenco PPL**

(Glej FCL 1.115.)

(Glej FCL 1.125.)

a	Ime in naslov, pod katerim letalska šola deluje, npr. klub, šola, skupina
b	Ime 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 šolanje potekalo (ii) Ime operatorja letališča
f	Seznam letal, vključno s simulatorji (če to ustreza), ki se bodo uporabljala: razred letal, registrske oznake, registrirani lastnik ali lastniki, kategorije C od A
g	Vrste usposabljanja, ki bodo potekala v letalski šoli: teoretično usposabljanje PPL(A) praktično usposabljanje za letenje PPL(A) nočno letenje ratingi za razred enomotornih batnih letal in TMG drugo (vpiši) (FCL 1.017)
h	Podatki o zavarovanju zrakoplova
i	Ali bo ustanova delovala s polovičnim ali polnim delovnim časom
j	Kakršne koli dodatne informacije, ki jih zahteva pristojni organ
k	Izjava prosilca, da so podatki, navedeni v točkah a do j resnični in da bo usposabljanje potekalo v skladu s JAR-FCL.
Datum:	
Podpis:	

Dodatek 1 k FCL 1.130 in 1.135**Preverjanje teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za licenco PPL (A)**

(Glej FCL 1.130 in 1.135.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.125.)

(Glej IEM FCL 1.135.)

PREVERJANJE TEORETIČNEGA ZNANJA

1 Postopke za izvedbo izpita za licenco PPL določi pristojni organ. To je pisno preverjanje in se lahko opravlja 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:

Predmet	
letalska zakonodaja in postopki ATC	O časovni razdelitvi odloča pristojni organ.
splošno znanje o zrakoplovu	
zmogljivost letala in načrtovanje poleta	
človeška zmogljivost in njene meje	
meteorologija	
navigacija	
operativni postopki	
osnove letenja	
kommunikacija	
skupaj	

O praktičnem preverjanju komunikacije v učilnici odloča pristojni organ.

2 Večina vprašanj mora biti izbirna z več mogočimi 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% točk. Kandidat dobi točke samo za pravilne odgovore.

5 Ob upoštevanju drugih pogojev, ki jih določa JAR-FCL, kandidat uspešno opravi teoretične izpite za PPL(A), 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(A) 24 mesecev od dneva uspešno opravljenih izpitov.

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

6 Vsi kandidati za preverjanje praktične usposobljenosti za licenco PPL(A) se usposabljaajo na letalu istega razreda/tipa, kot se bo uporabljalo med praktičnim preverjanjem. Kandidat lahko sam odloča o tem, ali bo preverjanje potekalo na enomotornem ali večmotornem letalu, v skladu z zahtevo glede izkušenj v FCL 1.255 ali 1.260, ki določa 70 ur letenja kot vodja letala. Letalo, ki se uporablja med preverjanjem praktične usposobljenosti, mora izpolnjevati zahteve glede šolskih letal (glej dodatek 1 k FCL 1.125).

7 Upravno-administrativne postopke glede primernosti kandidata za opravljanje preverjanja, vključno s predajo zapisnika o šolanju kandidata izpraševalcu, določi pristojni organ.

8 Kandidat mora opraviti naloge iz 1. do 5. sekcije preverjanja praktične usposobljenosti in 6. sekcije, če leti na večmotornem letalu. Če dobi negativno oceno iz dela sekcije, se šteje, da te sekcije ni opravil. Če dobi negativno oceno v več kot eni sekciji, mora ponovno opravljati 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 ponovno opravljati celotno preverjanje. Vse sekcije preverjanja praktične usposobljenosti morajo biti končane v šestih mesecih.

9 Po katerem koli negativno ocenjenem preverjanju praktične usposobljenosti utegne biti potrebno nadaljnje šolanje. Če kandidat po dveh poskusih ne dobi pozitivne ocene iz vseh sekcij preverjanja, je potrebno dodatno šolanje, 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 neustrezni, mora ponovno opravljati celotno preverjanje praktične usposobljenosti. Če se po mnenju izpraševalca preverjanje konča iz tehničnih razlogov, se bodo pri nadaljnjem letenju preverjale samo tiste sekcije, ki niso 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 upravlja letalo z mesta, s katerega je mogoče opravljati naloge vodje letala, in da izvede let, kot bi bil edini član letalske posadke v letalu. Odgovornost za let je dodeljena v skladu z notranjepravnimi predpisi.

14 Ruto za preverjanje navigacijskih postopkov izbere izpraševalec. Lahko se konča na odhodnem ali na katerem koli drugem letališču. Kandidat je odgovoren za načrtovanje poleta; zagotoviti mora, da sta na letalu vsa oprema in dokumentacija za izvedbo poleta. Trajanje preverjanja navigacijskih postopkov je določeno v dodatku 2 k FCL 1.135 in ne sme biti krajše od 60 minut. Kandidat se lahko z izpraševalcem dogovori za ločeno preverjanje navigacijskih dela.

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 odobrenim kontrolnim seznamom letala, na katerem preverjanje poteka. Med pripravi pred začetkom preverjanja se kandidat z izpraševalcem dogovori o nastavitvah moči motorja in hitrosti. Podatke o zmogljivosti letala za vzlet, prilet in pristanek izračuna na podlagi operativnih ali letalskih priročnikov letala, s katerim bo letel.

16 Izpraševalec ne sme dejavno sodelovati pri vodenju letala, 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 letala v skladu z omejitvami letala;
 - tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
 - prakso dobrega pilota (*airmanship*);

- uporabo letalskega znanja in
- tak nadzor nad letalom, 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 ter operativne lastnosti in zmogljivost uporabljenega letala.

Višina

normalen let	± 150 čevljev
s simulirano odpovedjo motorja	± 200 čevljev

Vzdrževanje smeri s pomočjo radijskih sredstev

normalen let	± 10 stopinj
s simulirano odpovedjo motorja	± 15 stopinj

Hitrost

vzlet in prilet	± 15 vozlov/– 5 vozlov
pri drugih režimih leta	± 15 vozlov

VSEBINA PREVERJANJA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

19 Vsebina in sekcije, ki so namenjene preverjanju praktične usposobljenosti za izdajo licence PPL (A) za enomotorna in večmotorna letala, so določene v dodatku 2 k FCL 1.135. Obliko in prijavnico za preverjanje praktične usposobljenosti določi pristojni organ (glej IEM FCL 1.135).

Dodatek 2 k FCL 1.135**Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za licenco PPL (A)**

(Glej FCL 1.135.)

(Glej IEM FCL 1.135.)

1. SEKCIJA	
POSTOPKI PRED POLETOM IN ODLET	
Uporaba kontrolnih seznamov (CHL) in praksa dobrega pilota (upravljanje letala s pomočjo zunanjih vizualnih stikov, postopki za preprečevanje zaledenitve in razledenitev itd.) veljata za vse sekcije.	
a	Predpoletna dokumentacija in navodila glede vremena
b	Izračun mase in ravnotežja ter zmogljivosti letala
c	Pregled in oskrba letala
d	Zagon motorjev in postopki po zagonu
e	Vožnja po tleh (taksiranje) in letališki postopki, postopki pred vzletom
f	Preverjanja za vzlet in po vzletu
g	Letališki postopki pri odhodu
h	Radijska zveza z ATC – postopki radiotelefonijske (R/T)
2. SEKCIJA	
SPLOŠNE LETALSKE NALOGE	
a	Radijska zveza z ATC – postopki radiotelefonijske (R/T)
b	Vodoravni let z vzdrževanjem zadane smeri s spremembami hitrosti
c	Vzpenjanje: i. najboljša vertikalna hitrost vzpenjanja ii. zavoji med vzpenjanjem iii. prehod iz vzpenjanja v vodoravni let
d	30-stopinjski zavoji
e	45-stopinjski zavoji, prepoznavanje spiralnega spuščanja (vrija) in izhod iz njega
f	Let s kritičnimi najmanjšimi hitrostmi z zakrilci in brez njih
g	Porušitev vzgona: i. porušitev vzgona pri "čisti" konfiguraciji, vzpostavitev normalnega letenja z dodajanjem moči ii. približevanje porušitvi vzgona med spuščanjem z 20-stopinjskim nagibom in konfiguracijo za prilet iii. približevanje porušitvi vzgona s konfiguracijo za pristanek
h	Spuščanje: i. spuščanje z dodajanjem moči in brez dodajanja moči ii. zavoji med spuščanjem (ostri drsni zavoji) iii. prehod iz spuščanja v vodoravni let
3. SEKCIJA	
POSTOPKI NA RUTI	
a	Načrt poleta, računska navigacija in branje zemljevidov
b	Ohranjanje višine, smeri in hitrosti
c	Orientacija, merjenje časa, popravki predvidenega časa prihoda (ETA), vodenje dnevnika
d	Preusmeritev na nadomestno letališče (načrtovanje in izvedba)
e	Uporaba radionavigacijskih sredstev
f	Preverjanje osnovnega instrumentalnega letenja (180-stopinjski zavoji v simuliranih meteoroloških razmerah za instrumentalno letenje)
g	Vodenje letala (pregledi, gorivni sistemi in zaledenitev uplinjača itd.), radijska zveza z ATC, postopki radiotelefonijske (R/T)
4. SEKCIJA	
POSTOPKI MED PRILETOM IN PRISTANKOM	
a	Letališki postopki ob prihodu
b	Natančni pristanek, pristajanje na travnato površino (kratko stezo), bočni veter, če so okoliščine za to primerne*
c	Pristanek brez uporabe zakrilc*
d	Prilet in pristanek z motorjem v prostem teku (SAMO ENOMOTORNA LETALA)*
e	Pristanek in nadaljevanje leta
f	Neuspeli prilet (GA) z majhne višine
g	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki radiotelefonijske (R/T)
h	Postopki po končanem letu

5. SEKCIJA	
NENORMALNI POSTOPKI IN POSTOPKI OB NEVARNOSTI	
Sekcijo je mogoče združiti s 1. do 4. sekcijo.	
a	Simulacija odpovedi motorja po vzletu (ENOMOTORNA LETALA)
b	Simulacija zasilnega pristanka (ENOMOTORNA LETALA)*
c	Simulacija pristanka iz preventivnih razlogov (ENOMOTORNA LETALA)
d	Simulacija različnih nevarnosti
e	Ustna vprašanja
6. SEKCIJA	
SIMULACIJA LETA Z NESIMETRIČNO MOČJO IN NALOGE, KI SE NANAŠAJO NA RAZRED/TIP LETALA	
Sekcijo je mogoče združiti s 1. do 5. sekcijo.	
a	Simulacija odpovedi motorja med vzletom (na varni višini, če vaja ne poteka na simulatorju)
b	Prilet in nadaljevanje leta po pristanku (GA) z nesimetrično močjo
c	Prilet in pristanek z nesimetrično močjo s popolno ustavitvijo
d	Ustavitev in ponoven zagon motorja
e	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki radiotelefonijske (R/T), praksa dobrega pilota
f	Po presoji izpraševalca – preverjanje praktične usposobljenosti za tip/razred letala lahko vključuje katere koli druge s tem povezane naloge, če so okoliščine za to primerne: i. letalske sisteme, vključno z upravljanjem avtopilota ii. delovanje sistema za vzdrževanje tlaka iii. uporabo sistema za razledenitev in preprečevanje zaledenitve
g	Ustna vprašanja

** Po presoji izpraševalca je mogoče nekatere naloge združiti.*

PODDEL D – LICENCA POKLICNEGA PILOTA (LETALO) – CPL(A)**FCL 1.140 Najnižja starostna meja**

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

FCL 1.145 Zdravstvena sposobnost

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

FCL 1.150 Privilegiji in pogoji

(a) *Privilegiji.* Ob upoštevanju vseh drugih pogojev, določenih v Skupnih letalskih zahtevah (JAR), privilegiji iz licence CPL(A) omogočajo imetniku take licence, da:

- (1) uveljavlja vse privilegije imetnika licence PPL(A);
- (2) opravlja naloge vodje letala ali kopilota med poleti, ki ne spadajo v komercialni zračni prevoz;
- (3) opravlja naloge vodje letala v komercialnem zračnem prevozu na letalih, ki zahtevajo enega pilota;
- (4) opravlja naloge kopilota v komercialnem zračnem prometu.

(b) *Pogoji.* Kandidat za licenco CPL(A), ki je izpolnil pogoje, določene v zahtevah FCL 1.140, 1.145, 1.155, 1.160, 1.165, 1.170, in če to ustreza, 4. točki odstavka a 1.010, je s tem izpolnil tudi zahteve za pridobitev licence CPL(A) in vpis najmanj ratinga za tisti razred/tip letala, na katerem je preverjanje praktične usposobljenosti potekalo, ter zahteve za vpis ratinga za instrumentalno letenje, če je v skladu s poddelom E te priloge končal tudi šolanje in preverjanje za vpis ratinga za instrumentalno letenje.

FCL 1.155 Upoštevanje izkušenj

(Glej 3. točko odstavka a FCL 1.050.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.160 in 1. do 4. točko odstavka a 1.165.)

(Glej dodatek 1 in 2 k FCL 1.170.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.205.)

(Glej dodatek 1 k 2. točki odstavka a FCL 1.510.)

(Glej AMC FCL 1.160 in 1. do 3. točko odstavka a 1.165.)

(a) Integrirani tečaji

- (1) *Izkušnje.* Kandidat za licenco CPL(A), ki se je redno udeleževal integriranega tečaja usposabljanja v letenju in ga končal, mora kot pilot opraviti najmanj 150 ur letenja na letalih, za katera je Slovenija ali ena od držav, ki so bile članice JAA, izdala ali sprejela spričevalo o plovnosti.
- (2) *Upoštevanje/priznanje naleta.* Podrobnosti o upoštevanju/priznanju naleta opravljenega letenja, ki se zahteva v 1. točki odstavka a, so navedene v četrtem odstavku dodatka 1 k FCL 1.160 in 1. točki odstavka a 1.165, četrtem odstavku dodatka 1 k FCL 1.160 in 2. točki odstavka a 1.165 ali v četrtem odstavku dodatka 1 k FCL 1.160 in 3. točki odstavka a 1.165.

(b) Modularni tečaj

- (1) *Izkušnje.* Kandidat za licenco CPL(A), ki ni končal integriranega tečaja usposabljanja v letenju, mora kot pilot letal, za katera je Slovenija ali ena od držav, ki so bile članice JAA, izdala ali sprejela spričevalo o plovnosti, opraviti najmanj 200 ur letenja.
- (2) *Upoštevanje/priznanje naleta.* Od skupnih 200 ur zahtevanega naleta je mogoče priznati:
 - (i) 30 ur letenja na helikopterjih kot vodja letala pri imetniku licence PPL (H) ali

- (ii) 100 ur letenja na helikopterjih kot vodja letala pri imetniku licence CPL (H) ali
 - (iii) 30 ur letenja kot vodja letala na motornih jadralnih letalih (TMG) ali jadralnih letalih.
- (c) *Nalet.* Med integriranim tečajem mora kandidat na letalih opraviti 150 ur letenja (glej tudi 3. točko odstavka a FCL 1.050) in 200 ur letenja med modularnim tečajem, od tega najmanj:
- (1) 100 ur kot vodja letala ali 70 ur kot vodja letala, če je letenje opravil med integriranim tečajem za letenje, kot je to določeno v dodatku 1 k FCL 1.160 in 1. do 3. točki odstavka a 1.165 ter v AMC FCL 1.160 in 1. do 3. točki odstavka a 1.165;
 - (2) 20 ur preletov med letališči (*cross-country flight time*) v skladu s pravili vizualnega letenja (VFR) kot vodja letala. En prelet mora biti daljši od 540 km (300 NM). Na tem preletu mora kandidat pristati in se popolnoma ustaviti na dveh letališčih, ki nista letališči vzleta;
 - (3) 10 ur usposabljanja v instrumentalnem letenju, od tega je lahko največ 5 ur instrumentnega letenja na zemlji, in
 - (4) 5 ur nočnega letenja, kot je to določeno v odstavku b FCL 1.165.
- (d) Pri kandidatu, ki že ima potrdilo o končanem modulu osnovnega instrumentalnega letenja, kot je to določeno v dodatku 1 k FCL 1.205, se pri zahtevanem opravljenem letenju med usposabljanjem v instrumentalnem letenju v okviru integriranega ali modularnega tečaja lahko upošteva do 10 ur letenja.
- (e) *Imetniki licence MPL(A).* Pred uveljavljanjem privilegijev iz licence CPL(A) mora imetnik licence MPL(A) z letalom opraviti:
- (1) 70 ur kot vodja letala ali skupaj najmanj 10 ur kot vodja letala in zahtevano dodatno letenje kot vodja letala pod nadzorom (PICUS). Od tega mora opraviti 20 ur letenja kot vodja letala v preletu (v skladu s pravili vizualnega letenja ali opraviti prelet, ki je sestavljen iz najmanj 10 ur kot vodja letala in 10 ur kot vodja letala pod nadzorom (PICUS). Ta mora vključevati en prelet v skladu s pravili vizualnega letenja, ki je daljši od 540 km (300 NM) ter med katerim kandidat kot vodja letala vzleti in se popolnoma ustavi na dveh letališčih, ki nista letališči vzleta;
 - (2) elemente modularnega tečaja CPL(A), ki so določeni v dodatku 1 k FCL 1.160 in 4. točki odstavka a 1.165 v odstavkih 11(a) in 12, in
 - (3) preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(A) na enomotornem ali večmotornem letalu v skladu z dodatkom 1 in 2 k FCL 1.170.
- FCL 1.160 Teoretično znanje**
(Glej dodatek 1 k FCL 1.160 in 1. do 4. točko odstavka a 1.165.)
- (a) *Tečaj.* Kandidat za licenco CPL(A) mora opraviti odobreni tečaj teoretičnega usposabljanja v registrirani organizaciji FTO. Tečaj poteka skupaj s praktičnim usposabljanjem, kot to določa FCL 1.165.
- (b) *Izpiti.* Kandidat za licenco CPL (A) mora dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem imetnika licence CPL (A), in izpolniti zahteve, določene v poddelu J te priloge.
- (c) Kandidat, ki je opravil integrirani tečaj šolanja, mora dokazati najmanj raven znanja, ki se zahteva na tem tečaju in je določena v dodatku 1 k FCL 1.160 ter 1. do 3. točki odstavka a 1.165.).

FCL 1.165 Usposabljanje za letenje

(Glej dodatek 1 k FCL 1.160 in 1. do 4. točko odstavka a 1.165 ter AMC FCL 1.160 in 1. do 4. točko odstavka a 1.165.)

(a) *Tečaj.* Kandidat za licenco CPL(A) mora v registrirani organizaciji FTO opraviti odobreni integrirani ali modularni tečaj usposabljanja za letenje na letalih, za katera je Slovenija ali neka druga država, ki je bila članica JAA, izdala ali sprejela spričevalo o plovnosti. Praktično usposabljanje v letenju poteka skupaj s teoretičnim šolanjem. Podrobnosti o

- (1) integriranem tečaju za licenco ATPL(A) so določene v dodatku 1 k FCL 1.160 in 1. točki odstavka a 1.165 ter v AMC FCL 1.160 in 1. točki odstavka a 1.165;
- (2) integriranem tečaju za licenco in rating CPL(A)/IR so določene v dodatku 1 k FCL 1.160 in 2. točki odstavka a 1.165 ter AMC FCL 1.160 in 2. točki odstavka a 1.165;
- (3) integriranem tečaju za licenco CPL(A) so določene v dodatku 1 k FCL 1.160 in odstavka 1.165 ter AMC FCL 1.160 in 3. točki odstavka a 1.165 in
- (4) modularnem tečaju za licenco CPL(A) so določene v dodatku 1 k FCL 1.160 in 4. točki odstavka a 1.165 ter AMC FCL 1.160 in 4. točki odstavka a 1.165.

(b) *Usposabljanje za nočno letenje.* Kandidat mora na letalih ponoči opraviti vsaj pet ur letenja, od tega najmanj tri ure z inštruktorjem. V tem času mora opraviti vsaj enourni prelet (ter pet samostojnih vzletov in pet pristankov s popolno ustavitvijo).

FCL 1.170 Preverjanje praktične usposobljenosti

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 1.170.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.160 in 1. do 4. točko odstavka a 1.165.)

Kandidat za licenco CPL(A) mora dokazati, da je sposoben kot vodja letala izvesti predpisane postopke in manevre, ki so določeni v dodatkih 1 in 2 k FCL 1.170. Raven njegove usposobljenosti mora ustrezati privilegijem iz licence CPL(A). Kandidat opravlja preverjanje praktične usposobljenosti, kot se to zahteva v dodatku 1 k FCL 1.160 in 1. do 4. točki odstavka a 1.165.

Dodatek 1 k FCL 1.160 in 1. točka odstavka a 1.165
Integrirani tečaj za licenco ATPL (A)

(Glej FCL 1.160, 1.165 in 1.170.)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 1.170.)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 1.210.)

(Glej AMC FCL 1.160 in 1. točko odstavka a 1.165.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.470.)

(Glej IEM FCL 1.170.)

1 Cilj integriranega tečaja za licenco ATPL(A) je usposobiti pilote do take ravni strokovnosti, kot se zahteva za opravljanje nalog kopilota v veččlanski posadki na večmotornih letalih v komercialnem zračnem prometu in za pridobitev licence poklicnega pilota letala/ratinga za instrumentno letenje (CPL(A)/IR).

2 Kandidat, ki želi začeti opravljati integrirani tečaj za licenco ATPL(A), mora pod nadzorom vodje šolanja v organizacije za šolanje letenja (FTO) opraviti vse stopnje usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju po odobrenem programu, ki ga izvaja ustrezna organizacija FTO.

3 Usposabljanje traja od 12 do 36 mesecev. V soglasju s pristojnim organom je mogoče pripraviti poseben program za podaljšanje šolanja več kot 36 mesecev, če organizacija FTO omogoči dodatno praktično usposabljanje za letenje na letalu ali šolanje na zemlji.

4 Kandidat se lahko prijavi na tečaj kot popoln začetnik ali kot imetnik licence PPL(A) ali PPL(H), izdane v skladu s prilogo 1 k ICAO. Popoln začetnik mora izpolnjevati zahteve, določene v poddelu B te priloge, ki se nanašajo na pilota pripravnika. Pri imetniku licence PPL(A) ali PPL(H) je mogoče pri letenju, ki ga mora kandidat opraviti med usposabljanjem (1. točka odstavka a FCL 1.165 in odstavek 13 dodatka 1 k 1. točki odstavka a FCL 1.165), upoštevati 50% naleta, ki ga je kandidat opravil pred začetkom tečaja, vendar ne več kot 40 ur oziroma 45 ur, če se je kandidat usposobil tudi za nočno letenje, od tega je lahko največ 20 ur pod nadzorom inštruktorja. 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 v helikopterju ali motornem jadralnem letalu (TMG) (glej AMC FCL 1.160 in 1. točko odstavka a 1.165, 2. in 3. faza), ki pa ne presegajo 20 ur.

5 Kandidat, ki ne opravi oziroma ne more opraviti celotnega tečaja ATPL(A), lahko pri pristojnem organu zaprosi za preverjanje teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za pridobitev nižje licence, in če to ustreza okoliščinam, ratinga 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, ki jih bo opravil v drugi organizaciji za šolanje letenja.

7 Organizacija FTO zagotovi, da ima kandidat pred začetkom tečaja zadostno znanje matematike in fizike ter angleščine, da lahko brez težav sledi teoretičnemu delu usposabljanja. V skladu z dodatkom 1 k FCL 1.200 mora kandidat dokazati, da je sposoben uporabljati angleški jezik.

8 Tečaj vključuje:

- (a) teoretično usposabljanje do ravni znanja za licenco ATPL (A);
- (b) praktično usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje ter
- (c) praktično usposabljanje za delo v veččlanski posadki (*Multi-Crew Co-operation – MCC*) na letalih, ki zahtevajo več pilotov.

9 Z uspešno opravljenim teoretičnim izpitom ali izpiti iz dvanajstega odstavka in preverjanjem praktične usposobljenosti iz štirinajstega odstavka so izpolnjene zahteve glede teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za izdajo licence CPL(A), vključno z ratingom za razred/tip letala ali letal, na katerih je preverjanje potekalo, in ratingom za instrumentalno letenje na večmotornih letalih.

TEORETIČNO ZNANJE

10 Učni program teoretičnega dela je določen v dodatku 1 k FCL 1.470. Teoretično usposabljanje ATPL(A) po odobrenem programu zajema najmanj 750 ur predavanj (1 ura = 60 minut predavanj), ki lahko v ustreznem razmerju vključujejo usposabljanje v učilnici, interaktivne videopredstavitve, predavanja z diapozitivi in avdioposnetki, 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 zrakoplovu	80
zmogljivost letala 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 usposabljanje 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(A).

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

13 Praktično usposabljanje za letenje, ki ne vključuje usposabljanje za vpis ratinga za tip letala, zajema najmanj 195 ur in vključuje vsa sprotna preverjanja pridobljenega znanja. Od tega lahko največ 55 ur celotnega tečaja poteka v obliki instrumentnega letenja na simulatorju. V okviru 195 ur mora kandidat opraviti vsaj:

- (a) 95 ur letenja z inštruktorjem, od tega največ 55 ur kot instrumentalnega letenje na zemlji;
- (b) 70 ur letenja kot vodja letala, vključno s poleti kot pilot pripravnik za vodjo letala (SPIC) po pravilih vizualnega in instrumentalnega letenja (opravljeno letenje kot pilot pripravnik za vodjo letala se upošteva pri letenju kot vodja letala, če inštruktorju ni bilo treba poseči pri nobenem delu poleta ali vplivati nanj; inštruktorjevo poročilo na tleh po končanem poletu ne vpliva na upoštevanje letenja kot vodja letala);
- (c) 50 ur v preletih kot vodja letala, vključno s preletom med letališči po pravilih vizualnega letenja (VFR), v skupni razdalji 540 km (300 NM), med katerim pristane in se popolnoma ustavi na dveh letališčih, ki nista letališči vzleta;
- (d) 5 ur nočnega letenja na letalih, od tega 3 ure z inštruktorjem. To letenje vključuje najmanj 1 uro usposabljanja za navigacijske postopke med preletom med letališči in 5 samostojnih vzletov ter 5 samostojnih pristankov s popolno ustavitvijo ter

- (e) 115 ur instrumentalnega naleta, ki vključuje najmanj:
 - (i) 50 ur instrumentalnega šolanja, od katerih je lahko največ 25 ur v obliki instrumentalnega letenja na napravi FNPT I oziroma 40 ur, če celotno instrumentalno šolanje na zemlji poteka na napravi FNPT II ali na simulatorju. Največ 10 ur instrumentnega letenja, ki bi sicer morale potekati na napravi FNPT II ali na simulatorju, lahko v soglasju s pristojnim organom poteka na napravi FNPT I;
 - (ii) 20 ur kot pilot pripravnik za vodjo letala (SPIC) in
 - (iii) 15 ur praktičnega usposabljanja MCC, za kar je mogoče uporabiti simulator ali FNPT II.

V zvezi z učnim programom praktičnega usposabljanja glej AMC-FCL 1.160 in 1. točko odstavka a 1.165.

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

14 Po končanem praktičnem usposabljanju za letenje mora kandidat v skladu z dodatkoma 1 in 2 k FCL 1.170 opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL (A) na enomotornem ali večmotornem letalu ter preverjanje praktične usposobljenosti za vpis ratinga za instrumentalno letenje na večmotornem letalu v skladu z dodatkoma 1 in 2 k FCL 1.210 ter druga preverjanja, ki so določena v odstavku c FCL 1.262.

**Dodatek 1 k FCL 1.160 in 2. točki odstavka a 1.165
Integrirani tečaj za licenco CPL(A) in rating IR**

(Glej FCL 1.160, 1.165 in 1.170.)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 1.170.)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 1.210.)

(Glej AMC FCL 1.160 in 2. točko odstavka a 1.165.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.470.)

(Glej IEM FCL 1.170.)

1 Cilj integriranega tečaja za licenco CPL(A) in IR(A) je usposobiti pilote do take ravni strokovnosti, ki se zahteva za operacije z enim pilotom na enomotornih letalih ali večmotornih letalih v komercialnem zračnem prometu in za pridobitev licence CPL(A)/IR.

2 Kandidat, ki želi začeti opravljati integrirani tečaj za licenco CPL(A)/IR, mora pod nadzorom vodje usposabljanja v registrirani organizaciji FTO opraviti vse stopnje usposabljanja v okviru enega neprekinjenega tečaja po odobrenem programu, ki ga izvaja ta organizacija FTO.

3 Tečaj traja od 9 do 30 mesecev.

4 Kandidat se lahko prijavi na tečaj kot popoln začetnik ali kot imetnik licence PPL(A) ali PPL(H), izdane v skladu s priložo k 1 ICAO. Popoln začetnik mora izpolnjevati zahteve, določene v poddelu B te priloge, ki se nanašajo na pilota pripravnika. Pri imetniku licence PPL(A) ali PPL(H) je mogoče pri letenju, ki ga mora kandidat opraviti med usposabljanjem (2. točka odstavka a FCL 1.165 in dvanajsti odstavek dodatka 1 k 2. točki odstavka a FCL 1.165), upoštevati 50% naleta, ki ga je kandidat opravil pred začetkom tečaja, vendar ne več kot 40 ur oziroma 45 ur, če se je usposobil tudi za nočno letenje, od tega je lahko največ 20 ur pod nadzorom inštruktorja. 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 v helikopterju ali motornem jadralnem letalu (TMG) (glej AMC FCL 1.160 in 2. točko odstavka a 1.165, faza 2 in 3), ki pa ne presegajo 20 ur.

5 Kandidat, ki ne opravi oziroma ne more opraviti celotnega tečaja za licenco CPL(A)/IR, pri pristojnem organu zaprosi za preverjanje teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za pridobitev nižje licence, in če to ustreza okoliščinam, vpis ratinga za instrumentno letenje (IR).

6 Kandidat, ki želi med tečajem preiti k drugi organizaciji FTO, pri pristojnem organu zaprosi za uradno določitev nadaljnjih ur usposabljanja, 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 spremlja teoretični del usposabljanja. V skladu z dodatkom 1 k FCL 1.200 mora kandidat dokazati, da je sposoben uporabljati angleški jezik.

8 Tečaj vključuje:

- (a) teoretično usposabljanje do ravni znanja za licenco CPL(A) in rating za instrumentalno letenje (IR) in
- (b) praktično usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje.

9 Z uspešno opravljenim teoretičnim izpitom ali izpiti iz enajstega odstavka in preverjanjem praktične usposobljenosti iz trinajstega odstavka so izpolnjene zahteve glede teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za izdajo licence CPL(A), vključno z ratingom za razred/tip letala ali letal, na katerih je preverjanje potekalo, in ratingom za instrumentalno letenje na večmotornih ali enomotornih letalih.

TEORETIČNO ZNANJE

10 Učni program teoretičnega dela je določen v AMC FCL 1.470. Teoretično usposabljanje za licenco CPL(A)/IR po odobrenem programu zajema najmanj 500 ur predavanj, ki lahko v ustreznem razmerju vključujejo usposabljanje v učilnici, interaktivne videopredstavitve, predavanja z diapozitivi in avdioposnetki, učne skupine, usposabljanje s pomočjo računalnika in drugih medijev, ki jih odobri pristojni organ. 500 ur tečaja (1 ura = 60 minut predavanj) 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 zrakoplovu	50
zmogljivost letala in načrtovanje poleta	60
človeška zmogljivost in njene meje	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(A).

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

12 Praktično usposabljanje, v katero ni zajeto usposabljanje za vpis ratinga za tip, traja najmanj 180 ur in vključuje vsa sprotna preverjanja pridobljenega znanja. Največ 40 ur celotnega usposabljanja lahko poteka v obliki instrumentnega letenja na zemlji. V skupnih 180 urah mora kandidat opraviti vsaj:

- (a) 80 ur letenja z inštruktorjem, od tega največ 40 ur kot instrumentalno letenje na zemlji;
- (b) 70 ur letenja kot vodja letala, vključno z letenjem kot pilot pripravnik za vodjo letala (SPIC) po pravilih vizualnega in instrumentalnega letenja (opravljeno letenje kot pilot pripravnik za vodjo letala se upošteva pri letenju kot vodja letala, če inštruktorju ni bilo treba poseči pri nobenem delu poleta ali vplivati nanj; inštruktorjevo poročilo na tleh po končanem poletu ne vpliva na upoštevanje letenja kot vodja letala);
- (c) 50 ur v preletih med letališči kot vodja letala, vključno s preletom po pravilih vizualnega letenja (VFR), v skupni razdalji 540 km (300 NM), med katerim pristane in se popolnoma ustavi na dveh letališčih, ki nista letališči vzleta;
- (d) 5 ur nočnega letenja na letalih, od tega 3 ure z inštruktorjem, ki vključujejo najmanj 1 uro usposabljanja za navigacijske postopke med preletom med letališči ter 5 samostojnih vzletov in 5 samostojnih pristankov s popolno ustavitvijo, ter

- (e) 100 ur instrumentalnega letenja, ki vključujejo najmanj:
 - (i) 50 ur instrumentalnega šolanja, od katerih je lahko največ 25 ur v obliki instrumentalnega letenja na napravi FNPT I oziroma 40 ur, če celotno instrumentalno šolanje na zemlji poteka na napravi FNPT II ali na simulatorju. Največ 10 ur instrumentalnega letenja, ki bi sicer morale potekati na napravi FNPT II ali na simulatorju, lahko v soglasju s pristojnim organom poteka na napravi FNPT I;
 - (ii) 20 ur kot pilot pripravnik za vodjo letala (SPIC).

V zvezi z učnim programom praktičnega usposabljanja v letenju glej AMC-FCL 1.160 in 2. točko odstavka a 1.165.

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

13 Po končanem praktičnem usposabljanju mora kandidat v skladu z dodatkom 1 in 2 k FCL 1.170 opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(A) na večmotornem ali enomotornem letalu ter praktično preverjanje usposobljenosti za vpis ratinga za instrumentno letenje prav tako na enomotornem ali večmotornem letalu v skladu z dodatkom 1 in 2 k FCL 1.210.

Dodatek 1 k FCL 1.160 in 3. točki odstavka a 1.165**Integrirani tečaj za licenco CPL(A)**

(Glej FCL 1.160, 1.165 in 1.170.)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 1.170.)

(Glej AMC FCL 1.160 in 3. točko odstavka a 1.165.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.470.)

(Glej IEM FCL 1.170.)

1 Cilj integriranega tečaja za licenco CPL(A) je usposobiti pilote do take ravni strokovnosti, ki se zahteva za pridobitev licence CPL(A) in vsako nadaljnje usposabljanje za letalske storitve, ki jih kandidat želi opraviti, ne pa tudi do usposobljenosti za inštruktorja letenja in vpis ratinga inštruktorja za instrumentalno letenje.

2 Kandidat, ki želi začeti opravljati integrirani tečaj za licenco CPL(A), mora pod nadzorom vodje usposabljanja v registrirani organizaciji FTO opraviti vse stopnje usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju po odobrenem programu, ki ga izvaja ta organizacija FTO.

3 Tečaj traja od 9 do 24 mesecev.

4 Kandidat se lahko prijavi na tečaj kot popoln začetnik ali kot imetnik licence PPL(A) ali (PPL(H), izdane v skladu s prilogo 1 k ICAO. Popoln začetnik mora izpolnjevati zahteve, določene v poddelu B te priloge, ki se nanašajo na pilota pripravnika. Pri imetniku licence PPL(A) ali PPL(H) je mogoče pri letenju, ki ga mora kandidat opraviti med usposabljanjem (3. točka odstavka a FCL 1.165 in dvanajsti odstavek dodatka 1 k 3. točki odstavka a FCL 1.165), upoštevati 50% naleta, ki ga je kandidat opravil pred začetkom tečaja, vendar ne več kot 40 ur oziroma 45 ur, če se je kandidat usposobil tudi za nočno letenje, od tega je lahko največ 20 ur pod nadzorom inštruktorja. 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 v helikopterju ali motornem jadralnem letalu (TMG) (glej AMC FCL 1.160 in 3. točko odstavka a 1.165, 2. in 3. faza), ki pa ne presegajo 20 ur.

5 Kandidat, ki ne opravi oziroma ne more opraviti celotnega tečaja CPL(A), lahko pri pristojnem organu zaprosi za opravljanje teoretičnih izpitov in preverjanje 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, ki jih bo opravil v drugi organizaciji za šolanje letenja.

7 Organizacija FTO zagotoviti, da ima kandidat pred začetkom tečaja zadostno znanje iz matematike in fizike, da lahko brez težav spremlja teoretični del usposabljanja.

8 Tečaj vključuje:

- (a) teoretično usposabljanje do ravni znanja CPL(A) in
- (b) praktično usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje.

9 Z uspešno opravljenimi izpiti iz teoretičnega znanja iz enajstega odstavka in preverjanjem praktične usposobljenosti iz trinajstega odstavka so izpolnjene zahteve glede teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za izdajo licence CPL(A), vključno z ratingom za razred/tip letala ali letal, na katerih je preverjanje potekalo.

TEORETIČNO ZNANJE

10 Učni program teoretičnega usposabljanja CPL(A) je določen v dodatku 1 k FCL 1.470. Teoretično usposabljanje po odobrenem programu za licenco CPL(A) zajema najmanj 300 ur predavanj (1 ura = 60 minut predavanj) (oziroma 200 ur, če je kandidat imetnik licence PPL) in v ustreznem razmerju vključuje usposabljanje v učilnici, interaktivne videopredstavitve, predavanja z diapozitivi in avdioposnetki, učne skupine, usposabljanje s pomočjo računalnika in drugih medijev, ki jih odobri pristojni organ.

PREVERJANJE TEORETIČNEGA ZNANJA

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

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

12 Praktično usposabljanje za letenje, ki ne zajema usposabljanja za vpis ratinga za tip, traja najmanj 150 ur in vključuje vsa sprotna preverjanja pridobljenega znanja. Največ 5 ur celotnega praktičnega usposabljanja lahko poteka v obliki instrumentnega letenja na zemlji. V skupnih 150 urah mora kandidat opraviti najmanj:

- (a) 80 letenja ur z inštruktorjem, od tega največ 5 ur kot instrumentalno letenje na zemlji;
- (b) 70 ur letenja kot vodja letala;
- (c) 20 ur v preletih kot vodja letala, vključno s preletom med letališči po pravilih vizualnega letenja (VFR) v skupni razdalji 540 km (300 NM), med katerim mora pristati in se popolnoma ustaviti na dveh letališčih, ki nista letališči vzleta;
- (d) 5 ur nočnega letenja na letalih, od tega 3 ure z inštruktorjem, ki vključujejo najmanj 1 uro preleta med letališči ter 5 samostojnih vzletov in 5 samostojnih pristankov s popolno ustavitvijo;
- (e) 10 ur instrumentalnega šolanja, od tega največ 5 ur v obliki instrumentalnega letenja na napravah FNPT I ali II ali na simulatorju;
- (f) 5 ur usposabljanja za letenje na letalu, ki ima dovoljenje za prevoz najmanj 4 oseb, s propelerjem z nastavljivim korakom in podvozjem, ki ga je mogoče uvleči.

V zvezi z učnim programom praktičnega usposabljanja za letenje glej AMC-FCL 1.160 in 3. točko odstavka a 1.165.

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

13 Po končanem praktičnem usposabljanju mora kandidat v skladu z dodatkom 1 in 2 k FCL 1.170 opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(A) na večmotornem ali enomotornem letalu.

Dodatek 1 k FCL 1.160 in 4. točki odstavka a 1.165**Modularni tečaj CPL (A)**

(Glej odstavek c FCL 1.125.)

(Glej FCL 1.160, 1.165 in 1.170.)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 1.170.)

(Glej AMC FCL 1.160 in 4. točko odstavka a 1.165.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.470.)

(Glej IEM FCL 1.170.)

1 Cilj modularnega tečaja CPL (A) je usposobiti imetnike licence PPL(A) do take ravni strokovnosti, ki se zahteva za pridobitev licence CPL(A).

- 2 (a) Pred začetkom modularnega tečaja CPL(A) mora kandidat imeti licenco PPL (A), izdano v skladu s priložo 1 k ICAO;
(b) Pred začetkom praktičnega usposabljanja mora kandidat:
(i) opraviti 150 ur letenja kot pilot in
(ii) izpolniti zahteve iz FCL 1.225 in 1.240, če bo preverjanje praktične usposobljenosti potekalo na večmotornem letalu.

3 Kandidat, ki želi začeti opravljati modularni tečaj CPL(A), mora pod nadzorom vodje usposabljanja v registrirani organizaciji FTO opraviti vse stopnje usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju po odobrenem programu te organizacije. Teoretično usposabljanje lahko poteka v organizaciji FTO, ki izvaja le teoretično šolanje. V tem primeru vodja usposabljanja v taki organizaciji nadzoruje le 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 izpitih, kakor določa FCL 1.495.

5 Organizacija FTO zagotoviti, da ima kandidat pred začetkom tečaja zadostno znanje iz matematike in fizike, da lahko brez težav spremlja teoretični del usposabljanja.

- 6 Tečaj vključuje:
(a) teoretično usposabljanje do ravni znanja za licenco CPL(A) in
(b) praktično usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje.

7 Z uspešno opravljenim preverjanjem teoretičnega znanja iz devetega odstavka in preverjanjem praktične usposobljenosti iz trinajstega odstavka so izpolnjene zahteve glede teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za izdajo licence CPL(A), vključno z vpisom ratinga za razred/tip letala, na katerem je preverjanje potekalo.

TEORETIČNO ZNANJE

8 Učni program teoretičnega usposabljanja za licenco CPL(A) je določen v dodatku 1 k FCL 1.470. Teoretično usposabljanje za licenco CPL(A) po odobrenem programu zajema najmanj 200 ur predavanj (1 ura = 60 minut predavanj) ter lahko v ustreznem razmerju vključuje usposabljanje v učilnici, interaktivne videopredstavitve, predavanja z diapozitivi in avdioposnetki, učne skupine, usposabljanje s pomočjo računalnika in drugih medijev, ki jih odobri pristojni organ. Kot del usposabljanja je mogoče s soglasjem pristojnega organa dovoliti tudi usposabljanja 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(A).

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

10 Kandidati, ki nimajo ratinga za instrumentalno letenje, morajo z inštruktorjem opraviti najmanj 25 ur letenja (glej AMC FCL 1.160 in 4. točko odstavka a 1.165), vključno z 10 urami instrumentalnega usposabljanja, od katerih jih 5 lahko poteka na napravi za usposabljanje za osnovno instrumentalno letenje (BITD), na FNPT I ali II ali na simulatorju (glej AMC FCL 1.160 in 4. točko odstavka a 1.165). Pri kandidatih z veljavnim ratingom IR(A) se upošteva celotno instrumentalno letenje z inštruktorjem. Pri kandidatih z veljavnim ratingom za instrumentalno letenje s helikopterjem (IR(H)) se upošteva največ 5 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem. V tem primeru morajo najmanj 5 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem opraviti na letalu.

- 11 (a) Kandidati z veljavnim ratingom IR morajo z inštruktorjem opraviti najmanj 15 ur praktičnega usposabljanja za vizualno letenje.
(b) Kandidati, ki niso usposobljeni za nočno letenje, morajo poleg tega opraviti najmanj 5 ur praktičnega usposabljanja za nočno letenje (glej odstavek c FCL 1.125).

12 Najmanj 5 ur praktičnega usposabljanja mora potekati na letalu, ki ima dovoljenje za prevoz najmanj 4 oseb, s propelerjem z nastavljivim korakom in podvozjem, ki ga je mogoče uvleči.

V zvezi z učnim programom praktičnega usposabljanja glej AMC-FCL 1.160 in 4. točko odstavka a 1.165.

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

13 Po končanem praktičnem usposabljanju za letenje in izpolnitvi zahtev o ustreznih izkušnjah mora kandidat v skladu z dodatkoma 1 in 2 k FCL 1.170 opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(A) na večmotornem ali enomotornem letalu.

Dodatek 1 k FCL 1.170**Preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(A)**

(Glej FCL 1.170.)

(Glej dodatek 2 k FCL 1.170.)

(Glej IEM FCL 1.170.)

1 Kandidat, ki želi opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za licenco CPL(A), mora zadovoljivo opraviti celotno zahtevano praktično usposabljanje, vključno z usposabljanjem na letalu istega razreda/tipa, kot je letalo, na katerem bo preverjanje potekalo. Kandidat lahko sam odloča o tem, ali bo preverjanje potekalo na enomotornem ali večmotornem letalu v skladu z zahtevo v FCL 1.255 ali 1.260 glede izkušenj, ki določa 70 ur letenja kot vodja letala. Letalo, na katerem bo preverjanje praktične usposobljenosti potekalo, mora izpolnjevati zahteve iz dodatka 1 a k FCL 1.055, ki veljajo za šolska letala. Imeti mora dovoljenje za prevoz najmanj 4 oseb, propeler z nastavljivim korakom in podvozje, ki ga je mogoče uvleči.

2 Pristojni organ določi upravno-administrativne postopke, s katerimi je mogoče potrditi, da kandidat izpolnjuje pogoje za preverjanje, in način predaje zapisnika o kandidatovem šolanju izpraševalcu.

3 Kandidat mora uspešno opraviti naloge iz 1. do 5. sekcije preverjanja praktične usposobljenosti in še iz 6. sekcije, če leti na večmotornem letalu. Če dobi negativno oceno iz dela sekcije, se šteje, da te sekcije ni opravil. Kandidat, ki dobi negativno oceno iz več sekcij, ponavlja celoten izpit. Kandidat, ki ni opravil samo ene sekcije, ponavlja samo to (negativno ocenjeno) sekcijo. Če pri popravnem izpitu dobi negativno oceno pri kateri koli sekciji, vključno s sekcijami, ki jih je uspešno opravil že med prvim preverjanjem, ponavlja celoten izpit. Vse sekcije, ki sestavljajo preverjanje praktične usposobljenosti, mora kandidat opraviti v šestih mesecih.

4 Po neuspešnem preverjanju praktične usposobljenosti utegne biti potrebno dodatno praktično usposabljanje. Če kandidatu v dveh poskusih ne uspe uspešno opraviti vseh sekcij preverjanja, je potrebno dodatno usposabljanje, ki ga določi pristojni organ. Število poskusov, da bi kandidat uspešno opravil preverjanje praktične usposobljenosti, ni omejeno.

POSTOPEK PREVERJANJA

5 Pristojni organ izpraševalca praktične usposobljenosti (*Flight Examiner – FE*) seznani z ustreznimi varnostnimi navodili, da bi tako zagotovil 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 usposobljenost preveri 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 leti z letalom od točke, na kateri je mogoče opravljati naloge vodje letala, in opravi preverjanje, kot bi bil edini član letalske posadke. Odgovornost za polet mora biti dodeljena v skladu z notranjepravnimi predpisi.

9 Izpraševalec izbere ruto s končnim pristankom na kontroliranem letališču. Ruta se lahko konča na odhodnem ali katerem koli drugem letališču. Kandidat je odgovoren za načrtovanje poleta, mora pa tudi poskrbeti, da sta na letalu vsa oprema in dokumentacija za izvedbo poleta. Preverjanje praktične usposobljenosti traja najmanj 90 minut.

10 Kandidat izpraševalca sproti obvešča o vseh kontrolnih preskusih in nalogah, ki jih opravlja, vključno s prepoznavanjem radijskih sredstev. Preiskusi se morajo izvajati v skladu z odobrenim kontrolnim seznamom (CHL) letala, na katerem preverjanje poteka. Med pripravi pred začetkom preverjanja kandidat določi nastavitve moči motorja in hitrosti. Podatke o zmogljivosti letala za vzlet, prilet in pristanek izračuna na podlagi operativnih ali letalskih priročnikov letala, na katerem bo letel.

11 Izpraševalec ne sme dejavno sodelovati pri vodenju letala, razen če je njegov poseg nujno potreben zaradi varnosti ali da bi se izognili nedopustni zamudi pri drugem prometu.

DOPUSTNA ODSTOPANJA PRI PREVERJANJU MED LETOM

- 12 Kandidat mora dokazati svojo usposobljenost za:
- upravljanje letala v skladu z omejitvami letala;
 - tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
 - preudarno presojo in prakso dobrega pilota;
 - uporabo letalskega znanja in
 - tak nadzor nad letalom, 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 ter operativne lastnosti in zmogljivost uporabljenega letala.

Višina

normalen let	± 100 čevljev
s simulirano odpovedjo motorja	± 150 čevljev

Vzdrževanje smeri

s pomočjo radijskih sredstev	± 5 stopinj
------------------------------	-----------------

Kurz letenja (*Heading*)

normalen let	± 10 stopinj
s simulirano odpovedjo motorja	± 15 stopinj

Hitrost

vzlet in prilet	± 5 vozlov
pri drugih režimih leta	± 10 vozlov

VSEBINA PREVERJANJA

14 Vsebina in sekcije, ki so namenjene preverjanju praktične usposobljenosti, so določene v dodatku 2 k FCL 1.170. Obliko in prijavnico za preverjanje določi pristojni organ (glej IEM FCL 1.170). Naloge, ki so predpisane v odstavku c in točki iv odstavka e 2. sekcije, ter vse naloge 5. in 6. sekcije je mogoče izvajati na napravi FNPT II ali na simulatorju.

Dodatek 2 k FCL 1.170**Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za licenco CPL(A)**

(Glej FCL 1.170.)

(Glej IEM FCL 1.170.)

1. SEKCIJA	
NALOGE PRED POLETOM IN ODLET	
Uporaba kontrolnih seznamov (<i>CHL</i>) in praksa dobrega pilota (upravljanje letala s pomočjo zunanjih vizualnih stikov, postopki za preprečevanje zaledenitve in razledenitev itd.) veljata za vse sekcije.	
a	Navodila pred poletom, ki vključujejo: dokumentacijo, določanje mase in ravnotežja, pregled vremena
b	Pregled in oskrba letala
c	Vožnja po tleh (taksiranje) in vzlet
d	Nastavitev trimerja glede na zmogljivost letala
e	Letenje na območju letališča in v šolskem krogu
f	Postopki pri odhodu, nastavitev višinomera, preprečevanje trčenja (pregled okolice – <i>lookout</i>)
g	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje, postopki letalske radiotelefonijske (R/T)
2. SEKCIJA	
SPLOŠNE LETALSKE NALOGE	
a	Upravljanje letala s pomočjo zunanjih vizualnih referenc, vodoravni in premočrtni let, vzpenjanje, spuščanje, pregled okolice
b	Let s kritično nizko hitrostjo, vključno s prepoznavanjem začetne in popolne porušitve vzgona ter vrnitvijo v normalen let
c	Zavoji, vključno z zavoji v konfiguraciji za pristanek, ostri 45-stopinjski zavoji
d	Let s kritično visoko hitrostjo, prepoznavanje spiralnega spuščanja (vrija) in izhod iz njega
e	Izključno instrumentalni let in: - i vodoravni let, konfiguracija za križarjenje, nadziranje kurza (<i>heading</i>), višine in hitrosti - ii 10- do 30-stopinjski zavoji med vzpenjanjem in spuščanjem - iii reševanje iz nepravilnih položajev - iv uporaba omejenega števila instrumentov
f	Radijska zveza z ATC – skladnost, postopki letalske radiotelefonijske (R/T)
3. SEKCIJA	
POSTOPKI NA RUTI	
a	Upravljanje letala s pomočjo zunanjih vizualnih referenc, vključno s konfiguracijo za križarjenje, upoštevanje doleta/avtonomije
b	Orientacija, branje zemljevidov
c	Višina, hitrost, nadziranje smeri, pregled okolice
d	Nastavitev višinomera, radijska zveza z ATC – izpolnjevanje, postopki letalske radiotelefonijske (R/T)
e	Spremljanje poteka poleta, dnevnik letenja, poraba goriva, ocena odstopanj od poti, ponovna vzpostavitev prave smeri (<i>tracking</i>)
f	Opazovanje vremenskih razmer, ocena razvoja, načrtovanje preusmeritve na nadomestno letališče
g	Vzdrževanje smeri, določanje položaja (NDB ali VOR), identifikacija sredstev (instrumentalni let), uvedba in izvajanje načrta za preusmeritev na nadomestno letališče (vizualni let)
4. SEKCIJA	
PRILET IN PRISTANEK	
a	Postopki ob prihodu, nastavitev višinomera, kontrolni preizkusi, pregled okolice
b	Radijska zveza z ATC: izpolnjevanje, postopki letalske radiotelefonijske (R/T)
c	Neuspeli prilet (GA) z majhne višine
d	Normalen pristanek, pristanek z bočnim vetrom (v ustreznih okoliščinah)
e	Pristanek na kratko stezo
f	Prilet in pristanek z motorjem v prostem teku (samo enomotorna letala)
g	Pristanek brez uporabe zakrilc
h	Postopki po končanem letu

5. SEKCIJA	
NENORMALNI POSTOPKI IN POSTOPKI OB NEVARNOSTI	
<i>5. sekcijo je mogoče združiti s 1. do 4. sekcijo.</i>	
a	Simulacija odpovedi motorja po vzletu (na varni višini), urjenje v rutinskih postopkih ob požaru
b	Okvara opreme, vključno z okvaro nadomestne opreme za spuščanje podvozja, okvaro električnega sistema in okvaro zavor
c	Simulacija prisilnega pristanka
d	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje, postopki letalske radiotelefonijske (R/T)
e	Ustna vprašanja
6. SEKCIJA	
SIMULACIJA LETA Z NESIMETRIČNO MOČJO IN NALOGE, KI SE NANAŠAJO NA PREVERJANJE USPOSOBLJENOSTI ZA VPIS RATINGA ZA TIP/RAZRED LETALA	
<i>6. sekcijo je mogoče združiti s 1. do 5. sekcijo.</i>	
a	Simulacija odpovedi motorja med vzletom (na varni višini, če vaja ne poteka na simulatorju)
b	Prilet in nadaljevanje leta po pristanku (GA) z nesimetrično močjo
c	Prilet in pristank z nesimetrično močjo s popolno ustavitvijo
d	Ustavitev in ponoven zagon motorja
e	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje, postopki letalske radiotelefonijske (R/T), praksa dobrega pilota
f	Po presoji izpraševalca – preverjanje usposobljenosti za vpis ratinga za tip/razred lahko vključuje katere koli s tem povezane naloge, če so okoliščine za to primerne: i. letalske sisteme, vključno z upravljanjem avtopilota ii. delovanje sistema za vzdrževanje tlaka iii. uporabo sistema za razledenitev in preprečevanje zaledenitve
g	Ustna vprašanja

PODDEL E – RATING ZA INSTRUMENTALNO LETENJE (LETALO) – IR(A)**FCL 1.174 Zdravstvena sposobnost**

Kandidat, ki želi pridobiti rating za instrumentalno letenje (v nadaljevanju rating IR (A)), mora biti zdravstveno sposoben, kakor se to zahteva v odstavku b JAR-FCL 3.355 Priloge A: Zahteve S5-JAR-FCL3, 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, 72/02, 62/08 in 7/09).

FCL 1.175 Okoliščine, v katerih se zahteva rating za instrumentalno letenje (IR(A))

(a) Razen med preverjanjem praktične usposobljenosti ali med letenjem z inštruktorjem imetnik pilotske licence ne sme opravljati nalog pilota letala, ki leti v skladu s pravili instrumentalega letenja (IFR), če nima ratinga IR(A) za ustrezno kategorijo zrakoplova, izdanega v skladu z zahtevami iz JAR-FCL.

(b) V Sloveniji in 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(A), ki mu država izdajateljica dovoljuje letenje po pravilih instrumentalega letenja zunaj vizualnih meteoroloških razmer (VMC), lahko v skladu z notranjepravnimi predpisi izkoristi privilegije iz takega pooblastila le v zračnem prostoru države, ki je licenco izdala.

FCL 1.180 Privilegiji in pogoji**(a) Privilegiji**

- (1) Ob upoštevanju omejitev ratinga iz dodatkov 1 in 2 k FCL 1.210, 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 kakršnih koli drugih pogojev, določenih v Skupnih letalskih zahtevah (JAR), privilegiji iz ratinga IR(A) na večmotornih letalih imetniku takega ratinga omogočajo pilotiranje eno- in večmotornih letal po pravilih instrumentalega letenja (IFR), če znaša najnižja višina odločitve (DH) 60 m (200 čevljev). Po nadaljnjem usposabljanju in preverjanju lahko pristojni organ v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije, s šestim odstavkom AMC FCL 1.261(a)(2) in s 6. poglavjem dodatka 2 k FCL 1.240 odobri višine odločitve, ki so nižje od 60 m (200 čevljev).
- (2) Če imetnik ratinga IR(A) na enomotornih letalih izpolni pogoje glede preverjanja praktične usposobljenosti iz dodatkov 1 in 2 k FCL 1.210 in druge pogoje, določene v Skupnih letalskih zahtevah (JAR), lahko uveljavlja privilegije iz takega ratinga in leti po pravilih IFR do najnižje višine odločitve (DH) 60 m (200 čevljev).

(b) Pogoji

Kandidat, ki je izpolnil pogoje, določene v FCL 1.185 do 1.210, je s tem izpolnil pogoje za vpis ratinga IR(A).

FCL 1.185 Veljavnost, podaljšanje in obnova ratinga

(a) Rating IR(A) velja eno leto od datuma izdaje ali obnove oziroma od datuma poteka veljavnosti, če se ta podaljšuje v skladu z odstavkom a FCL 1-246.

(b) Če je rating IR(A) omejen le na delo v veččlanski posadki, se njegova veljavnost podaljša med poleti v veččlanski posadki.

(c) Če rating IR(A) v predhodnih sedmih letih ni bil podaljšan/obnovljen, njegov imetnik ponovno opravlja preverjanje teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za vpis ratinga IR(A) v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.210.

FCL 1.190 Izkušnje in upoštevanje naleta

(Glej dodatek 1 k FCL 1.205.)

(Glej AMC FCL 1.205.)

(a) Kandidat za vpis ratinga IR(A) mora imeti licenco PPL(A) z vpisanim pooblastilom za nočno letenje oziroma licenco CPL(A). Poleg tega mora kot vodja letala na letalih ali s helikopterji opraviti najmanj 50 ur preletov, od tega najmanj 10 ur na letalih.

(b) Če je kandidat imetnik ratinga IR(H), se lahko celotno praktično usposabljanje, ki se zahteva v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.205, zmanjša na 10 ur letenja na letalu.

(c) Če je kandidat imetnik licence CPL(A), izdane v skladu z ICAO, se lahko celotno praktično usposabljanje, ki se zahteva v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.205, zmanjša za največ 10 ur.

(d) Če ima kandidat potrdilo o opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja, kot je to določeno v dodatku 1 k FCL 1.205, ali je imetnik licence CPL(A), se lahko celotno praktično usposabljanje, ki se zahteva v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.205, zmanjša za največ 10 ur, če je prosilec imetnik licence CPL(A).

FCL 1.195 Teoretično znanje

(a) *Tečaj.* Kandidat za vpis ratinga IR (A) mora opraviti teoretično usposabljanje po odobrenem programu v registrirani organizaciji FTO. Tečaj naj poteka hkrati s praktičnim usposabljanjem, če je to mogoče.

(b) *Izpit.* Kandidat mora dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem imetnika ratinga IR (A), in izpolniti zahteve, določene v poddelu J te priloge.

FCL 1.200 Uporaba angleškega jezika

(Glej dodatek 1 k FCL 1.200.)

(a) Kandidat za vpis ali podaljšanje ratinga IR(A), licence MPL(A) ali ATPL(A) mora dokazati sposobnost za uporabo angleškega jezika, kot to določa dodatek 1 k FCL 1.200.

(b) Imetnik ratinga IR(A), izdanega v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.200, mora imeti licenco PPL(A), CPL(A), MPL (A) al ATP (A) z vpisanimi privilegiji za letalsko radiotelefonijo v angleškem jeziku.

FCL 1.205 Praktično usposabljanje

(Glej dodatek 1 k FCL 1.205.)

(a) Kandidat za vpis ratinga IR(A) se mora udeležiti integriranega tečaja, ki vključuje usposabljanje za vpis ratinga IR(A) (glej FCL 1.165), oziroma mora opraviti modularni tečaj po odobrenem programu, ki je določen v dodatku 1 k FCL 1.205.

FCL 1.210 Preverjanje praktične usposobljenosti

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 1.210.)

(a) *Splošno.* Kandidat za vpis ratinga IR(A) mora dokazati, da je sposoben izvajati postopke in manevre, ki so opisani v dodatkih 1 in 2 k FCL 1.210. Raven usposobljenosti mora ustrezati privilegijem imetnika ratinga IR(A).

(b) *Večmotorna letala.* Preverjanje praktične usposobljenosti za instrumentalno letenje na večmotornih letalih poteka na večmotornih letalih.

Kandidat, ki želi pridobiti rating za razred ali tip letala, na katerem je preverjanje potekalo, mora izpolniti tudi zahteve, ki so določene v FCL 1.262.

(c) *Enomotorna letala.* Preverjanje praktične usposobljenosti za instrumentalno letenje na enomotornih letalih poteka na enomotornih letalih. Na izpitu se kot enomotorno letalo lahko uporablja tudi večmotorno letalo, pri katerem je os potiska enaka vzdolžni osi letala (*centerline thrust aeroplane*).

Dodatek 1 k FCL 1.200**IR(A) – Uporaba angleškega jezika**

(Glej FCL 1.200.)

(Glej 5. točko odstavka b FCL 1.005.)

(Glej 4. točko odstavka a FCL 1.010.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.005.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.015.)

UPORABA ANGLEŠKEGA JEZIKA

1 Kandidat za vpis ratinga IR(A) 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, MPL 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 letala (AFM) itd.,
 - * načrtovanje pred poletom, zbiranje informacij o vremenu, NOTAM, načrt poleta ATC itd.,
 - * uporabo vseh letalskih kart na ruti, odletnih in priletnih kart ter drugih podobnih dokumentov, napisanih v angleščini.Šteje se, da je ta točka izpolnjena, če je kandidat opravil tečaj IR, MPL 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 prosilec za vpis ratinga IR(A) ali njegov imetnik opravil usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC) v angleškem jeziku in ima potrdilo o uspešno opravljenem usposabljanju v skladu s 3. točko odstavka a FCL 1.250 oziroma je preverjanje praktične/strokovne usposobljenosti opravil na letalu z veččlansko posadko v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.240 in 1.295, med katerim je dvostranska radijska komunikacija in sporazumevanje z drugimi člani posadke potekalo v angleščini.

2 Izpolnitev zgornjih zahtev lahko kandidat dokaže tudi tako, da po končanem usposabljanju, ki mu omogoča uresničitev ciljev, navedenih v točkah a, b in c prvega odstavka, opravi poseben izpit pri pristojnem organu ali drugi pooblaščen organizaciji.

3 Kadar so z načinom preverjanja iz prvega in drugega odstavka zgoraj izpolnjene zahteve o ustreznem znanju jezika, navedene v 4. točki odstavka a FCL 1.010, se to lahko šteje za vpis o ustreznem znanju jezika v skladu s 5. točko odstavka b FCL 1.005.

Dodatek 1 k FCL 1.205**Modularni tečaj praktičnega usposabljanja za vpis ratinga IR(A)**

(Glej FCL 1.205.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.470.)

(Glej AMC FCL 1.205.)

1 Cilj modularnega tečaja IR(A) je usposobiti pilote do take ravni strokovnosti, ki se zahteva za operacije z letali v skladu s pravili IFR in v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) v skladu z dokumentom ICAO 8168 PANS-OPS. Tečaj sestavljata dva modula, ki ju kandidat lahko opravlja ločeno ali skupaj:

- (a) Modul osnovnega instrumentalnega letenja.

Ta obsega 10 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, od tega največ 5 ur na napravi za urjenje v osnovnem instrumentalnem letenju (BITD), FNTP I ali II ali na simulatorju (glej AMC FCL 1.205). Ta modul mora izvajati registrirana organizacija FTO. Vse module odobri pristojni organ. Po končanem usposabljanju v osnovnem instrumentalnem letenju pod nadzorom in v soglasju z vodjo šolanja kandidati dobijo potrdilo o končanem tečaju (glej dodatek 1 k AMC FCL 1.205).

- (b) Modul proceduralnega instrumentalnega letenja.

Ta modul zajem preostanek učnega programa za rating IR(A), 40 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem na enomotornem letalom oziroma 45 ur z inštruktorjem na večmotornem letalu in teoretično šolanje za rating IR(A). Modul izvaja registrirana organizacija FTO. Vse module odobri pristojni organ.

2 Kandidat, ki želi začeti opravljati modularni tečaj IR(A), mora imeti licenco PPL(A) ali licenco CPL(A). V obeh primerih mora biti v licenco vpisano tudi pooblastilo za nočno letenje, izdano v skladu s prilogo 1 k ICAO. Kandidat, ki se želi udeležiti modula proceduralnega instrumentnega letenja in ni imetnik licence CPL(A), mora imeti potrdilo o opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja.

Organizacija za šolanje letenja mora zagotoviti, da je kandidat, ki želi začeti tečaj za vpis ratinga IR (A) na večmotornih letalih in še nima ratinga za tip ali razred večmotornih letal, pred začetkom praktičnega usposabljanja za rating IR(A) opravi usposabljanje za večmotorna letala, kot to določa 2. točka odstavka b FCL 1.261.

3 Kandidat, ki želi začeti modul proceduralnega instrumentalnega letenja IR(A) v okviru modularnega tečaja za IR(A), mora pod nadzorom vodje šolanja v registrirani organizaciji FTO opraviti vse stopnje usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju po odobrenem programu, ki ga ta organizacija izvaja. Pred začetkom modula proceduralnega instrumentalnega letenja mora organizacija zagotoviti, da je kandidat usposobljen za osnovno instrumentalno letenje. Po potrebi organizira usposabljanje za osvežitev znanja. Teoretično usposabljanje lahko poteka v registrirani organizaciji FTO, ki je specializirana zlasti za teoretično usposabljanje. V tem primeru vodja šolanja nadzoruje le ta del usposabljanja.

4 Teoretično usposabljanje mora biti končano v 18 mesecih. Modul proceduralnega instrumentnega letenja in preverjanje praktične usposobljenosti morata biti končana med veljavnostjo potrdila o opravljenih teoretičnih izpitih, kakor določa FCL 1.495.

5 Tečaj vključuje:

- (a) teoretično usposabljanje do ravni znanja za vpis ratinga IR(A) in
(b) praktično usposabljanje za instrumentalno letenje.

6 Z uspešno opravljenim teoretičnim izpitom ali izpiti iz osmega odstavka in preverjanjem praktične usposobljenosti iz štirinajstega odstavka so izpolnjene zahteve glede znanja in usposobljenosti za izdajo ratinga IR(A).

TEORETIČNO ZNANJE

7 Učni program teoretičnega usposabljanja IR(A) je predpisan v dodatku 1 k FCL 1.470. Modularni tečaj za vpis ratinga IR(A) po odobrenem programu mora obsegati najmanj 200 ur predavanj (1 ura = 60 minut predavanj), ki lahko v ustreznem razmerju vključujejo usposabljanje v učilnici, interaktivne videopredstavitve, predavanja z diapozitivi in avdioposnetki, učne skupine, usposabljanje s pomočjo računalnika in drugih medijev, ki jih odobri pristojni organ. S soglasjem pristojnega organa je kot del usposabljanja mogoče dovoliti tudi dopisne tečaje po odobrenem programu.

PREVERJANJE TEORETIČNEGA ZNANJA

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

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

9 Praktično usposabljanje za vpis ratinga IR(A) na enomotornih letalih vključuje najmanj 50 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem. Od tega lahko največ 20 ur poteka kot instrumentalno letenje na napravi FNPT I oziroma največ 35 ur na simulatorju ali na napravi FNPT II. Od teh 35 ur lahko v dogovoru s pristojnim organom največ 10 ur poteka na napravi FNPT I.

10 Praktično usposabljanje za vpis ratinga IR(A) na večmotornih letalih vključuje najmanj 55 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem. Od tega lahko največ 25 ur poteka kot instrumentalno letenje na napravi FNPT I oziroma največ 40 ur na simulatorju ali na napravi FNPT II. Od teh 40 ur lahko v dogovoru s pristojnim organom največ 10 ur poteka na napravi FNPT I. Najmanj 15 ur preostalega usposabljanja za instrumentalno letenje mora potekati na večmotornih letalih.

11 Imetnik ratinga IR(A) na enomotornih letalih, ki je hkrati tudi imetnik ratinga za tip ali razred večmotornih letal in želi pridobiti prvi rating IR(A) na večmotornih letalih, mora uspešno opraviti usposabljanje v registrirani organizaciji FTO ali TRTO. Tako usposabljanje vključuje najmanj 5 ur instrumentalnega letenja na večmotornih letalih, od tega lahko 3 ure potekajo na simulatorju ali na napravi FNPT II.

12 Pri imetniku licence CPL(A), izdane v skladu z ICAO, ali potrdila o opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja se lahko celotno usposabljanje, ki se zahteva v skladu z devetim in desetim odstavkom zgoraj, skrajša za 10 ur. Celotno praktično usposabljanje za instrumentalno letenje mora biti skladno z zahtevami iz devetega in desetega odstavka.

13 Letalske vaje pred preverjanjem praktične usposobljenosti za vpis ratinga IR (A) vključujejo:

- (a) modul osnovnega instrumentalnega letenja:
 - postopke in manevre iz osnovnega instrumentalnega letenja, ki zajemajo najmanj:
 - osnovni instrumentni let brez zunanjih vizualnih referenc,
 - vodoravni let,
 - vzpenjanje,
 - spuščanje,

- zavoje med vodoravnim letom, vzpenjanjem, spuščanjem,
 - instrumentni krog,
 - radionavigacijo,
 - reševanje iz nepravilnih položajev,
 - uporabo omejenega števila instrumentov,
 - prepoznavanje znakov in izhod iz začetne in popolne porušitve vzgona;
- (b) modul proceduralnega instrumentalnega letenja:
- (1) postopke pred začetkom poleta v skladu s pravili IFR, vključno z uporabo letalskega priročnika in ustrezne dokumentacije služb zračnega prometa (ATS) za pripravo načrta poleta po pravilih IFR;
 - (2) postopke in manevre za operacije IFR v normalnih in nenormalnih razmerah ter ob nevarnosti, ki zajemajo najmanj:
 - prehod z vizualnega na instrumentalni let med vzletom;
 - standardne instrumentalne odhode in prihode;
 - postopke IFR na ruti;
 - postopke za čakanje (*holding*);
 - instrumentalni prilet na točno določen minimum;
 - postopke za neuspeli prilet (*missed approach*);
 - pristanke, ki sledijo instrumentalnemu priletu, vključno s kroženjem;
 - (3) manevre v zraku in značilnosti v zvezi s poletom;
 - (4) po potrebi operacije na večmotornem letalu v zgoraj navedenih vajah, vključno z upravljanjem letala zgolj s pomočjo instrumentov s simulirano odpovedjo enega motorja, njegovo izključitvijo in ponovnim zagonom (če vaja ne poteka na simulatorju ali na napravi FNPT II, jo je treba izvajati na varni višini).

PREVERJANJA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

- 14 (a) Po končanem praktičnem usposabljanju in potem ko je izpolnil zahteve glede izkušenj, predpisane v FCL 1.190, mora kandidat v skladu z dodatkoma 1 in 2 k FCL 1.210 opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za vpis ratinga IR(A) na večmotornih ali enomotornih letalih.
- (b) Po končanem usposabljanju, navedenem v enajstem odstavku zgoraj, mora kandidat opraviti preverjanje praktične usposobljenosti na večmotornem letalu v skladu z dodatkoma 1 in 2 k FCL 1.210.

Dodatek 1 k FCL 1.210**Rating za instrumentalno letenje (letalo) (IR(A)) – preverjanje praktične usposobljenosti**

(Glej FCL 1.185 in 1.210.)

(Glej IEM FCL 1.210.)

1 Kandidat, ki želi opraviti preverjanje praktične usposobljenosti za rating IR(A), mora končati praktično usposabljanje na letalu istega razreda ali tipa, kot je letalo, na katerem bo preverjanje potekalo. Tako letalo mora ustrezati zahtevam iz dodatka 1 a k FCL 1.055, ki veljajo za šolska letala.

2 Pristojni organ, ki je usposabljanje kandidata odobril, določi upravno-administrativne ukrepe, s katerimi je mogoče potrditi, da kandidat izpolnjuje pogoje za preverjanje, in način za predajo zapisnika o kandidatom usposabljanju izpraševalcu.

3 Kandidat mora uspešno opraviti naloge 1. do 5. sekcije preverjanja praktične usposobljenosti in še 6. sekcije iz dodatka 2 k FCL 1.210, če leti na večmotornem letalu. Če dobi negativno oceno iz dela sekcije, se šteje, da te sekcije ni opravil. Kandidat, ki dobi negativno oceno iz več sekcij, ponavlja celoten izpit. Kandidat, ki ni opravil samo ene sekcije, ponavlja samo to (negativno ocenjeno) sekcijo. Če pri popravnem izpitu dobi negativno oceno pri kateri koli sekciji, vključno s sekcijami, ki jih je uspešno opravil že med prvim preverjanjem, ponavlja celoten izpit. Vse sekcije, ki sestavljajo preverjanje praktične usposobljenosti, mora kandidat opraviti v 6 mesecih.

4 Po neuspešnem preverjanju praktične usposobljenosti utegne biti potrebno dodatno usposabljanje. Če kandidatu v dveh poskusih ne uspe uspešno opraviti vseh sekcij preverjanja, je potrebno dodatno usposabljanje, ki ga določi pristojni organ. Število poskusov, da bi kandidat uspešno opravil preverjanje praktične usposobljenosti, ni omejeno.

POSTOPEK PREVERJANJA

5 Namen preverjanja je simulacija praktičnega poleta. Ruto, po kateri bo polet potekal, izbere izpraševalec. Eden najpomembnejših delov je sposobnost kandidata, da na podlagi standardne dokumentacije, namenjene posvetovanju pred poletom, načrtuje in izvede polet. Kandidat mora polet načrtovati, mora pa tudi poskrbeti, da sta v letalu vsa potrebna oprema in dokumentacija za njegovo izvedbo. Polet traja vsaj eno uro.

6 Pristojni organ izpraševalca praktične usposobljenosti seznani z ustreznimi varnostnimi navodili, ki jih mora upoštevati pri preverjanju.

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 usposobljenost preveri 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 od vaj 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 leti z letalom od točke, na kateri je mogoče opravljati naloge vodje letala, in opravi preverjanje, kot bi bil edini član letalske posadke. Izpraševalec ne sme dejavno sodelovati pri vodenju letala, 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 posadke. Taka omejitev se lahko prekliče, če kandidat opravi dodatno preverjanje praktične usposobljenosti za začetno instrumentalno letenje v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.210 in pri tem opravlja naloge edinega pilota v letalu, ki zahteva le enega pilota. Preverjanje praktične usposobljenosti za ta namen lahko poteka na napravi FNPT II ali na simulatorju. Odgovornost za polet mora biti dodeljena v skladu z notranjepravnimi predpisi.

10 Relativne/absolutne višine odločitve, najmanjše relativne/absolutne spustne višine in točke za začetek neuspelega prileta (MAP) določi kandidat, potrdi pa jih izpraševalec.

11 Prosilec za rating IR(A) izpraševalca sproti obvešča o vseh kontrolnih preizkusih in nalogah, ki jih opravlja, vključno s prepoznavanjem radijskih sredstev. Preizkusi se morajo izvajati v skladu z odobrenim kontrolnim seznamom (*CHL*) letala, na katerem preverjanje poteka. Med pripravi pred začetkom preverjanja kandidat določi nastavitve moči in hitrosti. Podatke o zmogljivosti letala za vzlet, prilet in pristanek izračuna na podlagi operativnih ali letalskih priročnikov letala, na katerem bo letel.

DOPUSTNA Odstopanja pri preverjanju med poletom

12 Kandidat mora dokazati svojo usposobljenost za:

- upravljanje letala v skladu z omejitvami letala;
- tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
- preudarno presojo in prakso dobrega pilota;
- uporabo letalskega znanja ter
- tak nadzor nad letalom, 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 ter operative lastnosti in zmogljivost uporabljenega letala.

Višina

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

Vzdrževanje smeri s pomočjo

radijskih sredstev	± 5 stopinj
natančni prilet odklon	za polovico skale, azimut ali drsna pot (<i>glide path</i>)

Kurz letenja (*Heading*)

z vsemi delujočimi motorji	± 5 stopinj
s simulirano odpovedjo motorja	± 10 stopinj

Hitrost

- z vsemi delujočimi motorji ± 5 vozlov
- s simulirano odpovedjo motorja + 10 vozlov/– 5 vozlov

VSEBINA PREVERJANJA

14 Vsebina in sekcije, ki so namenjene preverjanju praktične usposobljenosti, so določene v dodatku 2 k FCL 1.210. Obliko in prijavnico za preverjanje določi pristojni organ (ministrstvo) (glej IEM FCL 1.210). Nalogo d, ki je predpisana v 2. sekciji, in vse naloge 6. sekcije je mogoče izvajati na napravi FNPT II ali na simulatorju.

Dodatek 2 k FCL 1.210**Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za vpis ratinga IR(A)**

(Glej FCL 1.185 in 1.210.)

(Glej IEM FCL 1.210.)

1. SEKCIJA	
NALOGE PRED POLETOM IN ODLET	
<i>Uporaba kontrolnih seznamov (CHL), praksa dobrega pilota, postopki za razledenitev in preprečevanje zaledenitve itd. veljajo za vse sekcije.</i>	
a	Uporaba letalskega (ali drugega enakovrednega) priročnika, zlasti izračun zmogljivosti letala, mase in težišča
b	Uporaba dokumentov ATS, dokumenti o vremenu
c	Priprava načrta leta ATC, načrta leta IFR/letalski dnevnik
d	Pregled letala pred poletom
e	Vremenski minimumi
f	Vožnja (taksiranje) po tleh
g	Posvetovanje pred vzletom, vzlet
h	Prehod na instrumentalno letenje
i	Postopki za instrumentalni odhod, nastavitev višinomera
j	Radijska zveza z ATC – skladnost, postopki letalske radiotelefonijske (R/T)
2. SEKCIJA	
SPLOŠNI POSTOPKI	
a	Upravljanje letala izključno z instrumenti, kar zajema: vodoravni let z različnimi hitrostmi, uravnoteženje (<i>trim</i>)
b	Neprekinjeni zavoji 1. stopnje (<i>Rate 1 turn</i>) med vzpenjanjem in spuščanjem
c	Vrnitev v normalen let iz nepravilnih položajev, vključno z zavoji z neprekinjenim 45-stopinjskim nagibom in zavoji med strmim spuščanjem
d*	Vrnitev v normalen let iz približevanja porušitvi vzgona med vodoravnim letom, zavoji med vzpenjanjem in spuščanjem ter v konfiguraciji za pristanek
e	Uporaba omejenega števila instrumentov, stabilizirano vzpenjanje ali spuščanje z zavojem 1. stopnje v določen kurz (<i>heading</i>), izhod iz neobičajnih položajev in vrnitev v normalen let

* Vaja lahko poteka na simulatorju ali na napravi FNPT II.

+ To vajo je mogoče izvajati v 4. ali 5. sekciji.

3. SEKCIJA	
POSTOPKI IFR NA RUTI	
a	Vzdrževanje smeri, vključno s prestrežanjem (intercepcijo), npr. NDB, VOR, RNAV
b	Uporaba radijskih sredstev
c	Vodoravni let, nadziranje kurza, višine, hitrosti, nastavitve moči, tehnika uravnoteženja (<i>trim</i>)
d	Nastavitev višinomera
e	Merjenje časa in popravek predvidenega časa prihoda (ETA) (čakanje na ruti – če je to potrebno)
f	Spremljanje poteka poleta, dnevnik letenja, poraba goriva, upravljanje sistemov
g	Postopki za preprečevanje zaledenitve, ki je lahko simulirana, če je potrebno
h	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje, postopki letalske radiotelefonijske (R/T)
4. SEKCIJA	
NATANČNI PRILET	
a	Nastavitev in preverjanje navigacijskih sredstev, identifikacija naprav/sredstev
b	Postopki za prilet, preverjanje nastavitve višinomerov
c	Posvetovanje pred priletom in pristankom, preverjanja med spuščanjem/priletom/pristankom
d+	Postopki za čakanje (<i>Holding</i>)
e	Upoštevanje standardnih postopkov za prilet
f	Merjenje časa med priletom
g	Višina, hitrosti, nadziranje kurza (<i>headinga</i>), (stabiliziran prilet)
h+	Neuspeli prilet (GA)
i+	Postopki pri neuspelem priletu/pristanku
j	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje, postopki letalske radiotelefonijske (R/T)

* Vaja lahko poteka na simulatorju ali na napravi FNPT II.

+ To vajo je mogoče izvajati v 4. ali 5. sekciji.

5. SEKCIJA NENATANČNI PRILET	
a	Nastavitev in preverjanje navigacijskih sredstev, identifikacija naprav/sredstev
b	Postopki za prilet, nastavitev višinomerov
c	Posvetovanje pred priletom in pristankom, kontrolna preverjanja med spuščanjem/priletom/pristankom
d+	Postopki za čakanje
e	Upoštevanje standardnih postopkov za prilet
f	Merjenje časa med priletom
g	Preverjanje višine, hitrost, kurza (<i>heading</i>), (stabiliziran prilet)
h+	Neuspeli prilet (GA)
i+	Postopki pri neuspelem priletu/pristanku
j	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje, postopki letalske radiotelefonijske (R/T)
6. SEKCIJA (če to ustreza okoliščinam) SIMULIRANI NESIMETRIČNI LET	
a	Simulacija odpovedi motorja po vzletu in med nadaljevanjem leta po neuspelem priletu (GA)
b	Nesimetrični prilet in proceduralno nadaljevanje leta po neuspelem priletu (GA)
c	Prilet in pristanež z nesimetričnim potiskom, postopek za neuspeli prilet
d	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje, postopki letalske radiotelefonijske (R/T)

* Vaja lahko poteka na simulatorju ali na napravi FNPT II.

+ To vajo je mogoče izvajati v 4. ali 5. sekciji.

PODDEL F – RATING ZA RAZRED IN TIP (LETALO)**FCL 1.215 Ratingi za razred (letalo)**

(Glej dodatek 1 k FCL 1.215.)

(a) *Razdelitev.* Rating za razred se določi za letala, ki zahtevajo enega pilota, če za posamezno letalo ni predpisan rating za:

- (1) vsa enomotorna letala z batnim motorjem (kopenska letala);
- (2) vsa enomotorna letala z batnim motorjem (vodna letala);
- (3) vsa motorna jadralna letala (TMG);
- (4) vsakega proizvajalca enomotornih turbopropelerskih letal (kopenska letala);
- (5) vsakega proizvajalca enomotornih turbopropelerskih letal (vodna letala);
- (6) vsa večmotorna letala z batnimi motorji (kopenska letala) in
- (7) vsa večmotorna letala z batnimi motorji (vodna letala).

(b) *Seznami:*

- (1) Ratingi za razred letala se izdajo v skladu s pripadajočimi upravnimi postopki.. Za prehod z enega na drug tip ali različico letala v okviru ratinga za isti razred letala se zahteva ustrezno usposabljanje, na katerem se kandidat seznani s tipom ali različico letala in spozna razlike med njimi.
- (2) Letala, ki niso uvrščena na sezname s tem povezanih upravnih postopkov, se lahko vpišejo v licence JAR-FCL, vendar so privilegiji iz ratinga omejeni samo na letala, registrirana v državi, ki je rating izdala.

(c) Pristojni organ odloča o zahtevah glede izdaje, podaljšanja in obnove ratingov za:

- (1) vodna letala;
- (2) večmotorna letala, pri katerih je os potiska enaka vzdolžni osi letala;
- (3) enosedežna letala.

FCL 1.220 Ratingi za tip (letalo)

(a) *Merila.* Pri uvedbi ratingov za tip letal, ki niso navedena v FCL 1.215, se upoštevajo:

- (1) spričevalo o plovnosti posameznega tipa letala;
- (2) operativne lastnosti;
- (3) certifikat, ki določa potrebno število članov letalske posadke;
- (4) stopnja tehnologije.

(b) *Razdelitev.* Rating za tip letala se določi za:

- (1) vsak tip letala z veččlansko letalsko posadko ali
- (2) vsak tip večmotornega letala s turbopropelerskimi ali turboreaktivnimi motorji, ki zahteva enega pilota,
- (3) vsak tip enomotornega letala s turboreaktivnim motorjem, ki zahteva enega pilota,
- (4) kateri koli drug tip letal, kadar pristojni organ presodi, da je potrebno.

(c) *Seznam*

- (1) Ratingi za tip letal se izdajo v skladu s tem povezanimi upravnimi postopki. Za prehod z ene na drugo različico letala v okviru ratinga za isti tip letala se zahteva ustrezno šolanje, na katerem se kandidat seznani z različico letala in spozna razlike med njimi.
- (2) (i) Letala, ki niso certificirana kot tip v skladu s CS-23 EU, CS-23 EU Kategorija regionalnih letal, CS-25 EU ali
(ii) letala, ki so v državi, ki je bila članica JAA, certificirana za tip s posebno registracijo, kot so vojaška, nekdanja vojaška, eksperimentalna in starodobna letala;

niso uvrščena na seznam s tem povezanih upravnih postopkov.

(3) Letala, ki niso uvrščena na sezname s tem povezanih upravnih postopkov, se lahko vpišejo v licence JAR-FCL, vendar so privilegiji iz ratinga omejene samo na letala, registrirana v državi, ki je rating izdala.

FCL 1.221 Visokozmogljiva letala, ki zahtevajo enega pilota

(a) *Merila.* Pri določanju ratingov za razred ali tip visokozmogljivih letal, ki zahtevajo enega pilota, se upoštevajo vsa ta merila:

- (1) vrsta pogonskega sistema;
- (2) način izvedbe in zmogljivost sistemov konstrukcije;
- (3) vzdrževanje pritiska v kabini;
- (4) zmogljivost navigacijskih sistemov;
- (5) zmogljivost na letališču in med letenjem;
- (6) operativne lastnosti.

(b) *Seznami.* Letala, opredeljena kot visokozmogljiva, so v seznamih ustreznih ratingov za razred ali tip v skladu s tem povezanimi upravnimi postopki označena s kratico HPA.

FCL 1.225 Okoliščine, v katerih se zahteva rating za tip ali razred letal

Imetnik pilotske licence ne sme opravljati nalog pilota letala, če nima veljavnega ratinga za razred ali tip posameznega letala, razen med preverjanjem praktične usposobljenosti ali med praktičnim usposabljanjem z inštruktorjem. Pri izdaji ratinga za razred ali tip letal se v licenco poleg ratinga vpišejo tudi morebitne omejitve privilegijev, ki imetnika omejujejo le za opravljanje nalog kopilota ali kakršne koli druge omejitve, o katerih je dogovorjeno v okviru Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA).

FCL 1.230 Posebno pooblastilo v zvezi z ratingom za tip ali razred letal

Pristojni organ lahko imetniku licence namesto ratinga za razred ali tip v skladu s FCL 1.225 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 1.235 Rating za tip in razred letal – privilegiji, število in različice

(a) *Privilegiji.* Ob upoštevanju zahtev iz FCL 1.215, odstavki b in c, in FCL 1.220, odstavek a in b, privilegiji iz ratinga za tip ali razred letal omogočajo njegovemu imetniku, da kot pilot upravlja tip ali razred letala, ki je naveden v ratingu.

(b) *Število ratingov za tip ali razred.* JAR-FCL ne omejujejo števila veljavnih ratingov, ki jih lahko ima imetnik hkrati. Ne glede na navedeno, pa lahko predpisi in drugi pravni akti, ki urejajo letalske operacije, omejijo število ratingov, ki jih njihov imetnik lahko uveljavlja istočasno.

(c) *Različice.* Če imetnik ratinga za tip letala v dveh letih po opravljenem šolanju za prepoznavanje razlik ni letel na posamezni različici letala, mora na njej opraviti dodatni tečaj za spoznavanje razlik ali preverjanje strokovnosti, razen pri tipih ali različicah letal z ratingom za razred enomotornih letal z batnim motorjem (SEP).

- (1) Za tečaj za spoznavanje razlik se zahtevata dodatno znanje in usposabljanje na ustrezni napravi za simulacijo letenja ali na letalu.
Tečaj za spoznavanje razlik se vpiše v knjižico letenja ali drug enakovreden dokument. Vpis s svojim podpisom potrdi inštruktor za vpis ratinga za razred ali tip letala (CRI/TRI) ali simulatorski inštruktor (SFI) oziroma inštruktor na letalu (FI (A)).
- (2) Za tečaj uvajanja na tipu ali različici letala se zahteva dodatno znanje.

FCL 1.240 Rating za tip in razred letal – zahteve

(Glej dodatke 1 do 3 k FCL 1.240.)

(a) Splošno

- (1) Kandidat za rating za tip letala z veččlansko posadko mora izpolniti zahteve v zvezi z ratingi za tip, ki so določene v FCL 1.250, 1.261 in 1.262;
- (2) Kandidat za rating za tip letala, ki zahteva le enega pilota, mora izpolniti zahteve, ki so določene v FCL 1.255, 1.261, odstavki a, b, c in 1.262, odstavek a, ter FCL 1.251, če ustreza okoliščinam;
- (3) Kandidat za rating za razred letala mora izpolniti zahteve, ki so določene v FCL 1.260, 1.261, odstavek a, b, c, in 1.262, odstavek a, ter FCL 1.251, če ustreza okoliščinam.
- (4) Celotno šolanje za vpis ratinga za tip skupaj s teoretičnim šolanjem mora biti končano v šestih mesecih pred preverjanjem praktične usposobljenosti.
- (5) O izdaji ratinga za razred ali tip letal kandidatu iz države, ki ni bila članica JAA, ki izpolnjuje zahteve za rating, odloča pristojni organ, če so izpolnjene zahteve iz FCL 1.250, 1.255 ali 1.260, odvisno od okoliščin. Tak rating je omejen na letala, ki so registrirana oziroma jih upravlja operator iz navedene države, ki ni bila članica JAA. Omejitev se lahko črta, ko imetnik leti najmanj 500 ur kot pilot posameznega tipa/razreda letala in izpolni zahteve v zvezi s podaljšanjem veljavnosti iz FCL 1.245 in 1.251, če ustreza okoliščinam.
- (6) Veljavni rating za tip letala, vpisan v licenci, ki jo je izdala država, ki ni bila članica JAA, se lahko prenese v licenco JAR-FCL, če kandidat opravi ustrezno preverjanje strokovnosti, če trenutno leti na posameznem tipu letala in leti kot pilot na navedenem tipu ne manj kot 500 ur. Izpolnjene morajo biti tudi zahteve iz FCL 1.250, 1.251, 1.255 in 1.260 glede na okoliščine.
- (7) Veljavni rating za razred letala, vpisan v licenci, ki jo je izdala država, ki ni bila članica JAA, se lahko prenese v licenco JAR-FCL, če kandidat opravi ustrezno preverjanje strokovnosti, če trenutno leti na posameznem razredu letala in leti kot pilot na navedenem razredu letala ne manj kot 100 ur. Izpolnjene morajo biti tudi zahteve iz FCL 1.251 in 1.260, kot ustreza okoliščinam.
- (8) Veljavni rating za razred/tip letala, vpisan v licenci, ki jo je izdala država, ki je bila članica JAA, se lahko prenese v licenco JAR-FCL, če je veljavna in če je bil nazadnje podaljšan ali obnovljen nov rating v skladu z zahtevami iz JAR-FCL in FCL 1.250, 1.255 ali 1.260, kot ustreza okoliščinam.

(b) Preverjanje praktične usposobljenosti

- (1) Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za vpis ratinga za večmotorna letala z veččlansko posadko in posamezne sekcije so določene v dodatkih 1 in 2 k FCL 1.240 in
- (2) vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za vpis ratinga za večmotorna letala, ki zahtevajo enega pilota, in enomotorna letala ter posamezne sekcije so določene v dodatkih 1 in 3 k FCL 1.240.
Kandidat mora vse naloge ustreznega preverjanja praktične usposobljenosti v celoti opraviti v šestih koledarskih mesecih neposredno pred datumom, ko pristojni organ prejme vlogo za vpis ratinga.

FCL 1.245 Ratingi za tip in razred letal – veljavnost, podaljšanje in obnova

(Glej dodatke 1 do 3 k FCL 1.240.)

- (a) *Ratingi za tip in ratingi za razred večmotornih letal – veljavnost.* Ratingi za tip in ratingi za razred večmotornih letal veljajo eno leto od datuma vpisa oziroma od datuma poteka veljavnosti, če je bil rating podaljšan še v obdobju veljavnosti.

(b) *Ratingi za tip in ratingi za razred večmotornih letal – podaljšanje veljavnosti.* Če želi imetnik veljavnega ratinga za tip ali ratinga za razred večmotornih letal podaljšati njegovo veljavnost, mora:

- (1) opraviti preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 1 k zahtevi FCL 1.240 na ustreznem tipu ali razredu letala v treh mesecih neposredno pred potekom veljavnosti ratinga in
- (2) opraviti vsaj deset sektorjev na ruti kot pilot na posameznem razredu ali tipu letala ali en sektor z izpraševalcem kot pilot na posameznem razredu ali tipu letala ali na simulatorju med veljavnostjo ratinga.
- (3) Če ima imetnik tudi rating za instrumentalno letenje (IR(A)), mora biti podaljšanje tega ratinga opravljeno skupaj s preverjanjem strokovnosti za podaljšanje ratinga za tip/razred letala v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.240 in 1.295.

(c) *Rating za razred enomotornih letal, ki zahtevajo enega pilota – veljavnost in podaljšanje.* Rating za razred enomotornih letal, ki zahtevajo enega pilota, velja dve leti od datuma izdaje ali oziroma od datuma poteka veljavnosti, če je bil rating podaljšan še v obdobju veljavnosti.

- (1) *Vsi ratingi za razred enomotornih letal z batnimi motorji (kopenska letala) in ratingi za motorna jadralna letala – podaljšanje veljavnosti.* Če kandidat želi podaljšati veljavnosti ratinga za razred enomotornih letal z batnimi motorji (kopenska letala), ki zahtevajo enega pilota, in/ali ratinga za razred motornih jadralnih letal, mora:
 - (i) v treh mesecih pred potekom veljavnosti ratinga opraviti preverjanje strokovne usposobljenosti v ustreznem razredu letala s pooblaščenim izpraševalcem v skladu z dodatkom 1 in 3 k FCL 1.240 ali dodatkom 1 in 2 k FCL 1.240 ali
 - (ii) v zadnjih 12 mesecih pred potekom veljavnosti leteti najmanj 12 ur na enomotornem letalu z batnim motorjem ali motornem jadralnem letalu. Let zajema:
 - (A) 6 ur kot vodja letala;
 - (B) 12 vzletov ter 12 pristankov in
 - (C) šolski let, ki traja najmanj 1 uro, z inštruktorjem letenja (FI(A) ali CRI (A)). Tak let je mogoče nadomestiti s kakršnim koli drugim načinom preverjanja strokovne ali praktične usposobljenosti.
 - (iii) Kadar je kandidat imetnik ratinga za razred enomotornih letal z batnim motorjem (kopenska letala) in ratinga za motorna jadralna letala, lahko zahteve v točki i izpolni v enem od obeh razredov letal oziroma izpolni zahteve v točki ii v enem od obeh razredov letal ali v kombinaciji razredov in s tem podaljša veljavnost obeh ratingov.
- (2) *Enomotorna letala s turbopropelerskim motorjem, ki zahtevajo enega pilota (kopenska letala) – podaljšanje veljavnosti.* Če kandidat želi podaljšati rating za razred enomotornih turbopropelerskih letal (kopenska letala), mora v treh mesecih pred potekom veljavnosti ratinga opraviti preverjanje strokovnosti s pooblaščenim izpraševalcem na letalu ustreznega razreda.

(d) Kandidat, ki ne opravi vseh sekcij preverjanja strokovnosti pred potekom veljavnosti ratinga za tip/razred letal, ne sme uveljavljati privilegijev iz takega ratinga, dokler uspešno ne dokonča preverjanja strokovnosti.

(e) Obdobje veljavnosti ali rok za podaljšanje ratingov je mogoče podaljšati pod posebnimi pogoji:

- (1) Če kandidat uveljavlja privilegije iz ratinga za tip, razred zrakoplovov ali ratinga za instrumentalno letenje izključno na letalu, 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, razred zrakoplovov ali ratinga za instrumentalno letenje na letalu, registriranem v državi, ki je bila članica JAA, ki ga upravlja operator iz države, ki ni bila članica JAA, v skladu z 83. členom Mednarodne konvencije za civilno letalstvo, Čikago, 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.
 - (3) Veljavnost ratingov, podaljšanih v skladu s točkama 1 ali 2, se podaljša v skladu z zahtevami iz FCL 1.245, odstavki b in c, in če to ustreza okoliščinam, FCL 1.185, preden kandidat začne uveljavljati privilegije na zrakoplovih, ki so registrirani v državi, ki je bila članica JAA, oziroma na zrakoplovih, ki jih upravlja operator 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 JAR-FCL v soglasju s pristojnim organom, če so zahteve države izpolnjene in je rating omejen le na zrakoplove, registrirani v tej državi.
- (f) *Potekli ratingi*
- (1) Če je veljavnost ratinga za tip ali razred večmotornih letal potekla, mora njegov imetnik opraviti kakršno koli usposabljanje za osvežitev znanja, ki ga določi pristojni organ in preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 1 in 2 ali 3 k FCL 1.240. Rating začne ponovno veljati z dnem, ko je imetnik izpolnil vse zahteve glede obnove ratinga.
 - (2) Če poteče rating za razred enomotornih letal, ki zahtevajo enega pilota, mora kandidat opraviti preverjanje praktične usposobljenosti, ki je določeno v dodatkih 1 in 3 k FCL 1.240.
- (g) Skladnost z zahtevami, ki urejajo letalske operacije. Zahteve v zvezi s podaljšanjem veljavnosti iz FCL 1.245, odstavki b, so izpolnjene, ko kandidat, ki leti skladno s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije, izpolni zahteve operatorja glede preverjanja strokovnosti (*Operator Proficiency Check – OPC*) iz OPS 1.965 in če operator pristojnemu organu dokaže, da so bile obvezne naloge iz dodatka 2 ali 3 k FCL 1.240 izpolnjene v 12 mesecih pred podaljšanjem veljavnosti v skladu z OPS 1.965, 2. točka odstavka a. V ta namen mora kandidat opraviti preverjanje strokovnosti v treh mesecih neposredno pred datumom poteka veljavnosti ratinga.

FCL 1.246 Rating za instrumentalno letenje – podaljšanje in obnova

(Glej FCL 1.185.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.246.)

(a) Podaljšanje

Veljavnost ratinga IR(A) se podaljša v treh mesecih neposredno pred datumom poteka njegove veljavnosti. Kadar je mogoče, se s preverjanjem strokovnosti za podaljšanje ratinga IR(A) hkrati podaljša tudi rating za razred ali tip letala.

- (1) Kandidat, ki želi hkrati podaljšati rating IR(A) in rating za tip/razred letal, mora opraviti preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 1 in 2 k FCL 1.240 in 1.295 oziroma dodatkom 3 k FCL 1.240. Tako bo rating IR(A) veljal za enako obdobje kot rating za tip/razred, razen pri ratingu za razred enomotornih letal, ki zahtevajo enega pilota, ko rating za instrumentalno letenje velja 12 mesecev.
- (2) Kandidat, ki želi podaljšati samo rating IR(A), ne pa tudi rating za razred/tip letal, mora:
 - (i) opraviti nalogo b 3. sekcije iz dodatka 3 k FCL 1.240;
 - (ii) iste dele 1. sekcije, ki se nanašajo na predvideni polet;
 - (iii) in 6. sekcije iz dodatka 3 k FCL 1.240 kot preverjanje strokovnosti izključno z uporabo instrumentov pri večmotornih letalih.

Uporablja se sicer lahko naprava FNPT II ali simulator, vendar mora najmanj vsako drugo preverjanje strokovnosti za podaljšanje ratinga IR(A) v takšnih okoliščinah potekati na letalu.

- (3) Izkušnje in nalet se upoštevajo v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.246.
- (4) Kandidat, ki pred potekom veljavnosti ratinga IR(A) med preverjanjem strokovnosti za podaljšanje njegove veljavnosti ni uspešno opravil ustrezne sekcije v skladu s 1. ali 2. točko odstavka a FCL 1.246, ne sme uveljavljati privilegijev iz tega ratinga, dokler uspešno ne opravi preverjanja strokovnosti.

(b) *Obnova*

- (1) Če je veljavnost ratinga IR(A) potekla, mora kandidat:
 - (i) izpolniti zahteve v zvezi s tečajem za osvežitev znanja in dodatne zahteve, ki jih določi pristojni organ, in
 - (ii) opraviti nalogo b sekcije 3 iz dodatka 3 k FCL 1.240, vključno s pripravo poleta, kot preverjanje strokovnosti.

Rating bo veljal od datuma, ko kandidat izpolni zahteve za njegovo obnovo.

FCL 1.250 Ratingi za tip letal z veččlansko posadko – zahteve

(Glej AMC FCL 1.261, odstavek d.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.261, odstavek d.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

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

- (1)
 - (i) leteti vsaj 70 ur kot vodja letala;
 - (ii) imeti veljaven rating za instrumentalno letenje na večmotornih letalih;
 - (iii) imeti potrdilo o uspešno končanem usposabljanju za delo v veččlanski posadki (MCC). Če je tako usposabljanje del tečaja za vpis ratinga za tip letal (glej FCL 1.261, 1.262 in AMC FCL 1.261, odstavek d, ter dodatek 1 k FCL 1.261, odstavek d), ta zahteva ne velja;
 - (iv) izpolniti zahteve iz FCL 1.285 ali
- (2) biti pilot pripravnik, ki se na integriranem tečaju trenutno usposablja za letenje na letalu z veččlansko posadko (MPL(A)).

(b) Šteje se, da kandidati, ki imajo:

- (1) potrdilo o uspešno končanem usposabljanju MCC v skladu z FCL 2³ in izkušnje, ki presegajo 100 ur letenja kot pilot helikopterja z veččlansko posadko, ali
- (2) več kot 500 ur letenja kot pilot helikopterja z veččlansko posadko ali
- (3) najmanj 500 ur letenja kot pilot v veččlanski posadki v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije, na večmotornih letalih kategorije CS-23 EU, ki zahtevajo enega pilota, izpolnjujejo zahteve glede dela v veččlanski posadki.

(c) Raven znanja, ki naj bi jo predvidoma dobili imetniki licence PPL(A) ali CPL(A) in imetniki ratingov za tipe letal z veččlansko posadko, izdanih v skladu z zahtevami, ki niso zahteve iz JAR-FCL, ne more biti enakovreden dokaz o izpolnjevanju zahtev iz 4. točke.

³ 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).

(d) Za izdajo dodatnih ratingov za tip letal z veččlansko posadko se zahteva veljaven rating za instrumentalno letenje z večmotornimi letali.

FCL 1.251 Ratingi za tip/razred visokozmogljivih letal, ki zahtevajo enega pilota – pogoji

(Glej dodatek 1 k FCL 1.251.)

(Glej AMC FCL 1.251.)

(a) *Zahteve, ki morajo biti izpolnjene pred začetkom šolanja:* kandidat, ki želi pridobiti prvi rating za tip ali razred visokozmogljivih letal, ki zahtevajo enega pilota (HPA), mora:

- (1) leteti najmanj 200 ur;
- (2) izpolniti zahteve iz FCL 1.255 ali 1.260 in
- (3)
 - (i) imeti potrdilo o uspešno dokončanem odobrenem tečaju, ki ga v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.251 opravi v organizaciji FTO ali TRTO pred začetkom šolanja, ali
 - (ii) opraviti najmanj teoretične izpite za licenco ATPL(A) v skladu s FCL 1.285 ali
 - (iii) imeti veljavno ICAO licenco ATPL(A) ali licenco CPL/IR s priznanim teoretičnim znanjem za licenco ATPL(A).

(b) Pri imetniku licence, izdane v državi, ki je bila članica JAA, ki vključuje rating za razred ali tip visokozmogljivih letal, ki zahtevajo enega pilota, se pri vpisu ratinga v licenco JAR-FCL, ki jo izda posamezna država, upošteva teoretično znanje iz 3. točke odstavka a.

FCL 1.255 Ratingi za tip letal, ki zahtevajo enega pilota – zahteve

Zahteve glede izkušenj veljajo samo za letenje na večmotornih letalih.

Kandidat, ki želi pridobiti prvi rating za tip večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota, mora pred tem kot vodja letala leteti vsaj 70 ur.

FCL 1.260 Ratingi za razred letal – zahteve

Zahteve glede izkušenj veljajo samo za letenje na večmotornih letalih.

Kandidat, ki želi pridobiti rating za razred večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota, mora pred tem kot vodja letala leteti vsaj 70 ur.

FCL 1.261 Ratingi za tip in razred – teoretično in praktično usposabljanje

(Glej dodatek 1 k FCL 1.261, odstavek a, in AMC FCL 1.261, odstavek a.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.261, 2. točka odstavka c.)

(Glej dodatke 1, 2 in 3 k FCL 1.240.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.261, odstavek d.)

(Glej dodatek 2 k FCL 1.055.)

(Glej AMC FCL 1.261, 2. točka odstavka c.)

(Glej AMC FCL 1.261, odstavek d.)

(Glej FCL 1.251.)

(Glej AMC 1.251.)

(a) *Zahteve glede teoretičnega usposabljanja in preverjanja*

- (1) Kandidat, ki želi pridobiti rating za razred ali tip eno- ali večmotornih letal, mora dokončati zahtevano teoretično usposabljanje (glej odstavek a dodatka 1 k FCL 1.261 in odstavek a AMC FCL 1.261) ter dokazati raven znanja, ki se zahteva za varno upravljanje posameznega tipa letal.
- (2) *Velja samo za večmotorna letala.* Kandidat, ki želi pridobiti rating za razred večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota, mora pred tem opraviti najmanj 7 ur teoretičnega šolanja o upravljanju večmotornih letal.

(b) *Praktično usposabljanje*

- (1) Kandidat, ki želi pridobiti rating za razred ali tip eno- in večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota, mora pred tem opraviti tečaj praktičnega usposabljanja v letenju na letalu tistega razreda ali tipa, kot bo letalo, na katerem bo praktično preverjanje potekalo (glej dodatek 3 k FCL 1.240).
- (2) *Velja samo za večmotorna letala.* Kandidat, ki želi pridobiti rating za razred ali tip večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota, mora pred tem na večmotornem letalu v prisotnosti inštruktorja opraviti let, ki traja najmanj 2 uri in 30 minut v normalnih razmerah. Poleg tega mora opraviti najmanj 3 ure in 30 minut usposabljanja za letenje z inštruktorjem v postopkih pri odpovedi motorja in nesimetrični vleki.
- (3) Kandidat, ki želi pridobiti rating za tip letal z veččlansko posadko, mora pred tem opraviti praktično usposabljanje, ki se nanaša na tip letala, na katerem bo preverjanje opravljal (glej dodatek 2 k FCL 1.240).

(c) *Izvedba tečajev praktičnega usposabljanja*

- (1) Tečaje izvaja organizacija FTO ali organizacija, ki izvaja šolanja za pridobitev ratinga za tip letala (TRTO). Tečaje lahko izvaja tudi registrirana in/ali pogodbeno ustanova, s katero operator ali proizvajalec letal sklene ustrezno pogodbo, oziroma v izjemnih okoliščinah posamezen pooblaščen inštruktor.
- (2) Tečaje odobri pristojni organ (glej 2. točko odstavka c AMC FCL 1.261). Ustanove, ki izvajajo tečaje praktičnega usposabljanja, morajo izpolnjevati ustrezne zahteve, določene v dodatku 2 k FCL 1.055, ki jih določi pristojni organ. V zvezi s praktičnim usposabljanjem v letenju, ki poteka izključno na simulatorju in ne vključuje letenja na letalu (*Zero Flight time Training – ZFTT*) glej dodatek 1 k FCL 1.261, 2. točka odstavka c).
- (3) Ne glede na prvi in drugi odstavek lahko tečaje praktičnega usposabljanja za vpis ratinga za razred enomotornih letal ali razred motornih jadralnih letal vodi inštruktor letenja (FI) ali inštruktor, ki usposablja kandidate za vpis ratinga za razred letal (CRI).

(d) *Usposabljanje za delo v veččlanski posadki* (glej tudi FCL 1.250, 3. točka odstavka c).

- (1) Tečaj usposabljanja za delo v veččlanski posadki je namenjen:
 - (i) slušateljem integriranega tečaja za licence ATP v skladu s ciljem tečaja (glej dodatek 1 k FCL 1.160, 1. točka odstavka a, in 1.165);
 - (ii) imetnikom licence PPL/IR ali CPL/IR, ki niso opravili integriranega tečaja za licenco ATP, ampak želijo pridobiti prvi rating za tip letal z veččlansko posadko (glej 3. točko odstavka a FCL 1.250).

Usposabljanje za delo v veččlanski posadki zajema najmanj 25 ur teoretičnega šolanja in vaj ter 20 ur praktičnega usposabljanja. Za slušatelje integriranega tečaja za licenco ATP je mogoče praktično usposabljanje skrajšati za 5 ur. Praktično usposabljanje za delo v veččlanski posadki je mogoče združiti z usposabljanjem za prvi vpis ratinga za tip letal z veččlansko posadko.

(2) Usposabljanje za delo v veččlanski posadki mora kandidat opraviti v šestih mesecih v registrirani organizaciji FTO ali organizaciji TRTO pod nadzorom vodje šolanja oziroma na odobrenem tečaju, ki ga izvaja operator. Slednji mora izpolnjevati ustrezne zahteve, določene v dodatku 2 k zahtevam FCL 1.055, ki jih določi pristojni organ. Dodatne podrobnosti glede praktičnega usposabljanja za delo v veččlanski posadki so določene v odstavku d FCL 1.261 in odstavku d AMC FCL 1.261. Praktično usposabljanje poteka na napravi FTNP II ali na simulatorju. Po možnosti se praktični del usposabljanja za delo v veččlanski posadki združi z usposabljanjem za prvi vpis ratinga za tip letal z veččlansko posadko. V tem primeru se lahko skrajša, vendar ne sme biti krajše od 10 ur, če obe vrsti usposabljanja potekata na istem simulatorju.

FCL 1.262 Ratingi za tip in razred letal – preverjanje praktične usposobljenosti

(Glej dodatke 1, 2 in 3 k FCL 1.240.)

(Glej dodatek 1 k AMC FCL 1.261, odstavek d.)

(a) *Preverjanje praktične usposobljenosti za letenje z letali, ki zahtevajo enega pilota.* Kandidat za vpis ratinga za tip ali razred letal, ki zahtevajo enega pilota, mora dokazati praktično usposobljenost, ki se zahteva za varno letenje na posameznem razredu ali tipu letal, kot je določeno v dodatkih 1 in 3 k zahtevam FCL 1.240.

(b) *Preverjanje praktične usposobljenosti za letenje z letali z veččlansko posadko.* Kandidat za vpis ratinga za tip letal z veččlansko posadko mora kot vodja letala ali kopilot v veččlanski posadki dokazati praktično usposobljenost, ki se zahteva za varno letenje na posameznem tipu letal, kot je določeno v dodatkih 1 in 2 k FCL 1.240.

(c) Delo v veččlanski posadki. Po končanem usposabljanju za delo v veččlanski posadki mora kandidat dokazati, da je sposoben opravljati naloge pilota v veččlanski posadki. To lahko dokaže pri preverjanju praktične usposobljenosti za vpis ratinga za tip letal z veččlansko posadko, kot določata dodatka 1 in 2 k zahtevam FCL 1.240 ali s potrdilom o končanem usposabljanju za delo v veččlanski posadki, kot je določeno v dodatku 1 k AMC FCL 1.261, odstavek d.

Dodatek 1 k FCL 1.240 in 1.295**Preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za tip/razred letala ter izdajo licence ATPL**

(Glej FCL 1.240 do 1.262 in 1.295.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.261, odstavek a.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

(Glej AMC FCL 1.261, odstavek a.)

1 Kandidat mora opraviti zahtevano usposabljanje v skladu z učnim programom (glej dodatek 1 k FCL 1.261, odstavek a, in dodatka 2 ter 3 k FCL 1.240). Na priporočilo Odbora za ocenjevanje delovanja (OEB) pri Evropski agenciji za varnost v letalstvu (EASA) se učni program lahko skrajša, da bi se upoštevale izkušnje na podobnih tipih zrakoplovov. Pristojni organ določi upravno-administrativne postopke, s katerimi je mogoče potrditi, da kandidat izpolnjuje zahteve za preverjanje, in način za predajo zapisnika o šolanju kandidata izpraševalcu.

2 Naloge, ki jih obsega preverjanje praktične/strokovne usposobljenosti, so določene v ustreznih dodatkih 2 in 3 k FCL 1.240. Na priporočilo Odbora za ocenjevanje delovanja (OEB) pri Evropski agenciji za varnost v letalstvu (EASA) je mogoče pri preverjanju praktične usposobljenosti upoštevati tiste naloge, ki so skupne drugim tipom ali različicam letal, 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.

- 3
- (a) Letala, ki zahtevajo enega pilota (SPA): Kandidat mora uspešno opraviti vse sekcije preverjanja praktične in strokovne usposobljenosti. Če dobi negativno oceno iz katere koli vaje v sekciji, se celotna sekcija oceni negativno. Kandidat, ki dobi negativno oceno v več kot eni sekciji, ponavlja celotno preverjanje. Če dobi negativno oceno le v eni sekciji, ponavlja samo to. Če pri popravnem izpitu dobi negativno oceno v kateri koli sekciji, vključno s sekcijami, ki jih je uspešno opravil že v prvem preverjanju, kandidat ponavlja celotno preverjanje.
 - (b) Letala z veččlansko posadko (MPA): Kandidat mora uspešno opraviti vse sekcije preverjanja praktične in strokovne usposobljenosti. Če dobi negativno oceno iz več kot petih vaj, ponavlja celotno preverjanje. Kandidat, ki dobi negativno oceno pri petih vajah ali manj, ponavlja samo te (negativno ocenjene) vaje. Če pri popravnem izpitu dobi negativno oceno v kateri koli vaji, vključno z vajami, ki jih je uspešno opravil že pri prvem preverjanju, ponavlja celotno preverjanje.
 - (c) Če kandidat dobi negativno oceno iz 6. sekcije ali če je ne opravlja, izdani rating za tip ne vključuje privilegijev za Cat II ali III.
 - (d) 6. sekcija ni sestavni del preverjanja praktične usposobljenosti za licenco ATPL ali licenco za letenje v veččlanski posadki.

4 Po neuspešnem preverjanju praktične/strokovne usposobljenosti utegne biti potrebno dodatno usposabljanje. Če kandidatu ne uspe uspešno opraviti vseh sekcij preverjanja v dveh poskusih, je potrebno dodatno usposabljanje, ki ga določi izpraševalec. Število preverjanj praktične in strokovne usposobljenosti, ki jih kandidat poskuša opraviti, ni omejeno.

POSTOPEK PREVERJANJA PRAKTIČNE IN STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI – SPLOŠNO

5 Pristojni organ bo izpraševalca praktične usposobljenosti (*Flight Examiner – FE*) seznanil z ustreznimi varnostnimi merili, ki jih mora upoštevati med preverjanjem praktične/strokovne usposobljenosti.

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 naloge dobil negativno oceno. Če se po mnenju izpraševalca preverjanje konča iz tehničnih razlogov, se pri nadaljnjem letenju preveri usposobljenost le pri tistih nalogah, ki še niso bile končane.

7 V pristojnosti izpraševalca je odločitev o tem, ali bo kandidat katero koli vajo ali postopke preverjanja opravljal še enkrat. Izpraševalec lahko preverjanje prekine na kateri koli stopnji, če meni, da kandidatov prikaz usposobljenosti zahteva ponovitev celotnega preverjanja praktične in strokovne usposobljenosti.

8 Kontrolni pregledi in postopki morajo potekati v skladu s potrjenimi kontrolnimi seznammi (*CHL*) letala, na katerem preverjanje poteka, in če to ustreza okoliščinam, v skladu z načelom dela v veččlanski posadki. Kandidat izračuna podatke o zmogljivosti uporabljenega letala za vzlet, prilet in pristanek na podlagi operativnega in letalskega priročnika. Kandidat za licenco ATPL(A) in/ali kandidat za vpis ratinga za tip ali razred mora med preverjanjem strokovnosti prav tako določiti relativne in absolutne višine odločitve, minimalne relativne in absolutne spustne višine in točko začetka neuspelega prileta.

POSEBNE ZAHTEVE V ZVEZI S PREVERJANJEM PRAKTIČNE IN STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI NA LETALU Z VEČČLANSKO POSADKO IN ZAHTEVE V ZVEZI S PREVERJANJEM PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ZA LICENCO ATPL (A)

9 Praktično in strokovno usposobljenost za letenje na letalih z veččlansko posadko poteka v veččlanski posadki. Naloge drugega pilota lahko opravlja drug kandidat ali pilot. Če preverjanje poteka na letalu in ne na simulatorju, naloge drugega pilota opravlja inštruktor.

10 Od kandidata se zahteva, da leti kot "leteči pilot" (*pilot flying – PF*) v vseh sekcijah preskusa/preverjanja, razen v nalogi 2.6 in v nenormalnih postopkih in v postopkih ob morebitni nevarnosti pri nalogah 3.4.0 do 3.4.14. ter nalogah 3.6.0 do 3.6.9, pri čemer lahko leti kot PF ali PNF v skladu z delom v veččlanski posadki iz dodatka 2 k 1.240 in 1.295. Kandidat, ki želi pridobiti prvi rating za tip letal z veččlansko posadko ali licenco ATPL(A), 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, če je vse naloge mogoče opravljati z izbranega sedeža.

11 Pri preverjanju praktične in strokovne usposobljenosti kandidatov za licenco ATPL(A) ali za rating za tip letala z veččlansko posadko je treba posebno pozornost nameniti preverjanju znanja o temah, ki segajo do nalog vodje letala, ne glede na to, ali kandidat opravlja naloge kot PF ali PNF:

- (a) vodenje skupinskega dela v posadki;
- (b) ustrezní nadzor, s katerim zagotavlja stalen splošen pregled nad operacijami letala;
- (c) določanje prednostnih nalog in sprejemanje odločitev v skladu z varnostnimi vidiki in ustreznimi pravili ter predpisi, ki veljajo v posameznem položaju, tudi ob nevarnosti.

12 Preskus/preverjanje poteka pri instrumentalnem in po možnosti simuliranem komercialnem zračnem prometu. Bistvena je sposobnost načrtovanja in izvedbe poleta na podlagi običajnega gradiva za posvetovanje pred poletom.

SPREJEMLJIVA IZVEDBA POLETA

13 Kandidat mora dokazati svojo usposobljenost za:

- (a) upravljanje letala v okviru omejitev letala;
- (b) tekoče in natančno opravljanje vseh vaj;
- (c) preudarno presojo in prakso dobrega pilota;
- (d) uporabo znanja z letalskega področja;
- (e) tak nadzor letala, da uspešna izvedba postopkov ali manevrov med celotno operacijo ni nikoli vprašljiva;
- (f) razumevanje in izvajanje postopkov za usklajevanje dela v posadki in postopkov, ko eden od članov posadke ni več sposoben opravljati svojega dela, če ustreza okoliščinam;
- (g) učinkovito sporazumevanje z drugimi člani posadke, če ustreza okoliščinam.

14 Navedene omejitve so splošne smernice. Izpraševalec (FE) mora upoštevati turbulenco in operativne lastnosti ter zmogljivost uporabljenega letala.

Višina

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

Vzdrževanje smeri s pomočjo

radijskih sredstev	$\pm 5^\circ$
natančen prilet	odklon za polovico skale azimut ali drsna pot

Kurz letenja

z vsemi delujočimi motorji	$\pm 5^\circ$
s simulirano odpovedjo motorja	$\pm 10^\circ$

Hitrost

z vsemi delujočimi motorji	± 5 vozlov
s simulirano odpovedjo motorja	$+ 10$ vozlov/ -5 vozlov

VSEBINA PREVERJANJA PRAKTIČNE IN STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI

- 15 (a) Vsebina in sekcije, ki sestavljajo preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti, so predpisane v dodatku 2 k FCL 1.240 za letala z veččlansko posadko in v dodatku 3 k FCL 1.240 za letala, ki zahtevajo enega pilota. Pristojni organ določi format in prijavnico za preverjanje praktične usposobljenosti (glej IEM FCL 1.240, 1. in 2. točka).
- (b) Če usposabljanje za letenje za vpis ratinga za tip letala vključuje manj kot dve uri praktičnega usposabljanja na letalu, preverjanje praktične usposobljenosti lahko poteka samo na simulatorju in se konča pred praktičnim usposabljanjem na letalu. V tem primeru je treba pristojnemu organu (ministrstvu) predložiti potrdilo o končanem usposabljanju za letenje, ki vključuje tudi praktično usposabljanje na letalu za pridobitev ratinga za tip, pred njegovim vpisom v licenco.

Dodatek 2 k FCL 1.240 in 1.295**Vsebina usposabljanja in preverjanja praktične/strokovne usposobljenosti za licenco ATPL(A)/MPL/rating za tip letal z veččlansko posadko**

(Glej FCL 1.240 do 1.262 in 1.295.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

1 Uporabljeni simboli pomenijo:

- P = kandidat se usposablja za vodjo letala ali kopilota in za "letečega pilota" ter "neletečega pilota" za izdajo ratinga za tip;
- X = vaja mora potekati na simulatorju, če je na voljo, sicer je vaja ali postopek na zrakoplovu;
- P# = usposabljanje je treba dopolniti s pregledom letala pod nadzorom .

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

Uporabljene naprave za urjenje so označene s temi kraticami:

- A = letalo
- FS = simulator letenja
- FTD = naprava za usposabljanje v letenju
- OTD = druge naprave za šolanje

3 Naloge, ki so označene z zvezdico (*), potekajo izključno z instrumenti. Če ta pogoj med preverjanjem praktične ali strokovne usposobljenosti ni izpolnjen, se rating za tip letala omeji le na operacije v skladu s pravili vizualnega letenja.**4 Črka M, ki se pojavi v stolpcu, namenjenemu preverjanju praktične in strokovne usposobljenosti, označuje obvezne naloge.****5 Če usposabljanje za pridobitev ratinga za tip po odobrenem programu vključuje simulator, morata praktično usposabljanje in preverjanje potekati na simulatorju. Pri odobritvi programa je treba upoštevati:**

- (a) zmogljivost simulatorja ali naprave FNPT II, kot jo določa JAR-STD;
- (b) usposobljenost inštruktorja in izpraševalca;
- (c) obseg linijsko usmerjenega šolanja na simulatorju, predvidenega v programu;
- (d) usposobljenost pilota, ki se usposablja, in njegove predhodne izkušnje v linijskem letenju;
- (e) obseg izkušenj v linijskem letenju pod nadzorom, ki jih je kandidat pridobil po izdaji novega ratinga za tip.

	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREVERJ. PRAKT. IN STROK. USPOSOB. za ATPL (A)/MPL/RATING ZA TIP	
	OTD	FTD	FS	A	začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	preverj. v FS A	začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
Vaje, postopki vključno z delom v veččlanski posadki							
1. SEKCIJA							
1 Priprava poleta							
1.1 Izračun zmogljivosti	P						
1.2 Vizualni pregled zunanosti letala; pozicija vsakega dela in namen pregleda	P#			P			
1.3 Pregled pilotske kabine		P					
1.4 Uporaba kontrolnih seznamov (CHL) pred zagonom motorjev, začetni postopki, preverjanje radijskih in navig. sredstev, izbira in nastavitve navig. in komunikac. frekvenc	P			→		M	
1.5 Vožnja po tleh (taksiranje) po navodilih ATC ali inštruktorja			P	→			
1.6 Preverjanja pred vzletom		P		→		M	
2. SEKCIJA							
2 Vzleti							
2.1 Normalni vzleti z različno nastavitvijo zakrilc tudi s pospešenim vzletom			P				
2.2* Instrumentalni vzlet; prehod na instr. letenje se zahteva med rotacijo ali takoj ko se letalo odlepi od tal			P	→			
2.3 Vzlet v bočnem vetru (z letalom, če je izvedljivo)			P	→			
2.4 Vzlet z največjo vzletno maso (dejanska ali simulirana največja vzletna masa)			P	→			
2.5 Vzlet s simulirano odpovedjo motorja			P	→			
2.5.1* takoj ko letalo doseže V ₂							

	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREVERJ. PRAKT./STROK. USPOSOB. za ATPL (A)/MPL/RATING ZA TIP	
					začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	preverj. v FS A	začetnici izpraševalca po končane m preverjanju
Vaje, postopki (vključno z delom v veččlanski posadki)							
(z letali, ki niso certificirana v kategoriji transportnih letal (CS- 25 EU) ali v kategoriji regionalnih letal (CS-23 EU), ni dovoljeno simulirati odpovedi motorja pod najmanjšo višino 500 čevljev nad koncem VPS. Z letali, ki imajo enako zmogljivost glede vzletne mase in standardne višine kot letala transportne kategorije, lahko inštruktor simulira odpoved motorja, takoj ko letalo doseže V ₂ .)							
2.5.2* med V ₁ in V ₂			P	X		M samo FS	
2.6 Ustavljeni vzlet – pri zmerni hitrosti, preden letalo doseže V ₁			P →	X		M	

	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREVERJ. PRAKT./STROK. USPOSOB. za ATPL (A)/MPL/RATING ZA TIP	
	OTD	FTD	FS	A	začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	preverj. v FS A	začetnici izpraševalc a po končanem preverjanju
Vaje, postopki vključno z delom v veččlanski posadki							
3. SEKCIJA							
3 Letalski manevri in postopki			P	→			
3.1 Zavoji z aerodinamičnimi zavorami/spojlerji in brez njih			P	→			
3.2 Tlačni skoki in drhtenje letala po doseganju kritičnega Machovega števila in druge posebne lastnosti letala, npr. nihanje po navpični osi (<i>Dutch roll</i>)			P	→ X te vaje ni dovoljeno izvajati z zrakoplovom			
3.3 Normalno delovanje sistemov in krmil	P	→		→			
3.4 Normalno in nenormalno delovanje navedenih sistemov:						M	med nalogami 3.4.0 do vključno 3.4.14 je treba izbrati najmanj tri naloge z nenormalnim delovanjem
3.4.0 Motor (propelerski, če je nujno potrebno)	P	→		→			
3.4.1 Vzdrževanje tlaka in klimatizacija	P	→		→			
3.4.2 Pilot – statični sistem	P	→		→			
3.4.3 Gorivni sistem	P	→		→			
3.4.4 Električni sistem	P	→		→			
3.4.5 Hidravlični sistem	P	→		→			
3.4.6 Sistem za usmerjanje leta in uravnoteženje letala	P	→		→			
3.4.7 Sistem za preprečevanje zaledenitve in razledenitev Gretje plošče pod vetrobranskim steklom	P	→		→			
3.4.8 Avtopilot/usmerjevalnik leta (FD)	P	→		→			
3.4.9 Opozorilno sredstvo za porušitev vzgona in sredstvo za preprečevanje/izogibanje porušitvi vzgona in sredstvo za večjo stabilnost	P	→		→			

	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	PREVERJ. PRAKT./STROK. USPOSOB. za ATPL (A)/MPL/RATING ZA TIP	
	OTD	FTD	FS	A		preverj. v	začetnici izpraševalc a po končanem preverjanju
Vaje, postopki vključno z delom v veččlanski posadki							
3.4.10 Sistem opozajanja na nevarno bližino tal, vremenski radar, radijski višinomer, odzivnik		P →					
3.4.11 Radio, navigacijska oprema, instrumenti, sistem za vodenje letala (FMS)	P →						
3.4.12 Pristajalno podvozje in zavorni sistem	P →						
3.4.13 Sistem predkrilc in zakrilc	P →						
3.4.14 Pomožna pogonska enota (APU)	P →						
NAMERNO PRAZNO							
3.6 Neobičajni postopki in postopki v sili:						M	med nalogami 3.6.1 do vključno 3.6.9 je treba izbrati najmanj tri
3.6.1 Vaje ob morebitnem požaru npr. motorja, pomožne pogonske enote, kabine, prtljažnega prostora, pilotske kabine, krila in električne napeljave ter evakuacija		P →					
3.6.2 Obvladovanje in odprava dima		P →					
3.6.3 Odpoved motorja, izključitev in ponoven zagon na varni višini		P →					
3.6.4 Izpuščanje goriva v zraku (simulirano)		P →					
3.6.5 Strižni veter med vzletom ali pristankom			P	X		samo FS	
3.6.6 Simulirana okvara v vzdrževanju tlaka v kabini, zasilno spuščanje			P →				
3.6.7 Nezmožnost enega od članov letalske posadke, da opravlja svoje delo		P →					
3.6.8 Drugi postopki v sili, ki so navedeni v ustreznem letalskem priročniku za vodenje letala (FM)		P →					
3.6.9 Dogodek, ki sproži ACAS	P →					samo FS	
3.7 Levi in desni strmi zavoji pod kotom 45 stopinj za 180 in 360 stopinjski		P →					

	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREVERJ. PRAKT./STROK. USPOSOB. za ATPL (A)/MPL/RATING ZA TIP	
					začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	preverj. v	začetnici izpraševalc a po končanem preverjanju
Vaje, postopki vključno z delom v veččlanski posadki	OTD	FTD	FS	A		FS A	
3.8 Pravočasno prepoznavanje bližajoče se porušitve vzgona (do aktivacije opozorilnega sredstva) v konfiguraciji za vzlet (zakrilca v položaju za vzlet), za križarjenje in pristane (zakrilca v položaju za pristane, podvožje izvlečeno)			P →				
3.8.1 Vrnitev v prvotni položaj po popolni porušitvi vzgona ali po aktiviranju opozorilnega sredstva v konfiguraciji za vzpenjanje, križarjenje in prilet			P	X			
3.9 Postopki za instrumentalni let							
3.9.1* Strogo upoštevanje odletnih in priletnih rut in navodil ATC		P	→			M	
3.9.2* Postopki za čakanje		P	→				
3.9.3* Natančni prilet do višine odločitve (DH), ki ni nižja od 60 m (200 čevljev):			→				
3.9.3.1* Ročno, brez usmerjevalnika leta (FD)			P →			M(sam o med prever. prakt. uspos.)	
3.9.3.2* Ročno, z usmerjevalnikom leta (FD)			P →				
3.9.3.3* Avtomatsko, z avtopilotom			P →				

	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREVERJ. PRAKT./STROK. USPOSOB. za ATPL (A)/MPL/RATING ZA TIP	
					začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	preverj. v	začetnici izpraševalc a po končanem preverjanju
Vaje, postopki vključno z delom v veččlanski posadki	OTD	FTD	FS	A		FS A	
3.9.3.4* ročno, s simulacijo odpovedi enega motorja; odpoved motorja je treba simulirati med končnim priletom, preden letalo preleti zunanji marker (OM) in točko dotika, ali med celotnim neuspehim priletom. V letalih, ki niso certificirana v kategoriji transportnih letal (CS- 25 EU) ali v kategoriji regionalnih letal (CS-23 EU), je treba prilet s simulirano odpovedjo motorja in nadaljevanje leta (GA), ki ji sledi, začeti skupaj z nenatančnim priletom opisanim v 3.9.4. Nadaljevanje leta po neuspelem priletu (GA) je treba začeti, ko letalo doseže objavljeno najmanjšo OCH/A, vendar najpozneje na MDA/H 500 čevljev nad pragom VPS. Pri letalih enake zmogljivosti glede vzletne mase in tlačne višine kot letalih transportne kategorije lahko inštruktor simulira odpoved motorja v skladu s 3.9.3.4.			P →			M	
3.9.4* Prilet po NDB ali VOR/LOC do višine MDH/A.			P* →			M	
3.9.5 Krožni prilet v navedenih razmerah: (a)* prilet do najmanjše dovoljene višine za krožni prilet v skladu z lokalnimi sredstvi za instr. prilet v simuliranih razmerah za instr. letenje; <u>ki mu sledi:</u> (b) krožni prilet na drugo VPS, ki je od srednje osi končnega prileta iz točke a odmaknjena najmanj 90 stopinj, na najnižji dovoljeni višini za krožni prilet; Opomba: Če točki a in b zaradi kontrole zračnega prometa nista mogoči, je dovoljen krog pri simulirani zmanjšani vidljivosti			P* →				

4. SEKCIJA							
4 POSTOPKI ZA NEUSPELI PRILET							
4.1 Nadaljevanje leta (GA) z vsemi delujočimi motorji* po priletu po ILS do višine določitve			P*	→			
4.2 Drugi postopki za neuspehi prilet			P*	→			
4.3* Ročno nadaljevanje leta (GA) z enim nedelujočim motorjem* po priletu po ILS do višine določitve (DH) (glej tudi 3.9.3.4)			P*	→		M	
4.4 Zaustavljen pristane na višini 15 m (50 čevljev) nad pragom VPS in nadaljevanje leta (GA)			P	→			
5. SEKCIJA							
5 Pristajanje							
5.1 Normalni pristanki* tudi po priletu po ILS do DH s prehodom na vizualno letenje			P				
5.2 Pristajanje s simuliranim blokiranim višinskim stabilizatorjem v katerem koli položaju zunaj ravnotežja			P	→ te vaje ni dovoljeno izvajati na zrakoplovu			
5.3 Pristajanje v bočnem vetru (z letalom, če je izvedljivo)			P	→			
5.4 Šolski krog in pristane brez izvlečenih ali z delno izvlečenimi zakrilci in predkrilci			P	→			
5.5 Pristajanje s simulirano odpovedjo kritičnega motorja			P	→		M	
5.6 Pristajanje s simulirano dopovedjo dveh motorjev: – letala s tremi motorji: osrednji motor in eden od motorjev na krilih ali pod njimi, če je izvedljivo v skladu s podatki v AFM – letala s štirimi motorji: dva motorja na eni strani			P	X		M samo FS (prev. prakt. uspos.)	

Splošne opombe:

Posebne zahteve glede razširitev ratinga za tip za instrumentalne prilete do višine odločitve, ki je nižja od 60 m (200 čevljev), to je operacije Cat. II/III.
(Glej poddel E, FCL 1.180.)

	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREVERJ. PRAKT./STROK. USPOSOB. za ATPL (A)/MPL/RATING ZA TIP	
					začetnici inštruktorja po končanem	preverj. v	začetnici izpraševal ca po končanem
Vaje, postopki vključno z delom v veččlanski posadki					usposabljanj u	FS A	preverjanj u
6. SEKCIJA							
6 Dodatno pooblastilo v ratingu za tip za instrumentalne prilete do DH, ki je nižja od 60 m (200 čevljev), to je operacije Cat. II/III. Navedeni manevri in postopki pomenijo najnižje zahteve glede šolanja, ki dopušča instrumentalni prilet do DH, ki je nižja od 60 m (200 čevljev). Pri naslednjih vrstah instrum. priletov in postopkov za neuspeli prilet je treba uporabiti vso letalsko opremo, ki se zahteva za spričevalo za tip (<i>type certif.</i>) za instrum. prilet do DH, ki je nižji od 60 m (200 čevljev). 6.1* Prekinjeni vzlet pri najmanjšem dovoljenem RVR. 6.2* Prileti po ILS V simuliranih razmerah za instr. letenje z uporabo sistema za vodenje leta do veljavnega DH. Treba je upoštevati standardne postopke za usklajevanje dela posadke (delitev nalog, postopki za glasno javljanje, medsebojni nadzor, izmenjava informacij in pomoč)			P*	X* te vaje ni dovoljeno opravljati na zrakoplovu		M*	
			P*	→		M	

	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREVERJ. PRAKT./STROK. USPOSOB. za ATPL (A)/MPL/RATING ZA TIP	
					začetnici inštruktorja po končanem usposabljanj u	preverj. v FS A	začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
Vaje, postopki vključno z delom v veččlanski posadki							
6.3* Nadaljevanje leta (GA) po priletih, navedenih v 6.2 na DH. Usposabljanje mora zajemati tudi nadaljevanje leta zaradi (simuliranega) nezadostnega RVR, strižnega vetra, odstopanja letala, ki presega omejitve prileta za uspešen prilet, in odpoved/okvara opreme na zemlji/na letalu pred DH ter nadaljevanje leta (GA) s simulirano odpovedjo/okvaro opreme na letalu.			P →			M*	
6.4* Pristajanje z vizualnimi referencami, vzpostavljenimi na višini odločitve, ki sledi instr. priletu. Potreben je avtomatski pristanek, ki je odvisen od posebnega sistema za vodenje.			P →			M	

Opomba: Operacije CAT II/III morajo potekati v skladu z operativnimi predpisi.

Dodatek 3 k FCL 1.240

Vsebina usposabljanja in preverjanja praktične in strokovne usposobljenosti za izdajo ratinga za tip ali razred eno- in večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota
(Glej FCL 1.240 do 1.262 in 1.295.)

- 1 Uporabljeni simboli pomenijo:
- | | | |
|---|---|---|
| P | = | kandidat se usposablja kot vodja letala za izdajo ratinga za tip ali razred, |
| X | = | vaja mora potekati na simulatorju, če je na voljo, sicer pa na letalu, če to ustreza manevrom in postopkom. |

2 Praktično usposabljanje poteka na napravah za urjenje, ki so najmanj na ravni, označeni s črko (P), ali na katerih koli drugih napravah višje ravni, označene s puščico (→).

Uporabljene naprave za usposabljanje so označene s temi kraticami:

A/C	=	letalo
FS	=	simulator letenja
FTD	=	naprava za šolanje letenja (vključno z napravo FNPT II za usposabljanje za pridobitev ratinga za razred večmotornih letal)

3 Naloge, ki so v sekciji 3 B označene z zvezdico (*) in se v 6. sekciji nanašajo na večmotorna letala, potekajo izključno na instrumentih, če preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti vključuje tudi preverjanje za podaljšanje ali obnovo ratinga za instrumentalno letenje. Če se označene naloge med preverjanjem ne opravljajo izključno na instrumentih, je veljavnost ratinga za razred/tip letala omejena le na operacije v skladu s pravili vizualnega letenja.

4 Če kandidat v zadnjih 12 mesecih ni letel na zahtevanih desetih sektorjih na poti, mora za podaljšanje veljavnosti ratinga za tip ali razred večmotornih letal za operacije po pravilih vizualnega letenja opraviti 3. A sekcijo. Če je opravil naloge iz 3. B sekcije, mu nalog iz 3. A sekcije ni treba izvajati.

5 Črka M, ki se pojavi v stolpcu, namenjenem preverjanju praktične in strokovne usposobljenosti, označuje obvezne naloge ali možnost izbire med več nalogami.

6 Kadar preverjanje strokovne usposobljenosti na letalu z enim pilotom poteka v veččlanski posadki v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije, se rating za tip ali razred omeji na letenje v veččlanski posadki.

7 Če usposabljanje za vpis ratinga za tip ali razred po odobrenem programu vključuje tudi simulator ali napravo FNPT II, mora tudi praktično usposabljanje za pridobitev ratinga za razred večmotornih letal potekati na simulatorju ali na napravi FNPT II. Pri odobritvi programa je treba upoštevati:

- (a) zmogljivost simulatorja ali FNPT II, kot jo določa JAR-STD;
- (b) usposobljenost inštruktorja in izpraševalca;
- (c) obseg usposabljanja na simulatorju ali na FNPT II, predviden v programu; usposobljenost pilota, ki se usposablja, in njegove predhodne izkušnje.

	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREVERJENJE PRAKTIČ/STROK OV. USPOSOBLJENO STI ZA RATING ZA TIP/RAZRED	
	FT D	FS	A	začetnice inštruktorjev po končanem usposabljan ju	preveri tev v FS A	začetnice izprašev alcev po končane m preverjan ju
MANEVRI/ POSTOPKI						
1. SEKCIJA						
1 Odhod						
Pred poletom: Dokumentacija Masa in ravnotežje Pregled vremena						
Preverjanja pred zagonom motorjev Zunanji pregled in kontrolni pregledi v pilotski kabini			P		M	
1.3 Zagon motorja: Normalni postopki za zagon Okvare	P→	→	→		M	
1.4 Vožnja po tleh (taksiranje)		P→	→			
Kontrolna preverjanja pred poletom: Preizkus motorjev (če ustreza)	P→	→	→		M	
1.6 Postopki za vzlet: normalni vzlet z različnimi položaji zakrilc vzlet z bočnim vetrom (v primernih razmerah)		P→	→			
1.7 Vzpenjanje: Vx/Vy zavoji pri vzpenjanju v določen kurz prehod v vodoravni let		P	→		M	
1.8 zveza z nadzorom zračnega prometa, izpolnjevanje, postopki radiozveze						
2. SEKCIJA						
2 Letalske vaje (VMC)						
2.1 Horizontalno letenje z različnimi hitrostmi, let s kritično nizko hitrostjo z zakrilci in brez njih (vključno s približevanjem V_{MCA} , če ustreza)		P→	→			
2.2 45-stopinjski ostri zavoji v smeri 360 stopinj levo in desno		P→	→		M	
2.3 Porušitev vzgona in vrnitev v normalen let: (i) Popolna porušitev vzgona pri čisti konfiguraciji (ii) Približevanje porušitvi vzgona: zavoji med spuščanjem z nagibom, v konfiguraciji za pristanek in z močjo za prilet (iii) Približevanje porušitvi vzgona, konfiguracija za pristanek in moč za pristanek (iv) Približevanje porušitvi vzgona: zavoji med vzpenjanjem, zakrilca v položaju za vzlet, moč za vzpenjanje (samo enomotorna letala)		P→	→		M	
2.4 Upravljanje avtopilota in FD (to vajo je mogoče izvajati v 3. sekciji, če ustreza).		P→	→		M	
2.5 Zveza z kontrolo zračnega prometa, izpolnjevanje, postopki letalske radiofonije						

	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREVERJENJE PRAKTIČ/STRO KOV. USPOSABLJEN OSTI ZA RATING ZA TIP/RAZRED	
	FTD	FS	A	začetnice inštruktorjev po končanem usposabljan ju	prever. v FS A	začetn ice izpraš evalce v po konča nem preverj anju
3. A SEKCIJA						
3 A Postopki VFR na ruti (glej opombi 3 in 4 dodatka 3 k FCL 1.240,))						
3 A.1 Načrt leta, računska navigacija in branje kart						
3 A.2 Ohranjanje ustrezne višine, smeri in hitrosti						
3 A.3 Orientacija, merjenje časa in popravki ETA						
3A.4 Uporaba radionavigacijskih sredstev (če je primerno)						
3A.5 Nadziranje leta (dnevnik leta, rutinska preverjanja vključno z gorivom, sistemi in nevarnostjo zaledenitve)						
3A.6 Zveza s kontrolo zračnega prometa, izpolnjevanje, postopki letalske radiotelefonije R/T						
3. B SEKCIJA						
3 B Instrumentalni let		P→	→		M	
3 B.1* Odhod po IFR		P→	→		M	
3 B.2* IFR na ruti		P→	→		M	
3 B.3* Postopki za čakanje		P→	→		M	
3 B.4* ILS do DH/A na višini 200 čevljev (60 m) ali do proceduralnih minimumov (avtopilot je mogoče uporabiti za prestrezanje drsne poti)		P→	→		M	
3 B.5* Nenatančni prilet do MDH/A in MAP		P→	→		M	
3 B.6* Praktične vaje v letenju vključno s simulirano okvaro kompasa in umetnega horizonta: zavoji 1. stopnje vrnitev v normalen let iz nepravilnih položajev	P→	→	→		M	
3 B.7* Okvara lokalizerja ali drsne ravni	P→	→	→			
3 B.8* Zveza s kontrolo zračnega prometa, izpolnjevanje, postopki letalske radiotelefonije R/T						
4. SEKCIJA						
4 Prilet in pristanki						
4.1 Letališki priletni postopki		P→	→		M	
4.2 Normalen pristane		P→	→		M	
4.3 Pristanek brez zakrilc		P→	→		M	
4.4 Pristanek v bočnem vetru (v ustreznih razmerah)		P→	→			
4.5 Prilet in pristane z motorjem v prostem teku z višine 2000 čevljev nad VPS (samo enomotorna letala)		P→	→			
4.6 Nadaljevanje leta po neuspelem priletu (GA) z najmanjše višine		P→	→		M	
4.7 GA in pristane ponoči	P→	→	→			
4.8 Zveza s kontrolo zračnega prometa, izpolnjevanje, postopki letalske radiotelefonije R/T						

	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREVERJENJE PRAKTIČ/STROKOV. USPOSABLJENOSTI ZA RATING ZA TIP/RAZRED	
	FTD	FS	A	začetnice inštruktorjev po končanem usposabljanju	prever. v FS A	začetnice izpraševalcev po končanem preverjanju
5. SEKCIJA						
5 Nenormalni postopki in postopki v sili (to sekcijo je mogoče združiti s 1. do 4. sekcije)						
5.1 Prekinjen vzlet ob primerni hitrosti		P→	→		M	
5.2 Simulirana odpoved motorja po vzletu (samo enomotorna letala)			P		M	
5.3 Simuliran prisilni pristane brez potiska motorjev (samo enomotorna letala)			P		M	
Simulacija različnih nevarnosti: požar ali pojav dima med poletom okvare različnih sistemov	P→	→	→			
5.5 Izključitev motorja in ponoven zagon (samo pri prever. prakt. usposob. z večmotornimi letali)	P→	→	→			
5.6 Zveza s kontrolo zračnega prometa, izpolnjevanje, postopki letalske radiotelefonijske R/T						
6. SEKCIJA						
6 Simulacija leta z asimetričnim potiskom						
6.1* (To sekcijo je mogoče združiti s 1. do 5. sekcijo) Simulacija odpovedi motorja med vzletom (na varni višini, razen ko se vaja izvaja na napravi FNPT II ali na simulatorju)	P→	→	→X		M	
6.2* Asimetrični prilet in nadaljevanje leta po neuspelem priletu (GA)	P→	→	→		M	
6.3* Asimetrični prilet in pristane s popolno ustavitvijo						
6.4 Zveza s kontrolo zračnega prometa, izpolnjevanje, postopki letalske radiotelefonijske R/T						

Dodatek 1 k FCL 1.246**Upoštevanje instrumentalnega leta iz preverjanja strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za tip ali razred**
(Glej FCL 1.246.)

Instrumentalno letenje se lahko upošteva samo pri podaljšanju privilegijev ratinga IR na enomotornih in večmotornih letalih, ki zahtevajo enega pilota.

Med preverjanjem strokovne usposobljenosti, ki vključuje tudi rating IR, in ima imetnik veljaven:	Pri preverjanju strokovne usposobljenosti se upošteva instrumentalno letenje za:	
(1)	(2)	
rating za tip letal z več piloti (MP)	a. rating za razred* SE in b. rating za tip* SE in c. rating za tip in razred SP ME. Upošteva se samo 3. b sekcija iz dodatka 3 k FCL 1.240	(a)
rating za tip SP ME, ko je kandidat letel kot edini pilot na letalu	a. rating za razred SP ME, b. rating za razred in tip SE	(b)
rating za tip SP ME, omejen na operacije v veččlanski posadki	a. rating za razred* SP ME, b. rating za razred in tip SE*	(c)
rating za tip SP ME, ko je kandidat letel kot edini pilot v letalu	a. rating za razred in tip SE, b. rating za tip SP ME	(d)
rating za razred SP ME, omejen na operacije v veččlanski posadki	a. rating za razred in tip SE, b. rating za tip* SP ME	(e)
rating za razred SP SE	rating za razred in tip SE	(f)
rating za tip SP SE	rating za razred in tip SE	(g)

*Če je v zadnjih 12 mesecih najmanj tri odhode in prilete po pravilih instrumentalnega letenja opravil na razredu ali tipu letala, ki zahteva enega pilota, in je bil pri tem edini član letalske posadke na letalu.

Dodatek 1 k FCL 1.251**Dodatni teoretični tečaj za vpis ratinga za tip ali razred visokozmogljivih letal, ki zahtevajo enega pilota**

(Glej dodatek 3 k FCL 1.055.)

(Glej FCL 1.251.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.285.)

(Glej AMC FCL 1.055, odstavek a.)

(Glej AMC FCL 1.251.)

USPOSABLJANJE ZA LETENJE Z VISOKOZMOGLJIVIMI LETALI

1 Cilj teoretičnega usposabljanja je zagotoviti zadostno znanje kandidatov o operacijah z zrakoplovi, ki lahko letijo z velikimi hitrostmi na veliki višini, in o letalskih sistemih, ki so za tako letenje potrebni.

2 Šteje se, da imetnik licence prometnega pilota ATPL(A) ICAO ali potrdila o opravljenih teoretičnih izpitih na ravni ATPL(A) izpolnjuje zahtevo, ki je določena v 3. točki odstavka a FCL 1.251).

3 Pozitivna ocena iz katerega koli teoretičnega predmeta, ki je del usposabljanja za letenje z visokozmogljivimi letali, se ne upošteva pri zahtevah glede nadaljnjih teoretičnih izpitov za izdajo licence CPL(A), ratinga IR(A) ali licence ATPL(A).

IZVAJALCI USPOSABLJANJA

4 Teoretično usposabljanje za letenje z visokozmogljivimi letali (HPA) lahko poteka v organizaciji FTO, ki ima odobren teoretični tečaj usposabljanja za ATPL(A).. Usposabljanje lahko poteka tudi v organizacijah TRTO, ki usposablajo za pridobitev ratinga za razred ali tip visokozmogljivih letal; ki pa morajo za tako usposabljanje pridobiti posebno odobritev. Izvajalci ob koncu usposabljanja izdajo potrdilo, kandidat pa mora dokazati ustrezno znanje, kar je prvi pogoj za začetek usposabljanja za vpis prvega ratinga za tip ali razred visokozmogljivih letal.

UČNI PROGRAM

5 Najmanjše in največje število ur teoretičnega usposabljanja ni določeno. Usposabljanje lahko poteka kot učenje na daljavo. Predmeti, ki jih mora usposabljanje obsegati, in pisni izpit so navedeni v spodnji preglednici.

Naslovi glavnih predmetov so izpisani z velikimi tiskanimi črkami, obseg programa pa s številko predmeta v običajnem tisku. Številka predmeta se nanaša na učni program teoretičnega šolanja za letala iz dodatka 1 k FCL 1.470. V vsebini učnega programa so navedena splošna področja, ki jih šolanje zajema. Izpit zajema vse številke predmetov ne glede na njihovo pomembnost za posamezen tip ali razred letala.

Predmet	Vsebina učnega programa:
021 00 00 00	KONSTRUKCIJA IN SISTEMI, ELEKTRIKA, POGONSKI SISTEM
021 02 02 01	Izmenični tok – splošno
do	Generatorji
021 02 02 03	Oskrba z izmeničnim tokom
021 01 08 03	Vzdrževanje pritiska (sistemi, ki jih poganja zrak – batni motorji))
021 01 09 04	Vzdrževanje pritiska (sistemi, ki jih poganja zrak – turbopropellerski in reaktivni motorji))
021 03 01 06	Zmogljivost motorja – batni motorji
021 03 01 07	Naprave za večanje moči motorja (turbopolnilnik/superpolnilnik)
021 03 01 08	Gorivo
021 03 01 09	Mešanica
021 03 02 00	Turbinski motorji
do	
021 03 04 09	
021 04 05 00	Kisikova oprema v zrakoplovu
032 02 00 00	ZMOGLJIVOST RAZREDA B – VEČMOTORNA LETALA
032 02 01 00	Zmogljivost večmotornih letal, ki niso potrjena z CS-25 EU – celotno poglavje
do	
032 02 04 01	
040 02 00 00	ČLOVEŠKA ZMOGLJIVOST
040 02 01 00	Osnove fiziologije
do	in
040 02 01 03	okolje na veliki višini
050 00 00 00	METEOROLOGIJA – VETER IN NEVARNOSTI MED POLETOM
050 02 07 00	Vetrovni strženi (<i>jet stream</i>)
do	Turbulenca ob jasnem vremenu – CAT
050 02 08 01	Statični valovi
050 09 01 00	Nevarnosti med poletom
do	Zaledenitev in turbulenca
050 09 04 05	Nevihite
062 02 00 00	OSNOVE RADARSKEGA DELOVANJA
062 02 01 00	Osnove radarskega delovanja
do	Vremenski radar na letalu
062 02 05 00	Sekundarni nadzorni radar – SSR
081 00 00 00	OSNOVE LETENJA – LETALA
081 02 01 00	Transonična aerodinamika – celotno poglavje
do	Machovo število/normalni poševni tlačni skok
081 02 03 02	Območje hitrosti brez drhtenja, aerodinamični plafon leta

IZPIT

6 Pisni izpit sestavlja najmanj 60 vprašanj z izbirnimi odgovori. Organizacija FTO/TRTO lahko po lastni presoji izpit razdeli na posamezne predmete. Za pozitivno oceno je potrebnih 75 odstotkov pravih odgovorov.

Dodatek 1 k FCL 1.261, odstavek a**Zahteve glede teoretičnega usposabljanja za preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za razred/tip**

(Glej FCL 1.161, odstavek a.)

(Glej AMC FCL 1.261, odstavek a.)

1 Teoretično usposabljanje izvaja imenovani inštruktor, imetnik ustreznega ratinga za tip ali razred ali drug inštruktor, ki ima ustrezne letalske izkušnje in znanje o zrakoplovu, npr. letalec-inženir, inženir vzdrževanja letal ali uslužbenec letalske operativne službe.

2 Teoretično usposabljanje pokriva učni načrt, ki je določen v odstavku a AMC FCL 1.261 in ustreza razredu ali tipu letala. Glede na vgrajeno opremo in sisteme letala teoretično usposabljanje zajema, vendar ni omejeno:

- (a) konstrukcijo lin, oprema letala, normalno delovanje sistemov in okvare:
 - dimenzije
 - motorji, vključno s pomožno pogonsko enoto (APU)
 - gorivni sistem
 - vzdrževanje pritiska in klimatizacija
 - zaščita pred zaledenitvijo, brisalci vetrobranskega stekla in zaščita pred dežjem
 - hidravlični sistemi
 - pristajalno podvozje
 - krmila letala, sredstva za povečanje vzgona
 - oskrba z električnim tokom
 - letalski instrumenti, komunikacijska, radarska in navigacijska oprema
 - pilotska, potniška kabina in prtljažni prostor
 - oprema za nujne primere;
- (b) omejitve
 - splošne omejitve,
 - omejitve motorja,
 - omejitve sistemov,
 - seznam minimalne obvezne opreme (MEL);
- (c) zmogljivost, načrtovanje in spremljanje poleta:
 - zmogljivost,
 - načrtovanje poleta,
 - spremljanje poleta;
- (d) obremenitve, ravnotežje in oskrba:
 - obremenitve in ravnotežje,
 - oskrba na tleh;
- (e) postopki v sili;
- (f) posebne zahteve glede podaljšanja ratinga za tip za instrumentalni prilet do višine odločitve, ki je nižja od 200 čevljev (60 m):
 - oprema na letalu, postopki in omejitve;
- (g) posebne zahteve v zvezi z letali, pri katerih so podatki o poletu prikazani na zaslonih elektronskih instrumentov: (*glass cockpit*)
 - sistemi elektronskih instrumentov, ki kažejo podatke o letu (npr. EFIS, EICAS);
- (h) sistem za vodenje letala (FMS).

3 Pisni ali računalniško podprti del izpita ob prvem vpisu ratinga za tip letal z veččlansko posadko zajema najmanj sto vprašanj z izbirnimi odgovori, ki so ustrezno razdeljena na glavne predmete učnega programa. Za pozitivno oceno je treba doseči 75 odstotkov v vsakem glavnih predmetu učnega programa.

4 Število vprašanj z izbirnimi odgovori v pisnem ali računalniško podprtem delu izpita ob prvem vpisu ratinga za tip in razred večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota, je odvisno od zahtevnosti letala. Merilo za pozitivno oceno je 75 odstotkov.

5 Teoretični del preverjanja praktične in strokovne usposobljenosti za enomotorna letala lahko izpraševalec opravi ustno in sam odloči o tem, ali znanje dosega zadovoljivo raven.

6 Za teoretični del preverjanja strokovnosti za večmotorna letala, ki zahtevajo enega ali več pilotov, se zahteva vprašalnik, ki omogoča izbirne odgovore, ali drug ustrezen način preverjanja.

Dodatek 1 k FCL 1.261, 2. točka odstavka c**Odobritev usposabljanja za vpis ratinga za tip letala, ki potekajo izključno na simulatorju in ne vključujejo letenja na letalu (*Zero Flight Time Training – ZFTT*)****1 SPLOŠNO**

- (a) Izvajanje usposabljanja ZFTT se odobri le organizaciji za šolanje v okviru operatorja, ki deluje v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije, ali organizaciji za šolanje, ki s takim operatorjem sklene poseben dogovor.
- (b) Organizacija za usposabljanje mora zagotoviti, da kandidati izpolnjujejo pogoje za začetek usposabljanja za vpis ratinga za tip letala.
- (c) Rating za tip letala je omejen na letenje v okviru navedenega operatorja dokler ni končano letenje pod nadzorom.

2 ODOBRITEV USPOSABLJANJA ZA VPIS RATINGA ZA TIP, KI POTEKA IZKLJUČNO NA SIMULATORJU (ZFTT)

- (a) Simulator, v katerem bo usposabljanje potekalo, mora ustrezati razmeram v skladu z JAR-STD in biti primeren za uporabo, kar potrdi pristojni organ. Potrdilo o primernosti za uporabo se izda samo, če je simulator reprezentativen model letala, ki ga upravlja operator.
- (b) Med usposabljanjem ZFTT mora simulator delovati skladno z merili sistema kakovosti operatorja STD (glej AMC STD 1 A.025). Del opreme je lahko neuporaben, če se med simulatorsko sekcijo ne zahteva. Sistema za gibanje in vizualni prikaz morata delovati v celoti.
- (c) Če ni drugače navedeno, mora posamezna simulatorska sekcija, ki zajema najmanj šest dodatnih vzletov in pristankov in je vključena v usposabljanje za vpis ratinga za tip letal, potekati v skladu z zahtevami 2. točke odstavka d v OPS 1.945.
- (d) Operator, ki bo izvajal usposabljanje ZFTT, mora imeti spričevalo letalskega prevoznika (AOC) v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije najmanj eno leto pred prvo odobritvijo usposabljanja. Pristojni organ lahko to obdobje skrajša, če imata operator in organizacija TRTO izkušnje z izvajanjem usposabljanja za vpis ratinga za tip letal.
- (e) Usposabljanje ZFTT se odobri samo, če ima operator izkušnje pri upravljanju posameznega tipa letala, ki presegajo 90 dni. Če usposabljanje izvaja organizacija po odobrenem dogovoru z operatorjem, ki deluje v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije, zahteva o 90-dnevnih izkušnjah ne velja, če ima inštruktor za vpis ratinga (TRI(A)) iz zahteve 2. točke odstavka d OPS 1.945, ki sodeluje pri vajah za vzletanje in pristajanje, izkušnje v letenju na posameznem tipu letala, s katerimi soglaša pristojni organ.
- (f) Preverjanje, ki se zahteva v skladu z odstavkom b OPS 1.965, je lahko sestavni del preverjanja praktične usposobljenosti za vpis ratinga za tip letala. V nasprotnem primeru se pred začetkom simulatorske sekcije zahteva preusmeritveni tečaj in preverjanje v skladu z OPS 1.945.

3 ZAHTEVANE PILOTSKE IZKUŠNJE

Piloti, ki se bodo usposabljali po programu ZFTT, morajo s turboreaktivnim letalom iz kategorije transportnih letal z veččlansko posadko ali s turbopropelerskim letalom z veččlansko posadko in z največjo vzletno maso (MTOM), ki ni manjša od 10 ton, oziroma ima dovoljenje za prevoz več kot 19 potnikov, naleteti najmanj:

- (a) 1500 ur ali 250 rutnih sektorjev, če usposabljanje ZFTT poteka na t. i. simulatorju letenja Level CG, C ali Interim C ali
- (b) 500 ur ali 100 rutnih sektorjev, če se uporablja simulator t. i. Level GD, Interim D ali D.

Pri prehodu s turbopropelerskega na turboreaktivno letalo ali s turboreaktivnega na turbopropelersko letalo se zahteva dodatno simulatorsko usposabljanje, ki ga potrdi pristojni organ.

Dodatek 1 k FCL 1.261, odstavek d
Usposabljanje za delo v veččlanski posadki (letalo) – MCC
(Glej FCL 1.261, odstavek d.)
(Glej AMC FCL 1.261, odstavek d.)

1 Namen tečaja je usposobiti pilota za delo v veččlanski posadki in za varno upravljanje večmotornega letala z veččlansko posadko v skladu s pravili instrumentalnega letenja in s tem zagotoviti:

- a. da vodja letala opravlja svoje vodstvene naloge in sprejema odločitve ne glede na to, ali je leteči pilot (PF) ali ne;
- b. da so naloge letečega in neletečega pilota (PNF) jasno določene in razdeljene tako, da lahko leteči pilot svojo pozornost povsem nameni vodenju in nadzoru zrakoplova;
- c. da sodelovanje poteka na običajen način, ki ustreza normalnim ali izrednim razmeram oziroma razmeram v sili, s katerimi se posadka spoprijema;
- d. stalen medsebojen nadzor, dajanje informacij in pomoč.

INŠTRUKTORJI

2 Inštruktorji, ki vodijo tečaj za delo v veččlanski posadki (MCC), morajo dobro poznati človeške dejavnike in skupinsko delo posadke. Seznanjeni morajo biti z najnovejšimi dosežki o človeških dejavnikih in tehnikah usposabljanja za skupinsko delo v posadki.

TEORETIČNO USPOSABLJANJE

3 Učni program teoretičnega usposabljanja je določen v odstavku d AMC FCL 1.261. Odobreno teoretično šolanje MCC zajema najmanj 25 ur.

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

4 Program praktičnega usposabljanja je določen v odstavku d AMC FCL 1.261.

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 ni treba izpolniti zahteve o končanem teoretičnem usposabljanju, ki je določeno v odstavku d AMC FCL 1.261.

PODDEL G – LICENCA PROMETNEGA PILOTA (LETALO) – ATPL(A)**FCL 1.265 Najnižja starostna meja**

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

FCL 1.270 Zdravstvena sposobnost

Kandidat za licenco ATPL(A) mora imeti veljavno zdravniško spričevalo 1. razreda. Za uveljavljanje privilegijev iz licence ATPL(A) morajo imetniki imeti veljavno zdravniško spričevalo 1. razreda.

FCL 1.275 Privilegiji in zahteve

(a) *Privilegiji iz licence ATP (A) na podlagi licence CPL(A).* Ob upoštevanju vseh drugih zahtev, določenih v Skupnih letalskih zahtevah (JAR), privilegiji iz licence ATPL(A) na podlagi licence CPL(A) omogočajo imetniku take licence:

- (1) uveljavljanje vseh privilegijev iz licence PPL (A), letala CPL (A) in privilegijev iz ratinga za IR (A); in
- (2) opravljanje nalog vodje letala ali kopilota v komercialnem zračnem prometu na letulu za katerega je usposobljen..

(b) Če je imel imetnik licence ATPL(A) pred tem samo licenco pilota v veččlanski posadki, se privilegiji omejujejo na letenje v veččlanski posadki, razen če imetnik izpolni zahteve iz poddela C FCL 1 C in zahteve iz 2. in 3. točke odstavka a CL 1.510, ki veljajo za letala, ki zahtevajo enega pilota. Vsaka taka omejitev se vpiše v licenco.

(c) Zahteve. Kandidat za licenco ATPL(A), ki je izpolnil zahteve, določene v 4. točki odstavka a FCL 1.010, 1.265, 1.270, 1.280, 1.285, 1.290 in 1.295, je s tem izpolnil zahteve za izdajo licence ATPL(A) in vpis ratinga za tisti tip letala, na katerem je potekalo preverjanje praktične usposobljenosti.

FCL 1.280 Upoštevanje/ priznanje izkušenj

(Glej FCL 1.050, 3. točka odstavka a.)

(a) Kandidat za licenco ATPL(A) mora kot pilot letal naleteti najmanj 1500 ur (glej 3. točko odstavka a FCL 1.050). Od tega lahko največ 100 ur naleti na simulatorju in na napravi FNPT, vendar let na FNPT ne sme presegati 25 ur. Od tega naleta najmanj:

- (1) 500 ur v veččlanski posadki na letalih s certifikatom tipa, registriranega v skladu z CS-25 EU transportna kategorija ali CS-23 EU regionalna kategorija;
- (2)
 - (i) 500 ur kot vodja letala pod nadzorom ali
 - (ii) 250 ur kot vodja letala ali
 - (iii) 250 ur, od tega 70 ur kot vodja letala in potreben dodatni nalet kot vodja letala pod nadzorom;
- (3) 200 ur preletov med letališči, od tega najmanj 100 ur kot vodja letala ali kot vodja letala pod nadzorom;
- (4) 75 ur instrumentalnega leta, od tega največ 30 ur na napravah za simulacijo letenja ali na simulatorju, in
- (5) 100 ur letenja ponoči kot vodja letala ali kopilot.

(b) (1) Imetnikom pilotske licence ali drugega enakovrednega dokumenta za druge kategorije zrakoplovov se lahko prizna nalet z zrakoplovi drugih kategorij v skladu z zahtevo FCL 1.155, razen pri naletu s helikopterjem, ko se pri celotnem zahtevanem naletu iz odstavka a te zahteve upošteva do 50 odstotkov.

- (2) Pri imetnikih licence inženirja-letalca je mogoče priznati do 50 odstotkov naleta kot inženirja-letalca, vendar upoštevani nalet ne sme presegati 250 ur. Teh 250 ur je mogoče upoštevati pri skupnem zahtevanem naletu 1500 ur iz odstavka a ali pri zahtevanih 500 urah naleta iz 1. točke odstavka a, pod pogojem če skupni upoštevani nalet ne presega 250 ur.

(c) Kandidat mora zahtevani nalet pridobiti pred preverjanjem praktične usposobljenosti, določenem v FCL 1.295.

FCL 1.285 Teoretično znanje

(Glej AMC FCL 1.285.)

(a) *Tečaj.* Kandidat za licenco ATPL(A) mora opraviti predpisani teoretični tečaj po odobrenem programu v registrirani organizaciji FTO. Kandidat, ki ni obiskoval oziroma ni opravil teoretičnega dela integriranega tečaja za licenco ATPL(A), mora obiskovati tečaj, ki je določen v dodatku 1 k FCL 1.285.

(b) *Izpit.* Prosilec za licenco ATP (A) mora dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem iz licence ATPL(A) in je usklajena z zahtevami, določenimi v poddelu J te priloge.

FCL 1.290 Praktično usposabljanje

(Glej dodatek 1 k FCL 1.261, odstavek d.)

(Glej AMC-FCL 1.261, odstavek d.)

Kandidat za licenco ATPL(A) mora imeti licenco CPL(A), rating za instrumentalno letenje na večmotornih letalih, dokončati pa mora tudi usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC), kot se zahteva v skladu z odstavkom d FCL1.261 (glej dodatek 1 k FCL 1.261, odstavek d, in odstavek d AMC FCL 1.261) oziroma mora biti imetnik licence pilota v veččlanski posadki (MPL(A)).

FCL 1.295 Preverjanje praktične usposobljenosti

(a) Kandidat za licenco ATPL(A) mora dokazati, da je sposoben kot vodja letala s certifikatom tipa letala, ki zahteva najmanj dva pilota, v skladu s pravili instrumentalnega letenja (IFR) (glej del B AMC FCL 1.220) izvajati postopke in manevre, ki so določeni v dodatkih 1 in 2 k FCL 1.240 in 1.295). Prikazana raven usposobljenosti mora ustrezati privilegijem, ki jih imetniku zagotavlja licenca ATPL(A).

(b) Preverjanje praktične usposobljenosti za licenco ATPL(A) je lahko hkrati praktični izpit za izdajo licence ali preverjanje strokovnosti za podaljšanje ratinga za tip letala, na katerem je preverjanje potekalo. Preverjanje praktične usposobljenosti za izdajo licence ATPL(A) je mogoče združiti s preverjanjem za vpis ratinga za tip letala s certifikatom, ki zahteva več pilotov.

Dodatek 1 k FCL 1.285**Modularni teoretični tečaj za licenco ATPL(A)**

(Glej FCL 1.285.)

(Glej dodatek 1 a k FCL 1.055.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.470.)

1 Cilj tega tečaja je zagotoviti raven teoretičnega znanja, ki se zahteva za izdajo licence prometnega pilota tistim pilotom, ki med integriranim tečajem niso bili deležni teoretičnega šolanja do ravni, ki se zahteva za licenco ATPL(A).

2 Kandidat, ki želi začeti modularni teoretični tečaj ATPL(A), mora pod nadzorom vodje usposabljanja v registrirani organizaciji FTO v 18 mesecih opraviti 650 ur (1 ura = 60 minut predavanj) usposabljanja za teorijo ATPL. Kandidat mora imeti licenco športnega pilota letala (PPL (A)), izdano v skladu s prilogo 1 ICAO.

Pri imetnikih licence CPL(A)/IR je mogoče teoretično šolanje skrajšati za 350 ur.

Pri imetnikih licence CPL(A) in pri imetnikih ratinga IR je mogoče teoretično šolanje skrajšati za 200 ur.

3 Registrirana organizacija FTO mora zagotoviti, da imajo kandidati pred začetkom šolanja zadostno znanje matematike in fizike, kar omogoča lažje razumevanje vsebine tečaja.

4 Usposabljanje vključuje vsa poglavja ustreznega učnega programa, določena v dodatku 1 k 1.470. Usposabljanje po odobrenem programu v ustreznem razmerju vključuje usposabljanje v učilnici, interaktivne videopredstavitve, predavanja z diapozitivi in avdioposnetki, učne skupine, usposabljanje s pomočjo računalnika in drugimi sredstvi, ki jih odobri pristojni organ. Kot del usposabljanja je mogoče dovoliti tudi dopisne tečaje po odobrenem programu, ki ga odobri pristojni organ.

PODDEL H – RATING INŠTRUKTORJA (LETALO)**FCL 1.300 Usposabljanje – splošno**

(a) Usposabljanje, ki je namenjeno izdaji katere koli pilotske licence ali ratinga, lahko izvaja le oseba, ki je imetnik:

- (1) pilotske licence z vpisanim ratingom inštruktorja ali
- (2) pilotske licence z vpisanim posebnim pooblastilom, ki ga izda Slovenija ali druga država, ki je bila članica JAA, v teh primerih:
 - (i) ob uvedbi novih letal ali
 - (ii) ob registraciji starodobnih letal (*vintage aeroplanes*) ali registraciji letal posebne izdelave, za katere do zdaj še nihče ni pridobil ratinga inštruktorja, ali
 - (iii) če šolanje, ki poteka zunaj držav, ki niso bile članice JAA, izvajajo inštruktorji, ki niso imetniki licence letalskega osebja (glej dodatek 1 k FCL 1.300).

(b) Nihče ne sme izvajati usposabljanja za letenje na napravah za simulacijo letenja ali na simulatorjih, če nima veljavnega ratinga inštruktorja letenja (letalno) (FI(A)), ratinga inštruktorja za rating za tip letala (TRI(A)), ratinga inštruktorja za rating za instrumentalno letenje (IRI(A)), pooblastila inštruktorja za usposabljanje za delo v veččlanski posadki (letalno) (MCCI (A)) ali pooblastila simulatorskega inštruktorja (letalno) (SFI(A)) ali pooblastila inštruktorja za usposabljanje na napravi za simulacijo letenja (letalno)(STI(A)). 2. točka zgoraj velja tudi za simulatorsko usposabljanje.

FCL 1.305 Ratingi inštruktorja letenja in pooblastila – cilji

Obstaja sedem različnih kategorij inštruktorjev:

- (a) rating inštruktorja letenja – letala (F (A)),
- (b) rating inštruktorja za rating za tip letala (TRI(A)),
- (c) rating inštruktorja za rating za razred letala (CRI(A)),
- (d) rating inštruktorja za rating za instrumentalno letenje – letala (IRI(A)),
- (e) pooblastilo inštruktorja letenja na simulatorju – letala (SFI(A)),
- (f) pooblastilo inštruktorja za usposabljanje za delo v veččlanski posadki (letalno) (MCCI (A)),
- (g) pooblastilo inštruktorja za usposabljanje na simulatorju – letala (STI (A)).

FCL 1.310 Rating inštruktorja ali pooblastila – splošno

(Glej dodatek 1 k odstavku d FCL 1.310.)

- (a) *Predpogoji.* Če ni drugače določeno, morajo vsi inštruktorji:
 - (i) imeti najmanj licenco, rating in biti usposobljeni za usposabljanje, ki ga izvajajo, in
 - (ii) opraviti najmanj 15 ur letenja kot pilot letala tistega tipa ali razreda, kot je letalo, na katerem bo usposabljanje potekalo, in
 - (iii) imeti pravico, da med usposabljanjem delujejo kot vodja zrakoplova.
- (b) *Večstranska vloga inštruktorja.* 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, npr. na vlogo inštruktorja letenja (FI), inštruktorja za rating za tip letala (TRI), inštruktorja za rating za razred letala (CRI) ali inštruktorja za rating za instrumentalno letenje (IRI).

(c) *Upoštevanje izkušenj pri pridobivanju nadaljnjih pooblastil ali inštruktorskih ratingov.* Pri kandidatih, ki želijo pridobiti nadaljnja inštruktorska pooblastila ali ratinge, je mogoče upoštevati izkušnje iz poučevanja in znanje, ki so ga dokazali za pridobitev že vpisanih veljavnih pooblastil ali ratingov.

(d) (1) *Usposobljenost inštruktorja za licenco za letenje v veččlanski posadki (MPL(A))*

Inštruktorji, ki želijo pri tečaju usposabljanja uveljaviti pristop, ki temelji na pridobivanju veščin, morajo:

- (i) imeti veljaven rating ali pooblastilo inštruktorja in
- (ii) izpolniti ustrezne zahteve iz tega poddela ter
- (iii) uspešno opraviti tečaj usposabljanja za inštruktorje, ki bodo usposabljali kandidate za licenco MPL(A), določen v dodatku 1 k odstavku d FCL 1.310,
- (iv) za osnovno, srednjo in višjo stopnjo integriranega tečaja za licenco MPL(A) imeti izkušnje pri delu v veččlanski posadki, sprejemljive za pristojni organ, in uvajati elemente usposabljanja za upravljanje potencialov posadke (CRM) v preusmeritveni tečaj (*conversion course*), ki ga zagotovi operator v skladu z 9. točko odstavka a OPS 1.945.

(2) *Vzdrževanje kvalifikacij inštruktorjev MPL(A)*

Da bi vzdrževali svoje kvalifikacije, morajo inštruktorji MPL(A) v zadnjih 12 mesecih voditi enega od naslednjih delov tečaja usposabljanja za licenco MPL(A):

- (i) eno simulatorsko sekcijo, ki ni krajša od 3 ur, ali
- (ii) eno vajo na letalu, ki ni krajša od 1 ure in zajema najmanj 2 vzleta in pristanka.

(3) Če inštruktor MPL(A) ni izpolnil zahtev iz 2. točke zgoraj, mora opraviti tečaj za osvežitev znanja inštruktorjev MPL(A), ki ga odobri pristojni organ.

FCL 1.315 Rating inštruktorja in pooblastila – veljavnost

(a) Vsi ratingi in pooblastila inštruktorjev veljajo tri leta.

(b) Obdobje veljavnosti za določeno pooblastilo ne sme presegati treh let.

(b) 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 preverjanja strokovnosti.

FCL 1.320 Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A)) – najnižja starostna meja

Kandidat za rating inštruktorja letenja (v nadaljevanju rating FI) ne sme biti mlajši od 18 let.

FCL 1.325 Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A)) – omejitev privilegijev

(a) *Obdobje omejitve.* Dokler imetnik ratinga FI(A) ne usposablja kandidatov v letenju 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 inštruktor, ki je usposabljanje nadziral, izda priporočilo.

(b) *Omejitve.* Imetnik ratinga z omejitvijo lahko pod nadzorom inštruktorja, imenovanega v ta namen, izvaja:

- (1) usposabljanje za letenje za izdajo licence PPL(A) – ali takih delov integriranega tečaja na ravni licence PPL(A) – in kandidate za vpis ratinga za tip ali razred enomotornih letal, razen prvega samostojnega poleta podnevi ali ponoči in prvega samostojnega navigacijskega preleta podnevi ali ponoči, in

- (2) usposabljanje za letenje ponoči, če ima pooblastilo za tako letenje, če je svojo sposobnost za usposabljanje za nočno letenje dokazal inštruktorju letenja, ki sam lahko izvaja usposabljanja za letenje v skladu z odstavkom f FCL 1.330 in izpolnjuje zahteve glede izkušenj v letenju ponoči iz FCL 1.026.

FCL 1.330 Rating inštruktorja letenja (FI(A)) – privilegiji in zahteve

(Glej FCL 1.325.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.330 in 1.345.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.395.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

(Glej AMC FCL 1.395.)

Privilegiji iz ratinga FI(A) brez omejitev (glede omejitev glej FCL 1.325) omogočajo imetniku ratinga izvajanje teh vrst usposabljanja za letenje:

(a) za licenco športnega pilota letala (PPL(A)) in vpis ratingov za razred ali tip enomotornih letal;

(b) za licenco poklicnega pilota letala (CPL(A)), če je inštruktor opravil najmanj 500 ur letenja kot pilot, od tega kot inštruktor najmanj 200 ur;

(c) 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 letenje v skladu z odstavkom f FCL 1.330 in izpolnjuje zahteve glede izkušenj v nočnem letenju iz FCL 1.026;

- (d) (1) za izdajo ratinga za instrumentalno letenje, če je inštruktor:
- (i) opravil najmanj 200 ur letenja po pravilih instrumentalnega letenja, od katerih je največ 50 ur instrumentnega letenja potekalo na napravi FNPT II ali na simulatorjih, in
 - (ii) je kot študent opravil tečaj, ki je vključeval najmanj 5 ur usposabljanja na letalu, na simulatorju ali na napravi FNPT II (glej dodatek 1 k FCL 1.395 in AMC FCL 1.395), in je uspešno opravil ustrezno preverjanje praktične usposobljenosti, kot je to določeno v dodatku 1 k FCL 1.330 in 1.345;
- (2) poleg tega mora za vpis ratinga IR(A) za večmotorna letala izpolniti zahteve iz odstavka a FCL 1.380;

(e) za izdajo ratinga za tip ali razred večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota, če je inštruktor izpolnil zahteve, ki so določene v odstavku a FCL 1.380;

- (f) za izdajo ratinga inštruktorja letenja (FI(A)), če:
- (1) je inštruktor usposabljal kandidate v letenju na letalih najmanj 500 ur in
 - (2) je izpraševalcu inštruktorjev letenja med preverjanjem praktične usposobljenosti dokazal, da je sposoben poučevati inštruktorje v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.330 in 1.345, in
 - (3) ima pooblastilo pristojnega organa za tako usposabljanje;

- (g) za licenco MPL(A):
- (1) mora izpolniti zahteve iz odstavka d FCL 1.310;
 - (2) za osrednjo fazo usposabljanja (glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525), če je inštruktor opravil najmanj 500 ur letenja kot pilot letala, od tega kot inštruktor najmanj 200 ur;
 - (3) za osnovno fazo usposabljanja (glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525), če inštruktor lahko uveljavlja privilegije inštruktorja iz IR(A) ME in IR (A), in

- (i) je opravil najmanj 1500 ur letenja v veččlanski posadki ali
- (ii) se mora za izvajanje obstoječih privilegijev inštruktorja na integriranem tečaju za licenco ATPL(A) ali CPL(A)/IR udeležiti tečaja, ki vključuje:
 - (a) usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC) in
 - (b) spremljanje 5 inštruktorskih sekcij v 3. fazi usposabljanja za licenco MPL (A) in
 - (c) spremljanje 5 inštruktorskih sekcij v 4. fazi usposabljanja za licenco MPL(A) in
 - (d) spremljanje 5 sekcij med občasnim linijsko usmerjenim praktičnim usposabljanjem za letenje (LOFT) in
 - (e) vsebine tečaja za inštruktorje MCCI (AMC FCL 1.417) in
 - (f) prvih 5 inštruktorskih sekcij pod nadzorom inštruktorja za tip letala (TRI(A)), ki ga v ta namen imenuje pristojni organ.

FCL 1.335 Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A)) – zahteve v zvezi s pogoji, ki morajo biti izpolnjeni pred začetkom usposabljanja

(Glej dodatek 3 k FCL 1.240.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.470.)

Pred začetkom usposabljanja za vpis ratinga inštruktorja letenja (FI(A)) mora kandidat izpolniti te zahteve:

- (a) imeti najmanj licenco CPL(A) ali naleteti najmanj 200 ur, od tega 150 ur kot vodja letala, če je imetnik licence PPL(A);
- (b) glede predpisanega znanja, ki se zahteva za licenco CPL(A), kot je to določeno v dodatku 1 k FCL 1.470;
- (c) opraviti najmanj 30 ur letenja z enomotornimi letali z batnim motorjem, od tega vsaj pet ur v zadnjih šestih mesecih pred vztopnim preverjanjem pred začetkom tečaja, ki je določeno v točki f te zahteve;
- (d) opraviti najmanj 10 ur po usposabljanju za instrumentalno letenje z inštruktorjem, od tega največ pet ur na napravi FNPT ali na simulatorju;
- (e) opraviti najmanj 20 ur letenja v preletih med letališči kot vodja letala, vključno s preletom, ki ni krajši od 540 km (300 NM), ter pristati in se popolnoma ustaviti na dveh različnih letališčih ter
- (f) opraviti posebno predhodno praktično preverjanje z inštruktorjem letenja, usposobljenim v skladu z odstavkom f zahteve FCL 1.330; tako preverjanje temelji na vsebini preverjanja strokovnosti iz dodatka 3 k zahtevi 1.240 in mora biti opravljeno v zadnjih šestih mesecih pred začetkom tečaja. S preverjanjem pred začetkom tečaja se oceni sposobnost kandidata, da bo tečaj uspešno opravil.

FCL 1.340 Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A)) – tečaj

(Glej dodatek 1 k FCL 1.340.)

(Glej AMC FCL 1.340.)

- (a) Kandidat za FI(A) mora na tečaju opraviti teoretično in praktično usposabljanje za letenje po odobrenem programu v registrirani organizaciji FTO (glej dodatek 1 k FCL 1.340 in AMC FCL 1.340).
- (b) Tečaj je namenjen kandidatom, ki bodo izvajali usposabljanje na enomotornih letalih do ravni licence PPL(A). Tečaj vključuje najmanj 30 ur praktičnega usposabljanja za letenje,

od tega mora kandidat opraviti najmanj 25 ur letenja z inštruktorjem. Preostalih pet ur se lahko dva kandidata na letalu skupaj usposabljata za praktično poučevanje letenja. Od 25 zahtevanih ur z inštruktorjem lahko kandidat opravi pet ur letenja na simulatorju ali na napravi FNPT, ki ju v ta namen potrdi pristojni organ. Čas letenja med preverjanjem praktične usposobljenosti ni vključen v zahtevano opravljeno letenje med šolanjem.

FCL 1.345 Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI (A)) – Preverjanje praktične usposobljenosti

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 1.330 in 1.345.)

Kandidat za rating FI (A) mora izpraševalcu, ki ga v ta namen imenuje pristojni organ, dokazati svojo sposobnost za praktično usposabljanje pilotov pripravnikov do ravni, ki se zahteva za izdajo licence PPL(A). Usposabljanje vključuje napotke pred poletom, po poletu in vsa navodila ter teoretične razlage v skladu z zahtevami iz dodatkov 1 in 2 k FCL 1.330 in 1.345.

FCL 1.350 Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A)) – izdaja ratinga

Kandidat za rating FI(A):

- (a) ki je izpolnil vse pogoje, določene v zahtevah FCL 1.310, 1.315 in 1.355 do 1.345, ali
- (b) je prejel posebno pooblastilo v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.300, izpolnjuje predpisane zahteve, ki so določene v FCL 1.325, in je imetnik licence JAR-FCL,

s tem izpolnjuje zahteve za izdajo ratinga inštruktorja FI(A) ob upoštevanju začetnih omejitev, določenih v FCL 1.325.

FCL 1.355 Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 1.330 in 1.345.)

(Glej 2. točko odstavka a AMC FCL 1.355.)

(Glej IEM FCL 1.355.)

- (a) Za podaljšanje ratinga FI(A) mora kandidat izpolniti dve od teh treh zahtev:
 - (1) med veljavnostjo ratinga mora najmanj 100 ur usposablјati za letenje na letalu kot FI, CRI, IRI ali leteti kot izpraševalec. Od tega mora najmanj 30 ur praktičnega usposablјanja kandidatov opraviti v zadnjih 12 mesecih pred potekom veljavnosti ratinga FI. Če želi inštruktor podaljšati tudi privilegij usposablјanja za instrumentalno letenje, mora od zahtevanih 30 ur 10 ur nameniti usposablјanju kandidatov za vpis ratinga za instrumentalno letenje;
 - (2) med veljavnostjo ratinga FI se mora udeležiti seminarja za osvežitev znanja, ki je namenjen inštruktorjem letenja in ga potrdi pristojni organ (glej 2. točko odstavka a AMC FCL 1.355);
 - (3) v 12 mesecih pred potekom veljavnosti ratinga FI mora opraviti preverjanje praktične usposoblјenosti (izpit), ki je namenjeno preverjanju strokovnosti imetnika ratinga, kot je to določeno v dodatkih 1 in 2 k zahtevam FCL 1.330 in 1.345.
- (b) Najmanj ob vsakem drugem podaljšanju ratinga FI(A) mora njegov imetnik v dokaz svoje strokovnosti opraviti preverjanje praktične usposoblјenosti, ki je določeno v dodatkih 1 in 2 k zahtevam FCL 1.330 in 1.345, kar pomeni eno od obeh zahtev, ki ju mora kandidat izpolniti v skladu z odstavkom a FCL 1.355.
- (c) Če je veljavnost ratinga potekla, mora kandidat v zadnjih 12 mesecih pred predvideno obnovo ratinga izpolniti pogoje, ki so določeni v 2. in 3. točki odstavka te zahteve.

FCL 1.360 Rating inštruktorja za rating za tip letala z veččlansko posadko (TRI(MPA)) – privilegiji

(Glej odstavek d FCL 1.261.)

(Glej dodatek 1 k odstavku d FCL 1.261.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

(Glej odstavek d AMC FCL 1.261.)

- (a) Privilegiji iz ratinga TRI(MPA) njegovemu imetniku omogočajo usposabljanje za:
- (1) izdajo ratinga za tip letala z veččlansko posadko (MPA);
 - (2) usposabljanje za delo v veččlanski posadki (glej odstavek d FCL 1.261, dodatek 1 k odstavku d FCL 1.261 in odstavek d AMC FCL 1.261) in
 - (3) usposabljanje, ki se zahteva za osnovno stopnjo usposabljanja v okviru integriranega tečaja usposabljanja za licenco MPL(A) (glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525), če kandidat ima ali je imel rating FI(A) ali IRI(A) in izpolnjuje zahteve iz odstavka d FCL 1.310.
 - (4) usposabljanje, ki se zahteva za srednjo in višjo fazo usposabljanja v okviru integriranega tečaja za usposabljanje za licenco MPL(A) (glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525), če izpolnjuje pogoje iz odstavka d FCL 1.310.
- (b) Če usposabljanje za TRI(A) poteka izključno na simulatorju, se tak rating omeji ter ne zajema usposabljanja za postopke v sili in nenormalne postopke na zrakoplovu. Za prenehanje teh omejitev mora imetnik ratinga TRI(A) usposabljanje, ki je določeno v osmem odstavku 2. dela AMC FCL 1.365, opraviti na letalu.

FCL 1.365 Rating inštruktorja za rating za tip letala z veččlansko posadko (TRI(MPA)) – zahteve

(Glej dodatek 1 k FCL 1.365.)

(Glej AMC FCL 1.365.)

- (a) Prosilec, ki želi pridobiti prvi rating TRI(MPA), mora:
- (1) uspešno opraviti tečaj za ratinga TRI po odobrenem programu v registrirani organizaciji FTO ali organizaciji, ki usposablja izključno kandidate za vpis ratinga za tip letala (TRTO) (glej dodatek 1 k FCL 1.365 in AMC FCL 1.365);
 - (2) opraviti najmanj 1500 ur letenja kot pilot letal z veččlansko posadko;
 - (3) v 12 mesecih neposredno pred vlogo za vpis ratinga naleteti najmanj 30 rutnih sektorjev, ki vključujejo vzlete in pristanke kot vodja letala ali kopilot na ustreznem tipu letala oziroma na podobnem tipu, če se s tem strinja pristojni organ. Od tega lahko največ 15 rutnih sektorjev naleti na simulatorju in
 - (4) med celotnim šolanjem za vpis ratinga za tip letala kot inštruktor za rating za tip najmanj 3 ure praktično usposablјati kandidate skladno z nalogami inštruktorja letenja na ustreznem tipu letala. Usposabljanje poteka na letalu in/ali na simulatorju pod nadzorom inštruktorja TRI (A), ki ga v ta namen določi pristojni organ.

Zahteve so izpolnjene, če je kandidat imetnik licence JAR-FCL, ima posebno pooblastilo v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.300 in izpolnjuje zahteve iz FCL 1.370.

- (b) Če želi imetnik TRI(MPA) razširiti privilegije inštruktorja za drugi rating za tip letala z veččlansko posadko, mora izpolniti te zahteve:
- (1) v 12 mesecih neposredno pred vlogo za vpis ratinga naleteti najmanj 15 rutnih sektorjev, ki vključujejo vzlete in pristanke kot vodja letala ali kopilot na ustreznem tipu letala oziroma na podobnem tipu letala, če se s tem strinja pristojni organ. Od tega lahko največ 7 rutnih sektorjev preleti na simulatorju;

- (2) uspešno opraviti predpisani tehnični del usposabljanja za vpis ratinga TRI po odobrenem programu v registrirani organizaciji FTO ali TRTO (glej AMC FCL 1.365) in
- (3) med celotnim tečajem za izdajo ratinga za tip letala najmanj 3 ure praktično usposablјati kandidate skladno z nalogami inštruktorja letenja TRI(MPA). Usposablјanje lahko poteka na letalu in/ali na simulatorju pod nadzorom inštruktorja TRI(A), ki ga v ta namen določi pristojni organ.

FCL 1.370 Rating inštruktorja za rating za tip letala z veččlansko posadko (TRI (MPA)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga

(Glej dodatek 1 k FCL 1.365.)

(Glej AMC FCL 1.365.)

(a) Za podaljšanje ratinga TRI(MPA) mora kandidat v zadnjih 12 mesecih pred potekom njegove veljavnosti:

- (1) na tečaju za izdajo ratinga za tip letala, tečaju za osvežitev znanja ali na občasnem usposablјanju (*recurrent course*) izpolniti eno od naslednjih zahtev:
 - (i) opraviti eno simulatorsko sekcijo, ki ni krajša od 3 ur, ali
 - (ii) opraviti eno vajo na letalu, ki ni krajša od ene ure in vključuje najmanj 2 vzleta in pristanka, ali
- (2) kot TRI(A) opraviti tečaj za osvežitev znanja, ki ga potrdi pristojni organ.

(b) Če je veljavnost ratinga potekla, mora kandidat:

- (1) v 12 mesecih neposredno pred vlogo naleteti najmanj 30 rutnih sektorjev, ki vključujejo vzlete in pristanke kot vodja letala ali kopilot na ustreznem tipu letala oziroma na podobnem tipu letala, če se s tem strinja pristojni organ. Od tega lahko največ 15 rutnih sektorjev naleti na simulatorju in
- (2) uspešno opraviti ustrezne dele tečaja za izdajo ratinga TRI (MPA), ki jih potrdi pristojni organ (glej dodatek 1 k FCL 1.365 in AMC FCL 1.365), pri čemer se upoštevajo izkušnje kandidata v zadnjem obdobju, in
- (3) med celotnim tečajem za izdajo ratinga za tip letala najmanj 3 ure praktično usposablјati kandidate skladno z nalogami inštruktorja TRI(MPA). Usposablјanje lahko poteka na letalu in/ali na simulatorju pod nadzorom inštruktorja TRI(A), ki ga v ta namen določi pristojni organ.

FCL 1.375 Rating inštruktorja za rating za razred letal, ki zahtevajo enega pilota (CRI(SPA)) – privilegiji

(Glej odstavek a FCL 1.310.)

Privilegiji iz ratinga CRI(SPA) njegovemu imetniku omogočajo usposablјanje imetnikov licence, ki želijo pridobiti rating za tip ali razred letal, ki zahtevajo enega pilota. Imetnik ratinga lahko odvisno od svoje usposobljenosti usposablјa kandidate za enomotorna ali večmotorna letala (glej odstavek a FCL 1.310).

FCL 1.380 Rating inštruktorja za rating za razred letal, ki zahtevajo enega pilota (CRI(SPA)) – zahteve

(Glej dodatek 1 k FCL 1.330 in 1.345.)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 1.380.)

(Glej AMC FCL 1.380.)

(a) *Večmotorna letala.* Kandidat, ki želi pridobiti rating inštruktorja za rating za razred večmotornih letal CRI(SPA), mora:

- (1) opraviti najmanj 500 ur letenja kot pilot letala;
- (2) pred začetkom tečaja naleteti najmanj 30 ur kot vodja letala na ustreznem tipu ali razredu letala;

- (3) uspešno opraviti odobreni tečaj v registrirani organizaciji (FTO) ali organizaciji TRTO. Usposabljanje vključuje najmanj pet ur praktičnega usposabljanja na letalu ali na simulatorju, ki ga vodi inštruktor, imenovan v ta namen (glej dodatek 1 k FCL 1.380 in AMC FCL 1.380), in
 - (4) uspešno opraviti preverjanje praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 1 in razdelki 1, 2, 3, 5 in 7 Dodatka 2 k zahtevam FCL 1.330 in 1.345.
- (b) *Enomotorna letala*. Kandidat, ki želi pridobiti rating inštruktorja za enomotorna letala CRI(SPA), mora:
- (1) opraviti najmanj 300 ur letenja kot pilot letala;
 - (2) pred začetkom usposabljanja opraviti najmanj 30 ur letenja kot vodja letala na ustreznem tipu ali razredu letala;
 - (3) uspešno opraviti odobreni tečaj v registrirani organizaciji (FTO) ali organizaciji TRTO. Usposabljanje vključuje najmanj tri ure praktičnega usposabljanja na letalu ali na simulatorju, ki ga vodi inštruktor, imenovan v ta namen (glej dodatek 2 k FCL 1.380), in
 - (4) uspešno opraviti preverjanje praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 1 in razdelki 1, 2, 3, 4 in 7 Dodatka 2 k zahtevam FCL 1.330 in 1.345.
- (c) Če želi imetnik razširiti privilegije iz ratinga za usposabljanje na drugem tipu ali razredu letala, mora v zadnjih 12 mesecih opraviti najmanj 10 ur letenja na ustreznem tipu ali razredu letal oziroma na letalih podobnega tipa, če se s tem strinja pristojni organ.

Za razširitev privilegijev ratinga CRI(A) z enomotornih na večmotorna letala morajo biti izpolnjene zahteve iz odstavka a zgoraj.

FCL 1.385 Rating inštruktorja za rating za razred letal, ki zahtevajo enega pilota (CRI (SPA)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga
(Glej dodatek 1 k FCL 1.330 in 1.345.)

- (a) Kandidat, ki želi podaljšati veljavnost ratinga CRI(SPA), mora v zadnjih 12 mesecih pred potekom veljavnosti:
- (1)
 - (i) kot inštruktor za rating za razred letal CRI(SPA) najmanj 10 ur praktično usposablјati kandidate, in
 - (ii) če privilegiji iz ratinga CRI(SPA) veljajo za enomotorna in večmotorna letala, najmanj 5 ur voditi usposabljanje na enomotornem in 5 ur na večmotornem letalu od skupaj 10 ur usposabljanja, ki se zahtevajo v tej vlogi, ali
 - (2) voditi tečaj za osvežitev znanja, ki ustreza zahtevam pristojnega organa, ali
 - (3) kot inštruktor za rating za razred letal opraviti tečaj za osvežitev znanja.
- (b) Če je veljavnost ratinga potekla, mora kandidat v 12 mesecih neposredno pred oddajo vloge:
- (1) kot inštruktor za rating za razred letal opraviti tečaj za osvežitev znanja, ki ustreza zahtevam pristojnega organa, in
 - (2) opraviti ustrezen del (enomotorna, večmotorna letala) preverjanja praktične usposobljenosti v dokaz svoje strokovnosti, ki je določen v dodatkih 1 in 2 k zahtevam FCL 1.330 in 1.345.

FCL 1.390 Rating inštruktorja za rating za instrumentalno letenje (letala) (IRI(A)) – privilegiji

Privilegiji iz ratinga IRI(A) so omejeni na praktično usposabljanje:

- (a) za izdajo ratinga IR(A) na enomotornih letalih;
- (b) za izdajo ratinga IR(A) na večmotornih letalih, če inštruktor izpolnjuje zahteve iz odstavka a FCL 1.380;
- (c) za osnovno stopnjo usposabljanja (glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525), pod pogojem da IRI(A) uveljavlja privilegije inštruktorja iz IR (A) ME in IR (A) in
 - (1) je opravil najmanj 1500 letenja ur v veččlanski posadki ali
 - (2) se mora za izvajanje obstoječih privilegijev inštruktorja na integriranem tečaju za licenco ATPL(A) ali CPL(A)/IR udeležiti dela tečaja, ki vključuje:
 - (i) usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC) in
 - (ii) spremljanje 5 inštruktorskih sekcij v 3. fazi usposabljanja za licenco MP (A) in
 - (iii) spremljanje 5 inštruktorskih sekcij v 4. fazi usposabljanja za licenco MPL(A) in
 - (iv) spremljanje 5 sekcij med občasnim linijsko usmerjenim praktičnim usposabljanjem (LOFT) in
 - (v) spremljanje vsebine tečaja za inštruktorje MCCI (AMC FCL 1.417) in
 - (vi) prvih 5 inštruktorskih sekcij mora potekati pod nadzorom TRI(A), ki ga v ta namen imenuje pristojni organ.

FCL 1.395 Rating inštruktorja za rating za instrumentalno letenje (letala) (IRI(A)) – zahteve

(Glej dodatek 1 k FCL 1.330 in 1.345.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.395.)

(Glej AMC CL 1.395.)

Prosilec za vpis ratinga inštruktorja za rating za instrumentalno letenje (IR (A)) mora:

- (a) opraviti najmanj 800 ur letenja po pravilih instrumentalnega letenja (IFR), od tega najmanj 400 ur na letalu;
- (b) uspešno opraviti odobreni tečaj (glej dodatek 1 k FCL 1.395 in AMC FCL 1.395) v registrirani organizaciji (FTO), ki vključuje teoretično usposabljanje in najmanj deset ur praktičnega usposabljanja, na letalu, simulatorju ali na napravi FNPT II, in
- (c) uspešno opraviti preverjanje praktične usposobljenosti, ki je določeno v dodatkih 1 in 2 k FCL 1.330 in 1.345.

FCL 1.400 Rating inštruktorja za rating za instrumentalno letenje (letala) (IRI (A)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga

- (a) Za podaljšanje veljavnosti ratinga IRI(A) mora imetnik izpolniti zahteve, ki so določene v odstavku a FCL 1.355.
- (b) Če je veljavnost ratinga potekla, mora imetnik izpolniti zahteve iz odstavka c FCL 1.355 in kakršne koli druge zahteve, ki jih določi pristojni organ.

FCL 1.405 Pooblastilo simulatorskega inštruktorja (SFI(A)) – privilegiji

(Glej odstavek d FCL 1.261.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

Privilegiji iz pooblastila simulatorskega inštruktorja (SFI(A)) omogočajo imetniku usposabljanje za letenje kandidatov na simulatorjih:

- (a) za izdajo ratinga za tip;
- (b) za delo v veččlanski posadki (glej odstavek d FCL 1.261) in
- (c) med:
 - (i) osnovno stopnjo usposabljanja na integriranem tečaju za usposabljanje za licenco MPL(A) (glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525), če ima ali je imel vpisan rating FI(A) ali IRI(A) in če so izpolnjene zahteve iz odstavka d FCL 1.310;
 - (ii) srednjo in višjo stopnjo usposabljanja na integriranem tečaju za usposabljanje za licenco MPL(A) (glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525), če izpolnjuje zahteve iz odstavka d FCL 1.310.

FCL 1.410 Pooblastilo simulatorskega inštruktorja (SFI (A)) – zahteve

(Glej dodatek 1 k FCL 1.240.)

(Glej AMC FCL 1.365.)

- (a) Kandidat, ki želi pridobiti pooblastilo simulatorskega inštruktorja (SFI(A)), mora:
 - (1) 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 JAR-FCL, če jo prizna pristojni organ;
 - (2) pred tem opraviti predpisani simulatorski del usposabljanja za ustrezen tip letala v registrirani organizaciji FTO ali organizaciji TRTO;
 - (3) pred tem opraviti najmanj 1500 ur letenja kot pilot letala z veččlansko posadko;
 - (4) pred tem uspešno opraviti odobreni tečaj za TRI (A) (glej dodatek 1 k FCL 1.365 in AMC FCL 1.365);
 - (5) med celotnim tečajem za izdajo ratinga za tip letala najmanj 3 ure praktično usposabljati kandidate skladno z nalogami inštruktorja TRI(A). Usposabljanje poteka na ustreznem tipu letala pod nadzorom inštruktorja TRI(A), ki ga v ta namen določi pristojni organ;
 - (6) v 12 mesecih pred oddajo vloge opraviti preverjanje strokovnosti na simulatorju za ustrezen tip letala, kot je določeno v dodatkih 1 in 2 k FCL 1.240, in
 - (7)
 - (i) v 12 mesecih pred oddajo vloge preleteti najmanj tri rutne sektorje kot opazovalec v pilotski kabini ustreznega tipa letala ali v soglasju s pristojnim organom v kabini podobnega tipa letala ali
 - (ii) v 12 mesecih pred oddajo vloge kot opazovalec v pilotski kabini opraviti najmanj 2 simulatorski sekciji, ki temeljita na linijsko usmerjenem letenju (LOFT) in ju izvaja usposobljena letalska posadka. Simulator mora biti primeren za ustrezen tip letala ali v soglasju s pristojnim organom za podoben tip letala. Simulatorski sekciji vključujeta:
 - (A) plete med različnima letališčema, od katerih vsak traja najmanj 2 uri;
 - (B) s tem povezano načrtovanje pred poletom in posvetovanje po opravljenem poletu.

Zgornje zahteve so izpolnjene, če kandidat dobi posebno pooblastilo, izdano v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.300, in izpolni zahteve iz FCL 1.415.

(b) Če imetnik pooblastila želi razširiti privilegije na druge tipe letal z veččlansko posadko, mora:

- (1) uspešno opraviti simulatorski del usposabljanja za vpis ratinga za ustrezen tip letala in
- (2) med celotnim tečajem za izdajo ratinga za tip letala najmanj 3 ure praktično usposablјati kandidate skladno z nalogami inštruktorja TRI(A). Usposablјanje poteka na ustreznem tipu letala pod nadzorom inštruktorja TRI(A), ki ga v ta namen določi pristojni organ.

FCL 1.415 Pooblastilo simulatorskega inštruktorja (letalo) (SFI(A)) – podaljšanje veljavnosti in obnova pooblastila

(Glej dodatek 1 k FCL 1.240.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.365.)

(Glej AMC FCL 1.365.)

(a) Za podaljšanje veljavnosti pooblastila (SFI(A)) mora njegov imetnik v zadnjih 12 koledarskih mesecih pred potekom veljavnosti:

- (1) med celotnim tečajem za izdajo ratinga za tip na tečaju za osvežitev znanja ali periodičnem dopolnilnem tečaju usposablјanja (*recurrent course*) opraviti eno simulatorsko sekcijo, ki traja najmanj 3 ure;
in
- (2) uspešno opraviti preverjanje strokovnosti na simulatorju za ustrezen tip letala, kot je to določeno v dodatkih 1 in 2 k zahtevi FCL 1.240.

(b) Če je veljavnost pooblastila potekla, mora kandidat:

- (1) uspešno opraviti simulatorski del tečaja za vpis ratinga za ustrezen tip letala in
- (2) uspešno opraviti tečaj za inštruktorja za rating za tip letala (TRI(A)), ki ga odobri pristojni organ (glej dodatek 1 k FCL 1.365 in AMC FCL 1.365);
- (3) med celotnim tečajem za izdajo ratinga za tip letala najmanj 3 ure praktično usposablјati kandidate skladno z nalogami inštruktorja TRI(A). Usposablјanje poteka na ustreznem tipu letala pod nadzorom inštruktorja TRI(A), ki ga v ta namen določi pristojni organ;
- (4) uspešno opraviti preverjanje strokovnosti na simulatorju za ustrezen tip letala, kot je to določeno v dodatku 1 k zahtevi FCL 1.240.

FCL 1.416 Pooblastilo inštruktorja za delo v veččlanski posadki (letalo) MCCI(A) – privilegiji

(Glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

Privilegiji iz pooblastila MCCI(A) njegovemu imetniku omogočajo izvajanje usposablјanja med:

(a) praktičnim delom usposablјanja MCC, kadar to ni vključeno v usposablјanje za vpis ratinga za tip, in

(b) osnovno fazo usposablјanja na integriranem tečaju za licenco MP (A) (glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525), če ima ali je imel vpisan rating FI(A) in izpolnjuje zahteve iz odstavka d FCL 1.310.

FCL 1.417 Pooblastilo inštruktorja za delo v veččlanski posadki (letalo) MCCI(A) – zahteve

- (a) Prosilec, ki želi pridobiti pooblastilo MCCI(A), mora:
- (1) biti imetnik ali nekdanji imetnik licence profesionalnega pilota, izdane v Sloveniji ali drugi državi, ki je bila članica JAA, ali profesionalne licence, ki ni izdana v skladu z zahtevami iz JAR-FCL, če jo prizna pristojni organ;
 - (2) imeti najmanj 1500 ur izkušenj kot pilot letala z veččlansko posadko;
 - (3) opraviti usposabljanje za pridobitev pooblastila MCCI(A) po odobrenem programu na napravi FNPT II ali na simulatorju (glej AMC FCL 1.417);
 - (4) med celotnim usposabljanjem za delo v veččlanski posadki (MCC) najmanj 3 ure usposabljati kandidate za letenje/ letenje v veččlanski posadki. Usposabljanje poteka na ustrezni napravi FNPT II ali na simulatorju pod nadzorom inštruktorja TRI(A), SFI(A) ali MCCI(A), ki ga v ta namen določi pristojni organ.
- (b) Če želi kandidat privilegije razširiti na naprave FNPT II ali simulator za drug tip letala, mora na ustreznem tipu naprave FNPT II ali simulatorju izpolniti zahteve iz 4. točke odstavka a zgoraj.

FCL 1.418 Pooblastilo inštruktorja za delo v veččlanski posadki (letalo) MCCI(A) – podaljšanje veljavnosti in obnova pooblastila

- (a) Za podaljšanje veljavnosti pooblastila MCCI(A) mora njegov imetnik v zadnjih 12 mesecih pred potekom veljavnosti izpolniti zahtevo iz 4. točke odstavka a FCL 1.417).
- (b) Če je veljavnost pooblastila potekla, mora kandidat:
- (1) izpolniti vse zahteve v zvezi s tečajem za osvežitev znanja, ki jih določi pristojni organ, in
 - (2) izpolniti zahtevo iz 4. točke odstavka a FCL 1.417.

FCL 1.419 Pooblastilo inštruktorja za usposabljanje na napravi za simulacijo letenja letala (STI(A)) – privilegiji, zahteve, podaljšanje veljavnosti in obnova

(Glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

(a) *Privilegiji*

Privilegiji iz pooblastila STI(A) njegovemu imetniku omogočajo izvajanje simulatorskega dela usposabljanja za letenje za:

- (1) izdajo licence;
- (2) izdajo ratinga za instrumentalno letenje in ratinga za tip ali razred letal, ki zahtevajo enega pilota, in
- (3) pridobitev bistvenih letalskih veščin na integriranem tečaju usposabljanja za licenco MPL(A) (glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525), če so izpolnjene zahteve iz odstavka d FCL 1.310.

(b) *Zahteve*

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

- (1) biti imetnik veljavne pilotske licence z vpisano usposobljenostjo inštruktorja, ki ustreza vrstam usposabljanja, pri katerih bo kandidat sodeloval, ali mora tako licenco imeti v zadnjih treh letih oziroma mora biti imetnik licence, ki ni izdana v skladu z določbami tega pravilnika;

- (2)
 - (i) voditi usposabljanje, ki se nanaša na naloge STI(A) in ni krajše od 3 ur. Usposabljanje poteka na ustrezni napravi FNPT II ali na simulatorju pod nadzorom izpraševalca FIE(A), ki ga v ta namen določi pristojni organ, ali
 - (ii) če želi usposablјati samo na napravi za osnovno instrumentno letenje (BITD), na taki napravi voditi usposabljanje pod nadzorom izpraševalca FIE (A), ki ga v ta namen določi pristojni organ, ali
 - (3)
 - (i) v 12 mesecih pred oddajo vloge opraviti preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 3 k FCL 1.240, ki poteka na napravi FNPT tipa ali razreda letala, ki ustreza predvidenemu usposabljanju, ali
 - (ii) če želi usposablјati samo na napravi za osnovno instrumentno letenje (BITD), v 12 mesecih pred oddajo vloge na taki napravi opraviti preverjanje strokovnosti, ki vključuje samo vaje s seznama v dodatku 1 k FCL 1.125.
- (c) Za podaljšanje veljavnosti pooblastila STI(A) mora kandidat v zadnjih 12 mesecih pred potekom njegove veljavnosti:
 - (1) med celotnim usposabljanjem za licenco CPL, rating IR, licenco PPL ali rating za tip ali razred letal voditi usposabljanje na simulatorju, na napravi FNPT II ali BITD, ki ni krajše od 3 ur, in
 - (2) na simulatorju ali na napravi FNPT II, na kateri usposabljanje običajno poteka, opraviti sekcijo 3 B iz preverjanja strokovnosti za ustrezen tip ali razred letala, kot je to določeno v dodatku 3 k FCL 1.240, ali
 - (3) če želi usposablјati samo na napravi za osnovno instrumentno letenje (BITD), opraviti preverjanje strokovnosti, ki vključuje samo vaje s seznama v dodatku 1 k FCL 1.125.
- (d) Če je veljavnost pooblastila potekla, mora kandidat:
 - (1)
 - (i) na simulatorju ali na napravi FNPT II opraviti usposabljanje za osvežitev znanja, ki traja najmanj 3 ure, ali
 - (ii) če želi usposablјati izključno na napravi za osnovno instrumentno letenje (BITD), na taki napravi opraviti usposabljanje za osvežitev znanja, ki traja najmanj 3 ure;
 - (2) med celotnim usposabljanjem za licenco CPL, rating IR, PPL ali vpis ratinga za tip ali razred letal najmanj 3 ure usposablјati kandidate za letenje. Usposabljanje poteka pod nadzorom izpraševalca FIE(A) ali inštruktorja FI(A), CRI(A), IRI(A), TRI(A) ali SFI(A), ki ga v ta namen določi pristojni organ. Najmanj ena ura usposabljanja mora potekati pod nadzorom in v skladu z zahtevami izpraševalca (FIE (A));
 - (3)
 - (i) na simulatorju ali na napravi FNPT II, na kateri usposabljanje običajno poteka, opraviti sekcijo 3 B iz preverjanja strokovnosti za ustrezen tip ali razred letala, kot je to določeno v dodatku 3 k FCL 1.240, ali
 - (ii) če želi usposablјati opraviti na napravi za osnovno instrumentno letenje (BITD), opraviti preverjanje strokovnosti, ki vključuje samo vaje s seznama v dodatku 1 k FCL 1.125.

Dodatek 1 k FCL 1.300

Zahteve glede posebnega pooblastila za inštruktorje, ki niso imetniki licence JAR-FCL, v zvezi s šolanjem v organizacijah FTO ali TRTO zunaj držav, ki niso bile članice JAA, v skladu z dodatkom 1 b k FCL 1.055

(Glej podtočko iii 2. točke odstavka a FCL 1.300.)

- 1 (a) Inštruktor, ki želi izvajati usposabljanje za licenco JAR-FCL z vpisanim ratingom za razred letal in ratingom za instrumentalno letenje:
 - (i) mora imeti najmanj licenco poklicnega pilota (CPL) in ratinge, izdane v skladu s prilogo 1 k ICAO, ki jih posamezna država, ki ni bila članica JAA, zahteva pri usposabljanjih, ki bodo potekala na zrakoplovih, registriranih v tej državi;
 - (ii) mora opraviti najmanj 500 ur letenja kot pilot letala, od tega najmanj 200 ur kot inštruktor letenja v vlogi, ki ustreza predvidenemu usposabljanju, in izpolniti zahteve glede izkušenj iz odstavkov a, b, c, d in/ali e FCL 1.330;
 - (iii) v skladu z JAR-FCL mora končati ustrezni odobreni tečaj za teoretično in praktično usposabljanje. Usposabljanje se s soglasjem pristojnega organa lahko spremeni, da se vanj vključijo kandidatovo predhodno usposabljanje in izkušnje. Usposabljanje mora vsebovati najmanj 30 ur usposabljanja na zemlji in 15 ur letenja z inštruktorjem, ki je imetnik licence JAR-FCL in ratinga v skladu z odstavkom f FCL 1.330;
 - 1.345; (iv) mora opraviti preverjanje praktične usposobljenosti, določeno v FCL 1.345;
 - (v) o času veljavnosti pooblastila odloča pristojni organ, vendar ne sme presegati treh let;
 - (vi) ne sme izvajati tistega dela usposabljanja za licenco MPL, pri katerem se poučuje o načelih dela v veččlanski posadki (MCC);
 - (vii) podaljšanje veljavnosti ali obnova vseh pooblastil, izdanih v skladu s točkami i do iv zgoraj, poteka v skladu s FCL 1.355.
- (b) Omejitev pooblastila:
 - (i) ne pooblašča njegovega imetnika za usposabljanje za izdajo kakršnega koli ratinga inštruktorja letenja;
 - (ii) ne pooblašča njegovega imetnika za izvajanje usposabljanja v državah, ki niso 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 ATP, pri katerih inštruktor lahko prikaže svoje izkušnje s področja predvidenega usposabljanja v skladu s podtočko ii točke a prvega odstavka;
 - (v) ne pooblašča njegovega imetnika za usposabljanje za delo v veččlanski posadki, določeno v dodatku 1 k odstavku d FCL 1.261 in odstavku d AMC FCL 1.261.
- 2 (a) Inštruktor, ki želi izvajati usposabljanje za vpis ratinga JAR-FCL za tip:
 - (i) mora imeti najmanj licenco in ratinge, izdane v skladu s prilogo 1 k ICAO, ki jih posamezna država, ki ni bila članica JAA, zahteva pri usposabljanjih, ki bodo potekala na zrakoplovih, registriranih v tej državi;
 - (ii) mora izpolniti zahteve glede izkušenj, določene v 2. in 3. točki odstavka a FCL 1.365, da bi lahko opravljal naloge TRI(A), ali izpolniti zahteve, določene v 3. in 7. točki odstavka a FCL 1.410, da bi lahko opravljal naloge simulatorskega inštruktorja (SFI(A));

- (iii) opraviti najmanj 100 ur letenja kot inštruktor TRI(A) ali v drugi enakovredni vlogi med usposabljanjem na letalu ali na simulatorju;
 - (iv) o času veljavnosti pooblastila odloča pristojni organ, vendar ne sme presegati treh let;
 - (v) mora izpolniti zahteve v zvezi s podaljšanjem iz FCL 1.370 za letenje kot TRI(A) ali zahteve, določene v FCL 1.415, za letenje kot SFI(A).
- (b) Omejitev pooblastila:
- (i) ne pooblašča njegovega imetnika za usposabljanje za izdajo kakršnega koli ratinga inštruktorja letenja;
 - (ii) ne pooblašča njegovega imetnika za usposabljanje v državah, ki niso 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 usposabljanje za delo v veččlanski posadki, določeno v dodatku 1 k odstavku d FCL 1.261 in odstavku d AMC FCL 1.261.

Dodatek 1 k odstavku d FCL 1.310**Tečaj usposabljanja za inštruktorje za licenco za letenje v veččlanski posadki (MPL (A))**

(Glej odstavek d FCL 1.310.)

(Glej odstavek d AMC FCL 1.310.)

(Glej odstavek d IEM FCL 1.310.)

CILJ TEČAJA

1. Inštruktorji, ki bodo izvajali tečaj za inštruktorje MPL(A), morajo biti sposobni voditi tečaj za pridobivanje veščin, še zlasti pa:

- a. prikazati poznavanje pristopa k poučevanju, pri katerem je poudarek na pridobivanju veščin,
- b. pripraviti vire,
- c. ustvariti ugodno vzdušje za učenje,
- d. podajati znanje,
- e. vključiti obvladovanje groženj in napak ter sestavine CRM,
- f. obvladovati čas,
- g. omogočiti lažje učenje,
- h. oceniti uspešnost kandidatov,
- i. spremljati in oceniti napredovanje,
- j. oceniti sekcije usposabljanja,
- k. poročati o rezultatih.

2. Cilj tečaja za inštruktorje MPL(A) je usposobiti kandidate za usposabljanje, pri katerem je poudarek na pridobivanju veščin za šolanje in ocenjevanje.

Odobreni tečaj za inštruktorje MPL(A) traja najmanj 14 ur.

3. Obvestilo o odobritvi tečaja za inštruktorje MP (A) se izda samo organizacijam FTO pri operatorju, ki deluje v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije, ali organizaciji FTO, ki s takim operatorjem sklene poseben dogovor. Tudi organizacija FTO mora biti registrirana za izvajanje tečaja MPL(A).

SPRIČEVALO O USPOSOBLJENOSTI INŠTRUKTORJA MPL(A)

4. Po končanem tečaju se usposobljenost inštruktorja oceni med praktičnim prikazom poučevanja na ustrezni stopnji tečaja MPL(A). Tečaj poteka pod nadzorom in v skladu z zahtevami izpraševalca TRI(A), ki ga v ta namen imenuje pristojni organ (pristojni organ). Organizacija FTO izda spričevalo kot dokaz o uspešno opravljenem tečaju.

Dodatek 1 k FCL 1.330 in 1.345**Dogovori v zvezi s preverjanjem praktične in strokovne usposobljenosti ter ustnim teoretičnim izpitom za vpis ratinga inštruktorja letenja (FI(A))**

(Glej FCL 1.330, 1.345, 1.355, 1.380, 1.385 in 1.395.)

1 Preverjanje praktične usposobljenosti za vpis ratinga inštruktorja letenja (FI(A)) je predpisano v dodatku 2 k FCL 1.330 in 1.345. Sestavljajo ga ustni teoretični izpiti na zemlji, posvetovanje pred poletom in po njem ter prikaz usposobljenosti za inštruktorja FI(A) med praktičnim preverjanjem na letalu.

2 Kandidat, ki želi opravljati preverjanje praktične usposobljenosti, se mora usposablja na letalu istega tipa ali razreda, kot je letalo, na katerem bo preverjanje potekalo. To letalo mora izpolnjevati zahteve, ki so predpisane v petindvajsetem odstavku dodatka 1 a k FCL 1.055.

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 opravi predavanje, namenjeno enemu ali več "študentom", od 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 tečajev za inštruktorja letenja, ki se nanaša na "poučevanje in učenje".

5 2., 3. in 7. sekcija so namenjene ratingu inštruktorja na enomotornih letalih, ki zahtevajo enega pilota. Sekcije vključujejo vaje, v katerih kandidat dokaže svojo sposobnost za inštruktorja letenja (to so vaje za prikaz sposobnosti inštruktorja letenja). Vaje izbere izpraševalec iz učnega programa letenja v okviru šolanja za vpis ratinga FI(A) (glej AMC FCL 1.340, 1.380 in 1.395). 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 inštruktorja, ki jih izpraševalec določi in kandidat potrdi pred začetkom preverjanja praktične usposobljenosti.

7 5. sekcija vključuje dodatne vaje za prikaz usposobljenosti kandidata za inštruktorja na večmotornih letalih, ki zahtevajo enega pilota. Če se to zahteva, lahko sekcija poteka na večmotornem letalu z enim pilotom, simulatorju ali na napravi FNPT II. Ob uporabi simulatorja ali naprave FNPT II mora ta simulirati operacije z večmotornimi letali. 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 se vključijo dodatne vaje za prikaz usposobljenosti kandidata za inštruktorja, ki jih izpraševalec določi in kandidat potrdi pred začetkom preverjanja praktične usposobljenosti inštruktorja za rating za instrumentalno letenje (IR). Vaje ustrezajo zahtevam glede šolanja za prvi vpis ratinga IR.

9 Med preverjanjem praktične usposobljenosti kandidat sedi na sedežu, na katerem sicer običajno sedi inštruktor letenja. Izpraševalec ali neki drug inštruktor opravlja naloge "študenta". Kandidat pojasni posamezne vaje in "študentu" po potrebi prikaže način njihovega izvajanja. Nato "študent" sam izvede isti postopek in pri tem naredi napake, značilne za študente brez izkušenj. Od kandidata za inštruktorja 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 (kadar je to primerno) ter 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 (FE) lahko kadar koli prekine preverjanje, če meni, da prikaz kandidatove usposobljenosti za letenje in inštruktorja zahteva ponovitev celotnega preverjanja.

12 Izpraševalec je običajno vodja letala (PIC), razen kadar je za posamezen polet kot vodja letala s soglasjem izpraševalca imenovan neki drug inštruktor. Odgovornost za polet je dodeljena v skladu z nacionalnimi predpisi.

13 Vsebina in sekcije, ki sestavljajo preverjanje praktične usposobljenosti, so predpisane v dodatku 2 k FCL 1.330 in 1.345. Obliko in obrazec za prijavo kandidata na preverjanje določi pristojni organ (glej IEM FCL 1.130).

Dodatek 2 k FCL 1.330 in 345**Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za vpis ratinga inštruktorja letenja (letalo) (FI(A)), ustnega teoretičnega izpita in preverjanja strokovnosti**

(Glej FCL 1.330, 1.345.)

(Glej IEM FCL 1.330.)

1. SEKCIJA USTNI TEORETIČNI DEL	
a	Letalska zakonodaja
b	Splošno znanje o zrakoplovu
c	Zmogljivost letala in načrtovanje poleta
d	Človeška zmogljivost in njene meje
e	Meteorologija
f	Navigacija
g	Operativni postopki
h	Osnove letenja
i	Administrativno usposabljanje

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 študenta

NAMERNO PRAZNO

3. SEKCIJA POLET	
a	Organizacija prikaza
b	Sinhronizacija govornega dela s prikazom
c	Popravljanje napak
d	Upravljanje letala
e	Tehnika poučevanja
f	Praksa dobrega pilota (<i>airmanship</i>)/varnost
g	Določanje položaja/uporaba zračnega prostora
4. SEKCIJA DRUGE VAJE	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
5. SEKCIJA VAJE Z VEČMOTORNIM LETALOM	
a	Ukrepi, ki sledijo odpovedi motorja neposredno po vzletu ¹
b	Prilet in nadaljevaje leta po neuspelem priletu (GA) z enim motorjem ¹
c	Prilet in pristanek z enim motorjem ¹
d	
e	
f	
g	

¹ Vaje, ki so označene z ¹, mora kandidat prikazati med preverjanjem praktične usposobljenosti za vpis ratinga inštruktorja za rating za razred večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota.

6. SEKCIJA INSTRUMENTALNE VAJE	
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 1.340**Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A)) – tečaj**

(Glej FCL 1.340.)

(Glej AMC FCL 1.340.)

CILJ TEČAJA

1 Cilj tečaja za ratinga inštruktorja FI(A) je usposobiti imetnike licenc do ravni strokovnosti, ki se zahteva za izdajo ratinga inštruktorja letenja (FI (A)), in v ta namen:

- a. osvežiti in posodobiti tehnično znanje kandidata za inštruktorja;
- b. usposobiti kandidata za poučevanje predmetov na zemlji in letalskih vaj;
- c. zagotoviti, da kandidatovo letenje dosega zadovoljivo visok standard, in
- d. poučiti kandidata o načelih osnovnega poučevanja in njihovi uporabi na stopnji športnega pilota.

2 Razen dela Poučevanje in učenje vse podrobnosti o predmetih, ki so zajeti v učni program usposabljanja na zemlji in v zraku, dopolnjujejo program usposabljanja za licenco PPL(A). Kandidat naj bi bil z njimi že seznanjen.

3 Med tečajem za FI(A) je treba posebno pozornost nameniti vlogi posameznika pri povezavi med človeškimi dejavniki v odnosu človek – letalo 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 tečajem je treba kandidate opozoriti na njihov lastni odnos do pomena varnosti pri letenju. Temeljni cilj med celotnim šolanjem mora biti večja ozaveščenost glede varnosti. Najpomembnejši cilj šolanja je ponuditi kandidatom znanje, praktično usposobljenost in odnos, ki ustreza nalogam inštruktorja letenja.

5 Po uspešno končanem tečaju in opravljenem preverjanju kandidat prejme rating inštruktorja letenja (FI(A)).

POUČEVANJE IN UČENJE

6 Učni program je določen v 1. delu AMC FCL 1.340. Odobreni teoretični tečaj za vpis ratinga FI(A) traja najmanj 125 ur, kar vključuje tudi sprotne preverjanje pridobljenega znanja. Pilotom, ki so ali so bili imetniki ratinga inštruktorja letenja na helikopterju (FI(H)), se pri 125 urah šolanja za vpis ratinga FI(A) upošteva 75 ur Poučevanja in učenja, 1. del.

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

7 Program praktičnega usposabljanja za letenje je določen v 2. delu AMC FCL 1.340. Odobreni tečaj za vpis ratinga FI(A) ne sme trajati manj kot 30 ur praktičnega usposabljanja.

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

8 Po končanem tečaju kandidat opravlja preverjanje praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 1 in 2 k FCL 1.330 in 1.345.

Dodatek 1 k FCL 1.365**Rating inštruktorja za rating za tip letala z veččlansko posadko (TRI (MPA)) – tečaj**

(Glej FCL 1.365.)

(Glej AMC FCL 1.365.)

CILJ TEČAJA

1 Cilj tečaja za ratinga inštruktorja za rating za tip letal (TR (A)) je usposobiti imetnike licenc, ki so opravili več kot 1500 ur letenja kot piloti letal z veččlansko posadko, do stopnje strokovnosti, ki se zahteva za vpis ratinga TRI(A). Tečaj je načrtovan tako, da kandidatu zagotovi ustrezno teoretično usposabljanje, praktično usposabljanje na letalu in na simulatorju ter ga usposobi za usposabljanje za izdajo ratinga za vse tipe letal z veččlansko posadko, za katere je kandidat izpolnil pogoje (glej FCL 1.365).

POUČEVANJE IN UČENJE

2 Učni program je določen v AMC FCL 1.365. Del Poučevanje in učenje v okviru tečaja za TRI(A) obsega najmanj 25 ur. Pri pilotih, ki so ali so bili imetniki enega od teh ratingov, se del Poučevanje in učenje upošteva pri tečaju za pridobitev ratinga TRI:

FI(A), CRI(A), IRI(A), STI(A), MCCI(A)

FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H).

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

3 Program praktičnega usposabljanja za letenje je določen v AMC FCL 1.365.

Dodatek 1 k FCL 1.380**Rating inštruktorja za rating za razred večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota (CRI(SPA)) – tečaj**

(Glej FCL 1.380.)

(Glej AMC FCL 1.380.)

CILJ TEČAJA

1 Cilj tega tečaja je usposobiti imetnike licenc, ki so opravili 500 ur letenja kot piloti letal, do stopnje strokovnosti, ki se zahteva za vpis ratinga CRI(A) za razred večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota. Tečaj je načrtovan tako, da kandidatu zagotovi ustrezno teoretično usposabljanje, praktično usposabljanje na letalu in na simulatorju ter ga usposobi za usposabljanje za izdajo ratinga za tip ali razred večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota in za katere je kandidat izpolnil pogoje (glej FCL 1.380).

POUČEVANJE IN UČENJE

2 Učni program je določen v AMC FCL 1.380. Del Poučevanje in učenje v okviru odobrenega tečaja CRI(A) obsega najmanj 25 ur. Pri pilotih, ki so ali so bili imetniki enega od teh ratingov, se del Poučevanje in učenje upošteva pri tečaju za pridobitev ratinga CRI:

FI(A), IR (A), TRI(A), SFI(A), STI(A) MCCI(A)

FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H).

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

3 Kandidat, ki želi pridobiti rating CRI (SPA) za večmotorna letala, mora z inštruktorjem, pooblaščenim v ta namen, opraviti najmanj 5 ur letenja. Namen praktičnega usposabljanja je zagotoviti sposobnost kandidata za usposabljanje študentov za izdajo ratinga za tip/razred večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota, ter za varno in uspešno opravljanje letalskih vaj. Program praktičnega usposabljanja v letenju je določen v AMC FCL 1.380.

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

8 Po končanem šolanju kandidat opravlja preverjanje praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 1 ter razdelki 1, 2, 3, 5 in 7 dodatka 2 k FCL 1.330 in 1.345.

Dodatek 2 k FCL 1.380**Rating inštruktorja za rating za razred enomotornih letal, ki zahtevajo enega pilota (CRI(SPA)) – tečaj**

(Glej FCL 1.380.)

1 Cilj tega tečaja je usposobiti imetnike licenc, ki so opravili najmanj 300 ur letenja kot piloti letal, do stopnje strokovnosti, ki se zahteva za izdajo ratinga CRI(A) za razred enomotornih letal. Tečaj je načrtovan tako, da kandidatu zagotovi ustrezno teoretično usposabljanje, praktično usposabljanje na letalu in na simulatorju ter ga usposobi za usposabljanje za izdajo ratinga za tip ali razred enomotornih letal, ki zahtevajo enega pilota in za katere je kandidat izpolnil pogoje (glej FCL 1.380).

POUČEVANJE IN UČENJE

2 Del Poučevanje in učenje v okviru odobrenega tečaja CRI(A) obsega najmanj 25 ur. Pri pilotih, ki so ali so bili imetniki enega od teh ratingov, se del Poučevanje in učenje upošteva pri tečaju za pridobitev ratinga CRI:

FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)
FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H).

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

3 Imetnik, ki želi pridobiti rating CRI(SPA) za enomotorna letala, mora z inštruktorjem, pooblaščenim v ta namen, opraviti najmanj 3 ure letenja. Namen praktičnega usposabljanja je zagotoviti sposobnost kandidata za usposabljanje študentov za izdajo ratinga za tip/razred enomotornih letal, ki zahtevajo enega pilota, ter za varno in uspešno opravljanje letalskih vaj.

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSABLJENOSTI

4 Po končanem šolanju kandidat opravlja preverjanje praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 1 ter razdelki 1, 2, 3, 4 in 7 dodatka 2 k FCL 1.330 in 1.345.

Dodatek 2 k FCL 1.395**Rating inštruktorja za rating za instrumentalno letenje (letala) (IRI(A)) – tečaj**

(Glej FCL 1.395.)

(Glej AMC FCL 1.395.)

CILJ TEČAJA

1 Cilj tega tečaja je usposobiti imetnike licenc do stopnje strokovnosti, ki se zahteva za izdajo ratinga inštruktorja za rating za instrumentalno letenje IRI(A). Tečaj je načrtovan tako, da kandidatu zagotovi ustrezno usposobljenost za načine poučevanja, ki temeljijo na priznanih metodah učenja, na zemlji in v letalu.

POUČEVANJE IN UČENJE

2 Program je določen v AMC FCL 1.395. Del Poučevanje in učenje v okviru odobrenega tečaja IRI(A) obsega najmanj 25 ur. Pri pilotih, ki so ali so bili imetniki enega od teh ratingov, se del Poučevanje in učenje upošteva pri tečaju za pridobitev ratinga IRI(A):

FI(A), CRI (A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)

FI(H), TRI(H), SFI(H).

Pri pilotih, imetnikih ratinga IRI(H), ki izpolnjujejo zahteve iz odstavka a FCL 1.395, se upoštevata šolanje, razen poglavij Razširjeno posvetovanje 2, Letalska vaja 2, in preverjanje praktične usposobljenosti.

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

3 Odobreni tečaj za pridobitev ratinga IRI(A) ne sme biti krajše od 10 ur oziroma 5 ur za inštruktorje letenja (FI(A)) pri praktičnem usposabljanju na letalu, na simulatorju ali na napravi FNPT II.

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

4 Po končanem šolanju kandidat opravlja preverjanje praktične usposobljenosti v skladu z dodatkoma 1 in 2 k FCL 1.330 in 1.345.

PODDEL I – IZPRAŠEVALCI (LETALO)**FCL 1.420 Izpraševalci – namen**

Ločimo šest vrst izpraševalcev:

- (a) izpraševalci praktične usposobljenosti na letalu (FE(A)).
- (b) izpraševalci praktične usposobljenosti za rating za tip letala (TRE(A)).
- (c) izpraševalci praktične usposobljenosti za rating za razred letala (CRE(A)).
- (d) izpraševalci praktične usposobljenosti za rating za instrumentalno letenje (IRE(A)).
- (e) izpraševalci praktične usposobljenosti na simulatorju (SFE(A)).
- (f) izpraševalci praktične usposobljenosti za inštruktorja letenja (FIE(A)).

FCL 1.425 Izpraševalci – splošno

(Glej AMC FCL 1.425.)

(Glej IEM FCL 1.425.)

- (a) *Predpogoji.*
 - (1) Izpraševalci morajo imeti licenco in rating, ki sta najmanj enakovredna licenci ali ratingu, izdanemu po končanem preverjanju praktične ali strokovne usposobljenosti, za izvajanje katere so pooblašteni, in pravice za izvajanje usposabljanja za licenco ali rating, razen če ni drugače določeno.
 - (2) Izpraševalci morajo biti usposobljeni za opravljanje nalog vodje zrakoplova med preverjanjem praktične/strokovne usposobljenosti, razen če ni drugače določeno. Izpolnjevati morajo ustrezne zahteve glede izkušenj, določene v FCL 1.435 do 1.460. Če ni na voljo usposobljenih izpraševalcev in če tako odloči pristojni organ, je mogoče pooblastiti tudi izpraševalce ali inšpektorje, ki ne izpolnjujejo zgornjih zahtev o ratingih inštruktorjev FI, TRI/CRI.
 - (3) Kandidat, ki želi pridobiti pooblastilo izpraševalca, mora voditi najmanj eno preverjanje praktične usposobljenosti. To vključuje posvetovanje pred poletom, preverjanje praktične 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 višjega izpraševalca, ki ga v ta namen posebej določi pristojni organ.
- (b) *Večstranske vloge 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(A), TRE(A), CRE(A), IRE(A) ali SFE(A) ali FIE(A).
- (c) *Usklajenost s Skupnimi letalskimi zahtevami (JAR).* Izpraševalci so pooblašteni v skladu z zahtevo v FCL 1.030. Upoštevati morajo ustrezne dogovore glede poenotenih standardov izpraševalcev, ki jih oblikuje ali potrdi pristojni organ (glej AMC FCL 1.425 in IEM FCL 1.425).
- (d) *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 se podpisati;
 - (ii) predati izvirnik predpisanega obrazca o končanem preverjanju praktične/strokovne usposobljenosti pristojnemu organu, ki je licenco izdal, in shraniti eno kopijo obrazca o preverjanju v osebni arhivu.

FCL 1.430 Izpraševalci – obdobje veljavnosti

Pooblastilo izpraševalca velja največ tri leta. Pristojni organ lahko izpraševalcu podaljša pooblastilo po lastni presoji in v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.425.

FCL 1.435 Izpraševalec praktične usposobljenosti na letalu (Flight examiner – FE (A)) – privilegiji in zahteve

Privilegiji iz pooblastila FE(A) njegovemu imetniku omogočajo:

(a) preverjanje praktične usposobljenosti za licenco športnega pilota letala (PPL(A)) in preverjanje praktične ter strokovne usposobljenosti za izdajo ratinga za tisti razred/tip letala, ki zahteva enega pilota, na katerem je preverjanje potekalo, če je izpraševalec naletel najmanj 1000 ur kot pilot letal, od tega najmanj 250 ur v vlogi inštruktorja;

(b) preverjanje praktične usposobljenosti za licenco poklicnega pilota letala CPL(A) in preverjanje praktične ter strokovne usposobljenosti za izdajo ratinga za tisti razred/tip letala, ki zahteva enega pilota, na katerem je preverjanje potekalo, če je izpraševalec naletel najmanj 2000 ur kot pilot letal, od tega najmanj 250 ur v vlogi inštruktorja;

FCL 1.440 Izpraševalec praktične usposobljenosti za rating za tip letala (TRE(A)) – privilegiji/zahteve

Privilegiji iz pooblastila TRE(A) njegovemu imetniku omogočajo:

(a) preverjanje praktične usposobljenosti kandidatov za izdajo ratinga za tip letala z veččlansko posadko;

(b) preverjanje strokovnosti kandidatov ob podaljšanju ali obnovi ratinga za tip letala z veččlansko posadko in ratinga za instrumentalno letenje;

(c) preverjanje praktične usposobljenosti kandidatov za izdajo licence prometnega pilota ATPL(A);

(d) preverjanje praktične usposobljenosti kandidatov za izdajo licence MPL(A), če je izpraševalec izpolnil zahteve, navedene v odstavku d FCL 1.310;

če je izpraševalec naletel najmanj 1500 ur kot pilot letal z veččlansko posadko, od tega vsaj 500 ur kot vodja letala in ima ali je imel pooblastilo ali rating inštruktorja za tip letala (TRI (A)).

FCL 1.445 Izpraševalec praktične usposobljenosti za rating za razred letala (CRE (A)) – privilegiji/zahteve

Privilegiji iz pooblastila CRE(A) imetniku omogočajo izvajati:

(a) preverjanje praktične usposobljenosti kandidata za vpis ratinga za razred ali tip letala, ki zahteva enega pilota;

(b) preverjanje strokovnosti kandidatov ob podaljšanju ali obnovi ratinga za razred ali tip letala, ki zahteva enega pilota, in ratinga za instrumentalno letenje;

če izpraševalec ima ali je imel licenco poklicnega ali prometnega pilota letala, je imetnik licence PPL (A) in je kot pilot letala naletel najmanj 500 ur.

FCL 1.450 Izpraševalec praktične usposobljenosti za rating za instrumentalno letenje (IRE(A)) – privilegiji/zahteve

Privilegiji iz pooblastila IRE(A) imetniku omogočajo, da preverja praktično usposobljenost kandidata za prvo izdajo ratinga za instrumentno letenje in njegovo strokovnost ob podaljšanju ali obnovi tega ratinga, če je izpraševalec naletel najmanj 2000 ur kot pilot letal, od tega najmanj 450 ur v pogojih IFR, od tega 250 ur v vlogi inštruktorja;

:

FCL 1.455 Izpraševalec praktične usposobljenosti na simulatorju (SFE(A)) – privilegiji/zahteve

Pravice iz pooblastila SFE(A) imetniku omogočajo, da na simulatorju preverja:

(a) praktično usposobljenost kandidatov za izdajo ratinga za tip letala z veččlansko posadko;

(b) strokovnost kandidatov pri podaljšanju ali obnovi ratinga za tip letal z veččlansko posadko in ratinga za instrumentalno letenje.

če je izpraševalec imetnik licence ATPL(A) in je naletel vsaj 1500 ur kot pilot letala z veččlansko posadko, je upravičen do privilegijev iz ratinga SFI(A) ter ima za točko a veljaven rating za tip letala (glej FCL 1.405).

FCL 1.460 Izpraševalec praktične usposobljenosti za inštruktorja letenja (FIE(A)) – privilegiji/zahteve

Privilegiji iz pooblastila FIE(A) imetniku omogočajo, da preverja praktično usposobljenost in strokovnost, kakršni se zahtevata za izdajo, podaljšanje ali obnovo ratingov inštruktorja letenja, če je izpraševalec naletel vsaj 2000 ur kot pilot letala, od tega najmanj 100 ur kot inštruktor s kandidati za izdajo ratinga inštruktorja na letalih (FI(A)).

Dodatek 1 k FCL 1.425**Dogovori glede poenotenja standardov za izpraševalce**

(Glej FCL 1.425 in 1.430.)

(Glej AMC FCL 1.425.)

SPLOŠNO

1 Vsaka država, ki je bila članica JAA, objavi seznam pooblaščenih izpraševalcev, njihovih vlog in drugih področij v njihovi pristojnosti..

2 Izpraševalci morajo med izpiti/preverjanjem dosledno upoštevati standarde JAR-FCL. Ker pa se okoliščine za izpite/preverjanje 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 JAR-FCL. Lahko je:

- (a) letalski inšpektor pristojnega organa ali
- (b) inštruktor letalske šole, organizacije FTO, 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/razredu letala. Zaradi različnih okoliščin med posameznimi organizacijami ni mogoče določiti posebnih pravil glede njihove usposobljenosti. Pomembno pa je, da izpraševalec na podlagi strokovnih izkušenj ohrani strokoven in spoštljiv odnos do letalske skupnosti.

PONOVNA IZDAJA POOBLASTILA

5 Izpraševalcem se lahko v skladu s FCL 1.430 pooblastilo izda ponovno. V ta namen mora izpraševalec v triletnem obdobju veljavnosti pooblastila vsako leto najmanj dvakrat preverjati pratično ali strokovno usposobljenost kandidatov. Eno preverjanje praktične ali strokovne usposobljenosti, ki ga vodi izpraševalec med veljavnostjo pooblastila, spremlja inšpektor pristojnega organa ali v ta namen pooblaščen višji izpraševalec.

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

FCL 1.465 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 1.470 do 1.495, in s tem dokazati tako raven znanja, ki ustreza privilegijem iz licence ali ratinga, za katerega zaprosi.

FCL 1.470 Vsebina teoretičnih izpitov

(Glej dodatek 1 k FCL 1.470.)

(a) Kandidat, ki želi pridobiti licenco ATPL(A) ali MPL(A), mora dokazati raven znanja, ki ustreza pridobljenim privilegijem, iz teh predmetov: letalska zakonodaja, splošno znanje o zrakoplovu – konstrukcija/sistemi/pogonska enota; splošno znanje o zrakoplovu – instrumenti; masa in ravnotežje; zmogljivost (*performance*); načrtovanje in spremljanje leta; človeška zmogljivost; meteorologija; splošna navigacija; radionavigacija; operativni postopki; osnove letenja; komunikacija po pravilih VFR; komunikacija po pravilih IFR.

(b) Kandidat, ki želi pridobiti licenco CPL(A), mora dokazati raven znanja, ki ustreza pridobljenim privilegijem, iz teh predmetov: letalska zakonodaja; splošno znanje o zrakoplovu; zmogljivost letala in načrtovanje poleta; človeška zmogljivost; meteorologija; navigacija; operativni postopki; osnove letenja; komunikacija po pravilih VFR.

(c) Kandidat, ki želi pridobiti rating IR(A), mora dokazati raven znanja, ki ustreza pridobljenim privilegijem, iz teh predmetov: letalska zakonodaja; splošno znanje o zrakoplovu; zmogljivost letala in načrtovanje poleta; človeška zmogljivost; meteorologija; navigacija; komunikacija po pravilih IFR.

(d) Razdelitev predmetov na posamezne izpitne pole, dovoljeni čas za opravljanje izpitov in razdelitev vprašanj so določeni v ustreznih s tem povezanih postopkih.

FCL 1.475 Vprašanja

(Glej odstavka a in b IEM FCL 1.475.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.470.)

(a) *Centralna banka vprašanj.* Vprašanja, ki ustrezajo učnim načrtom (glej dodatek 1 k FCL 1.470), so zbrana pri Evropski agenciji za varnost v letalstvu (EASA).

Vprašanja iz CBQ so sestavljena v angleškem jeziku v skladu z načinom, ki je opisan v odstavku a IEM FCL 1.475. Za uporabljene kratice glej odstavek b IEM FCL 1.475. Vprašanja iz CBQ so zbrana v obliki, ki omogoča računalniško obdelavo. Pravilne odgovore na izpitna vprašanja je mogoče izbrati med več mogočimi odgovori. V skladu z zahtevo v FCL 1.480 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 1.480 Potek izpitov
(Glej dodatek 1 k FCL 1.470.)

- (a) *Pogostost.* Slovenija ali druga država, ki je bila članica JAA, kandidatu zagotovi možnost, da opravi zahtevane teoretične izpite v skladu s postopki, določenimi v tem poddelu. Celoten izpit za pridobitev licence ali vpis ratinga za instrumentalno letenje vključuje izpite iz vseh predmetov, ki so določeni v dodatku 1 k FCL 1.470.
- (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 Centralne banke vprašanj 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 komunikacija 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 zagotovi ustrezne preglednice, zemljevide in podatke ter drugo opremo, ki jo 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 1.485 Obveznosti kandidata

- (a) Kandidat vse izpite opravlja v Sloveniji ali v eni od držav, ki so bile članice JAA.
- (b) Kandidata prijavi na izpit registrirana organizacija FTO, odgovorna za njegovo usposabljanje, potem ko kandidat zadovoljivo opravi ustrezne dele teoretičnega usposabljanja. Kandidatu, ki mu v roku, ki je določen v FCL 1.490, ni uspelo opraviti celotnega izpita, mora predložiti dodatni dokaz registrirane letalske šole o nadaljnjem usposabljanju.
- (c) Če pristojni organ ugotovi, da kandidat med izpiti ne upošteva izpitnih postopkov, ga lahko zaradi takega neprimernega ravnanja pri izpitu iz posameznega predmeta ali pri celotnem izpitu oceni negativno.

FCL 1.490 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) Šteje se, da je kandidat uspešno 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, ponovno opravlja izpite, in sicer na enak način kot prvič. Pred ponavljanjem izpitov mora kandidat opraviti dodatno šolanje, ki ga določi pristojni organ.

FCL 1.495 Obdobje veljavnosti

(a) Potrdilo o uspešno opravljenih izpitih iz teoretičnega znanja za licenco CPL(A) ali rating IR(A), izdan v skladu z določbo FCL 1.490, velja 36 mesecev po datumu, ko je kandidat prvič dobil potrdilo o vseh uspešno opravljenih zahtevanih izpitih.

(b) Če je kandidat pridobil rating za instrumentalno letenje v skladu z odstavkom a, velja potrdilo o uspešno opravljenem izpitu iz teoretičnega znanja, ki se zahteva za licenco ATPL(A), 7 let po zadnjem datumu veljavnosti ratinga IR(A), vpisanega v licenco CPL(A), na podlagi katere bo licenca ATPL(A) izdana.

(c) Potrdilo o uspešno opravljenih teoretičnih izpitih za licenco ATPL(A) velja 7 let po zadnjem datumu veljavnost ratinga za tip, vpisanega v licenco letalskega inženirja (F/E).

Dodatek 1 k FCL 1.470**Izpitni predmeti iz teoretičnega znanja/sekcije in trajanje izpitov – ATPL, CPL in IR**
(Glej FCL 1.470.)

Kandidat mora opraviti ustrezno teoretično šolanje po odobrenem programu v registrirani organizaciji FTO v skladu z učnim programom in spodaj navedenimi naslovi predmetov (glej cilje teoretičnega šolanja):

		<i>Letalo</i>		<i>Helikopter</i>			IR
		ATPL	CPL	ATPL / IR	ATPL	CPL	
010 00 00 00	LETALSKA ZAKONODAJA IN POSTOPKI ATC	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 NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA – LETALSKE OPERACIJE						
010 07 00 00	SLUŽBE ZRAČNEGA PROMETA (ATS) IN VODENJE ZRAČNEGA PROMETA						
010 08 00 00	LETALSKA INFORMACIJSKA SLUŽBA						
010 09 00 00	LETALIŠČA/HELIOPORTI						
010 10 00 00	SPREMLJAJOČI OBJEKTI						
010 11 00 00	ISKANJE IN REŠEVANJE						
010 12 00 00	VAROVANJE						
010 13 00 00	PREISKAVA LETALSKIH NESREČ IN INCIDENTOV						

		<i>Letalo</i>		<i>Helikopter</i>			IR
		ATPL	CPL	ATPL / IR	ATPL	CPL	
021 00 00 00	SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVU – KONSTRUKCIJA IN SISTEMI, ELEKTRIKA, POGONSKI SISTEM, REŠEVALNA OPREMA	X	X	X	X	X	X
021 01 00 00	ZASNOVA SISTEMOV, OBREMENITVE, NAPETOSTI, VZDRŽEVANJE						
021 02 00 00	KONSTRUKCIJA						
021 03 00 00	HIDRAVLIKA						
021 04 00 00	PRISTAJALNO PODVOZJE, KOLESNA, PNEVMATIKE, ZAVORE						
021 05 00 00	KRMILA LETALA						
021 06 00 00	PNEVMATSKI SISTEM – ZA VZDRŽEVANJE TLAKA IN PREZRAČEVALNI SISTEM						
021 07 00 00	SISTEMI ZA PREPREČEVANJE ZALEDENITVE IN RAZLEDENITEV						

021 08 00 00	GORIVNI SISTEM						
021 09 00 00	ELEKTRIKA						
021 10 00 00	BATNI MOTORJI	X	X	X	X	X	X
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: RAZLIČNI SISTEMI						
021 15 00 00	HELIKOPTER: GLAVE ROTORJA						
021 16 00 00	HELIKOPTER: TRANSMISIJA						
021 17 00 00	HELIKOPTER: KRAKI						

		Letalo		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL / IR	ATPL	CPL	
022 00 00 00	SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVU: INSTRUMENTI	X	X	X	X	X	X
022 01 00 00	SENZORJI IN INSTRUMENTI						
022 02 00 00	MERJENJE PNEVMATSKIH PODATKOV (<i>Air Data</i>)						
022 03 00 00	MAGNETIZEM – KOMPAS Z NEPOSREDNIM ODČITAVANJEM IN INDUKCIJSKI KOMPAS						
022 04 00 00	ŽIROSKOPSKI INSTRUMENTI						
022 05 00 00	INERCIJSKA NAVIGACIJA IN REFERENČNI SISTEMI						
022 06 00 00	LETALO: SISTEMI ZA AVTOMATSKO VODENJE LETALA (<i>Automatic Flight Controls Systems</i>)						
022 07 00 00	HELIKOPTER: SISTEMI ZA AVTOMATSKO VODENJE						
022 08 00 00	TRIMERJI – BLAŽILNIK SUKANJA OKOLI NAVPIČNE OSI – (<i>Yaw damper</i>) – ZAŠČITA 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	SISTEM ZA VODENJE LETALA (<i>FMS</i>)						
022 12 00 00	ALARMNI SISTEMI, SISTEMI, KI OPOZARJAJO NA NEVARNO BLIŽINO TAL						
022 13 00 00	INTEGRIRANI INSTRUMENTI – ELEKTRONSKI ZASLONI						
022 14 00 00	VZDRŽEVANJE, SISTEMI ZA SPREMLJANJE IN ZAPISOVANJE						
022 15 00 00	DIGITALNO VEZJE IN RAČUNALNIKI						

		Letalo		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL / IR	ATPL	CPL	
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	NAMEN UPOŠTEVANJA MASE IN RAVNOTEŽJA						
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	PRETOVARJANJE						

		Letalo		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL / IR	ATPL	CP L	
032 00 00 00	ZMOGLJIVOST LETAL	X	X				
032 01 00 00	SPLOŠNO						
032 02 00 00	ZMOGLJIVOST RAZREDA B – ENOMOTORNA LETALA						
032 02 00 00	ZMOGLJIVOST RAZREDA B – VEČMOTORNA LETALA						
032 03 00 00	ZMOGLJIVOST RAZRED A – LETALA, POTRJENA V OKVIRU CS 25						

		Letalo		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL / IR	ATPL	CP L	
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	PRIPRAVE PRED POLETOM						
033 05 00 00	NAČRT LETA ATS						
033 06 00 00	SPREMLJANJE POLETA IN SPREMEMBE NAČRTA MED POLETOM						

		Letalo		Helikopter			IR
		ATPL	CP L	ATPL / IR	ATPL	CP L	
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						

		Letalo		Helikopter			IR
		ATPL	CP L	ATPL / IR	ATPL	CP L	
050 00 00 00	METEOROLOGIJA	X	X	X	X	X	X
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	NEVARNOSTI MED POLETOM						
050 10 00 00	METEOROLOŠKE INFORMACIJE						

		Letalo		Helikopter			IR
		ATPL	CP L	ATPL / IR	ATPL	CP L	
060 00 00 00	NAVIGACIJA	X	X	X	X	X	X
061 01 00 00	SPLOŠNA NAVIGACIJA						
061 02 00 00	OSNOVE NAVIGACIJE						
061 03 00 00	MAGNETIZEM IN KOMPASI						
061 04 00 00	KARTE						
061 05 00 00	RAČUNSKA NAVIGACIJA (DR)						
061 06 00 00	NAVIGACIJA MED POLETOM						

		Letalo		Helikopter			IR
		ATPL	CP L	ATPL / IR	ATPL	CP L	
062 00 00 00	RADIONAVIGACIJA	X	X	X	X	X	X
062 01 00 00	OSNOVE RADARSKEGA DELOVANJA						
062 02 00 00	RADIJSKA SREDSTVA						
062 03 00 00	RADAR						
062 04 00 00	<i>Namerno prazno</i>						
062 05 00 00	SISTEMI ZA OBMOČNO NAVIGACIJO, RNAV/FMS						
062 06 00 00	SISTEMI GLOBALNE SATELITSKE NAVIGACIJE						

		Letalo		Helikopter			IR
		ATPL	CP L	ATPL / IR	ATPL	CP L	
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 SILI						

		Letalo		Helikopter			IR
		ATPL	CP L	ATPL / IR	ATPL	CP L	
080 00 00 00	OSNOVE LETENJA	X	X	X	X	X	
081 00 00 00	OSNOVE LETENJA – LETALO	X	X				
081 01 00 00	PODZVOČNA AERODINAMIKA						
081 02 00 00	AERODINAMIKA VISOKIH HITROSTI						
081 03 00 00	<i>Namerno prazno</i>						
081 04 00 00	STABILNOST						
081 05 00 00	KRMARLJIVOST						
081 06 00 00	OMEJITVE						
081 07 00 00	PROPELERJI						
081 08 00 00	MEHANIKA LETA						

		Letalo		Helikopter			IR
		ATPL	CPL	ATPL / IR	ATPL	CP L	
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						
091 04 00 00	ZAHTEVANI UKREPI OB OKVARI NA KOMUNIKACIJSKIH ZVEZAH						
091 05 00 00	SPLOŠNA NAČELA ŠIRJENJA SIGNALOV VHF IN DODELITEV 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						
092 04 00 00	POSTOPKI PRI NEVARNOSTI PRVE STOPNJE IN NEVARNOSTI DRUGE STOPNJE						
092 05 00 00	POMEMBNI IZRAZI V VREMENSKIH INFORMACIJAH (IFR)						

		Letalo		Helikopter			IR
		ATPL	CP L	ATPL / IR	ATPL	CP L	
092 06 00 00	SPLOŠNI POSTOPKI ŠIRJENJA SIGNALOV VHF IN DODELITEV FREKVENC	X	X	X	X	X	X
092 07 00 00	MORZEJEVI ZNAKI	X	X	X	X	X	X

PODDEL K – LICENCA PILOTA V VEČČLANSKI POSADKI (LETALO) – MPL(A)**FCL 1.500 Najnižja starostna meja**

Kandidat za licenco pilota v veččlanski posadki (v nadaljevanju licenca MPL(A)) ne sme biti mlajši od 18 let.

FCL 1.505 Zdravstvena sposobnost

Kandidat za licenco MPL(A) mora imeti veljavno zdravniško spričevalo 1. razreda. Za uveljavljanje privilegijev iz licence MPL(A) morajo imetniki imeti veljavno zdravniško spričevalo 1. razreda.

FCL 1.510 Privilegiji in zahteve

(Glej FCL 1.155.)

(Glej FCL 1.210.)

(Glej FCL 1.275.)

(a) *Privilegiji.* Pod pogoji, ki jih določajo zahteve JAR, privilegiji iz licence MPL(A) omogočajo imetniku:

- (1) uveljavljanje privilegijev imetnika licence PPL(A), če izpolnjuje zahteve, ki se nanašajo na licenco PPL*(A), določene v poddelu C;
- (2) uveljavljanje privilegijev imetnika licence CPL(A), če izpolnjuje zahteve, ki se nanašajo na licenco CPL(A), določene v odstavku d FCL 1.155;
- (3) uveljavljanje privilegijev imetnika ratinga IR(A) z letali, ki zahtevajo enega pilota, če je imetnik licence na letu, ki poteka izključno z instrumenti, dokazal svojo usposobljenost za letenje kot vodja letala in kot edini član posadke. To dokaže na posebnem usposabljanju, ki ga določi pristojni organ in s tem, da izpolni zahteve iz FCL 1.210. Pri priznavanju opravljenega leta lahko pristojni organ upošteva priporočila organizacije FTO;
- (4) uveljavljanje pravic iz ratinga IR (A) z letali, kadar se zahteva tudi kopilot, in
- (5) letenje kot kopilot z letali, kadar se zahteva tudi kopilot.

(b) *Zahteve.* Kandidat za licenco MP (A), ki je izpolnil zahteve, določene v FCL 1.500, 1.515, 1.530 in 4. točki odstavka a 1.101, s tem izpolnjuje pogoje za izdajo licence MPL(A) z vpisanim ratingom za tip letala, kakršen je bil tip letala, na katerem je potekalo preverjanje praktične usposobljenosti, in rating IR(A), omejenim na letala, za katera se zahteva prisotnost kopilota.

FCL 1.515 Upoštevanje izkušenj

(Glej FCL 1.120.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

(a) Kandidat za licenco MPL(A) mora opraviti odobren tečaj usposabljanja, ki ni krajši od 240 ur, kot leteči pilot in neleteči pilot pri dejanskem ali simuliranem letenju.

(b) Letalske izkušnje pri dejanskem letenju ustrezajo vsem zahtevam glede izkušenj, ki so navedene v FCL 1.120 in 1.125, odstavek b, in vključujejo usposabljanje za vračanje v normalen let po neobičajnih razmerah, nočno letenje, letenje izključno s pomočjo instrumentov in doseganje prakse dobrega pilota.

(c) Usposabljanje pri nesimetričnem letu na ustrezni fazi poteka na letalih ali na simulatorju.

(d) Poleg zahteve, ki je navedena v točki b, mora kandidat na večmotornih letalih s turbinskim motorjem, ki so certificirana za operacije z najmanj dvema pilotoma, ali na napravi FSTD, pridobiti izkušnje, ki se zahtevajo za višjo stopnjo usposobljenosti, kot je določeno v dodatku 1 k FCL 1.520 in 1.525, šestnajsti odstavek.

(e) Zahtevane izkušnje mora pridobiti pred preverjanjem praktične usposobljenosti, določenem v FCL 1.530.

FCL 1.520 Teoretično znanje

(Glej FCL 1.155.)

(a) *Tečaj.* Kandidat za licenco MPL(A) mora opraviti teoretično usposabljanje po odobrenem programu v registrirani organizaciji FTO.

(b) *Izpit.* Kandidat za licenco MPL(A) mora dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem imetnika licence ATPL(A) v skladu z zahtevami iz poddela 1 te priloge in tečaju za vpis ratinga za tip letal z veččlansko posadko.

FCL 1.525 Praktično usposabljanje

(Glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

(a) Kandidat za licenco MPL(A) mora opraviti usposabljanje po odobrenem programu, ki ustreza zahtevam glede izkušenj, določenih v FCL 1.515.

(b) Kandidat mora opraviti usposabljanje pri vseh nalogah za prikaz usposobljenosti iz dodatka 1 k FCL 1.520 in 1.525 do ravni, ki se zahteva za izdajo licence MPL(A).

FCL 1.530 Preverjanje praktične usposobljenosti

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 1.240 in 1.295.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

(a) Kandidat za licenco MPL(A) mora kot leteči in neleteči pilot dokazati praktično usposobljenost pri vseh nalogah iz dodatka 1 k FCL 1.520 in 1.525. Pri tem mora doseči raven, ki se zahteva za kopilota večmotornih letal s turbinskim motorjem, certificiranih za operacije z najmanj dvema pilotoma po pravilih instrumentalnega (IFR) in vizualnega letenja (VFR). Stopnja usposobljenosti mora ustrezati privilegijem imetnika licence MPL(A). Preverjanje praktične usposobljenosti iz dodatkov 1 in 2 k FCL 1.240 in 1.295 poteka na tipu letala, ki se uporablja med višjo stopnjo integriranega tečaja za licenco MP (A).

(b) Napredek pri pridobivanju usposobljenosti iz točke a se stalno ocenjuje in zapisuje.

FCL 1.535 Spremljanje uvajanja – licenca pilota v veččlanski posadki – Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.535.)

(Glej dodatek 2 k FCL 1.535.)

(a) Za uspešno uvedbo licence pilota v veččlanski posadki je nujna izmenjava informacij med pristojnim organom v posamezni državi, organizacijami za usposabljanje in letalskimi prevozniki, ki sodelujejo pri šolanju za licenco MPL(A), ter organi, ki zastopajo pilote. Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA) se v primeru potrebe za pomoč pri uvajanju licence MPL(A) in izboljšanju šolanja.

(b) Organizacije, ki so registrirane za izvajanje šolanja za licenco MPL (A), morajo v skladu s pogoji odobritve poslati informacije pristojnemu organu, kot je določeno v dodatku 1 k FCL 1.535, posebno zato da z njimi seznanijo Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (EASA).

Dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525**Integrirani tečaj usposabljanja za licenco pilota v veččlanski posadki – MPL (A)**

(Glej FCL 1.520.)

(Glej FCL 1.525.)

(Glej FCL 1.535.)

(Glej dodatek 1a k FCL 1.055.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.240 in 1.295.)

(Glej dodatek 2 k FCL 1.240 in 1.295.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.261, 2. točka odstavka c.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.535.)

(Glej dodatek 2 k FCL 1.535.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.470.)

(Glej AMC FCL 1.261, odstavek a.)

(Glej AMC FCL 1.520 in 1.525.)

(Glej IEM št. 1 k dodatku 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

(Glej IEM št. 2 k dodatku 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

(Glej OPS 1.945.)

- 1
 - (a) Cilj integriranega tečaja za licenco MPL(A) je usposobiti pilote do ravni strokovnosti, ki se zahteva za letenje kopilota na večmotornih letalih s turbinskimi motorji, certificiranimi za operacije z najmanj dvema pilotoma po pravilih instrumentalnega (IFR) in vizualnega letenja (VFR), in za pridobitev licence MPL(A).
 - (b) Raven usposobljenosti, ki se pričakuje od imetnika licence MPL(A), je podrobno določena v tem poddelu. V splošnem pogledu se od imetnika licence MPL(A) pričakuje, da bo v skladu z OPS 1 poddel N z gotovostjo uspešno končal preusmeritveni tečaj pri operatorju v času, ki je običajno določen za posamezno fazo usposabljanja. Raven je enakovredna ravni, ki se trenutno pričakuje od kandidatov ob koncu integriranega tečaja za licenco ATPL(A), ki so dokončali usposabljanje za tip letala.
 - (c) Splošni pristop je uporabiti sedanji integrirani tečaj za usposabljanje za licenco ATPL(A) kot priporočilo in postopoma uvajati integrirani tečaj za usposabljanje za licenco MP (A) in zlasti prehod z dejanskega letenja na simulirano.
 - (d) Ta prehod je organiziran podobno kot pri operacijah ETOPS. Zaporedne stopnje razvoja učnega programa postopoma uvajajo višjo raven simuliranega letenja in zmanjšujejo dejansko letenje. Prehod z ene različice na drugo je mogoč šele, ko bo na voljo dovolj izkušenj in potem ko bodo analizirani in upoštevani izsledki prehoda skupaj z izsledki preusmeritvenih tečajev pri operatorju.

2 Potrdilo o odobritvi tečaja usposabljanja za licenco MPL(A) lahko prejme samo organizacija FTO pri operatorju, ki deluje v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije, ali organizacija FTO, ki ima s takim operatorjem poseben dogovor. Do konca preusmeritvenega tečaja pri operatorju v skladu s poddelom N OPS 1 se licenca omeji na letenje pri navedenem operatorju.

3 Kandidat, ki želi opravljati integrirani tečaj za licenco MPL(A), mora pod nadzorom vodje šolanja v registrirani organizaciji FTO opraviti vse stopnje usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju po odobrenem programu, ki ga organizira posamezna organizacija. Tečaj temelji na pridobivanju veščin in poteka v delovnem okolju veččlanske posadke.

4 Kandidat lahko začne usposabljanje le kot popoln začetnik. Kandidat, ki ne opravi ali ne more končati celotnega tečaja za licenco MPL(A), lahko pri pristojnem organu zaprosi za upoštevanje teoretičnega izpita in preverjanje praktične usposobljenosti za izdajo druge licence, in če je primerno, ratinga za instrumentalno letenje.

5 Kandidat, ki želi šolanje nadaljevati pri drugi organizaciji FTO, mora pri pristojnem organu zaprositi za uradno oceno števila ur nadaljnega usposabljanja, ki ga bo opravil v drugi organizaciji.

6 Organizacija FTO mora poskrbeti, da ima kandidat ob sprejemu zadostno znanje, da bo lahko sledil vsebini teoretičnega in praktičnega usposabljanja.

7 Usposabljanje zajema:

- (a) teoretično šolanje do ravni znanja za licenco ATPL(A);
- (b) praktično usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje;
- (c) usposabljanje za delo v veččlanski posadki na letalih z veččlansko posadko in
- (d) usposabljanje za vpis ratinga za tip letala.

8 Z uspešnim dokončanjem teoretičnega izpita iz desetega odstavka in prikazom praktične usposobljenosti iz osemnajstega in devetnajstega odstavka so izpolnjene zahteve glede teoretičnega znanja in praktične usposobljenosti za izdajo licence MPL(A) z vpisanim ratingom za tip letala, na katerem je praktično preverjanje potekalo, in z ratingom IR(A), ki je omejen na letala, na katerih se zahteva prisotnost kopilota.

TEORETIČNO USPOSABLJANJE

9 Učni program teoretičnega usposabljanja je določen v dodatku 1 k FCL 1.470. Odobreni teoretični tečaj za licenco ATPL(A) vključuje najmanj 750 ur (1 ura = 60 minut pouka), ki lahko v ustreznem razmerju zajemajo šolanje v učilnici, interaktivne videopredstavitve, predavanja z diapozitivi in avdioposnetki, učne skupine, usposabljanje s pomočjo računalnika in drugimi sredstvi, ki jih odobri pristojni organ.

750 ur je razdeljenih tako, da število ur pri posameznem predmetu ni manjše od:

PREDMET:	URE:
letalska zakonodaja	40
splošno znanje o zrakoplovu	80
zmogljivost letala in načrtovanje poleta	90
človeška zmogljivost	50
meteorologija	60
navigacija	150
operativni postopki	20
osnove letenja	30
komunikacija	30

Pristojni organ in organizacija FTO se lahko dogovorita o drugačni razporeditvi ur.

Teoretično šolanje za vpis ratinga za tip mora potekati v skladu z dodatkom 1 k FCL 1.261, odstavek a.

TEORETIČNI IZPIT

10 Kandidat mora dokazati raven znanja, ki ustreza privilegijem imetnika licence ATPL(A) v skladu z zahtevami iz poddela J te priloge in tečaja za vpis ratinga za tip letal z veččlansko posadko.

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

- 11 Praktično usposabljanje traja najmanj 240 ur in pokriva štiri stopnje:
- (a) 1. faza – bistvene letalske veščine, posebno osnovno usposabljanje v letalu z enim pilotom;
 - (b) 2. faza – osnove, uvajanje dela v veččlanski posadki in osnove instrumentalnega letenja;
 - (c) 3. faza – vmesna stopnja, delo v veččlanski posadki na visokozmogljivih večmotornih letalih s turbinskimi motorji;
 - (d) 4. faza – višja stopnja, usposabljanje za tip letala v okolju, ki ustreza dejavnostim letalskega prevoznika.

Ustrezne navedene stopnje morajo vključevati tudi zahteve glede dela v veččlanski posadki. K usposabljanju za vpis ratinga za tip morajo biti vključene ustrezne zahteve iz dodatkov 1 in 2 k FCL 1.240 in 1.295.

12 Vsako stopnjo učnega programa praktičnega usposabljanja sestavljata poučevanje za utrditev znanja in praktični deli. Med praktičnim usposabljanjem je treba torej v celoti upoštevati zahteve glede poučevanja za utrditev znanja za licenco MPL(A).

13 Usposabljanje vključuje stalno ocenjevanje učnega programa in študentov, ki mu sledijo. Način ocenjevanja odobri pristojni organ. Namen ocenjevanja je zagotoviti, da:

- (a) usposobljenost in ocene, ki se nanjo nanašajo, ustrezajo nalogi kopilota v letalu z veččlansko posadko, in
- (b) študenti postopno in ustrezno pridobijo potrebno usposobljenost.

14 Da bi zagotovili potrebno usposobljenost, mora praktično usposabljanje zajemati najmanj 12 vzletov in pristankov pod nadzorom inštruktorja na letalu, za katero bo izdan rating za tip.

OCENJENA RAVEN

15 Kandidat za licenco MPL(A) v kategoriji letal mora v vizualnih in instrumentalnih razmerah uspešno dokazati praktično usposobljenost pri vseh devetih nalogah za prikaz usposobljenosti, ki so določene v sedemnajstem odstavku. Pri tem mora doseči višjo raven usposobljenosti, opredeljeno kot raven, ki se zahteva za opravljanje dela in sodelovanje kopilota na večmotornih letalih s turbinskimi motorji, certificiranih za operacije z najmanj dvema pilotoma. Z oceno se potrdi, da kandidat nenehno nadzira letalo in da uspešna izvedba postopkov ali manevrov med celotno operacijo ni nikoli vprašljiva. Kandidat mora dosledno prikazati znanje, veščine in odnos, ki se zahteva za varne operacije posameznega tipa letala, kot je določeno v merilih uspešnosti.

NALOGE ZA PRIKAZ USPOSOBLJENOSTI

16 V skladu s FCL 1.515, odstavek d, mora kandidat svojo usposobljenost dokazati pri teh vajah

- 1. izvajanje načel človeške zmogljivosti, vključno z obvladovanjem groženj in napak;
- 2. opraviti letalske operacije na zemlji;
- 3. prikazati vzlet;
- 4. vzpenjanje;
- 5. križarjenje;
- 6. spuščanje;

- 7. prilet;
- 8. pristanek in
- 9. opraviti operacije po pristanku in končanem poletu.

SIMULIRANI LET

17 Najnujnejše zahteve v zvezi s simulatorji in drugimi napravami za simulacijo letenja (FSTD):

- (a) 1. stopnja – bistvene letalske veščine, usposabljanje s pomočjo elektronskih medijev in naprav, ki omogočajo le delno opravljanje nalog, ki jih odobri pristojni organ, ki imajo te značilnosti:
 - imajo dodatno opremo, ki presega običajno opremo namiznih računalnikov, kot npr. funkcijsko kopijo nastavka z ročico za uravnavanje moči motorja (*throttle quadrant*) stransko krmilno palico ali tipkovnico, ki ustreza FMS, ter
 - vključuje psihomotorično dejavnost z ustreznim dodajanjem moči in merjenjem časa za odgovore;
- (b) 2. stopnja – osnove, usposabljanje za delo v veččlanski posadki na napravi FNPT II, ki je splošno večmotorno letalo s turbinskimi motorji;
- (c) 3. stopnja – srednja stopnja, naprava FSTD, ki je večmotorno letalo s turbinskimi motorji, na katerem se zahteva pristonost kopilota in ustreza merilom, enokovrednim ravni B, in poleg tega:
 - ima vizualni sistem z nastavitvijo na dnevno svetlobo, mrak in noč, ki v pilotski kabini omogoča stalno najmanjše kolimacijsko vidno polje in zagotavlja pilotoma 180-stopinjsko vodoravno in 40-stopinjsko navpično vidno polje;
 - simulira okolje pod nadzorom službe za kontrolo zračnega prometa (ATC).
- (d) 4. stopnja – višja stopnja.

Simulator, ki je popolnoma enakovreden ravni D ali C z zmogljivejšim vizualnim sistemom za nastavitev dneвне svetlobe in simulacijo okolja pod nadzorom službe za kontrolo zračnega prometa.

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

18 V skladu s FCL 1.530, odstavek a, je treba napredek za pridobivanje praktične usposobljenosti stalno ocenjevati.

19 Kandidat mora dokazati praktično usposobljenost, ki se zahteva za izvedbo vseh nalog za prikaz usposobljenosti iz sedemnajstega odstavka kot letečega in neletečega pilota. Pri tem mora doseči raven, ki se zahteva za opravljanje nalog kopilota na letalih s turbinskimi motorji, ki so certificirana za operacije z najmanj dvema pilotoma, pri vizualnem in instrumentalnem letenju, kot je določeno v dodatkih 1 in 2 k FCL 1.240 in 1.295.

Dodatek 1 k FCL 1.535
Izmenjava informacij
(Glej FCL 1.535.)

1. Takojšnja, jasna in urejena izmenjava informacij, ki se nanašajo na usposabljanje za licenco MPL(A), med organi na lokalni, državni in evropski ravni je ključnega pomena pri uvajanju usposabljanja za licenco MPL(A).
2. Organizacije za usposabljanje v letenju, ki zaprosijo ali so imetnice potrdila o odobritvi izvajanja tečajev za licenco MPL(A), morajo pristojnemu organu poslati ustrezne informacije, ki vključujejo:
 - (a) opis tečaja usposabljanja za licenco MPL(A);
 - (b) podrobnosti o številu ur praktičnega usposabljanja in teoretičnega šolanja;
 - (d) podatke o letalu, napravah FSTD ali drugi opremi, ki se pri tem uporablja;
 - (e) podatke o uporabljenem načinu ocenjevanja;
 - (f) povzetek statističnih podatkov o rezultatih ocenjevanja doseženega napredka in končnih izpitih;
 - (g) postopek pregledovanja uspešnosti študentov zaradi prilagajanja in izboljševanja šolanja.

Dodatek 2 k FCL 1.535**Sestava in pristojnosti – Posvetovalni odbor MPL**

(Glej FCL 1.535.)

Posvetovalni odbor za licence MPL pri Sektorski skupini za licenciranje pri Evropski agenciji za varnost v letalstvu se oblikuje v takem sestavu in s temi pristojnostmi:

1. Sestava

Odbor sestavljajo:

- predsednik Sektorske skupine za licenciranje ali njegov namestnik,
- dva zastopnika pristojnega organa iz Sektorske skupine za licenciranje,
- en zastopnik predstavniškega organa pilotov,
- en zastopnik predstavniškega organa letalskega prevoznika,
- en izvedenec, ki zastopa predstavniški organ organizacij za usposabljanje v letenju.

Sestavo odbora letno potrdi Sektorska skupina za licenciranje.

2. Pristojnosti**(a) Namen**

Namen odbora je z izmenjavo informacij omogočiti lažje usklajevanje in sodelovanje med pristojnimi organi, organizacijami FTO in letalskimi prevozniki, ki bodo najemali kandidate po končanem usposabljanju, ter predstavniškimi organi pilotov, ki sodelujejo pri usposabljanju. Odbor izpolnjuje osrednjo vlogo pri zagotavljanju povratnih informacij organizaciji ICAO o uvajanju licence MPL v državah, ki so bile članice JAA.

(b) Naloge:

Odbor:

- poroča predsedniku Sektorske skupine za licenciranje;
- objavi svoj poslovnik in ga predloži Sektorski skupini za licenciranje v potrditev;
- prejema poročila, informacije in priporočila pristojnih organov, ki so že odobrili tečaje za licenco MPL;
- na podlagi poročil pripravlja informacije in priporočila za Sektorsko skupino za licenciranje, ki zajemajo povzetke poročil posameznih držav in katera koli vprašanja, ki se pojavijo v času, zajetem v poročilu. Pri vseh poročilih mora upoštevati zaupnost in potrebo po varovanju komercialno občutljivih informacij;
- na zahtevo Sektorske skupine za licenciranje svetuje ob vlogi za dolgoročno oprostitev izpolnjevanja zahtev;
- kadar je primerno, svetuje Sektorski skupini za licenciranje v zvezi z vprašanji o izvajanju, ki izhajajo iz povratnih informacij od pristojnih organov ali organizacij za usposabljanje;
- pripravlja letno poročilo z analizo informacij, prejetih med letom;
- na prošnjo Sektorske skupine za licenciranje pripravlja osnutek obvestila o predlaganih spremembah FCL 1, upoštevajoč pri tem prostopek JAR 11;
- obvešča Sektorsko skupino za licenciranje o ustreznih informacijah o uvajanju licence MPL po svetu;
- usklajuje delo z drugimi posvetovalnimi ali nadzornimi skupinami zunaj Evrope in pripravlja redna poročila za ICAO v skladu z načeli uvajanja licence pilota v veččlanski posadki (MPL).

Dodatek¹ k prilogi - SPREJEMLJIVI NAČINI USKLAJEVANJA (AMC)/ POJASNJEVALNO GRADIVO (IEM)**VSEBINA (SPLOŠEN PREGLED)**

AMC/IEM A	–	SPLOŠNE ZAHTEVE
AMC/IEM C	–	LICENCA ZASEBNEGA (ŠPORTNEGA) PILOTA
AMC/IEM D	–	LICENCA POKLICNEGA PILOTA
AMC/IEM E	–	RATING ZA INSTRUMENTALNO LETENJE
AMC/IEM F	–	RATING ZA TIP IN RAZRED LETAL
AMC/IEM H	–	RATINGI INŠTRUKTORJA
AMC/IEM I	–	IZPRAŠEVALCI
AMC/IEM J	–	ZAHTEVE GLEDE TEORETIČNEGA ZNANJA
AMC/IEM K	–	LICENCA ZA DELO V VEČČLANSKI POSADKI (LETALO – MPL (A))

PODROBNA VSEBINA**AMC/IEM A – SPLOŠNE ZAHTEVE**

IEM FCL 1.001	Kratice
AMC FCL 1.005 in 1.015	Zahtevano znanje za izdajo licence JAR-FCLna podlagi licence, izdane v državi, ki je bila članica JAA, ali za potrditev pilotskih licenc držav, ki niso bile članice JAA
IEM FCL 1.010	Navodila za ocenjevanje ustreznega znanja jezika
AMC št. 1 k FCL 1.010	Lestvica za ocenjevanje znanja jezika
AMC št.2 k FCL 1.010	Ocenjevanje znanja jezika
IEM FCL 1.025	Veljavnost zdravniških spričeval
IEM FCL 1.035	Prisotnost varnostnih pilotov
AMC FCL 1.055	Sistem zagotavljanja kakovosti v organizacijah FTO/TRTO
AMC FCL 1.055(a)	Odobritev modularnih tečajev teoretičnega šolanja na daljavo
IEM št. 1 k FCL 1.055	Sistem zagotavljanja kakovosti v organizacijah FTO in TRTO
IEM št. 2 k FCL 1.055	Finančna ocena organizacij za šolanje letenja FTO/organizacij za vpis ratinga za določen tip letala (TRTO)
IEM št. 3 k FCL 1.055	Priročnik za šolanje in operativni priročnik, namenjen organizacijam FTO in TRTO (če je primerno)
IEM k FCL 1.080	Zapis o času letenja (naletu)

AMC/IEM C – LICENCA ZASEBNEGA (ŠPORTNEGA) PILOTA

AMC FCL 1.125	Program teoretičnega šolanja in praktičnega usposabljanja za licenco zasebnega (športnega) pilota letala – PPL (A)
IEM FCL 1.135	Obrazec za preverjanje praktične usposobljenosti za licenco PPL (A)

¹ Dodatek upošteva skupne letalske predpise JAR-FCL 1 Združenih letalskih organov, kot so bili zadnjič spremenjeni 1. 12. 2006 (sedma sprememba) (JAR-FCL 1- Flight Crew Licensing (Aeroplane), Amendment 7, 1. 12. 2006).

AMC/IEM D – LICENCA POKLICNEGA PILOTA

AMC FCL 1.160 in 1.165, 1. točka odstavka a	Integrirani tečaj šolanja za licenco prometnega pilota letala (ATP (A))
AMC FCL 1.160 in 1.165, 2. točka odstavka a	Integrirani tečaj šolanja za licenco poklicnega pilota letala (CPL (A)) in rating za instrumentalno letenje (IR)
AMC FCL 1.160 in 1.165, 3. točka odstavka a	Integrirani tečaj šolanja za licenco poklicnega pilota letala (CPL (A))
AMC FCL 1.160 in 1.165, 4. točka odstavka a	Modularni tečaj šolanja za licenco poklicnega pilota letala (CPL (A))
IEM FCL 1.170	Obrazec za preskus usposobljenosti za licenco CPL (A)

AMC/IEM E – RATING ZA INSTRUMENTALNO LETENJE

AMC FCL 1.205	Rating za instrumentalno letenje (IR (A)) – Modularni tečaj praktičnega usposabljanja
Dodatek 1 k AMC FCL 1.205.	Spričevalo o dokončanju modula osnovnega instrumentalnega letenja
IEM FCL 1.210	Obrazec za preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za rating IR (A)

AMC/IEM F – RATING ZA TIP ALI RAZRED LETALA

IEM FCL 1.240, 1. točka odstavka b	Obrazec za usposabljanje in preverjanje praktične/strokovne usposobljenosti za licenco ATPL in rating za tip večmotornih letal z veččlansko posadko
IEM FCL 1.240, 2. točka odstavka b	Obrazec za usposabljanje in preverjanje praktične/strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za razred ali tip enomotornih in večmotornih letalih z enim pilotom
AMC FCL 1.251	Dodatno teoretično šolanje za vpis ratinga za razred ali tip visokozmogljivih letal, ki zahtevajo enega pilota
AMC FCL 1.261, odstavek a	Učni program teoretičnega šolanja za izdajo ratinga za razred/tip enomotornih in večmotornih letal
AMC FCL 1.261, 2. točka odstavka c	Smernice za odobritev tečaja šolanja za posamezen tip letala
AMC FCL 1.261, odstavek d	Usposabljanje za delo v veččlanski posadki (letalo) – (MCC)
Dodatek 1 k AMC FCL 1.261., odstavek d	Usposabljanje za delo v veččlanski posadki (letalo) – Potrdilo o končanem usposabljanju

AMC/IEM H – RATINGI INŠTRUKTORJA

AMC FCL 1.310, odstavek d	Sestav šolanja za inštruktorje za licenco pilota v veččlanski posadki (MPL (A))
IEM FCL 1.310, odstavek d	Povzetek kvalifikacij inštruktorja za vsako fazo integriranega tečaja MPL (A)
IEM FCL 1.330	Obrazec za preverjanje praktične/strokovne usposobljenosti za vpis ratinga inštruktorja letenja (FI (A))
AMC FCL 1.340	Šolanje za vpis ratinga inštruktorja letenja (letalo) (FI (A))
AMC FCL 1.355(a)(2)	Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI (A))/inštruktorja za rating za instrumentno letenje (IRI) – seminar za osvežitev znanja

IEM FCL 1.355	Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI (A)) – obrazec za podaljšanje veljavnosti in obnovo ratinga
AMC FCL 1.365	Tečaj za pridobitev ratinga inštruktorja za rating za tip letal z veččlansko posadko ((TRI) (MPA))
AMC FCL 1.380	Tečaj za vpis ratinga inštruktorja za rating za razred večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota CRI (SPA))
AMC FCL 1.395	Tečaj za vpis ratinga inštruktorja za rating za instrumentalno letenje (letalo) (IRI (A))
AMC FCL 1.417	Tečaj za pooblastilo inštruktorja za delo v veččlanski posadki (letalo) MCCI (A)

AMC/IEM I – IZPRAŠEVALCI

AMC FCL 1.425	Določitev standardov za izpraševalce
IEM FCL 1.425	Smernice in usposabljanje izpraševalcev praktične usposobljenosti za rating za tip (TRE)

Glej odstavek c FCL 1.425.

AMC/IEM J – ZAHTEVE GLEDE TEORETIČNEGA ZNANJA

AMC FCL 1.470, odstavek a, b, c	Izpitni predmeti/sekcije iz teoretičnega znanja in trajanje izpitov – ATPL, CPL in IR
AMC FCL 2.470, odstavek a, b, c	
IEM FCL 1.475, odstavek a	Sestava vprašanj, ki jih je mogoče računalniško obdelati
IEM FCL 1.480	Razdeljevanje izpitnih vprašanj
IEM FCL 1.490	Izrazi, ki se v poddelu J uporabljajo pri postopkih za izvajanje teoretičnih izpitov.

AMC/IEM K – LICENCA ZA PILOTA V VEČČLANSKI POSADKI (LETALO) – MPL (A)

AMC FCL 1.520 in 1.525	MPL(A) – Program usposabljanja
IEM FCL št. 1 k dodatku 1 k FCL 1.520. in 1.525.	MPL (A) – Naloge za prikaz usposobljenosti, sestavine usposobljenosti in merila uspešnosti
IEM FCL št. 2 k dodatku 1 I FCL 1.520. in 1.525.	MPL (A) – Opis načel za obvladovanje groženj in napak

AMC/IEM A – SPLOŠNE ZAHTEVE**IEM FCL 1.001****Kratice (pojasnjevalno gradivo)**

A	Aeroplane	letalo
A/C	Aircraft	zrakoplov
AMC	Acceptable Means of Compliance	sprejemljivi načini usklajevanja
AMC	Aeromedical Centre	letalski zdravstveni center
AME	Authorised Medical Examiner	pooblaščen zdravnik
AMS	Aeromedical Section	zdravstveni letalski odsek
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 v letalu
CGI	Chief Ground Instructor	vodja inštruktorjev za teoretično šolanje
CO	Co-pilot	kopilot
CPL	Commercial Pilot Licence	licenca poklicnega pilota
CRE	Class Rating Examiner	izpraševalec praktične usposobljenosti za rating za razred
CRI	Class Rating Instructor	inštruktor za rating za razred letal
CQB	Central Question Bank	centralna banka vprašanj
FCL	Flight Crew Licensing	licenciranje letalskega osebja
FE	Flight Examiner	izpraševalec praktične usposobljenosti v letalu
F/E	Flight Engineer	inženir-letalec
FI	Flight Instructor	inštruktor letenja
FIE	Flight Instructor Examiner	izpraševalec praktične usposobljenosti za inštruktorja letenja
FNPT	Flight and Navigation Procedures Trainer	naprava za urjenje letalskih in navigacijskih postopkov
FS	Flight Simulator	simulator letenja
FTD	Flight Training Device	naprava za usposabljanje za letenje
FTO	Flying Training Organisation	organizacija za šolanje letenja
H	Helicopter	helikopter
HPA	High Performance Aeroplane	visokozmogljivo letalo
HT	Head of Training	vodja šolanja
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 rating za instrumentalno letenje
IRI	Instrument Rating Instructor	inštruktor za rating za instrumentalno letenje
JAA	Joint Aviation Authorities	Združeni letalski organi
JAR	Join Aviation Requirements	Skupne letalske zahteve
LOFT	Line Orientated Flight Training	usposabljanje za linijsko letenje
MCC	Multi Crew Co-operation	usposabljanje za delo v veččlanski posadki
ME	Multi-engine	dvo- in večmotorno letalo
MEL	Minimum Equipment List	seznam najnujnejše opreme
MEP	Multi-engine Piston	dvo- in večmotorno letalo z batnimi motorji
MET	Multi-engine Turbo-prop	dvo- in večmotorno letalo s turbopropelerskimi motorji
MPA	Multi-pilot Aeroplane	letalo z veččlansko posadko
MPH	Multi-pilot Helicopter	helikopter z 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
PICU	Pilot-In-Command Under Supervision	vodja letala/helikopterja pod nadzorom
S		
PNF	Pilot Not Flying	neleteči pilot
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/helikopter s turbopropelerskim motorjem
SFE	Synthetic Flight Examiner	izpraševalec praktične usposobljenosti letalca na simulatorju
SFI	Synthetic Flight Instructor	simulatorski inštruktor
SPA	Single-pilot Aeroplane	letalo, ki zahteva enega pilota

SPH	Single-pilot Helicopter	helikopter z enim pilotom
SPIC	Student Pilot-In-Command	pilot pripravnik za vodjo letala
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 rating za tip letala/helikopterja
TRI	Type Rating Instructor	inštruktor za vpis ratinga za tip letala/helikopterja
TRTO	Type Rating Training Organisation	organizacija za šolanje 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 simulatorju in ne vključuje letenja z letalom/helikopterjem

AMC FCL 1.005 in 1.015

Zahtevano znanje za izdajo licence JAR-FCL na podlagi nacionalne licence, izdane v državi, ki je bila članica JAA, ali za validacijo pilotskih licenc držav, ki niso bile članice JAA (sprejemljiv način usklajevanja)

FCL PODDEL A – SPLOŠNE ZAHTEVE

- 1.010 – Osnovne pristojnosti člana letalske posadke
- 1.015 – Priznavanje licenc, ratingov, pooblastil, potrdil ali spričeval
- 1.016 – Upoštevanje znanja, izkušenj in usposobljenosti imetnika licence, izdane v državi, ki ni bila članica JAA
- 1.017 – Pooblastila/ratingi za posebne namene
- 1.020 – Upoštevanje vojaške službe
- 1.025 – Veljavnost licenc in ratingov
- 1.026 – Novejše izkušnje pilotov, ki ne letijo v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije
- 1.035 – Zdravstvena sposobnost
- 1.040 – Zmanjšana zdravstvena sposobnost
- 1.050 – Upoštevanje časa letenja in teoretičnega znanja
- 1.060 – Zmanjšanje privilegijev imetnikov licenc, ki so stari 60 let ali več
- 1.065 – Država izdaje licence
- 1.080 – Vpisovanje časa letenja

- Dodatek 1 k FCL 1.005 – Najmanjše zahteve za izdajo licence/pooblastila JAR-FCL na podlagi nacionalne licence/pooblastila, ki jo/ga je izdala država, ki je bila članica JAA
- Dodatek 1 k FCL 1.015 – Najmanjše zahteve za validacijo pilotskih licenc, izdanih v državah, ki niso bile članice JAA

FCL PODDEL C – LICENCA ZASEBNEGA (ŠPORTNEGA) PILOTA

- 1.100 – Najnižja starostna meja
- 1.105 – Zdravstvena sposobnost
- 1.110 – Privilegiji in pogoji
- 1.120 – Upoštevanje izkušenj

FCL PODDEL D – LICENCA POKLICNEGA PILOTA

- 1.140 – Najnižja starostna meja
- 1.145 – Zdravstvena sposobnost
- 1.150 – Privilegiji in pogoji
- 1.155 – Upoštevanje izkušenj

FCL PODDEL E – RATING ZA INSTRUMENTALNO LETENJE

- 1.174 – Zdravstvena sposobnost
- 1.175 – Okoliščine, v katerih se zahteva rating za instrumentalno letenje
- 1.180 – Privilegiji in pogoji
- 1.185 – Veljavnost, podaljšanje in obnova ratinga

FCL PODDEL F – RATING ZA TIP/RAZRED

- 1.215 – Ratingi za razred (letalo)
- 1.220 – Ratingi za tip (letalo)
- 1.221 – Visokozmogljiva letala, ki zahtevajo enega pilota
- 1.225 – Okoliščine, v katerih se zahteva rating za razred ali tip letal
- 1.235 – Ratingi za tip in razred letal – privilegiji, število in različice
- 1.240 – Ratingi za tip in razred letal – zahteve
- 1.245 – Ratingi za tip in razred letal – veljavnost, podaljšanje in obnova
- 1.250 – Ratingi za tip letal z veččlansko posadko – zahteve

- 1.251 – Ratingi za tip/razred visokozmogljivih letal, ki zahtevajo enega pilota – pogoji
- 1.255 – Ratingi za tip letal, ki zahtevajo enega pilota – zahteve
- 1.260 – Ratingi za razred letal – zahteve
- 1.261 – Ratingi za tip in razred – teoretično šolanje in praktično usposabljanje
- 1.262 – Ratingi za tip in razred letal – praktična usposobljenost

- Dodatek 1 k FCL 1.240 do FCL 1.295 – Preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za tip/razred letala ter izdajo licence ATPL(A)
- Dodatek 2 k FCL 1.240 do FCL 1.295 – Vsebina usposabljanja in preverjanja praktične/strokovne usposobljenosti za licenco ATPL(A)/rating za tip letal z veččlansko posadko
- Dodatek 3 k FCL 1.240 – Vsebina usposabljanja in preverjanja praktične/strokovne usposobljenosti za izdajo ratinga za tip/razred eno- in večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota
- Dodatek 1 k FCL 1.251 – Dodaten teoretični tečaj za vpis ratinga za tip ali razred visokozmogljivih letal, ki zahtevajo enega pilota

FCL PODDEL G – LICENCA PROMETNEGA PILOTA

- 1.265 – Najnižja starostna meja
- 1.270 – Zdravstvena sposobnost
- 1.275 – Privilegiji in zahteve
- 1.280 – Upoštevanje izkušenj

FCL PODDEL H – RATING INŠTRUKTORJA (LETALO)

- 1.300 – Usposabljanje – splošno
- 1.305 – Ratingi inštruktorja in pooblastila – cilji
- 1.310 – Rating inštruktorja – splošno
- 1.315 – Rating inštruktorja – veljavnost
- 1.320 – Rating inštruktorja letenja (letalo) (FI(A)) – najnižja starostna meja
- 1.325 – Rating inštruktorja letenja (letalo) – omejitev privilegijev
- 1.330 – Rating inštruktorja letenja (letalo) – privilegiji in zahteve
- 1.335 – Rating inštruktorja letenja (letalo) – zahteve v zvezi s pogoji, ki morajo biti izpolnjeni pred začetkom usposabljanja
- 1.340 – Rating inštruktorja letenja – tečaj
- 1.345 – Rating inštruktorja letenja – praktična usposobljenost
- 1.350 – Rating inštruktorja letenja – izdaja ratinga
- 1.355 – Rating inštruktorja letenja – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga
- 1.360 – Rating inštruktorja za rating za tip letala z veččlansko posadko (TRI(MPA)) – privilegiji
- 1.365 – Rating inštruktorja za rating za tip letala z veččlansko posadko (TRI(MPA)) – zahteve
- 1.370 – Rating inštruktorja za rating za tip letala z veččlansko posadko (TRI(MPA)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga
- 1.375 – Rating inštruktorja za rating za razred letal, ki zahtevajo enega pilota (CRI(SPA)) – privilegiji
- 1.380 – Rating inštruktorja za rating za razred letal, ki zahtevajo enega pilota (CRI(SPA)) – zahteve
- 1.385 – Rating inštruktorja za rating za razred letal, ki zahtevajo enega pilota (CRI(SPA)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga
- 1.390 – Rating inštruktorja za vpis ratinga za instrumentalno letenje (letala) (IRI(A)) – privilegiji
- 1.395 – Rating inštruktorja za vpis ratinga za instrumentalno letenje (letala) (IRI(A)) – zahteve
- 1.400 – Rating inštruktorja za vpis ratinga za instrumentalno letenje (letala) (IRI(A)) – podaljšanje veljavnosti in obnova

- 1.405 – Pooblastilo simulatorskega inštruktorja (SFI(A)) – privilegiji
- 1.410 – Pooblastilo simulatorskega inštruktorja (SFI(A)) – zahteve
- 1.415 – Pooblastilo simulatorskega inštruktorja (SFI(A)) – podaljšanje veljavnosti in obnova ratinga
- 1.416 – Pooblastilo inštruktorja za delo v veččlanski posadki (letalo) MCCI(A) – privilegiji
- 1.417 – Pooblastilo inštruktorja za delo v veččlanski posadki (letalo) MCCI(A) – zahteve
- 1.418 – Pooblastilo inštruktorja usposabljanja za delo v veččlanski posadki (letalo) MCCI(A) – podaljšanje veljavnosti in obnova
- 1.419 – Pooblastilo inštruktorja usposabljanja na napravi za simulacijo letenja – letala (STI(A)) – privilegiji, zahteve, podaljšanje veljavnosti in obnova
- Dodatek 1 k FCL 1.300 – Zahteve glede posebnega pooblastila za inštruktorje, ki nimajo licence JAR-FCL, v zvezi s šolanjem v organizacijah TRTO zunaj držav, ki niso bile članice JAA, ali šolanjem v organizacijah FTO, ki delno poteka zunaj držav, ki niso bile članice JAA
- Dodatek 1 k FCL 1.330 in 345 – Dogovori v zvezi s preverjanjem praktične in strokovne usposobljenosti ter ustnim teoretičnim izpitom za vpis ratinga za inštruktorja letenja (FI(A))
- Dodatek 2 k FCL 1.330 in 345 – Vsebina preverjanja praktične usposobljenosti za vpis ratinga inštruktorja letenja (FI(A)), ustnega teoretičnega izpita in preverjanja strokovnosti
- Dodatek 1 k FCL 1.340 – Šolanje za vpis ratinga inštruktorja letenja (letalo) (FI(A))
- Dodatek 1 k FCL 1.365 – Šolanje za vpis ratinga inštruktorja za rating za tip letal z veččlansko posadko (TRI) (MPA)
- Dodatek 1 k FCL 1.380 – Šolanje za vpis ratinga inštruktorja za rating za razred večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota (CRI) (SPA)
- Dodatek 2 k FCL 1.380 – Šolanje za vpis ratinga inštruktorja za rating za razred enomotornih letal, ki zahtevajo enega pilota (CRI) (SPA)
- Dodatek 2 k FCL 1.395 – Šolanje za vpis ratinga inštruktorja za rating za instrumentalno letenje

FCL 3 (MEDICINA)

- 3.095 – Letalski zdravniški pregledi (odstavka a in b 3.095)
- 3.105 – Čas veljavnosti zdravniških spričeval
- 3.110 – Zahteve v zvezi z zdravstvenimi merili
- 3.115 – Uporaba zdravil
- 3.120 – Odgovornost kandidata

OPS RAZDELEK 1 – ZAHTEVE

OPS PODDEL A – VELJAVNOST (PODROČJE UPORABE)

- 1.001 – Veljavnost (področje uporabe)

OPS PODDEL B – SPLOŠNO

- 1.005 – Splošno
- 1.010 – Izjeme
- 1.015 – Operativna navodila
- 1.025 – Skupni jezik
- 1.030 – Seznami najnujnejše opreme – dolžnosti operatorja
- 1.040 – Dodatni člani posadke
- 1.060 – Zasilni pristane na vodi
- 1.065 – Prevoz bojnega orožja in streliva
- 1.070 – Prevoz športnega orožja in streliva
- 1.075 – Način prevoza oseb

- 1.085 – Dolžnosti posadke
- 1.090 – Pristojnost vodje letala
- 1.100 – Dostop do pilotske kabine
- 1.105 – Prevoz, za katerega ni bilo izdano dovoljenje
- 1.110 – Prenosne elektronske naprave
- 1.115 – Alkohol in mamila
- 1.120 – Ogrožanje varnosti
- 1.130 – Priročniki, ki morajo biti na zrakoplovu
- 1.135 – Dodatni podatki (informacije) in obrazci, ki se morajo biti na zrakoplovu
- 1.140 – Podatki, ki ostanejo na zemlji
- 1.145 – Pooblastilo za pregled
- 1.150 – Priprava dokumentacije in zapisov (poročil)
- 1.160 – Hramba, priprava in uporaba zapisov zapisovalnika podatkov o letu (*FDR*)

OPS PODDEL D – OPERATIVNI POSTOPKI

- 1.200 – Operativni priročnik
- 1.210 – Priprava postopkov
- 1.225 – Letališki operativni minimumi
- 1.260 – Prevoz oseb z zmanjšano gibljivostjo
- 1.265 – Prevoz nesprejemljivih oseb, deportirancev ali oseb v spremstvu policije
- 1.270 – Shranjevanje prtljage in tovora
- 1.280 – Nameščanje potnikov
- 1.285 – Obveščanje potnikov (kratka navodila potnikom)
- 1.290 – Priprava poleta
- 1.295 – Izbira letališč
- 1.300 – Predložitev načrta leta ATS
- 1.305 – Polnjenje/praznjenje rezervoarjev z gorivom, ko se potniki vkrcavajo v letalo, so v njem ali ga zapuščajo
- 1.310 – Člani posadke na delovnih mestih
- 1.315 – Pomožna sredstva za evakuacijo ob nevarnosti
- 1.320 – Sedeži in varnostni pasovi
- 1.325 – Zavarovanje potniške kabine in kuhinje ali kuhinj
- 1.330 – Dostopnost reševalne opreme
- 1.335 – Kajenje v letalu
- 1.340 – Vremenske razmere
- 1.345 – Led in druga onesnaževala (škodljivi vplivi)
- 1.350 – Oskrba z gorivom in oljem
- 1.355 – Pogoji za vzlet
- 1.360 – Uporaba minimalnih potrebnih pogojev za vzlet
- 1.365 – Najmanjša višina leta
- 1.370 – Simulacija nenormalnih razmer med poletom
- 1.375 – Ravnanje z gorivom med poletom
- 1.385 – Uporaba dodatnega kisika
- 1.390 – Sevanje v vesolju
- 1.395 – Zaznavanje bližine tal
- 1.400 – Pogoji za prilet in pristanek
- 1.405 – Začetek in nadaljevanje prileta
- 1.410 – Operativni postopki – višina prečkanja praga
- 1.415 – Dnevnik potovanja
- 1.420 – Poročanje o dogodkih
- 1.425 – Poročanje o nesrečah
- Dodatek 1 k OPS 1.305 – Polnjenje/praznjenje rezervoarjev z gorivom, medtem ko se potniki vkrcavajo v letalo, so v njem ali ga zapuščajo
- Dodatek 1 k OPS 1.375 – Ravnanje z gorivom med poletom

OPS PODDEL E – LETENJE (OPERACIJE) V VSEH VREMENSKIH RAZMERAH (AWO)

- 1.435 – Izrazi
- 1.440 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – splošni operativni predpisi
- 1.445 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – možnosti za uporabo letališč
- 1.450 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – usposabljanje in usposobljenost (kvalifikacije)
- 1.455 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – operativni postopki
- 1.460 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – najnujnejša oprema
- 1.465 – Operativni minimumi za lete VFR

- Dodatek 1 k OPS 1.430 – Letališki operativni minimumi
- Dodatek 2 k odstavku c OPS 1.430 – Kategorije letal – letenje pri zmanjšani vidljivosti (AWO)

OPS PODDEL J – MASA IN RAVNOTEŽJE

- 1.625 – Dokumentacija o masi in ravnotežju

- Dodatek 1 k OPS 1.625 – Masa in ravnotežje – dokumentacija

OPS PODDEL K – INSTRUMENTI IN OPREMA

- 1.630 – Splošen uvod
- 1.640 – Operativne luči na letalu
- 1.650 – Operacije VFR podnevi – letalski in navigacijski instrumenti ter pripadajoča oprema
- 1.652 – Operacije IFR ponoči – letalski in navigacijski instrumenti ter pripadajoča oprema
- 1.660 – Sistem za opozarjanje na višino
- 1.665 – Sistem za opozarjanje na bližino tal
- 1.670 – Letalski vremenski radar
- 1.675 – Oprema za letenje pri zaledenitvi
- 1.680 – Oprema za zaznavanje sevanja v vesolju
- 1.690 – Interfonski sistem za člane letalskega osebja
- 1.695 – Sistem ozvočenja za potnike
- 1.700 – Zapisovalniki zvoka v pilotski kabini – 1 (CVR)
- 1.705 – Zapisovalniki zvoka v pilotski kabini – 2 (CVR)
- 1.710 – Zapisovalniki zvoka v pilotski kabini – 3 (CVR)
- 1.715 – Zapisovalniki podatkov o letu – 1 (FDR)
- 1.720 – Zapisovalniki podatkov o letu – 2 (FDR)
- 1.725 – Zapisovalniki podatkov o letu – 3 (FDR)
- 1.770 – Dodaten kisik – letala s kabino pod tlakom
- 1.775 – Dodaten kisik – letala, v katerih kabina ni pod tlakom
- 1.780 – Zaščitna dihalna oprema posadke
- 1.820 – Samodejni oddajnik signala na kraju nesreče

OPS PODDEL N – LETALSKA POSADKA

- 1.940 – Sestava letalske posadke
- 1.945 – Usposabljanje za prehod na nov tip ali razred letala in preverjanje usposobljenosti
- 1.950 – Usposabljanje za razlike in usposabljanje za privajanje na letalo
- 1.955 – Imenovanje za poveljnika letala
- 1.960 – Poveljniki z licenco poklicnega pilota
- 1.965 – Občasno usposabljanje in preverjanje usposobljenosti
- 1.968 – Usposobljenost pilota za letenje z obeh pilotskih sedežev
- 1.970 – Novejše izkušnje

- 1.975 – Usposobljenost za rute in letališča
- 1.978 – Program dodatnega izobraževanja/usposabljanja
- 1.980 – Letenje na več kot enem tipu ali različici letala
- 1.985 – Dokumentacija o izobraževanju/usposabljanju

- Dodatek 1 k OPS 1.940 – Nadomestitev članov letalske posadke med letom
- Dodatek 2 k OPS 1.940 – Letenje z enim samim pilotom pri IFR ali ponoči
- Dodatek 1 k OPS 1.965 – Občasno usposabljanje in preverjanje usposobljenosti – piloti
- Dodatek 1 k OPS 1.968 – Usposobljenost pilota za letenje z obeh pilotskih sedežev

OPS PODDEL O – KABINSKO OSEBJE

- 1.990 – Število članov in sestava kabinskega osebja

OPS PODDEL P – PRIROČNIKI, DNEVNIKI IN DOKUMENTACIJA

- 1.1040 – Osnovna pravila za operativne priročnike
- 1.1045 – Operativni priročnik – sestava in vsebina
- 1.1050 – Priročnik za vodenje letala
- 1.1055 – Potna knjiga letala (*Journey log*)
- 1.1060 – Operativni načrt leta

- Dodatek 1 k OPS 1.1045 – Vsebina operativnega priročnika

OPS PODDEL Q – ZAHTEVE GLEDE OMEJITVE ČASA LETENJA, DELOVNEGA ČASA IN POČITKA

OPS PODDEL R – PREVOZ NEVARNIH SNOVI PO ZRAKU

- 1.1215 – Zagotavljanje informacij

OPS PODDEL S – VAROVANJE

- 1.1235 – Varnostne zahteve
- 1.1240 – Programi usposabljanja
- 1.1245 – Poročanje o nezakonitih posegih
- 1.1250 – Kontrolni seznam postopkov za iskanje z letali
- 1.1255 – Varovanje pilotske kabine

IEM FCL 1.010**Navodila za ocenjevanje ustreznega znanja jezika**

(Glej AMC št. 2 k FCL 1.010.)

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 radiotelefonsko frazeologijo, in
 - pošiljanje in razumevanje sporočil v običajnem jeziku v rutinskih in izrednih okoliščinah, v katerih se zahteva odklon 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 šolanjem ali preverjanjem na linijskem letenju ali med preverjanjem strokovnosti.

AMC št. 1 k FCL 1.010**Lestvica za ocenjevanje znanja jezika**

(Glej 4. točko odstavka a FCL 1.101.)

STOPNJA	IZGOVARJAVA	JEZIKOVNA PRAVILNOST	BESEDNI ZAKLAD	TEKOČ GOVOR	RAZUMEVANJE	ODZIVANJE
	Uporablja narečje in/ali naglas, razumljiv za letalsko javnost.	Ustrezne slovnične strukture 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	IZGOVARJAVA	JEZIKOVNA PRAVILNOST	BESEDNI ZAKLAD	TEKOČ GOVOR	RAZUMEVANJE	ODZIVANJE
	Uporablja narečje in/ali naglas, razumljiv za letalsko javnost.	Ustrezne slovnične strukture 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 ponavljajoče ga se ali predpisaneg a 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 uporabljen 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 nepričakovanem poteku dogodkov. Primerno se odziva pri očitnih nesporednih, preverja, potrjuje in pojasnjuje.

STOPNJA	IZGOVARJAVA	JEZIKOVNA PRAVLNOST	BESEDNI ZAKLAD	TEKOČ GOVOR	RAZUMEVANJE	ODZIVANJE
	Uporablja narečja in/ali naglas, razumljiv za letalsko javnost.	Ustrezne slovnične strukture in besedni red se določijo z jezikovnimi funkcijami, primernimi za posamezno nalogo.				
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. Zatičanje in počasen govor lahko preprečita učinkovito sporazumevanje. Pogovorne zveze in odvečni izrazi so včasih 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 nepričakovanem poteku dogodkov je po navadi neprimeren.
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 zatičanjem 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.

STOPNJA	IZGOVARJAVA Uporablja narečje in/ali naglas, razumljiv za letalsko javnost.	JEZIKOVNA PRAVILNOST Ustrezne slovnične strukture in besedni red se določijo z jezikovnimi funkcijami, primernimi za posamezno nalogo.	BESEDNI ZAKLAD	TEKOČ GOVOR	RAZUMEVANJE	ODZIVANJE
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 opredelujeta višjo in strokovno raven znanja, ki presega najnižji zahtevani standard.

AMC št. 2 k FCL 1.010**Ocenjevanje znanja jezika**

(Glej dodatek 1 k FCL 1.101.)

(Glej AMC št. 1 k FCL.)

(Glej IEM FCL 1.010.)

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 in desetem odstavku. Osebe, ki bodo izpraševale znanje jezika, morajo izpolnjevati merila iz enajstega in 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 JAR-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 1.101 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 ocenjevanje se določi sposobnost kandidata za uporabo:
 - standardne radiotelefonsko 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 1.010.

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: 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 št. 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 1.010), mora izpolnjevati zahteve, navedene v štirinajstem in osemnajstem odstavku.

15. Da bi zagotovili nepristransko ocenjevanje, mora ocenjevanje potekati ločeno od jezikovnega usposabljanja.

16. Za potrditev mora ustanova za ocenjevanje znanja jezika imeti:

ustrezno vodstvo in kader ter 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/JAR-FCL, merila in postopke ocenjevanja,
- e) organizacijska struktura,
- f) odgovornost za razvoj, uvedbo in vodenje sistema za zagotavljanje kakovosti,
- g) dokumentacija,
- 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 št. 1 k FCL 1.010),
- 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 FCL 1.025

Veljavnost zdravniških spričeval

To poglavje se črta.

IEM FCL 1.035**Prisotnost varnostnih pilotov**

(Glej FCL 1.035.)

UVOD

1 Varnostni pilot je tisti pilot, ki je usposobljen za opravljanje nalog vodje letala (PIC) določenega razreda/tipa in je na letalu zato, da prevzame nadzor, če oseba, ki sicer opravlja naloge vodje letala in je imetnik posebnega zdravniškega spričevala z omejitvijo, ne more več opravljati svojega dela.

- 2 Osebi, ki delujejo kot varnostni pilot, je treba v pomoč dati te podatke:
- ozadje za določitev vloge varnostnega pilota;
 - vpisovanje časa letenja kot varnostni pilot;
 - zdravstveni razlogi, zaradi katerih je samostojno letenje posameznega pilota omejeno;
 - vloga in pristojnost varnostnega pilota ter
 - navodila kot pomoč varnostnemu pilotu pri opravljanju te vloge.

3 Kadar imetnik pilotskega 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. Zdravstveni oddelek 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 zrakoplovom, ste pomožni član posadke in zato ne morete vpisovati časa letenja. Na zrakoplovu morate pred tem opraviti preverjanje in zrakoplov dobro poznati. Zrakoplov 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 rutinska vprašanja in odgovori, ki se uporabljajo med komercialnimi poleti. Če pride pri vašem pilotu dejansko do onesposobljenosti, je najpomembnejše, da letalo 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 pasovjem (ki ga ni mogoče iz vleči). 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 letala, s katerim boste predvidoma leteli, preverite, ali se zdravstvena omejitev nanaša le na letalo s posebnimi prilagojenimi krmili oziroma na poseben tip letala. V tem primeru poskrbite, da bo vaš pilot izpolnjeval vse s tem povezane zahteve.
- b. Pred poletom skupaj z vodjem letala preučite okoliščine, v katerih naj bi ukrepali in prevzeli nadzor nad letalom. Med pogovorom ugotovite, ali vodja letala želi, da opravite katero od postranskih nalog letalske posadke. V tem primeru take naloge jasno določite, s čimer se izognete nesporazumu med vami in vodjem letala med samim poletom. To je zlasti pomembno pri hitrem poteku dogodkov in ko je letalo 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 letalom, 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 letalu dva usposobljena pilota, ki sta vsak zase predvidevala, da je nadzor nad letalom v pristojnosti drugega. Med vami in vodjem letala je treba vzpostaviti tak način sporazumevanja, da bo popolnoma jasno, kdo nadzira letalo v nekem trenutku. Preprost in učinkovit način za to so besede *"I have control"*, ki jih izgovori pilot, in odgovor drugega *"You have control"*.
- e. Da ne bi zmedli ali zmotili vodje letala, noge in roke med letom odmaknite od krmil, razen v okoliščinah, ko morate zaradi varnosti prevzeti nadzor nad letalom.

AMC-FCL 1.055**Sistem zagotavljanja kakovosti v organizaciji za šolanje letenja FTO/TRTO**

(Glej dodatka 1 a in 2 k FCL 1.055.)

(Glej IEM št. 1 k FCL 1.055.)

1 V skladu z dodatkom 1 a in 2 k FCL 1.055 morajo organizacije za šolanje letenja 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 z organizacijami.

2 Zahteve glede sistema kakovosti temeljijo na potrebi po ločevanju vlog med pristojnim organom in organizacijami za šolanje, kar je mogoče doseči s povsem jasno razdelitvijo med zakonodajno odgovornostjo in odgovornostjo za nadzor na eni strani ter odgovornostjo za samo šolanje na drugi strani. Organizacije za šolanje letenja 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 šolanje letenja ter njenih dejavnosti. Toda za vse organizacije za šolanje letenja 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 šolanje, 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 šolanje letenja s 5 ali manj zaposlenimi inštruktorji se oceni kot zelo majhna;
- organizacija za šolanje letenja, ki zaposluje 6 do 20 inštruktorjev, se oceni kot majhna.

Pri določanju vsestranskosti se upoštevajo dejavniki, kot so število zrakoplovov, ki se uporabljajo za šolanje, 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 šolanje letenja ter merila šolanja in varnosti pri letenju;
- b. določitev in uvedbo odgovornost, virov, organizacijskih in operativnih postopkov, pri katerih se upoštevajo politika, merila šolanja in varnosti pri letenju;
- c. sistem, ki spremlja skladnost s politiko, merila šolanja in varnosti pri letenju;
- d. vodenje evidence in dokumentacije o odstopanju od politike, merila šolanja in varnosti pri letenju z nujnimi analizami, ocenami in popravki takih odstopanj;
- e. oceno izkušenj in gibanj v zvezi s politiko, merila šolanja in varnosti pri letenju.

6 IEM št. 1 k FCL 1.055 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 št. 1 k FCL 1.055.

7 Sisteme kakovosti, ki se zahtevajo v JAR-FCL in drugih zahtevah JAR, je mogoče združiti.

Odstavek a AMC FCL 1.055**Odobritev modularnih tečajev teoretičnega šolanja na daljavo**

(Glej odstavek a FCL 1.055.)

(Glej dodatek 3 k FCL 1.055.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.130 in 4. točki odstavka a FCL 1.165.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.205.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.251.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.285.)

SPLOŠNO

1. Modularni tečaj teoretičnega šolanja na daljavo lahko poteka zaradi izpolnitve zahtev za izdajo licence PPL, CPL, IR in ATPL ali za vpis prvega ratinga za razred/tip visokozmogljivih letal, ki zahtevajo enega pilota. Odobreni tečaji šolanja na daljavo so lahko del modularnega teoretičnega šolanja. O tem odloča pristojni organ.

ORGANIZACIJA ZA ŠOLANJE LETENJA

2. Organizaciji za šolanje letenja (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 za šolanje letenja 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 izpraševali 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 šolanje ali vodje inštruktorjev na zemlji lahko opravljal teoretične izpite JAR-FCL in pri tem imel dobre možnost, da jih uspešno opravi;
- g. če organizacija za šolanje letenja omogoča šolanje na daljavo, npr. s pomočjo interneta, morajo inštruktorji ustrezno spremljati napredek kandidatov.

IEM št. 1 k FCL 1.055**Sistem zagotavljanja kakovosti v organizacijah FTO/TRTO**

(Glej AMC FCL 1.055.)

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 šolanju in usposabljanju.

Namen tega dokumenta je organizacijam za šolanje letenja ponuditi informacije in smernice glede vzpostavitve sistema za zagotavljanje kakovosti, ki omogoča skladnost z dodatkom 1 a k 3. točki FCL 1.055 in dodatkom 2 k 3. točki FCL 1.055 (sistemi za zagotavljanje kakovosti).

Kot dokaz skladnosti z dodatkom 1 a k 3. točki FCL 1.055 in dodatkom 2 k 3. točki FCL 1.055 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 – 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 – skupek vseh posebnosti in lastnosti izdelka ali storitev, namenjenih za izpolnitev navedenih ali neizraženih potreb.

Zagotavljanje kakovosti – 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 – 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 – dokument, ki zajema ustrezne informacije o sistemu kakovosti in programu zagotavljanja kakovosti.

Presoja kakovosti – sistematičen in neodvisen pregled, s katerim se ugotovijo skladnost dejavnosti s področja zagotavljanja kakovosti in s tem povezanih rezultatov z načrtovanimi ukrepi, učinkovitost izvajanje 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 šolanja. Politika zagotavljanja kakovosti mora izražati dosežke in neprekinjeno skladnost z ustreznimi deli zahtev iz JAR-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 iz JAR-FCL, operativnim priročnikom, priročnikom za šolanje in vsemi drugimi standardi, ki jih določi taka organizacija ali pristojni organ, da bi zagotovil varno in učinkovito šolanje.

4 Vodja sistema za zagotavljanje kakovosti

4.1 Temeljna naloga vodje sistema za zagotavljanje kakovosti je s spremljanjem šolanja preveriti izvajanje standardov, ki jih narekuje pristojni organ, in vseh dodatnih zahtev, ki jih določi organizacija FTO/TRTO, pod nadzorom vodje šolanja, vodje inštruktorjev usposabljanja v letalu in vodje inštruktorjev na zemlji.

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 šolanja,
- dostop do vseh členov organizacije FTO/TRTO.

4.3 V majhni ali zelo majhni organizaciji FTO/TRTO je mogoče delovni mesti vodje šolanja in vodje sistema za zagotavljanje kakovosti združiti. V tem primeru kakovost presoja neodvisno osebje. V organizacijah, ki ponujajo integrirano šolanje, vodja sistema za zagotavljanje kakovosti ne sme biti na delovnem mestu vodje šolanja, vodje inštruktorjev usposabljanja v letalu ali vodje inštruktorjev na zemlji.

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 vrste šolanja.

5.3 Sestava sistema za zagotavljanje kakovosti mora ustrezati obsegu organizacije FTO/TRTO in celovitosti šolanja, 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 JAR-FCL,
- 6.5 dodatne standarde in postopke šolanja, 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 šolanjem,
- 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 priročnika za šolanje 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 šolanja,
 - opis organizacije,
 - dodelitev nalog in pristojnosti,
 - šolske postopke za zagotovitev skladnosti s predpisi.
- 8.2 Program zagotavljanja kakovosti vključuje:
- časovni raspored spremljanja,
 - postopke presoje kakovosti,
 - postopke v zvezi s poročanjem;
 - postopke za nadaljnji razvoj in popravljalne ukrepe,
 - sistem zapisovanja,
 - učni program šolanja in
 - nadzor nad dokumenti.

9 Program zagotavljanja kakovosti

Program zagotavljanja kakovosti vključuje vse načrtovane in sistematične dejavnosti, ki so nujne za zaupanje, da šolanje 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 šolanje na zemlji,
- vzdrževanje,
- tehnične standarde in
- standarde šolanja.

11 Presoja kakovosti

Presoja je sistematična in neodvisna primerjava načina izvajanja šolanja z načinom, ki ga narekujejo objavljeni postopki šolanja.

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 šolanja odloči o tem, ali bo presojo kakovosti prepustila pooblaščen skupini presojevalcev ali posamezniku. Vsekakor mora imeti skupina za presojo kakovosti oz. posamezen presojevalec ustrezne izkušnje s področja šolanja 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 šolanja, 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 priročniku šolanja, ki so bili pripravljeni, da bi se z njimi zagotovilo varno in učinkovito šolanje. Pri tem spremljajo vsaj ta področja (kadar je to primerno):

- (a) organizacijo,
- (b) načrte in cilje,
- (c) postopke za šolanje,
- (d) varnost letenja,
- (e) omejitve časa letenja in delovnega časa,
- (g) zahteve glede počitka in časovnega razporeda,
- (h) povezavo med vzdrževanjem zrakoplova/operacijami,
- (i) programe vzdrževanja in neprekinjeno plovnost,
- (j) plovnostne zahteve,
- (k) vzdrževanje.

15 Časovni razpored presoje

Program za zagotavljanje kakovosti vključuje natančen razpored rednih presoj in občasnih pregledov kakovosti. Razpored je prilagodljiv. Dopusčati 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 razpored presoj kakovosti, ki jih je treba opraviti v posameznem koledarskem obdobju. V skladu s programom je treba vse vidike šolanja 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 razporeda presoj kakovosti organizacija FTO/TRTO upošteva pomembne spremembe v vodstvu, organizaciji, šolanju 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 začrtano strategijo in standardi šolanja. 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 navedeni 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 šolanja 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 oceni vodenja,
- follow-up and closure reports,
- management evaluation reports.

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 šolanje, 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 šolanja 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 raspored 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 št. 2 k FCL 1.055**Finančna ocena organizacij za šolanje letenja (FTO)/organizacij za vpis ratinga za tip letala (TRTO)**

(Glej dodatka 1 a in 2 k FCL 1.055.)

CILJ

1 Namen tega dokumenta (IEM) je določiti ustrezne načine, s katerimi organizacije FTO/TRTO pristojnemu organu dokažejo, da razpolagajo z zadostnimi sredstvi za šolanje po standardih, ki jih določa JAR-FCL. Deveti odstavek dodatka 1 a k FCL 1.055 in osmi odstavek dodatka 2 k FCL 1.055 se nanašata na ohranjanje zadovoljivih standardov med celotnim šolanjem. 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 JAR-FCL.

VLOGA ZA IZDAJO ALI PODALJŠANJE POTRDILA O ODOBRTIVI

2 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 zrakoplovov, ki se bodo uporabljala;
 - številu inštruktorjev, ki bodo izvajali usposabljanje v letalu in na zemlji;
 - številu učilnic in drugih šolskih objektih (naprav za simulacijo letenja (synthetic training devices – STDs)), ki so namenjeni za šolanje;
 - 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:
 - potrebne naložbe za zagotovitev načrtovanih osnovnih sredstev;
 - stroški izvedbe tečajev, za katere organizacija želi pridobiti odobritev;
 - načrtovani prihodek 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 JAR-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 JAR-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 JAR-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 št.3 k FCL 1.055**Priročnik za šolanje in operativni priročnik, namenjen organizacijam za šolanje letenja (FTO) in TRTO (kadar to ustreza)**

(Glej dodatka 1 a in 2 k FCL 1.055.)

PRIROČNIK ZA ŠOLANJE

Priročniki za šolanje v organizacijah FTO in TRTO, ki izvajajo integrirani ali modularni tečaj letenja po odobrenem programu, vključujejo:

Del 1 – Načrt usposabljanja

Cilj tečaja (ATPL(A), CPL/IR (A), CPL(A), 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 usposabljanja.
Učni program usposabljanja	Program letenja (enomotorna letala), program letenja (večmotorna letala), program usposabljanja na simulatorju in na napravah za poučevanje letalskih postopkov ter program teoretičnega šolanja.
Časovni razpored po tednih za vsak učni načrt	Organizacija in časovna razporeditev tečaja.
Program usposabljanja	Splošni dnevni in tedenski program letenja, šolanje na zemlji in na napravah za urjenje letalskih postopkov. Omejitve zaradi slabega vremena. Omejitve programa v zvezi z najdaljšim časom usposabljanjem (letenja, teoretičnega šolanja in usposabljanja na napravah za urjenje letalskih postopkov) na dan/teden/mesec. Omejitve v zvezi z delovnim časom študentov. Trajanje samostojnih letov študentov in letov z inštruktorji v posameznih fazah. Največje opravljeno število ur 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 usposabljanju za osvežitev znanja pred ponovnim preverjanjem. Poročila in zapisi o preverjanju. Postopki za pripravo izpitnih pol, vrste vprašanj in ocenjevanje, raven 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.

Del 2 – 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 pravilnih presledkih. Določati mora število ur za posamezno stopnjo, za skupino vaj na vsaki fazi in čas, ko je treba sproti preverjati doseženo znanje.
Sestava tečaja – povezava učnega programa	Način povezave med teoretičnim šolanjem, usposabljanjem na simulatorju ali na napravah simulacijo letenja ter usposabljanjem na letalu, ki študentom omogoča, da med praktičnim usposabljanjem uporabijo znanje, pridobljeno pri teoretičnem delu in usposabljanju na 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 šolanje letenja 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 osebju v zvezi s sprotnim preverjanjem pridobljenega znanja in s tem povezano dokumentacijo.
Slovar izrazov	Opredelevanje 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.

Del 3 – Usposabljanje za letenje na simulatorju in na napravi za simulacijo letenja

Sestava je podobna kot pri 2. delu.

Del 4 – Teoretično šolanje

Sestava teoretičnega šolanja	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. Šolanje na daljavo naj vključuje tudi navodila o učnem gradivu za posamezne dele šolanja.
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 šolanjem, 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 letal v slabem vremenu),
 - vodenje letala,
 - pristojnosti vodje letala,
 - prevoz potnikov,

- dokumenti letala,
- hranjenje dokumentacije,
- zapisi o usposobljenosti letalske posadke (licence in ratingi),
- podaljšanje veljavnosti (zdravniško spričevalo in ratingi),
- čas letalske dolžnosti in omejitve letalskega časa (inštruktorji),
- čas letalske dolžnosti in omejitve letalskega časa (študenti),
- čas počitka (inštruktorji),
- 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 letala,
- oskrba letala (vključno s kontrolnimi seznamami (CHL), omejitvami, tehničnimi dnevniki in dnevniki o vzdrževanju letala) v skladu z zahtevami, ki so določene v ustreznih dokumentih JAR,
- postopki v nujnih primerih,
- radijska in radionavigacijska sredstva,
- dovoljene pomanjkljivosti (na podlagi seznama MMEL, če je na voljo).

Rute:

- potek poleta (zakonodaja, vzlet, ruta, pristanek itd.),
- načrtovanje poleta (gorivo, olje, najmanjša varna višina, navigacijska oprema itd.),
- obremenitve (seznam obremenitve, masa, uravnoteženje, omejitve),
- vremenski minimumi (inštruktorji v letalu),
- vremenski minimumi (študenti – na različnih stopnjah usposabljanja),
- šolske rute/območja.

Usposabljanje osebja:

- imenovanje oseb, ki so pristojne za standarde/usposobljenost letečega osebja,
- začetno usposabljanje,
- usposabljanje za osvežitev znanja,
- usposabljanje na področju standardizacije,
- preverjanje strokovnosti,
- usposabljanje za napredovanje,
- ocenjevanje standardov osebja organizacije za šolanje letenja.

IEM k FCL 1.080
VPISOVANJE ČASA LETENJA**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 1.001).

5. Kadar je na zrakoplovu več pilotov, ki so dejavni člani posadke, operator 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). Pilot, ki leti kot "vodja zrakoplova pod nadzorom" (PICUS) ali kot "kandidat 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 naleta:

- 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 na zrakoplovu, ki ga upravlja samo en pilot (SP), ali v veččlanski posadki (MP). Če ste leteli na zrakoplovu, ki ga upravlja samo en pilot (SP), vpišite, ali je letenje potekalo na eno- (SE) ali večmotornem (ME) zrakoplovu.
- 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 instrumentih razmerah, kar ustreza okoliščinam.
- 10. stolpec: dolžnosti med poletom:
 - vpišite polet v vlogi vodje zrakoplova (PIC), kandidata za vodjo zrakoplova (SPIC) in vodje zrakoplova pod nadzorom (PICUS);

- celoten polet v vlogi kandidata za vodjo zrakoplova (SPIC) ali vodje zrakoplova pod nadzorom (PICUS) mora v Opombah (12. stolpec) s podpisom potrditi drug vodja zrakoplova/inštruktor letenja;
- polet v vlogi inštruktorja je treba ustrezno vpisati kot polet v vlogi vodje zrakoplova (PIC).
- 11. stolpec: Simulator letenja (FS) ali naprava 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 na simulatorju ali na napravi, vključno z nadzornimi pregledi 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:
 - instrumentni polet med usposabljanjem za pridobitev licence ali ratinga,
 - podrobnosti o vseh preverjanjih praktične in strokovne usposobljenosti,
 - podpis vodje zrakoplova (PIC), če se vpisani polet nanaša na letenje v vlogi kandidata za vodjo zrakoplova (SPIC) ali vodje zrakoplova pod nadzorom (PICUS),
 - podpis inštruktorja letenja za podaljšanje veljavnosti ratinga za razred enomotornih batnih letal 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.

AMC/IEM C – LICENCA ZASEBNEGA (ŠPORTNEGA) PILOTA**AMC FCL 1.125****Program teoretičnega šolanja in praktičnega usposabljanja za licenco zasebnega (športnega) pilota (letalo) – PPL (A)**

(Glej FCL 1.125.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.125.)

PROGRAM TEORETIČNEGA ŠOLANJA ZA LICENCO ZASEBNEGA (ŠPORTNEGA) PILOTA LETALA**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 Omejitev 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 plovnosti
 - 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)
- prestrezanje civilnih zrakoplovov (dodatek 2)

Predpisi v zračnem prometu in službe zračnega prometa (ATS)

Aneks 11 Predpisi v zračnem prometu in letalske službe

- 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

Aneks 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 nastavitve višinomera
- informacije o oblačni 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
- prestrežanje 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
- promet v šolskem in letališkem krogu
- informacije, namenjene posadki
- nadzor nad letališkim prometom

Letalske informacije službe in službe za alarmiranje

- služba informacij med poletom
- cilji in osnovna načela

Predpisi

6. Skupne letalske zahteve (JAR)

Poddel A FCL – Splošne zahteve

- 1.025 – Veljavnost licenc in ratingov
- 1.035 – Zdravstvena sposobnost
- 1.040 – Zmanjšana zdravstvena sposobnost
- 1.050 – Upoštevanje opravljenega letenja in teoretičnega znanja
- 1.065 – Država izdaje licence

Poddel B FCL – Pilot pripravnik

- 1.085 – Zahteve
- 1.090 – Najnižja starostna meja
- 1.095 – Zdravstvena sposobnost

Poddel C FCL – Licenca zasebnega (športnega) pilota

- 1.100 – Najnižja starostna meja
- 1.105 – Zdravstvena sposobnost
- 1.110 – Privilegiji in zahteve
- 1.115 – Ratingi za posebne namene
- 1.120 – Upoštevanje izkušenj
- 1.125 – Potek šolanja
- 1.130 – Preverjanje teoretičnega znanja
- 1.135 – Preverjanje praktične usposobljenosti

Poddel E FCL – Rating za instrumentalno letenje

- 1.175 – Okoliščine, v katerih se zahteva rating za instrumentalno letenje

Poddel F FCL – Ratingi za tip in razred letal

- 1.215 – Ratingi za razred letal
- 1.225 – Okoliščine, v katerih se zahteva rating za razred ali tip letala
- 1.245 – Ratingi za tip in razred letal – veljavnost, podaljšanje in obnova

Poddel H FCL – Rating inštruktorja

- 1.300 – Usposabljanje – splošno

SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVU

Konstrukcija zrakoplova

7. Konstrukcija
 - sestavni deli
 - trup zrakoplova, krila, višinski stabilizator, smerni stabilizator
 - primarna krmila letala
 - sistem uravnoveženja (trimerji) in sistem zakrilc/predkrilc
 - podvozje zrakoplova:
 - nosno kolo, vključno s krmiljenjem
 - pnevmatika, stanje
 - zavorni sistemi in previdnost pri uporabi
 - sistem za uvlečenje podvozja
8. Obremenitve konstrukcije zrakoplova
 - statična trdnost:
 - faktor varnosti
 - uporaba naprave za blokiranje krmil
 - previdnost na zemlji/v zraku

Pogonski sistem

9. Motorji – na splošno
 - osnove štiritaktnega motorja z notranjim izgorevanjem
 - osnovne konstrukcije
 - vzroki za predvžig in detonacije v motorju
 - moč motorja v povezavi s številom vrtljajev (RPM)
10. Hlajenje motorja
 - zračno hlajenje
 - oblika pokrova motorja in odprtine za hlajenje motorja
 - regulacijske lopute za hladni zrak
 - termometer glave cilindra
11. Mazalni sistem motorja
 - namen in vrste mazanja
 - sistemi mazanja
 - kroženje olja v motorju
 - črpalke za olje in oljni filtri
 - kakovost in viskoznost olja
 - nadziranje temperature in tlaka olja
 - sistemi hlajenja olja
 - prepoznavanje napak v oljnih sistemih
12. Vžigalni sistem
 - osnove magnetnega vžiga
 - zasnova in delovanje
 - namen in način delovanja dvojnega vžiga
 - preverjanje delovanja, prepoznavanje nepravilnosti
 - operativni postopki, da bi se izognili zamazanosti svečke

13. Uplinjač
 - način delovanja uplinjača s plovcem
 - zasnova in delovanje
 - metode vzdrževanja pravilnega razmerja zmesi
 - sistem neposrednega vbrizga goriva
 - vpliv višine
 - ročica za ročno nastavitev zmesi:
 - nastavitev pravilnega razmerja zmesi
 - omejitev uporabe pri visoki moči motorja
 - izogibanje detonacijam
 - ventil za izklop dovoda goriva v prostem teku
 - delovanje in uporaba osnovnih kontrol motorja
 - zračni indukcijski sistem
 - pomožni indukcijski sistem
 - zaledenitev uplinjača, uporaba toplega zraka
 - sistemi za vbrizgavanje goriva, način delovanja
14. Gorivo letalskih motorjev
 - razvrstitev goriva
 - vrste (splošno) in prepoznavanje po barvi
 - zahteve glede kakovosti
 - nadzor nad onesnaženostjo goriva
 - uporaba drenažnih filtrov in drenaže
15. Gorivni sistemi
 - rezervoarji za gorivo in dovodi
 - oddušni sistemi
 - mehanične in električne črpalke
 - gravitacijsko pravilo
 - izbira rezervoarja
 - upravljanje gorivnih sistemov
16. Propelerji
 - razvrstitev propelerjev
 - prenos moči motorja na propeler
 - zasnova propelerja z nespremenljivim korakom
 - sile na kraku propelerja
 - sprememba vrtiljajev propelerja s spremembo hitrosti skozi zrak
 - učinek vlečne sile ob spremembah hitrosti skozi zrak
 - zasnova propelerja s spremenljivim korakom
 - delovanje sestava za ohranjanje stalne hitrosti propelerja
 - učinki sprememb koraka krakov propelerja
 - prosto vrtenje propelerja (*windmilling*)
17. Upravljanje motorja
 - postopki zagona motorja in previdnostni ukrepi
 - prepoznavanje napak/okvar
 - ogrevanje, preverjanje sistemov in moči
 - temperatura olja in oljni tlak (omejitve)
 - omejitev temperature glave cilindra
 - preverjanje vžiga in drugih sistemov
 - omejitve moči motorja
 - izogibanje hitrim spremembam moči
 - uporaba ročice za nastavitev zmesi

Sistemi

18. Električni sistemi
- vgradnja in delovanje alternatorjev/generatorjev
 - oskrba z enosmernim tokom
 - akumulatorji, kapaciteta in polnjenje
 - voltmeter in ampermeter
 - prekinjala in varovalke (CB)
 - električni sistemi in instrumenti
 - prepoznavanje okvar/napak v sistemu
 - postopki pri napakah/okvarah
19. Vakuumski sistemi
- sestavni deli
 - črpalke
 - regulator tlaka in merilnik
 - sistem filtrov
 - prepoznavanje napak/okvar v sistemu
 - postopki pri napakah/okvarah

Instrumenti

20. Pitotov/statični sistem
- Pitotova cev, delovanje
 - Pitotova cev, način delovanja in zasnova
 - izvor statičnega tlaka
 - pomožni izvor statičnega tlaka
 - položajna napaka
 - drenaža sistema
 - ogrevalni element
 - napake zaradi zamašitve ali puščanja napeljav
21. Merilnik hitrosti
- osnove delovanja in zasnova
 - razmerje med dinamičnim in statičnim tlakom
 - opredelitev pojmov indicirane, kalibrirane in dejanske zračne hitrosti
 - napake instrumentov
 - indikatorji hitrosti (barvne označbe induktorja)
 - preizkus delovanja merilnika hitrosti (piloti)
22. Višinomer
- osnove delovanja in zasnova
 - barometriška skala
 - učinek gostote ozračja
 - tlačna (barometriška) višina
 - dejanska višina
 - mednarodna standardna atmosfera
 - nivo letenja
 - prikaz višine
 - napake instrumentov
 - preizkus delovanja višinomera (piloti)
23. Variometer
- osnove delovanja in zasnova
 - delovanje

- zakasnitev prikaza
 - trenutna vertikalna hitrost + (VSI)
 - prikaz
 - pilotov preizkus delovanja variometra (piloti)
24. Žiroskopi
- osnove delovanja
 - ohranjanje lege v prostoru
 - precesija
25. Indikator zavoja (kontrolnik leta) in zdrsa
- žiroskop, ki meri kotno hitrost (*rate gyro*)
 - namen in delovanje
 - učinek hitrosti
 - prikaz
 - koordinator zavoja
 - omejitve prikazane kotne hitrosti zavoja
 - vrsta pogona
 - indikator zdrsa
 - princip delovanja
 - prikaz
 - preizkus delovanja (piloti)
26. Umetni horizont
- žiroskop
 - namen in delovanje
 - prikaz
 - tolmačenje
 - omejitve pri delovanju
 - vrsta pogona
 - preizkus delovanja (piloti)
27. Indikator smeri
- žirokompas (*directional gyro*)
 - namen in delovanje
 - prikaz
 - uporaba z magnetnim kompasom
 - mehanizem za nastavitve
 - navidezni zanos (*drift*)
 - omejitve pri delovanju
 - vrsta pogona
 - preizkus delovanja (piloti)
28. 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 (piloti)
29. Instrumenti motorja
- osnove, prikaz in operativna uporaba:
 - merilnika temperature olja
 - merilnika tlaka olja

- merilnika temperature glave cilindra
- merilnika/indikatorja temperature izpušnih plinov
- merilnika tlaka v napeljavah
- merilnika tlaka goriva
- merilnika pretoka goriva
- indikatorja ali indikatorjev količine goriva
- tahometra (merjenje časa delovanja motorja)

30. Drugi instrumenti

- osnove, delovanje, prikaz in uporaba:
 - instrumenta za merjenje vakuumu
 - voltmetra in ampermetra
 - opozorilnih indikatorjev
 - drugega glede na tip letala

Plovnost

31. Plovnost

- veljavno spričevalo
- skladnost z zahtevami:
 - občasni pregledi vzdrževanja
 - skladnost z letalskim (ali enakovrednim) priročnikom, navodila, omejitve, opozorilne nalepke
- dodatki k letalskemu priročniku
- nabava in izpolnjevanje dokumentov:
 - dnevnik letala, knjiga motorja in propelerja
 - zapisi o okvarah in napakah
- navodilo o vzdrževalnih delih, ki jih lahko opravijo piloti

ZMOGLJIVOST LETALA IN NAČRTOVANJE POLETA

Masa in ravnotežje

32. Masa in ravnotežje

- omejitve glede največje mase
- omejitve sprednje in zadnje omejitve lege težišča letala, normalne in večnamenske operacije
- masa in izračun lege težišča – letalski priročnik in poročilo o tehtanju

Potek

33. Vzlet

- vzletni zalet in razpoložljiva razdalja na stezi
- vzlet in začetno vzpenjanje
- učinek mase, vetra in standardne višine
- učinek površine tal in nagiba
- uporaba zakrilc

34. Pristajanje

- učinek mase, vetra, standardne višine in priletne hitrosti
- uporaba zakrilc
- površina tal in nagib

35. Med letom
- 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 pri zavojih med vzpenjanjem
 - drsni let/drsenje
 - neugodni vplivi:
 - zaledenitev, dež
 - stanje konstrukcije zrakoplova
 - učinek zakrilc

ČLOVEŠKA ZMOGLJIVOST IN NJENE MEJE

Osnove fiziologije

36. Koncept
- sestava ozračja
 - plinski zakoni
 - dihanje in krvni obtok
37. Učinek parcialnega tlaka
- vpliv naraščajoče višine
 - izmenjava plinov
 - hipoksija:
 - znaki
 - preventiva
 - vzdrževanje tlaka v kabini (kabina pod tlakom)
 - učinek hitrega znižanja tlaka:
 - čas uporabne zavesti
 - uporaba kisikovih mask in namen hitrega spuščanja
 - hiperventilacija:
 - znaki
 - izogibanje
 - učinki pospeševanja
38. Vid
- fiziologija vida
 - omejenost vida:
 - okvare vida
 - optične iluzije
 - izguba orientacije v prostoru
 - izogibanje dezorientaciji
39. Sluh
- fiziologija sluha
 - občutenje v notranjem ušesu
 - učinek spremembe višine
 - hrup in izguba sluha:
 - zaščita sluha
 - izguba orientacije v prostoru:
 - konflikt med ušesi in očmi
 - izogibanje dezorientaciji

- 40. Slabosti zaradi gibanja
 - vzroki
 - znaki
 - preprečevanje
- 41. 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
- 42. Tveganje zastrupitve
 - nevarno blago
 - ogljikov monoksid iz grelnikov

Osnove psihologije

- 43. Proces seznanitve
 - koncept zaznavanja
 - kognitivno zaznavanje
 - pričakovanje
 - načrtovanje
 - navade
- 44. Glavni odločitveni kanal
 - duševna obremenitev, omejitve
 - izvor informacij
 - spodbuda in pozornost
 - pogovor
 - spomin in njegove omejitve
 - vzroki za napačno razlago
- 45. Stres
 - vzroki in učinek
 - koncept prebuditve
 - vpliv na zmogljivosti
 - prepoznavanje znakov in zmanjšanje stresa
- 46. Presoja in odločanje
 - koncept pilotove presoje
 - psihološka naravnost:
 - vidik obnašanja
 - presoja tveganja:
 - vnaprejšnje prepoznavanje tveganja v danih okoliščinah

METEOROLOGIJA

47. Ozračje
- sestava in zgradba
 - navpična delitev ozračja
48. Tlak, gostota in temperatura
- barometrični tlak, izobare
 - spremembe tlaka, temperature in gostote zraka z višino
 - višinomerski izrazi (*altimetry terminology*)
 - sončno in zemeljsko toplotno sevanje, temperatura
 - urna sprememba temperature
 - adiabatni proces
 - temperaturni gradient
 - stabilnost in nestabilnost
 - učinek sevanja, adveksijskega sesedanja in konvergenca
49. Vlaga in padavine
- vodna para v ozračju
 - parni tlak
 - rosišče in relativna vlažnost
 - kondenzacija in izhlapevanje
 - padavine
50. 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
 - odnos med izobarami in vetrom, Buys-Ballotov zakon
 - turbulenca in sunki vetra
 - lokalni vetrovi, fen, kopenski in morski vetrič
51. 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
52. 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
53. 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

54. Frontologija
- nastanek hladnih in toplih front
 - meje med zračnimi masami
 - razvoj tople fronte
 - oblaki tople fronte in vreme
 - vreme v toplem sektorju
 - razvoj hladne fronte
 - oblaki hladne fronte in vreme
 - okluzija
 - oblaki v okluziji in vreme
 - stacionarna fronta
 - oblaki in vreme
55. Nastajanje ledu
- pogoji za nastajanje ledu na letalu
 - učinek ivja, slane, prozornega ledu
 - učinek zaledenitve na zmogljivost letala
 - ukrepi in izogibanje zaledenitvi
 - zaledenitev pogonskega sistema
 - varnostni ukrepi za preprečitev nastanka ledu v uplinjaču
56. 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
57. Let čez hribovita območja
- tveganja
 - vpliv terena na procese v ozračju
 - orografski valovi, strižni veter, turbulenca, navpična gibanja, učinek rotorja, dolinski vetrovi
58. Veda o podnebj
- splošno sezonsko kroženje v troposferi nad Evropo
 - krajevno sezonsko vreme in vetrovi
59. Nastavitev višine
- vrste nastavitve višinomera
 - barometriška višina, standardna višina (*pressure, density altitude*)
 - relativna višina, absolutna višina, nivo letenja
 - standardno ozračje ICAO
 - QNH, QFE, standardna nastavitve višinomerov (1013 mb)
 - prehodna višina, prehodni sloj in prehodni nivo
60. Meteorološke organizacije
- letališka meteorološka postaja
 - letalska meteorološka postaja
 - prognoistična služba
 - meteorološka služba na letališču
 - razpoložljivost občasnih vremenskih napovedi

61. Vremenske analize in napovedi
 - vremenske karte, simboli, znamenja
 - vremenske karte značilnega vremena
 - prognostična karta za splošno letalstvo
62. Vremenski podatki, namenjeni načrtovanju leta
 - 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
63. Oddajanje meteoroloških podatkov za letalstvo
 - VOLMET, ATIS, SIGMET

NAVIGACIJA

64. Oblika zemlje
 - os, poli
 - poldnevnik
 - vzporednik
 - veliki krogi, mali krogi, loksodrome
 - polobla, severna/južna, vzhodna/zahodna
65. Zemljevidi
 - letalske karte in letalske navigacijske (topografske) karte
 - projekcija in njene lastnosti
 - zgradba/prilagodljivost
 - enakovrednost
 - merilo
 - veliki krogi in loksodrome
66. Konformna konusna projekcija (ICAO 1.500,000 graf)
 - glavne lastnosti
 - sestava
 - konvergenca poldnevnikov
 - predstavitev poldnevnikov, vzporednikov, velikih krogov in loksodrom
 - merilo, standardni vzporedniki
 - označevanje višine
67. Smer
 - pravi sever
 - zemeljsko magnetno polje, variacija – letna sprememba
 - magnetni sever
 - vertikalni in horizontalni sestavni deli
 - izogone, agone
68. Letalski magnetizem
 - magnetni vplivi v letalu
 - odklon kompasa
 - napake zaradi zavoja in pospeševanja
 - izogibanje magnetnim motnjam na kompas
69. Razdalje
 - enote
 - merjenje razdalje glede na projekcijo karte

70. Praktična uporaba kart v navigaciji (branje dokumentacije, kart)
- vnašanje pozicije
 - zemljepisna dolžina in zemljepisna širina
 - smer in razdalja
 - uporaba navigacijskega kotomera
 - merjenje potnega kota (*tracks*) in razdalj
71. Referenčne karte/branje zemljevidov, kart
analiza zemljevidov
- 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
 - s stalnim pregledom terena
 - brez stalnega pregleda terena
 - pri izgubi orientacije
 - letalski simboli
 - letalske informacije
 - pretvarjanje merskih enot
72. Osnove navigacije
- IAS, CAS in TAS
 - sled, prave in magnetne stopinje
 - hitrost vetra, smer in hitrost (letala) glede na zemljo
 - trikotnik hitrosti
 - izračun kurza in potne hitrosti
 - kot zanosa, kot popravka zaradi vetra
 - ETA – predvideni čas prihoda
 - računska navigacija, matematični izračun pozicije glede na hitrost, smer in čas
73. Navigacijski računalnik
- uporaba 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
74. Čas
- razmerje med svetovnim časom (standardnim) (UTC) in krajevnim dejanskim časom (LMT)
 - določitev časa sončnega vzhoda in sončnega zahoda

75. 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 porab goriva
 - varne višine na ruti
 - nadomestna letališča
 - komunikacijske frekvence in frekvence radionavigacijskih sredstev na zemlji
 - vpisi v dnevnik letenja
 - izpolnjevanje načrta leta ATC
 - izbira kontrolnih orientirjev, čas in oznake razdalj
 - izračun mase in težišča letala
 - izračun mase in zmogljivosti letala
76. Praktična navigacija
- kompasne smeri, upoštevanje odklonov na karti
 - razporeditev delovnih obremenitev med letom
 - postopki za odlet, vpis v dnevnik, nastavitve višinomera in vzpostavitev IAS
 - vzdrževanje kurza (*heading*) in višine
 - vizualna orientacija
 - določanje pozicije in kontrolnih orientirjev
 - spremembe kurza in predvidenega časa prihoda (ETA)
 - postopki za prihod in zveza z ATC
 - vpis v dnevnik letenja in dnevnik letala ter zapis časov

Radionavigacija

77. Goniometer
- uporaba
 - osnove delovanja
 - prikaz in interpretacija prikaza
 - domet
 - napake in točnost
 - dejavniki, ki vplivajo na domet in točnost
78. ADF in z njimi povezani neusmerjeni radijski oddajniki (NDB) ter uporaba radijskega magnetnega indikatorja (RMI)
- uporaba
 - delovanje, uporaba
 - prikaz in interpretacija podatkov RMI-ja
 - domet
 - napake in točnost
 - dejavniki, ki vplivajo na domet in točnost
79. VOR/DME
- uporaba
 - osnove delovanja
 - prikaz in interpretacija podatkov
 - domet
 - napake in točnost
 - dejavniki, ki vplivajo na domet in točnost

- 80. GPS
 - uporaba
 - osnove delovanja
 - prikaz in interpretacija podatkov
 - območje uporabe
 - napake in točnost
 - dejavniki, ki vplivajo na domet in točnost
- 81. Zemeljski radar
 - uporaba
 - osnove delovanja
 - prikaz in intepretacija podatkov
 - domet
 - napake in točnost
 - dejavniki, ki vplivajo na domet in točnost
- 82. Sekundarni nadzorni radar (SSR)
 - osnove delovanja, uporaba (radarski odzivniki – transponderji)
 - prikaz in interpretacija podatkov
 - načini delovanja in kode

OPERATIVNI POSTOPKI

- 83. ICAO aneks 6, II.del – Letalske operacije
 - predgovor
 - pomen izrazov
 - splošno
 - priprava poleta in postopki med njim
 - izvedba in operativne omejitve
 - instrumenti in oprema
 - komunikacijska in navigacijska oprema
 - vzdrževanje
 - letalska posadka
 - uporaba luči na letalu
- 84. ICAO Aneks 12 – Iskanje in reševanje
 - pomen izrazov
 - faze alarmiranja (pripravljenosti)
 - postopki vodjezrakoplova (osmi in deveti odstavek 5. člena)
 - signali za reševanje in iskanje (deveti odstavek 5. člena in dodatek A)
- 85. ICAO Aneks 13 – Preiskava letalskih nesreč
 - pomen izrazov
 - postopki držav
- 86. Zmanjševanje hrupa
 - splošni postopki
 - pri vzletu in pristanku
- 87. Neizpolnjevanje letalskih predpisov
 - prestopki
 - kazni

OSNOVE LETENJA

88. Ozračje
- sestava in zgradba
 - standardno ozračje ICAO
 - tlak ozračja
89. Zračni tok okrog telesa, podzvočni
- upor in gostota zraka
 - mejna plast
 - sile trenja
 - laminarni in turbulentni tok
 - Bernoullijev zakon – Venturijev učinek
90. Zračni tok okrog dvodimenzionalnega aerodinamičnega profila
- zračni tok okrog ravne plošče
 - zračni tok okrog ukrivljene plošče (krila)
 - opis prečnega preseka aeroprofila
 - vzgon in upor
 - C_l in C_d ter njuna odvisnost od vpadnega kota
91. Zračni tok okrog tridimenzionalnega aerodinamičnega profila
- oblika aerodinamičnega profila in oblike krila
 - inducirani upor
 - vzgon pod krilom (*dawnwash angle*), upor zaradi vrtinčenja (*vortex drag*), učinek tal
 - vitkost
 - parazitni upor
 - oblika, površinsko trenje in interferenčni upor
 - razmerje vzgon – upor
92. Razdelitev štirih sil
- ravnotežje in dvojice sil
 - vzgon in masa
 - moč in upor
 - načini za doseganje ravnotežja sil
93. Krmila letala
- tri osnovne ravnine letala
 - naklon glede na prečno os
 - nagibanje okoli vzdolžne osi
 - sukanje okoli navpične osi letala
 - učinek višinskega krmila (stabilizatorjev), krilc in smernega krmila
 - krmarljivost letala okoli prečne, vzdolžne in navpične osi
 - medsebojni vpliv nagiba in zasuka
 - masa in aerodinamično uravnoteženje krmilnih površin
94. Uravnoteženje krmiljenja
- vrste trimerjev
 - namen in naloge
 - način uporabe
95. Zakrilca in predkrilca
- tipi zakrilc
 - namen in naloge
 - uporaba

- predkrilca, sprednji rob aerodinamičnega profila
 - namen in delovanje
 - normalno/samodejno delovanje
96. Porušitev vzgona
- vpadni kot, pri katerem se poruši vzgon
 - prekinitev gladkega toka zraka ob letalu
 - znižanje vzgona, povečanje upora
 - gibanje centra tlaka
 - znaki razvoja
 - značilnosti letala pri porušitvi vzgona
 - dejavniki, ki vplivajo na hitrost, pri kateri se poruši vzgon, in vedenje letala pri porušitvi vzgona
 - porušitev vzgona med vodoravnim letom, med vzpenjanjem, spuščanjem in v zavojih
 - znaki porušitve vzgona in umetni alarmi prevlačenja
 - vzpostavitev normalnega leta po porušitvi vzgona
97. Izogibanje vriju
- porušitev vzgona na koncih kril
 - pojav vrija
 - prepoznavanje začetne faze vrija
 - takojšen in pravilen izhod iz vrija
98. Stabilnost
- opredelitev statične in dinamične stabilnosti
 - vzdolžna stabilnost
 - vpliv težišča na upravljanje in kot letala glede na prečno os
 - prečna in smerna stabilnost
 - medsebojni vpliv prečne in smerne stabilnosti
99. Faktor obremenitve in upravljivost letala
- upoštevanje konstrukcijskih lastnosti
 - upravljanje in meje sunkovitega upravljanja letala
 - mejni faktorji obremenitve z zakrilci in brez njih
 - spreminjanje faktorja obremenitve v zavojih in pri dvigu nosu (*pull-up*)
 - omejitve hitrosti upravljanja
 - previdnost glede preobremenitve med letom
100. Obremenitve na zemlji
- bočna obremenitev podvozje
 - pristajanje
 - vožnja po vozniških poteh (taksiranje) in previdnost pri zavojih

KOMUNIKACIJA

101. Radiotelefonija in komunikacije
- uporaba AIP in izbira frekvenc
 - tehnika uporabe mikrofona
 - fonetična abeceda
 - radijska postaja/letalski klicni znak/kratice
 - tehnika prenosa sporočil
 - uporaba standardnih besed in fraz
 - poslušanje
 - zahtevana "ponovitev sporočila"

102. Postopki pri odhodu
- preizkus delovanja radijske postaje
 - navodila za vožnjo po tleh (taksiranje)
 - čakanje na tleh
 - dovoljenje za odhod
103. Postopki na ruti
- sprememba frekvenc
 - javljanje pozicije, višine, nivoja leta
 - služba letalskih informacij
 - informacije o vremenu
 - javljanje podatkov o vremenu
 - postopki za sprejemanje smeri, kurza letenja, pozicije
 - proceduralna frazeologija
 - višina/domet radijske postaje
 - spremljanje okoliških razmer na različnih višinah (izognitev trku s terenom brez poprejšnjih opozoril)
104. Postopki pri prihodu v letališki in šolski krog
- dovoljenje za prilet
 - klic in navodila ATC med:
 - kroženjem
 - priletom in pristajanjem
 - zapuščanjem steze
105. Odpoved komunikacijskih zvez
- ukrepi, postopki:
 - pomožna frekvenca
 - preizkus delovanja, vključno mikrofona in slušalk
 - postopki med letom glede na vrsto zračnega prostora
106. Postopki pri nevarnost 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

107. Letala
- 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
 - oprema za preživetje, rešilni jopiči, rešilni čolni
 - zastrupitev z ogljikovim monoksidom
 - previdnost pri polnjenju goriva
 - gorljivo blago/zabojniki pod tlakom

108. Varnost operacij
- brazdna turbulenca (*wake turbulence*)
 - drsenje po mokri površini (akvaplaning)
 - strižni veter, vzlet, prilet in pristane
 - dovoljenje za prečkanje in vstop na vzletno-pristajalno stezo (izognitev nedovoljeni prisotnosti na letaliških površinah)
 - objave potnikom glede varnosti letenja
 - izhodi v sili
 - evakuacija iz letala:
 - zasilni pristane
 - pristane z uvlečenim podvozjem
 - zasilni pristane na vodi

PROGRAM PRAKTIČNEGA USPOSABLJANJA ZA LETENJE ZA LICENCO ZASEBNEGA (ŠPORTNEGA) PILOTA (LETALO)

- Vaja 1 Spoznavanje letala
- lastnosti letala
 - razporeditev instrumentov v pilotski kabini
 - sistemi
 - kontrolni sezname, rutinski postopki, krmila
- Vaja 1E Vaje postopkov v sili
- postopki ob požaru na zemlji in v zraku
 - požar na motorju, v kabini in na električni napeljavi
 - napake v sistemih letala
 - urjenje v postopkih evakuacije, seznanitev z lokacijo in uporabo opreme, ki se uporablja ob nevarnosti, zasilni izhodi
- Vaja 2 Priprava na polet in dejavnosti po končanem poletu
- odobritev za let in prevzem letala
 - dokumenti o tehničnem stanju letala
 - potrebna oprema za polet (aeronavtične karte ipd.)
 - pregled zunanosti letala pred poletom
 - priprava kabine letala na polet
 - nastavitve varnostnih vezi, sedežev ali pedal
 - vžig motorja in ogrevanje ter s tem povezana preverjanja
 - preizkus moči motorja
 - postopki izključevanja sistemov v letalu pred ugašanjem motorja in izključitev motorja
 - parkiranje, zavarovanje letala, obešanje varnostnih zastavic, privezovanje letala ipd.
 - izpolnitev naloga za let in vpis opravljenega leta v knjižico letala z morebitnimi pripombami, ki se nanašajo na vzdrževanje in plovnost letala
- Vaja 3 Informativni let
- letalska vaja
- Vaja 4 Učinek delovanja krmil
- primarni učinek ob lateralni izravnavi kril in v nagibu
 - drugi učinki krilc in smerne krmila
 - učinek:
 - spremembe hitrosti
 - toka zraka ob krmilih
 - moči

- uravnavanja krmil za uravnoteženje
 - zakrilc
 - drugih krmil, kadar je to ustrezno
 - delovanje:
 - uravnavanje mešanice goriva
 - gretje uplinjača
 - ogrevanje kabine/prezračevanje
 - praksa dobrega pilota
- Vaja 5 Vožnja po tleh
- preverjanja pred vožnjo po tleh
 - speljevanje, nadziranje hitrosti in ustavljanje
 - upravljanje motorja
 - nadziranje smeri in obračanje
 - obračanje v omejenem prostoru
 - postopki na parkirišču in na kaj je treba paziti
 - vpliv vetra in uporaba krmil
 - vpliv talnih površin
 - hod odklona smernega krmila
 - parkirno signaliziranje
 - preverjanje instrumentov
 - sledenje postopkom ATC
 - praksa dobrega pilota
- Vaja 5E Postopki v sili
- napaka na zavorah in v krmilnem mehanizmu za vožnjo po tleh
- Vaja 6 Vodoravni let, premočrtni let
- premočrtni let na normalnem vodoravnem režimu z vzdrževanjem zastavljene višine
 - let na kritično visoki hitrosti
 - prikaz stabilnosti letala
 - krmiljenje in nadziranje letala po prečni osi, vključno z uporabo trimerja
 - krmiljenje in nadziranje letala po vzdolžni osi, smer in uravnavanje, uporaba trimerja
 - letenje z izbranimi hitrostmi (uporaba plina – režimi)
 - spremembe konfiguracije pri različnih hitrostih
 - uporaba instrumentov za večjo natančnost
 - praksa dobrega pilota
- Vaja 7 Vzpenjanje
- prehod na vzpenjanje, vzdrževanje normalne in največje vertikalne hitrosti vzpenjanja, prehod v vodoravni let
 - prehod v vodoravni let na različnih višinah
 - vzpenjanje na ruti (*cruise climb*)
 - vzpenjanje s spuščeni zakrilci
 - prehod na normalno konfiguracijo za vzpenjanje
 - največji kot vzpenjanja
 - uporaba instrumentov za večjo natančnost
 - praksa dobrega pilota
- Vaja 8 Spuščanje
- prehod v spuščanje in prehod v vodoravni let
 - prehod v vodoravni let na različnih višinah
 - drsenje, spuščanje s plinom, spuščanje z rutnega nivoja (vpliv moči in hitrosti)

- drsenje v stran (ali podobno) (*side slipping*)
- uporaba instrumentov za povečanje natančnosti pri izvedbi vaje
- praksa dobrega pilota

Vaja 9 Zavoji

- prehod v zavoj in vzdrževanje zavojev z nagibom do 30 stopinj
- prehodi iz zavojev v premočrtni let
- napake pri zavojih (pravilni kot glede na horizontalno ravnino (*pitch*), nagib, koordinacija zavoja)
- zavoji pri vzpenjanju
- zavoji pri spuščanju
- zavoji z drsenjem (ali podobno)
- zavoji v izbrani smer, uporaba žirokompasa in magnetnega kompasa
- uporaba instrumentov za večjo natančnost
- praksa dobrega pilota

Vaja 10A Počasen let

Opomba: Namen vaje je povečati kandidatovo sposobnost, da prepozna nenaden let pri kritično majhnih hitrostih in nadzoruje ravnovesje med vračanjem letala na normalno hitrost.

- varnostna preverjanja
- uvod v počasno letenje
- nadzorovana upočasnitev do kritično majhnih hitrosti
- pravilni postopki za dodajanje največje moči in uravnoteženje letala, da bi doseglo predpisano hitrost vzpenjanja
- praksa dobrega pilota

Vaja 10 B

Porušitev vzgona

- praksa dobrega pilota
- varnostna preverjanja med vajo
- prvi znaki porušitve vzgona
- prepoznavanje porušitve vzgona
- porušitev vzgona pri "čisti" konfiguraciji in izhod brez dodajanja moči ter izhod z dodajanjem moči
- izhod iz položaja, ko krilo že omahne
- približevanje porušitvi vzgona med priletom in pri konfiguraciji za pristanek z dodajanjem moči in brez dodajanja moči, izhod ob prvih znakih porušitve vzgona

Vaja 11

Izogibanje vriju

- praksa dobrega pilota
- varnostna preverjanja med vajo
- porušitev vzgona in izhod iz tega položaja na začetni fazi vrija (krilo omahne za 45°)
- motnje, ki jih inštruktor namerno povzroča med porušitvijo vzgona

OPOMBA 1: Vajama 10 B in 11 je treba nameniti vsaj dve letalni uri.

OPOMBA 2: Upoštevanje omejitev upravljanja in navodil iz letalskega priročnika ter izračun mase in ravnotežja.

Vaja 12

Vzlet in vzpenjanje do pozicije s hrbtnim vetrom (*downwind position*)

- preverjanja pred vzletom
- vzlet v veter
- zaščita nosnega kolesa
- vzlet pri bočnem vetru
- standardni postopki med vzletom in po njem

- vzlet s kratke steze in mehkih terenov, postopki, ki vključujejo izračun vzletnih omejitev
- postopki za zmanjšanje hrupa
- praksa dobrega pilota

Vaja 13 Šolski krog, prilet in pristane

- šolski krog, položaj s hrbtnim vetrom vetra, spuščajoči se krak med 3. in 4. zavojem (*base leg*)
- prilet z dodanim plinom in pristane
- zaščita nosnega kolesa
- vpliv vetra na hitrost prileta in hitrost v trenutku dotika steze, uporaba zakrilc
- prilet in pristane pri bočnem vetru
- jadralni prilet (*glide approach*) in pristane
- pristane na kratko stezo in mehko stezo/tehnika
- prilet in pristane brez zakrilc
- pristajanje na 3 kolesa (letala z repnim kolesom)
- neuspeli prilet/izvedba postopka neuspelega prileta (GA)
- postopki za zmanjšanje hrupa
- praksa dobrega pilota

Vaja 12/13 E Postopki v sili

- prekinjeni vzlet
- odpoved motorja po vzletu
- neuspešen pristane/izvedba postopka neuspelega prileta (GA)
- neuspeli prilet

Zaradi varnosti bodo morali piloti, ki so se usposabljali na letalih z nosnim kolesom, opraviti preusmeritveno usposabljanje z inštruktorjem, preden začnejo leteti na letalih z repnim kolesom, in obratno.

Vaja 14 Prvi samostojen polet

- inštruktorjeva navodila pred poletom, spremljanje poleta in posvet po končanem poletu

OPOMBA: Med poleti, ki neposredno sledijo prvemu samostojno opravljenemu poletu, je treba ponoviti:

- postopke zapuščanja in ponovne vključitve v šolski krog
- lokalna območja, omejitve, branje zemljevidov
- uporabo radijskih sredstev za letenje proti letališču
- zavoje s pomočjo magnetnega kompasa, napake kompasa
- praksa dobrega pilota

Vaja 15 Ostri zavoji

- 45-stopinjski zavoji v vodoravnem letu in med spuščanjem
- porušitev vzgona v zavoju in izhod
- izhodi iz nepravilnih položajev, vključno z izhodom iz spiralnega spuščanja (*spiral dives*)
- praksa dobrega pilota

Vaja 16 Zasilni pristane brez dodajanja moči

- postopek pri zasilnem pristanku
- izbira območja pristajanja, sprememba načrta in posledice
- drsna razdalja
- ocena in načrt spuščanja
- ključni položaji

- hlajenje motorja
- preverjanja pri okvari motorja
- uporaba radia
- spuščajoči se krak med 3. in 4. zavojem (*base leg*)
- končni prilet
- pristanek
- ukrepi po pristanku
- praksa dobrega pilota

- Vaja 17 Pristanek iz preventivnih razlogov
- izvedba postopka stran od letališča
 - razmere, ki zahtevajo pristanek iz preventivnih razlogov
 - razmere med letom
 - izbira območja pristajanja:
 - običajno letališče
 - zamišljeno letališče
 - navadno polje
 - šolski krog in prilet
 - ukrepi po pristanku
 - praksa dobrega pilota

Vaja 18 A Navigacija

Načrtovanje leta

- vremenska napoved in trenutno vreme
- izbira zemljevidov in priprava:
 - izbira rute
 - kontrolirani zračni prostor
 - nevarna, prepovedana in omejena območja
 - varne višine
- izračuni:
 - magnetnega kurza in časi na ruti
 - porabe goriva
 - mase in ravnotežja
 - mase in zmogljivosti
- letalske informacije:
 - NOTAM itd.
 - radijske frekvence
 - izbira alternativnih letališč
- dokumentacija letala
- najava poleta:
 - administrativni postopki pred poletom
 - obrazec načrta leta

Odhod

- organizacija dela v pilotski kabini
- postopki pri odletu:
 - nastavitve višinomera
 - vzpostavitev zveze z ATC v kontroliranem / reguliranem zračnem prostoru
 - postopki pri nastavitvi smeri letenja
 - popravki predvidenega časa prihoda (ETA)
- vzdrževanje višine in smeri letenja
- popravek ETA in smeri letenja

- vpisovanje v dnevnik med poletom
- uporaba radijske postaje
- uporaba navigacijskih sredstev
- še zadovoljive vremenske razmere za nadaljevanje poleta
- odločitve med poletom
- let skozi kontrolirani / regulirani zračni prostor
- postopki za preusmeritev
- postopek ob negotovi poziciji
- postopek ob izgubi orientacije

Prihod in postopki za vključevanje v zračni prostor okrog letališča:

- zveza z ATC v kontroliranem / reguliranem zračnem prostoru
- nastavitev višinomera
- vstop v letališki šolski krog
- postopki v šolskem krogu
- parkiranje
- zavarovanje letala
- polnjenje z gorivom
- dokončanje načrta poleta, kadar je to primerno
- administrativni postopki po končanem poletu

Vaja 18 B Posebnosti navigacije na nižjih višinah in pri zmanjšani vidljivosti

- postopki pred spuščanjem
- tveganja (ovire, tla itd.)
- otežkočeno branje zemljevidov
- vpliv vetra in turbulence
- spremljanje okoliških razmer na različnih višinah (izognitev trku s terenom brez poprejšnjih opozoril – CFIT)
- izogibanje območij, občutljivih za hrup
- vključitev v šolski krog
- šolski krog v slabem vremenu in pristanek

Vaja 18 C Radionavigacija

Uporaba VHF VOR

- razpoložljivost, AIP, frekvence
- izbira in identifikacija
- OBS selektor (*omni bearing selector – OBS*)
- indikacija TO/FROM – orientacija
- indikator odstopanja od smeri (CDI)
- določitev 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/Tin zveza z ATC
- pasivno letenje proti oddajniku

Uporaba radarja na ruti/terminalnega radarja

- razpoložljivost, AIP
- postopki in zveza z ATC
- odgovornost pilota
- sekundarni nadzorni radar (SSR):
- radarski odzivnik
- izbira kode
- povpraševanje in odgovarjanje

Uporaba merilnika razdalje (DME)

- izbira postaje in prepoznavanje
- načini delovanja
- razdalja, potna hitrost letala, čas do sredstva

Vaja 19 Osnovno instrumentalno letenje

- fiziološke zaznave
- opazovanje instrumentov:
 - let s pomočjo umetnega horizonta
- omejitve instrumentov
- praksa dobrega pilota
- osnovni manevri:
 - vodoravni let pri različnih hitrostih in konfiguracijah
 - vzpenjanje in spuščanje
 - standardni zavoji med vzpenjanjem in spuščanjem v izbrane kurze
 - prehod iz zavojev med vzpenjanjem in spuščanjem

ZAČETEK USPOSABLJANJA

Pred začetkom usposabljanja je treba kandidata obvestiti, da se pred prvim samostojnim poletom zahteva ustrezno zdravniško spričevalo.

IEM FCL 1.135**Obrazec za preverjanje praktične usposobljenosti za licenco PPL(A)**

(Glej FCL 1.135.)

POROČILO O OPRAVLJENEM PREVERJANJU PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ZA PPL(A)

Applicant's last name: Priimek kandidata:		First name: Ime:	
--	--	---------------------	--

1.	Details of the flight Podrobnosti o poletu
----	---

Type of aeroplane: Tip letala:		Departure aerodrome: Letališče odhoda:	
Registration: Registracija:		Destination aerodrome: Namembno letališče:	
Off-block time: Čas zagona motorjev:		On-block time: Čas ustavitve motorjev:	
Total block time: Celoten blokovni čas:		Take-off time: Čas vzleta:	
Landing time: Čas pristanka:			

2.	Result of the test (*delete as necessary) Rezultat praktičnega preverjanja (*izbriši po potrebi)		
Passed*/Opravil		Failed*/Ni opravil	Partial pass*/Delno opravil

3.	Remarks (refer to para 17 of Appendix 2) Opombe (ki se nanašajo na 17. člen dodatka 2)		
</			

AMC/IEM D – LICENCA POKLICNEGA PILOTA**AMC FCL 1.160 in 1.165, 1. točka odstavka a****Integrirani tečaj za usposabljanje za licenco prometnega pilota letala (ATPL (A))**

(Glej FCL 1.160 in 165.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.470.)

(Glej IEM FCL 1.170.)

Praktično usposabljanje je razdeljeno v pet stopenj:

1. stopnja

1 Vaje pred prvim samostojnim poletom vsebujejo najmanj 10 ur letenja z inštruktorjem na enomotornem letalu in vključujejo:

- a) postopke pred poletom, izračun mase in ravnotežja, pregled in oskrbo letala;
- b) postopke v šolskem krogu in letališkem območju, ukrepe za preprečevanje trčenja;
- c) upravljanje letala s pomočjo zunanjih vizualnih referenc;
- d) normalne vzlete in pristanke;
- e) let pri kritično majhnih hitrostih, prepoznavanje znakov začetne stopnje in znakov popolne porušitve vzgona in vrnitev v normalen let, izogibanje vriju in nepravilne položaje ter simulacijo odpovedi motorja.
- f)

2. stopnja

2 Vaje pred prvim samostojnim preletom med letališči vsebujejo vsaj 10 ur letenja z inštruktorjem in najmanj 10 ur samostojnega letenja. Vaje vključujejo:

- a) vzlete pri največji zmogljivosti letala (kratka steza in prelet ovir) in pristanke na kratkih stezah;
- b) izključno instrumentalno letenje in s 180-stopinjskimi zavoji;
- c) prelete med letališči z inštruktorjem s pomočjo zunanjih vizualnih referenc, računske navigacije, sredstev za radijsko navigacijo in postopke za preusmeritev na drugo letališče;
- d) letenje v šolskem krogu in letališkem območju na različnih letališčih;
- e) vzlete in pristanke v bočnem vetru;
- f) nenormalne postopke in postopke ob morebitni nevarnosti ter simulacijo okvare sistemov letala;
- g) letenje v smeri proti kontroliranim letališčem in proč od njih, prelet letališč, izpolnjevanje postopkov letalskih služb (ATS), letalske radiotelefonije, frazeologijo; in
- h) poznavanje poteka pregleda vremena pred poletom, ocenjevanje vremenskih razmer in uporabo storitev letalskih informacijskih služb (AIS).

3. stopnja

3 Vaje pred preverjanjem pridobljenega znanja navigacije po pravilih VFR vključujejo skupaj vsaj pet ur letenja z inštruktorjem in vsaj 40 ur kot vodje letala.

4 Letenje z inštruktorjem in različna preverjanja pred preverjanjem pridobljenega znanja navigacije po pravilih VFR vključuje:

- a. ponovitev vaj iz 1. in 2. stopnje;
- b. let po pravilih VFR pri relativno kritičnih visokih hitrostih, prepoznavanje znakov spiralnega spuščanja in vrnitev v normalen let;
- c. preverjanje pridobljenega znanja navigacije po pravilih VFR, ki ga vodi inštruktor letenja, ki ni sodeloval pri kandidatovem usposabljanju.

4. stopnja

5 Vaje pred preverjanjem praktične usposobljenosti za vpis ratinga za instrumentno letenje vsebujejo:

- a. najmanj 55 ur instrumentalnega letenja, ki lahko vključuje do 25 ur instrumentalnega letenja na napravi FNPT I oziroma največ 40 ur na napravi FNPT II ali na simulatorju, ki ga vodi inštruktor letenja in/ali pooblaščen simulatorski inštruktor, in
- b. 50 ur instrumentalnega letenja kot pilot pripravnik za vodjo letala (SPIC);
- c. nočno letenje, vključno z vzleti in pristanki kot vodja letala;
- d. postopke pred poletom, ki se nanašajo na letenje po pravilih instrumentalnega letenja IFR, vključno z uporabo letalskega priročnika in ustreznih dokumentov letalskih služb (ATS) za pripravo načrta poleta po pravilih IFR;
- e. postopke in manevre v zvezi z operacijami po pravilih IFR v normalnih in nenormalnih razmerah ter ob morebitni nevarnosti, ki vključujejo vsaj:
 - prehod z vizualnega k instrumentalemu letu med vzletom,
 - standardne instrumentalne odhode in prihode,
 - postopke instrumentalnega letenja na ruti,
 - postopke v čakanju,
 - instrumentalne prilete do posameznih minimumov,
 - postopke za neuspeli prilet,
 - pristanke, ki sledijo instrumentalnemu priletu, vključno s kroženjem;
- f. manevre in značilnosti posameznega poleta in
- g. letenje na večmotornem letalu v vajah, opisano v 5. točki odstavka e, skupaj z letenjem izključno s pomočjo instrumentov pri simulaciji odpovedi enega motorja, izključitvijo ter ponovnim zagonom motorja (če ta vaja ne poteka na simulatorju, jo je treba izvajati na varni višini).

5. stopnja

6 Usposabljanje in preverjanje za delo v veččlanski posadki vsebuje ustrezno usposabljanje v skladu z zahtevami iz dodatka 1 k FCL 1.261, odstavek d, in odstavka d AMC FCL 1.261.

7 Če se po koncu tega dela rating za tip letal z veččlansko posadko ne zahteva, kandidat prejme potrdilo o opravljenem usposabljanju za delo v veččlanski posadki, kot je določeno v dodatku 1 k AMC FCL 1.261, odstavek d.

AMC FCL 1.160 in 1.165, 2. točka odstavka a**Integrirani tečaj za usposabljanje za licenco poklicnega pilota letala (CPL (A)) in rating za instrumentalno letenje (IR)**

(Glej FCL 1.160 in 165.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.470.)

(Glej IEM FCL 1.170.)

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE ZA LETENJE JE RAZDELJENO NA ŠTIRI FAZE:

1. faza

1 Vaje pred prvim samostojnim poletom vsebujejo vsaj 10 ur letenja z inštruktorjem na enomotornem letalu. Vaje vključujejo:

- a) postopke pred poletom, izračun mase in ravnotežja, pregled in oskrbo letala;
- b) postopke v šolskem krogu in na letališkem območju, ukrepe za preprečevanje trčenja;
- c) upravljanje letala s pomočjo zunanjih vizualnih referenc;
- d) normalne vzlete in pristanke;
- e) letenje pri kritično majhnih hitrostih, prepoznavanje znakov začetne stopnje in znakov popolne porušitve vzgona in vrnitev v normalen let, izogibanje vriju in nepravilne položaje in simulacijo odpovedi motorja.

2. faza

2 Vaje pred prvim samostojnim preletom med letališči vsebujejo vsaj 10 ur letenja z inštruktorjem in najmanj 10 ur samostojnega letenja. Vaje vključujejo:

- a) vzlete pri največji zmogljivosti (kratka steza in prelet ovir) in pristanke na kratkih stezah;
- b) izključno instrumentalno letenje in s 180-stopinjskimi zavoji;
- c) letenje med letališči z inštruktorjem s pomočjo zunanjih vizualnih referenc, računske navigacije, sredstva za radijsko navigacijo in postopke za preusmeritev na drugo letališče;
- d) letenje v šolskem krogu in letališkem območju različnih letališč;
- e) vzlete in pristanke v bočnem vetru;
- f) nenormalne postopke ter postopke v sili skupaj s simulacijo okvare sistemov letala;
- g) letenje v smeri proti kontroliranim letališčem in proč od njih, prelet letališč, izpolnjevanje postopkov letalskih služb (ATS), letalsko radiotelefonijo in frazeologijo; ter
- h) poznavanje poteka pregleda vremena pred poletom, ocenjevanje vremenskih razmer in uporabo storitev letalskih informacijskih služb (AIS).

3. faza

3 Vaje pred sprotnim preverjanjem pridobljenega znanja navigacije po pravilih VFR vsebujejo skupaj vsaj pet ur šolanja in najmanj 40 ur kot vodja letala.

4 Letenje z inštruktorjem in različna preverjanja pred preverjanjem pridobljenega znanja navigacije po pravilih VFR in preverjanje praktične usposobljenosti zajema:

- a. ponovitev vaj iz 1. in 2. stopnje;
- b. vizualni let pri relativno kritičnih visokih hitrostih, prepoznavanje znakov spiralnega spuščanja in vrnitev v normalen let;
- c. preverjanje pridobljenega znanja navigacije po pravilih VFR, ki ga vodi inštruktor letenja, ki ni sodeloval pri kandidatovem usposabljanju.

4. faza

5 Vaje pred preverjanjem praktične usposobljenosti za vpis ratinga za instrumentalno letenje vsebujejo:

- a. najmanj 55 ur instrumentalnega letenja, ki lahko vključuje do 25 ur instrumentalnega letenja na napravi FNPT I oziroma največ 40 ur na napravi FNPT II ali na simulatorju letenja, ki ga vodi inštruktor letenja na letalu in/ali pooblaščen simulatorski inštruktor, in
- b. 50 ur instrumentalnega letenja kot pilot pripravnik za vodjo letala (SPIC);
- c. nočno letenje skupaj z vzleti in pristanki kot vodje letala;
- d. postopke pred poletom, ki se nanašajo na letenje po pravilih IFR skupaj z uporabo letalskega priročnika in ustreznih dokumentov letalskih služb (ATS) za pripravo načrta poleta po pravilih VFR;
- e. postopke in manevre v zvezi z operacijami instrumentalnega letenja v normalnih, nenormalnih razmerah in ob morebitni nevarnosti, ki vključujejo vsaj:
 - prehod od vizualnega k instrumentalnemu letu med vzletom,
 - standardne instrumentalne odhode in prihode,
 - postopke instrumentalnega letenja na poti,
 - postopke med čakanjem,
 - instrumentalne prilete do posameznih minimumov,
 - postopke za neuspeli prilet,
 - pristanke, ki sledijo instrumentalnemu priletu skupaj s kroženjem;
- f. manevre in značilnosti posameznega poleta ter
- g. letenje na eno- ali večmotornem letalu po vajah iz točki e petega odstavka, vključno z letenjem izključno s pomočjo instrumentov pri simulirani odpovedi enega motorja, njegovo izključitvijo ter ponovnim zagonom, če je letalo večmotorno (če vaja ne poteka na simulatorju, jo je treba izvajati na varni višini).

AMC FCL 1.160 in 3. točka odstavka a 1.165**Integrirani tečaj za usposabljanje za licenco poklicnega pilota letala (CPL (A))**

(Glej FCL 1.160 in 165.)

(Glej AMC FCL 1.470, odstavek b.)

(Glej IEM FCL 1.170.)

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE ZA LETENJE JE RAZDELJENO NA ŠTIRI FAZE:

1. faza

1 Vaje pred prvim samostojnim poletom vsebujejo vsaj 10 ur letenja z inštruktorjem na enomotornem letalu. Vaje vključujejo:

- a) postopke pred poletom, izračun mase in ravnotežja, pregled in oskrbo letala;
- b) postopke v šolskem krogu in na letališkem območju, ukrepe za preprečevanje trčenja;
- c) upravljanje letala s pomočjo zunanjih vizualnih referenc;
- d) normalne vzlete in pristanke;
- e) letenje pri kritičnih majhnih hitrostih, prepoznavanje znakov začetne stopnje in znakov popolne porušitve vzgona in vrnitev v normalen let, izogibanje vriju in nenormalne položaje ter simulacijo odpovedi motorja.

2. faza

2 Vaje pred prvim samostojnim poletom med letališči vsebujejo vsaj 10 ur letenja z inštruktorjem in najmanj 10 ur samostojnega letenja. Vaje vključujejo:

- a) vzlete pri največji zmogljivosti letala (kratka steza in prelet ovir) in pristanke na kratkih stezah;
- b) izključno instrumentalno letenje in s 180-stopinjskimi zavoji;
- c) letenje med letališči z inštruktorjem s pomočjo zunanjih vizualnih referenc, računske navigacije, sredstev za radijsko navigacijo in postopke za preusmeritev na drugo letališče;
- d) letenje v šolskem krogu in letališkem območju na različnih letališčih;
- e) vzlete in pristanke v bočnem vetru;
- f) nenormalne postopke ter postopke v sili, vključno s simulacijo okvare opreme letala;
- g) letenje v smeri proti kontroliranim letališčem in proč od njih, prelet letališč, izpolnjevanje postopkov letalskih služb (ATS), postopkov letalske radiofonije in frazeologijo; ter
- h) poznavanje poteka pregleda vremena pred poletom, ocenjevanje vremenskih razmer in uporabo storitev letalskih informacijskih služb (AIS).

3. faza

3 Vaje pred preverjanjem pridobljenega znanja navigacije po pravilih VFR vsebujejo vsaj 30 ur usposabljanja in najmanj 58 ur letenja kot vodja letala in vključujejo:

- a) najmanj 10 ur instrumentalnega letenja, ki lahko vključuje do pet ur instrumentalnega letenja na napravi FNPT I ali na simulatorju, ki ga vodi inštruktor letenja na letalu in/ali pooblaščen simulatorski inštruktor, ter
- b) ponovitev vaj iz 1. in 2. stopnje, od tega najmanj pet ur na letalu, ki ima dovoljenje za prevoz najmanj štirih oseb, z nastavljenim propelerjem in uvlečljivim podvozjem;
- c) letenje po pravilih VFR pri relativno kritičnih visokih hitrostih, prepoznavanje znakov spiralnega spuščanja in vrnitev v normalen let;
- d) nočno letenje in vzlete ter pristanke kot vodja letala.

4. faza

4 Letenje z inštruktorjem in različna preverjanja pred končnim preverjanjem praktične usposobljenosti za licenco poklicnega pilota vključuje:

- a) do 30 ur usposabljanja, ki ga je mogoče dodeliti k usposabljanju za posebne letalske storitve v zraku, in
- b) po potrebi ponovitev vaj iz 3. stopnje,
- c) manevre in značilnosti posameznega poleta ter
- d) usposabljanje na večmotornem letalu.

Če je potrebno, letenje na večmotornem letalu skupaj z letenjem s simulirano odpovedjo enega motorja, njegovo izključitvijo ter ponovnim zagonom (če vaja ne poteka na simulatorju, jo je treba izvajati na varni višini).

AMC FCL 1.160 in 4. točka odstavka a 1.165**Modularni tečaj za usposabljanje za licenco poklicnega pilota letala (CPL (A))**

(Glej FCL 1.160 in 1.165.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.470.)

(Glej IEM-FCL 1.170.)

Usposabljanje za vizualno letenje

Predlagani čas letenja

- | | | |
|---|---|----------|
| 1 | postopki pred poletom; izračun mase in ravnotežja, pregled in oskrba letala | |
| 2 | vzlet, šolski krog, prilet, pristanek; uporaba kontrolnih seznamov (<i>CHL</i>); izogibanje trčenj, kontrolni postopki | 45 minut |
| 3 | šolski krog: simulacija odpovedi motorja med vzletom in po njem | 45 minut |
| 4 | vzlet z največjo zmogljivostjo letala (kratka steza in prelet ovir); pristanki na kratki stezi | ena ura |
| 5 | vzleti in pristanki v bočnem vetru; nadaljevanje leta po neuspelem priletu (GA) | ena ura |
| 6 | let pri relativno kritičnih visokih hitrostih; prepoznavanje znakov spiralnega spusta in vrnitev v normalen let | 45 minut |
| 7 | polet pri kritičnih nizkih hitrostih, izogibanje vriju, prepoznavanje znakov začetne in popolne porušitve vzgona in vrnitev v normalen let | 45 minut |
| 8 | let med letališči – uporaba računske navigacije in radionavigacijskih sredstev; kandidatovo načrtovanje poleta; vpis načrta poleta ATC; ocena dokumentacije za pregled vremena, NOTAM-i, itd.; postopki letalske radiotelefonijske in frazeologije; določanje pozicije radionavigacijskih sredstev; letenje proti kontroliranim letališčem ali proč od njih, prelet teh letališč, izpolnjevanje postopkov službe kontrole zračnega prometa za plete, simulirana okvara na radijski zvezi, poslabšanje vremenskih razmer, postopki za preusmeritev na drugo letališče, simulacije odpovedi motorja med križarjenjem; izbira terena za zasilni pristanek. | 10 ur |

Usposabljanje za instrumentalno letenje

Ta modul je enakovreden 10-urnemu modulu osnovnega instrumentalnega letenja, ki je določen v AMC FCL 1.205. Modul je osredotočen na osnove letenja izključno z instrumenti in vključuje uporabo omejenega števila instrumentov in neobičajne položaje.

Vse vaje lahko potekajo na napravi FNPT I ali II ali na simulatorju. Če usposabljanje za instrumentalno letenje poteka v vizualnih meteoroloških razmerah, je treba uporabiti ustrezne načine za simulacijo instrumentalnih meteoroloških razmer (IMC).

Naprava za usposabljanje za osnovno instrumentalno letenje (BITD) se lahko uporablja za 9., 10., 11., 12., 14. in 16. vajo.

Za uporabo naprave BITD morajo biti izpolnjene te zahteve:

- usposabljanje mora biti dopolnjeno z vajami na letalu;
- na voljo mora biti zapis o parametrih leta in
- usposabljanje vodi inštruktor letenja (FI (A)) ali inštruktor za rating za instrumentalno letenje (IRI (A)).

9	osnovno instrumentalno letenje brez zunanjih vizualnih referenc; vodoravni let; spremembe moči za pospeševanje in zaviranje med vodoravnim premočrtnim letom; levi in desni zavoji med vodoravnim letom z nagibom 15 in 25 stopinj; dokončanje zavoja v naprej določeno smer	30 minut
10	ponovitev 9. vaje; nato vzpenjanje in spuščanje; ohranjanje smeri in hitrosti, prehod v vodoravni let; zavoji med vzpenjanjem in spuščanjem	45 minut
11	instrumentalni krog: a. začetek vaje, zmanjšanje hitrosti na priletno hitrost; zakrilca v konfiguraciji za pristaneke; b. začetek standardnega zavoja (levi ali desni); c. dokončanje zavoja v nasprotni kurz, letenje v novem kurzu (eno minuto); d. standardni zavoj, spust podvozja, spuščanje s hitrostjo 500 čevljev/min.; e. dokončanje zavoja v začetni kurz, vzdrževanje spuščanja (500 čevljev/min.) in nova smer (eno minuto); f. prehod v vodoravni let, 1000 čevljev pod začetnim nivojem leta; g. začetek nadaljevanja leta po neuspelem priletu (GA) in h. vzpenjanje z največjo navpično hitrostjo	45 minut
12	ponovitev 9. vaje in ostri zavoji s 45-stopinjskim nagibom; vrnitev v normalen let iz neobičajnih položajev	45 minut
13	ponovitev 12. vaje	45 minut
14	radionavigacija z uporabo VOR, NDB ali VDF, če je to sredstvo na voljo; prestrezanje vnaprej določenih QDM, QDR	45 minut
15	ponovitev 9. vaje in vrnitev v normalen let iz neobičajnih položajev	45 minut
16	ponovitev 9. vaje, zavoji in spremembe nivoja ter vrnitev v normalen let s simulacijo okvare umetnega horizonta in/ali žirokompasa	45 minut
17	prepoznavanje znakov začetne in popolne porušitve vzgona; vrnitev v normalen let	45 minut
18	ponovitev 14., 16. in 17. vaje	ena ura in pol

Usposabljanje na večmotornem letalu

19 Če je potrebno, letenje na večmotornem letalu, 1. do 18. vaja, vključno z letenjem s simulirano odpovedjo enega motorja, njegovo izključitvijo in ponovnim zagonom. Pred začetkom usposabljanja mora kandidat izpolniti zahteve iz FCL 1.235 in 1.240, ki se nanašajo na letalo, na katerem bo potekalo preverjanje.

IEM FCL 1.170**Obrazec za preverjanje praktične usposobljenosti CPL (A)**

Glej FCL 1.170.

POROČILO O OPRAVLJENEM PREVERJANJU PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ZA CPL(A)

Applicant's last name: Priimek kandidata:		First name: Ime:	
Licence held: Imetnik licence:		Number: Številka:	

1.	Details of the flight Podrobnosti o poletu
----	---

Class/Type of aeroplane: Razred/tip letala:		Departure aerodrome: Letališče odhoda:	
Registration: Registracija:		Destination aerodrome: Namembno letališče:	
Block time off: Čas zagona motorjev:		Block time on: Čas izključitve motorjev:	
Total block time: Celoten blokovni čas:		Take-off time: Čas vzleta:	
Landing time: Čas pristanka:			

2.	Result of the test (*delete as necessary) Rezultat preverjanja (*izbriši po potrebi)		
Passed*/Opravil		Failed*/Ni opravil	Partial pass*/Delno opravil

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**AMC FCL 1.205****Rating za instrumentalno letenje (IR (A)) – Modularni tečaj praktičnega usposabljanja**

(Glej FCL 1.205.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.205.)

Modul osnovnega instrumentalnega letenja

10-urni modul je osredotočen na osnove letenja zgolj z instrumenti, vključno z uporabo omejenega števila instrumentov in neobičajnimi položaji.

Vse vaje lahko potekajo na napravi FNPT I ali II ali na simulatorju in zajemajo največ pet ur. Če usposabljanje za instrumentalno letenje poteka v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC), je treba uporabiti ustrezne načine za simulacijo instrumentalnih meteoroloških razmer (IMC).

Naprava za usposabljanje v osnovnem instrumentalnem letenju (BITD) se lahko uporablja za 1., 2., 3., 4., 6. in 8. vajo.

Za uporabo naprave BITD morajo biti izpolnjene te zahteve:

- usposabljanje mora biti dopolnjeno z vajami na letalu;
- na voljo mora biti zapis o parametrih poleta in
- usposabljanje mora voditi inštruktor letenja (FI (A)) ali inštruktor za rating za instrumentalno letenje (IRI (A)).

1	osnovno instrumentalno letenje brez zunanjih vizualnih referenc; vodoravni let; spremembe moči za pospeševanje in zaviranje, ohranjanje vodoravnega leta naravnost; levi in desni zavoji med vodoravnim letom z nagibom 15 in 25 stopinj; dokončanje zavoja v naprej določeni smeri;	30 minut
2	ponovitev 1. vaje; dodatno vzpenjanje in spuščanje; ohranjanje kurza in hitrosti, prehod v vodoravni let; zavoji med vzpenjanjem in spuščanjem	45 minut
3	instrumentalni krog: a. začetna vaja, zmanjšanje hitrosti na priletno hitrost; zakrilca v konfiguraciji za prilet; b. začetek standardnega zavoja (levi ali desni); c. dokončanje zavoja v nasprotni kurz, letenje v novem kurzu (1 minuto); d. standardni zavoj, spust podvozja, spuščanje s hitrostjo 500 čevljev/min; e. dokončanje zavoja v začetni kurz, vzdrževanje hitrosti spuščanja (500 čevljev/min) in novi kurz (1 minuto); f. prehod v vodoravni let, 1000 čevljev pod začetim nivojem leta; g. začetek nadaljevanja leta po neuspelem priletu (GA) in h. vzpenjanje z največjo vertikalno hitrostjo	45 minut
4	ponovitev 1. vaje in ostri zavoji s 45-stopinjskim nagibom; vrnitev v normalen let iz neobičajnih položajev	45 minut
5	ponovitev 4. vaje	45 minut
6	radionavigacija z uporabo VOR, NDB ali VDF, če je to sredstvo na voljo; prestrezanje vnaprej določenih QDM, QDR	45 minut
7	ponovitev 1. vaje in vrnitev v normalen let iz neobičajnih položajev	45 minut
8	ponovitev 1. vaje, zavoji in vodoravne spremembe ter vrnitev v normalen let s simulacijo okvare umetnega horizonta in/ali žiroskopskega kompasa	45 minut
9	prepoznavanje znakov začetne in popolne porušitve vzgona; vrnitev v normalen let	45 minut
10	ponovitev 6., 8. in 9. vaje	3 ure 30 minut

Dodatek 1 k AMC FCL 1.205**Spričevalo o dokončanju modula osnovnega instrumentalnega letenja**

(Glej FCL 1.205.)

CERTIFICATE OF COMPLETION OF BASIC INSTRUMENT FLIGHT MODULE POTRDILO O DOKONČANJU MODULA OSNOVNEGA INSTRUMENTALNEGA LETENJA			
Pilot's last name: Priimek pilota:		First name: Ime:	
Type of licence: Vrsta licence:		Number: Številka:	State: Država:
Flight training hours performed on single-engine aeroplane: Število ur usposabljanja na enomotornem letalu:		OR ALI	Flight training hours performed on multi-engine aeroplane: Število ur usposabljanja na večmotornem letalu:
Flight training hours performed in a FSTD (maximum 5 hours) Število ur usposabljanja na napravi FSTD (največ pet ur):			
	Signature of applicant: Podpis kandidata:		

Uspešno dokončanje modula osnovnega instrumentalnega letenja v skladu z zahtevami se s tem potrdi:

TRAINING USPOSABLJANJE			
Basic Instrument Flight module according to requirements is certified below: Usposabljanje v okviru modula osnovnega instrumentalnega letenja je potekalo:			
from od:	to: do:	at: v:	FTO:
Location and date: Kraj in datum:		Signature of Head of Training: Podpis vodje šolanja:	
Type and number of licence and State of issue: Vrsta in številka licence ter država izdaje:		Name in capital letters of authorised instructor: Ime in priimek pooblaščenega inštruktorja s tiskanimi črkami:	

IEM FCL 1.210**Obrazec za preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za rating IR (A)**

(Glej FCL 1.185 in 1.210.)

APPLICATION AND REPORT FORM FOR THE IR(A) SKILL TEST VLOGA IN POROČILO ZA PRAKTIČNO PREVERJANJE USPOSOBLJENOSTI ZA RATING IR (A)

Applicant's last name: Priimek kandidata:		First names: Ime:	
Licence held: Imetnik licence:		Number: Številka:	

	Details of the flight Podrobnosti o poletu		
Class/Type of aeroplane: Razred/tip letala:		Departure aerodrome: Letališče odhoda:	
Registration: Registracija:		Destination aerodrome: Namembno letališče:	
Block time off: Čas zagona motorjev:		Block time on: Čas izključitve motorjev:	
Total block time: Celoten blokovni čas:		Total flight time: Celoten čas poleta:	

	Result of the test (*delete as necessary) Rezultat praktičnega preverjanja (*izbriši po potrebi)		
Passed*/Opravil	Failed*/Ni opravil	Partial opravil	pass*/Delno

	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:	

1. točka odstavka b IEM FCL 1.240

Obrazec za usposabljanje in preverjanje praktične/strokovne usposobljenosti za licenco ATPL in rating za tip večmotornih letal z veččlansko posadko
(Glej FCL 1.240.)

OBRAZEC ZA VLOGO IN POROČILO

Aplicant's last name: Priimek prosilca:		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 letala v vlogi vodje letala/kopilota*	Signature of applicant: Podpis kandidata:	
Multi-engine aeroplane: Večmotorno letalo:		Proficiency check: Preverjanje strokovne usposobljenosti:	
Training record: Zapisi o usposabljanju:		Type rating: Rating za tip letala:	
Skill test: Preverjanje praktične usposobljenosti:		ATPL(A)	

Satisfactory completion of Type rating – training according to requirements is certified below:

Uspešno končanje usposabljanja za vpis ratinga za tip letala in potrdilo o predpisanem usposabljanju:

1	Theoretical training for the issue of a type rating performed during period Teoretično šolanje 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 (aeroplane type): Simulator (tip letala):		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: Vizualna grafika/sistem:		
	Simulator operator: Operater simulatorja:		Visual aid: Vizualni pripomočki:	YES DA	NO NE
Total training time at the controls: Skupni čas usposabljanja na simulatorju:					
Instrument approaches at aerodromes: Instrumentalni prileti na letališča:					
To a decision altitude/height of: 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 Usposabljanje na letalu			
Type of aeroplane: Tip letala:		Registration: Registracija:		Flight time at the controls: Čas na letalu:
Take-offs: Število vzletov:		Landings: Število pristankov:		Training aerodromes /take-offs, approaches and landings) Letališče (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 št. 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</i> <i>Opravil</i>	<i>Failed</i> <i>Ni opravil</i>	SIM/Aircraft Reg: Registrska oznaka simulatorja/letala:
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.

2. točka odstavka b IEM FCL 1.240

Obrazec za usposabljanje in preverjanje praktične/strokovne usposobljenosti za vpis ratinga za razred/tip enomotornih in večmotornih letalih z enim pilotom
(Glej FCL 1.240.)

OBRAZEC ZA VLOGO IN POROČILO

Applicant's last name: Priimek prosilca:		First name: Ime:	
Type of licence: Vrsta licence:		Number: Številka:	State: Država:
Type of aeroplane: Vrsta letala	Registration: Registracija:	Signature of applicant: Podpis prosilca:	

I hereby certify proper completion of the theoretical and practical instruction in accordance with the requirements:

Potrjujem pravilno dokončanje teoretičnega šolanja in praktičnega usposabljanja v skladu z zahtevami:

1.	Single-engine / multi engine / single pilot Aeroplanes Enomotorna/večmotorna/letala z enim pilotom		
Type rating: Rating za tip:	+	Skill test: Praktično preverjanje:	+
Class rating: Rating za razred:	+	Proficiency check: Preverjanje strokovne usposobljenosti:	+
Training record: Zapisi o usposabljanju:	+		
2.	Flight training: Praktično usposabljanje za letenje		
Flight time: Čas letenja:	Take-offs: Število vzletov:	Landings: Število pristankov:	
Training aerodromes (take-offs, approaches and landings): Letališče (število vzletov, priletov in pristankov):			
Location and date: Kraj in datum:	Signature of TRI/CRI*: Podpis izpraševalca usposabljanja za tip/razred letala:		
Type and No of licence: Vrsta in št. licence:	Name in capital letters: Ime in priimek s tiskanimi črkami:		
3.	Skill test: Preverjanje praktične usposobljenosti:		
Aerodrome: Letališče:	Take-off time: Čas vzleta:	Landing time: Čas pristanka:	
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.	Passed Opravil	Failed Ni opravil	SIM/Aircraft Reg: Registrska oznaka simulatorja/letala:
Location and date: Kraj in datum:		Type and No of licence: Vrsta in št. licence:	
Signature of authorised examiner*: Podpis pooblaščenega izpraševalca*:		Name in capital letters: Ime in priimek s tiskanimi črkami:	

**zbriši po potrebi*

AMC FCL 1.251**Dodatno teoretično šolanje za vpis ratinga za razred ali tip visokozmogljivih letal, ki zahtevajo enega pilota**

(Glej odstavek a FCL 1.261.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.251.)

1 Številna letala, certificirana za letenje z enim pilotom imajo podobne letalne lastnosti in zmogljivost sistemov ter navigacijske opreme kot letala, na katerih običajno leti več pilotov, ki redno letijo v istem zračnem prostoru. Znanje, ki se zahteva za varno letenje v takem okolju, ni sestavni del znanja, ki ga predvideva učni program za licenco PPL, CPL ali rating IR (A), oz. ni vključeno v potreben obseg tega znanja, čeprav imetniki teh licenc lahko letijo kot vodje takih letal. Dodatno teoretično znanje, ki se zahteva za varno letenje s temi letali, kandidati pridobijo v organizaciji FTO ali TRTO z opravljenim tečajem po učnem programu iz dodatka 1 k FCL 1.251. Kandidatu, ki želi pridobiti rating za razred ali tip letala in je imetnik licence ICAO ATPL (A) oziroma je dokazal svoje teoretično znanje na ravni ATPL (A), tako da je uspešno opravil vse izpite za licenco JAR-FCL ali nacionalno licenco, se priznajo zahteve iz dodatka 1 k FCL 1.251.

2 Za tečaj veljajo učni cilji teoretičnega šolanja, ki so navedeni v *Administration and Guidance Material* – 5. del.

3 Kandidat pridobljeno znanje dokaže na skupini izpitov, ki jih s soglasjem pristojnega organa določi organizacija, ki izvaja šolanje. Po uspešno opravljenih izpitih se kandidatu izda spričevalo o končanju šolanja in opravljenih izpitih.

4 Spričevalo pomeni "enkratno" usposobljenost kandidata in je potrdilo o izpolnitvi zahteve za vpis vseh naslednjih visokozmogljivih letal v kandidatovo licenco. Veljavnost spričevala ni omejena. Kandidat to spričevalo priloži vlogi za vpis prvega ratinga za tip ali razred visokozmogljivih letal.

Odstavek a AMC FCL 1.261**Učni program teoretičnega šolanja za izdajo ratinga za razred/tip enomotornih in večmotornih letal**

(Glej odstavek a FCL 1.261.)

(Glej dodatek 1 k odstavku a FCL 1.261.)

PODROBNA VSEBINA

- 1 Konstrukcija in oprema letala, normalno delovanje in okvare sistemov
 - 1.1 Dimenzije
najmanjša širina vzletno-pristajalne steze, ki se zahteva za 180-stopinjski zavoj
 - 1.2 Motor in pomožna pogonska enota (APU)
 - 1.2.1 vrste motorja/motorjev
 - 1.2.2 splošno delovanje teh 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
 - sistema zaviranja z motorjem
 - vbrizga vodepoleg tega pri batnih in turbopropelerskih motorjih:
 - propelerjev
 - postavljanje propelerja na nož
 - 1.2.3 krmila 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
 - 1.3 Gorivni sistem
 - 1.3.1 mesto rezervoarjev za gorivo, črpalke, dovod goriva do motorjev, prostornina rezervoarjev, ventili in merjenje količine
 - 1.3.2 mesto teh sistemov:
 - filtrov
 - gretja goriva
 - sistema za polnjenje in praznjenje goriva
 - izpuščanje goriva v zraku
 - odzračevanje
 - 1.3.3 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, nadziranje temperature goriva in izpuščanje goriva v zraku
 - 1.4 Vzdrževanje tlaka in klimatizacija
 - 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 klimatizaciji
 - 1.5 Zaščita pred zaledenitvijo, brisalniki vetrobranskega stekla, zaščita pred dežjem

- 1.5.1 deli letala, ki so zaščiteni pred zaledenitvijo, vključno z motorji, toplotni viri, krmila in indikacije
- 1.5.2 delovanje sistema za preprečevanje zaledenitve/razledenitev med vzletom, vzpenjanjem, križarjenjem, spuščanjem, razmere, ki narekujejo uporabo zaščitnih sistemov
- 1.5.3 krmila in prikazi v zvezi z delovanjem brisalnikov vetrobranskega stekla in zaščite pred dežjem
- 1.6 Hidravlični sistemi
- 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 krmila, monitorji in indikatorji v pilotski kabini, uporaba in povezava ter tolmačenje prikazov
- 1.7 Podvozje
- 1.7.1 glavni deli
 - glavnega podvozja
 - nosnega kolesa
 - krmiljenja koles
 - zavnega sistema koles, vključno s sistemom za preprečevanje blokiranja koles med zaviranjem (anti-skid)
- 1.7.2 uvlečenje in izvlečenje podvozja (vključno s spremembami uravnoteženja in upora, ki jih to povzroča)
- 1.7.3 potreben tlak v pnevmatikah ali lokacija ustrezne nalepke
- 1.7.4 krmila in indikatorji v pilotski kabini skupaj z opozorilnimi indikatorji v zvezi z uvlečenjem/izvlečenjem podvozja in zavorami
- 1.7.5 sestavni deli sistema za spuščanje podvozja (s prostim padom) v sili
- 1.8 Krmila, sredstva za povečanje vzgona
- 1.8.1
 - krilca
 - višinsko krmilo (elevatorji)
 - smerno krmilo
 - sistem za uravnoteženje (*trim system*)
 - aerodinamične zavore (*spoilers*)
 - sredstva za povečanje vzgona
 - sistem, ki opozarja na porušitev vzgona
 - sistem, ki opozarja na nepravilno konfiguracijo za vzlet
- 1.8.2 povezava med sistemom za krmiljenje v pilotski kabini in krmili/krmilnimi površinami
- 1.8.3 krmila, monitorji in indikatorji, vključno z opozorilnimi indikatorji sistemov iz točke 1.8.1, medsebojna povezava in razlaga
- 1.9 Oskrba z električno energijo
- 1.9.1 število, jakost, napetost, frekvenca in lokacija glavnega električnega sistema (AC in DC), lokacija pomožnega električnega sistema in zunanega napajanja
- 1.9.2 lokacija krmil, monitorjev in indikatorjev v pilotski kabini
- 1.9.3 letalski instrumenti, komunikacijski in navigacijski sistemi, glavni in pomožni viri električne energije
- 1.9.4 mesto najpomembnejših prekinjal (*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 krmiljenje te opreme v pilotski kabini med normalnimi operacijami:
 - letalski instrumenti
 - sistemi za vodenje leta (*flight management system*)
 - radarska oprema, vključno z radijskim višinomerom
 - komunikacijski in navigacijski sistem

- avtopilot
- zapisovalnik podatkov o poletu (*flight recorder*) in zapisovalnik zvoka v pilotski kabini (*voice recorder*)
- sistem, ki opozarja na nevarno bližino tal (*GPWS*)
- sistem za preprečitev trčenja v zraku
- opozorilni sistem
- 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, vrata za tovor, stopnice, okna in zasilni izhodi
- 1.11.3 glavni deli sistema za oskrbo s kisikom in njihova lokacija, kisikove maske in delovanje sistemov za oskrbo s kisikom, namenjenih posadki in potnikom, potrebne količine kisika, prikazane z razpredelnico ali diagramom
- 1.12 Delovanje in pravilna uporaba opreme v letalu, ki se uporablja ob nevarnosti:
 - prenosna naprava za gašenje ognja
 - 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 ob nevarnosti
- 1.13 Pnevmatški sistem
- 1.13.1 deli pnevmatskega sistema, izvor tlaka, sestavni deli na pnevmatski pogon
- 1.13.2 krmila, monitorji in indikatorji v pilotski kabini, delovanje sistema
- 1.13.3 vakuumski sistem
- 2 OMEJITVE
- 2.1 Splošne omejitve
- 2.1.1 Spričevalo letala, kategorija operacije, spričevalo o hrupu, podatki o največji in najmanjši zmogljivosti letala v vseh profilih leta, pogoji in letalski sistemi
 - največje komponente hrbtnega in bočnega vetra pri vzletu in pristanku
 - največje hitrosti
 - za izvlečenje zakrilc V_{fo}
 - pri različnih nastavitvah zakrilc V_{fe}
 - za spremembo položaja podvozja V_{lo} , M_{lo}
 - pri izvlečenem podvozju V_{le} , M_{le}
 - pri največjem odklonu smernega krmila V_a , M_a
 - glede pnevmatike
 - pri nastavitvi enega propelerja na nož
- 2.1.2 najnižja hitrost, pri kateri je letalo še upravljivo v zraku, V_{mca}
 - najnižja hitrost, pri kateri je letalo še upravljivo na zemlji, V_{mcg}
 - hitrost, pri kateri se poruši vzgon pri različnih pogojih, V_{so} , V_{s1}
 - največja hitrost V_{ne} , M_{ne}
 - največja operativna hitrost za normalne operacije V_{mo} , M_{mo}
 - hitrost, pri kateri se poruši vzgon, ali najmanjša hitrost, pri kateri je letalo še upravljivo pri različnih pogojih, V_{so} , V_{s1}
 - največja hitrost V_{ne} , M_{ne}
 - največja dovoljena operativna hitrost V_{mo} , M_{mo}
 - omejitev višine in temperature
 - sprožitev naprave za tresenje krmilne palice (*stick shaker*)
- 2.1.3
 - največja standardna višina na letališču, naklon vzletno-pristajalne steze
 - največja masa letala za vožnjo po tleh (taksiranje)

- največja masa letala ob vzletu
 - največja masa letala v trenutku, ko se odlepi od tal
 - največja masa letala ob pristanku
 - masa letala brez goriva
 - največja hitrost letala med izpuščanjem goriva v zraku V_{dco} , M_{dco} , V_{dce} , M_{dce}
 - največji faktor obremenitve med operacijami
 - potrjeno območje masnega središča
- 2.2 Omejitve motorjev
- 2.2.1 Operativni podatki o motorjih
- časovne omejitve in najvišje temperature
 - najnižje število vrtljajev na minuto (RPM) in temperature
 - vrtilni moment
 - največja moč za vzlet in nadaljevanje leta po neuspelem priletu (GA) glede na tlačno višino/višino leta in temperaturo
 - batni motorji: dovoljene najbogatejše in najsiriomašnejše zmesi
 - najnižja in najvišja temperatura ter tlak olja
 - najdaljši čas za zagon in potrebno hlajenje starterja
 - čas med dvema poskusoma zagona motorjev in pomožne pogonske enote
 - za propeler: najvišje število vrtljajev (RPM) propelerja, ki sproži samodejno postavitve koraka propelerja na nož
- 2.2.2 Potrjene specifikacije olja
- 2.3 Omejitve sistemov letala
- 2.3.1 Podatki o delovanju teh sistemov:
- vzdrževanje tlaka, največji tlak v klimatizacijskem sistemu
 - oskrba z električno energijo, največja obremenitev napajalnega sistema (AC in DC)
 - najdaljši čas napajanja iz baterije v izrednih razmerah
 - omejitev hitrosti pri sistemu za uravnoteženje letala glede na Machovo število (*mach trim system*) in dušilnikom nihanj po navpični osi (*yaw damper*)
 - omejitve avtopilota v različnih načinih delovanja
 - zaščita pred zaledenitvijo
 - omejitve hitrosti in temperature pri gretju oken
 - omejitve temperature pri zaščiti motorjev in kril pred zaledenitvijo
- 2.3.2 Gorivni sistem
- Potrjene specifikacije goriva, najnižji in najvišji tlak ter temperatura goriva
- 2.4 Seznam najnujnejše opreme (MEL)
- 3 ZMOGLJIVOST LETALA IN NAČRTOVANJE POLETA
- 3.1 Zmogljivost
- Izračun zmogljivosti letala glede na hitrost, gradiente, mase pri vseh pogojih za vzlet, na ruti, med priletom in pristankom v skladu z razpoložljivo dokumentacijo; npr. za vzlet: V_1 , V_{mbe} , V_r , V_{lof} , V_2 , vzletno razdaljo, največjo maso za vzlet in potrebno razdaljo za ustavljanje z upoštevanjem teh dejavnikov:
- razdalja, namenjena pospeševanju in ustavljanju
 - talna vzletna razdalja in skupna vzletna razdalja (TORA, TODA)
 - temperatura na tleh, višina, naklon steze, veter
 - največja obremenitev in največja masa (npr. ZFM)
 - najmanjši gradient vzpenjanja po odpovedi motorja
 - učinek snega, plundre, vlage ali luž na vzletno-pristajalni stezi
 - mogoča odpoved enega in/ali dveh motorjev med križarjenjem
 - uporaba sistemov za preprečevanje zaledenitve
 - okvara sistema za vbrizg vode in/ali sistema za preprečevanje blokiranja koles med zaviranjem
 - hitrosti pri zmanjšanem potisku V_1 , V_{1red} , V_{mbe} , V_{mu} , V_r , V_{lof} , V_2

- varna referenčna priletna hitrost V_{ref} ob upoštevanju V_{mca} in turbulentnih razmer
- učinek čezmerne hitrosti za prilet in nenormalnega drsnega kota (*glide slope*) na pristajalno razdaljo
- najmanjši gradient vzpenjanja med priletom in pristankom
- omejujoče vrednosti za nadaljevanje leta po neuspelem priletu (GA) z najmanjšo količino goriva
- največja dovoljena masa letala za pristanek in pristajalna razdalja za namembno in nadomestno letališče ob upoštevanju teh dejavnikov:
 - razpoložljiva pristajalna razdalja
 - temperatura na tleh, tlačna višina, naklon steze, veter
 - poraba goriva do namembnega ali nadomestnega letališča
 - učinek snega, plundre, vlage ali luž na vzletno-pristajalni stezi
 - okvara sistema za vbrizg vode in/ali sistema za preprečevanje blokiranja koles med zaviranjem
 - učinek negativnega potiska in zračnih zavor (*spoilers*)

3.2. Načrtovanje poleta

Načrtovanje poleta v normalnih in nenormalnih razmerah

- optimalni/najvišji nivo leta
- najnižja zahtevana višina leta
- postopek pri izgubi višine (*drift down procedure*), ki sledi odpovedi motorja med križarjenjem
- nastavitev moči motorja med vzpenjanjem, križarjenjem in čakanjem pri različnih pogojih in najgospodarnejšo nivo leta za križarjenje
- izračun za načrt poleta, ki se nanaša na kratek oz. dolg polet
- optimalni in najvišji nivo leta ter nastavitev moči motorjev, ki sledi odpovedi motorja.

4 OBREMENITEV, RAVNOTEŽJE IN OSKRBA LETALA

4.1 Obremenitev in ravnotežje

- poročilo o tehtanju in uravnoteženja glede na največje mase za vzlet in pristanek
- 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 letala na zemlji

Servisni priključki za oskrbo z:

- gorivom
- oljem
- vodo
- hidravličnimi fluidi
- kisikom
- dušikom
- zrakom, namenjenim klimatizaciji
- električno energijo
- zrakom za zagon motorjev
- toalete in predpisi o varnosti

5 POSTOPKI V SILI

5.1 Prepoznavanje nevarnega položaja in takojšnje ukrepanje. Posadka mora postopke poznati na pamet. Ti so predvideni za take razmere, ki jih proizvajalec letala in organ, ki izdaja dovoljenja, ocenita kot nevarne. Ukrepi si morajo slediti v pravilnem zaporedju:

- odpoved motorja med vzletom, preden letalo doseže V_1 , ali po tem oziroma med letom

- okvare propelerskega sistema
 - čezmerno segrevanje motorja, požar na motorju na zemlji ali v zraku
 - požar v prostoru za podvozje
 - električni dim in/ali ogenj
 - hitro znižanje tlaka/dekompresija in spuščanje v sili
 - čezmerno segrevanje klimatizacijskega sistema in sistema za preprečevanje zaledenitve
 - odpoved črpalke za gorivo
 - zaledenitev/čezmerno segrevanje goriva
 - okvara pri oskrbi z električno energijo
 - okvara hlajenja opreme
 - okvara letalskih instrumentov
 - delna okvara/odpoved hidravličnega sistema
 - okvare na napravah za povečanje vzgona, krmilih, vključno s servomehanizmi
 - dim in/ali ogenj v prtljažnem prostoru
- 5.2 Ukrepi v skladu s potrjenim kontrolnim seznamom ukrepov za nenormalne razmere in kontrolnim seznamom, ki se uporablja ob nevarnosti (*Emergency CHL*)
- ponoven zagon motorja med letom
 - izvlačenje podvozja ob nevarnosti
 - uporaba zavornega sistema ob nevarnosti
 - izpuščanje goriva v zraku
 - spuščanje ob nevarnosti

6 POSEBNE ZAHTEVE ZA RAZŠIRITEV RATINGA ZA TIP LETALA NA INSTRUMENTALNE PRILETE DO VIŠINE ODLOČITVE, KI JE NIŽJA OD 200 ČEVLJEV (60 m)

- 6.1 Oprema na letalu 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 LETAL, NA KATERIH SO PODATKI O POLETU PRIKAZANI NA ZASLONIH ELEKTRONSKIH INSTRUMENTOV (npr. EFIS) (*GLASS COCKPIT*)

- 7.1 Dodatni učni cilji
- 7.1.1 splošna pravila o zasnovi računalniške strojne in programske opreme
 - 7.1.2 logika sistemov za alarmiranje in pošiljanje podatkov ter njihove omejitve
 - 7.1.3 povezava med različnimi računalniškimi sistemi na letalu, njihove omejitve, možnosti prepoznavanja računalniške napake in ukrepi, ki so potrebni ob odpovedi računalnika
 - 7.1.4 normalni postopki, vključno z nalogami za uskladitev dela celotne posadke
 - 7.1.5 operacije letala pri različnih nepravilnostih računalnika (osnovno letenje)

8 SISTEM ZA VODENJE LETALA (FMS)

2. točka odstavka c AMC FCL 1.261**Smernice za odobritev tečaja šolanja za tip letala**

(Glej 2. točko odstavka c FCL 1.261.)

(Glej dodatka 1 in 2 k FCL 1.055.)

(Glej dodatek 2 k FCL 1.240.)

PROGRAM ŠOLANJA**1 Ratingi za tip letala**

1.1 Tečaj šolanja za tip letala, za katerega se želi pridobiti potrdilo o odobritvi, mora (če je to izvedljivo) omogočati neprekinjeno šolanje na zemlji, na simulatorju in usposabljanje na letalu ter tako zagotoviti, da kandidat pridobi znanje in veščine, ki se zahtevajo za varno in učinkovito letenje na posameznem tipu letala. Usposobljenost kandidata za tako delo se določi s prikazom zadovoljivega teoretičnega znanja o zrakoplovu, ki se oceni s sprotnim ocenjevanjem pridobljenega znanja in izpitom, postopnim ocenjevanjem, ki ga opravi organizacija FTO ali TRTO med praktičnim usposabljanjem, in uspešno opravljenim preverjanjem praktične usposobljenosti s pooblaščenim izpraševalcem. Ne glede na to, ali bo kandidat opravljal naloge vodje letala, kopilota ali inženirja-letalca v letalski posadki, ne sme biti razlik v ravni zahtevanega znanja ali usposobljenosti, ki se pričakuje od kandidata.

1.2 Šolanje za tip letala običajno poteka kot redni tečaj izobraževanja in usposabljanja. Pri šolanju pilotov, ki aktivno letijo na določenem tipu letala in želijo medtem leteti še na dodatnem tipu, je treba dopustiti, da kandidati sami preštudirajo nekatere dele teoretičnega šolanja. Tako se omogoči letenje v floti različnih letal istega operatorja, ki deluje v skladu z zahtevami iz predpisov in drugih pravnih aktov, ki urejajo letalske operacije, medtem ko še naprej letijo na prvotnem tipu letala. Vsi taki ukrepi morajo biti sprejemljivi za organ, ki bo izdal potrdilo o odobritvi tečaja, čeprav kombinacija praktičnega usposabljanja za nov tip letala z letenjem na drugem tipu običajno ni sprejemljiva.

2 Različice

2.1. Uvajanje v nov tip letala (*Familiarization Training*): Kadar rating za tip letala vključuje tudi različice istega tipa letala, za katere se zahteva tečaj uvajanja v nov tip, se tak dodaten tečaj lahko vključi v teoretično šolanje pri začetnem šolanju za tip letala. Praktično usposabljanje poteka le na eni različici znotraj istega tipa letala.

2.2 Spoznavanje razlik: Kadar rating za tip letala vključuje tudi različice istega tipa letala, za katere se zahteva tečaj v spoznavanju razlik, je začetni tečaj namenjen eni sami različici. Dodatno usposabljanje za letenje na drugih različicah istega tipa poteka po uspešno opravljenem začetnem tečaju za vpis ratinga za tip, čeprav je mogoče posamezne teme s tečaja spoznavanja razlik obravnavati na ustreznih stopnjah začetnega tečaja v soglasju s pristojnim organom. Tečaj spoznavanja razlik za letenje na različicah v okviru ratinga istega tipa letala potrdi pristojni organ kot ločen tečaj ali kot del osnovnega šolanja za vpis ratinga za tip letala.

3 Program teoretičnega šolanja in praktičnega usposabljanja

3.1 Program šolanja natančno določa čas, namenjen teoretičnemu šolanju, usposabljanju na simulatorju in na letalu, če šolanje ni odobreno kot šolanje, ki poteka izključno na simulatorju in ne vključuje letenja na letalu (*Zero Flight Time Training – ZFTT*) v skladu z dodatkom 1 k 2. točki odstavka c FCL 1.261. Če pristojni organ oceni program kot ustrezen, izda potrdilo o odobritvi. Začetno šolanje za vpis ratinga za tip se načrtuje na predpostavki, da kandidat izpolnjuje najnižje zahteve glede licenciranja in izkušenj za začetek tečaja, kot se to zahteva v FCL 1.250 in 1.255. Šolanje za prvi vpis ratinga za letala z veččlansko posadko vključuje tudi utrjevanje znanja in šolanje, povezano z določenim tipom letala, v tistih sestavinah osnovnega usposabljanja za delo v veččlanski posadki (MCC), ki ustrezajo tipu ali različici letala.

- 3.2 Če želi organizacija TRTO izvajati šolanje, pri katerem se upoštevajo predhodne izkušnje na podobnih tipih letal s podobnimi sistemi ali operativnimi postopki, kot so sistemi in postopki na novem tipu, natančno določi najnižjo stopnjo usposobljenosti in izkušnje, ki jih morajo imeti člani letalske posadke pred začetkom šolanja. Pristojni organ, ki bo izdal potrdilo o odobritvi, potrdi predlagano raven za vpis in zmanjšane zahteve glede usposabljanja pri tem šolanju.
- 3.3 Organizacija TRTO lahko izvajanje posameznih sestavin šolanja odda podizvajalcem. V takih primerih podizvajalska organizacija pridobi potrdilo o odobritvi šolanja, ki ga izda pristojni organ države, ki je bila članica JAA. Če podizvajalske organizacije država, ki je bila članica JAA, ne potrdi, jo mora pristojni organ, ki potrdi TRTO, vključiti v postopek odobritve in se prepričati, ali merila predvidenega šolanja ustrezajo enakovrednim zahtevam organizacije, ki jo potrdi JAA. Druge zahteve, ki se nanašajo na TRTO, kot na primer spremljanje napredka študentov in ustrezna oblika vodenja sistema kakovosti, lahko izpolni TRTO, ki želi pridobiti potrdilo o odobritvi, in hkrati obdrži odgovornost v zvezi s celotnim šolanjem.

ŠOLANJE NA ZEMLJI

4 Učni program

- 4.1 Učni program šolanja na zemlji študentu omogoči, da temeljito spozna delovanje, naloge vseh letalskih sistemov – in kadar je to ustrezno– tudi njihovo delovanje v nenormalnih razmerah in ob nevarnosti. Šolanje vključuje tudi tiste sisteme, ki so bistvenega pomena za operacije letala, kot na primer kontrolni sistemi krmarjenja letala z uporabo računalnika (*fly-by-wire*), čeprav letalska posadka lahko le delno nadzira njihovo normalno ali nenormalno delovanje ali ga ne more nadzirati.

5 Teoretično šolanje

- 5.1 Teoretično šolanje mora ustrezati splošnim ciljem (vendar ne izključno), kot so omogočiti študentom:
- (a) temeljito poznavanje konstrukcije letala, motorjev, sistemov in z njimi povezanih omejitev, vključno z maso in ravnotežjem, zmogljivostjo letala in načrtovanjem poleta;
 - (b) poznavanje razporeditve in delovanja krmil ter indikatorjev podatkov o letalu in letalskih sistemih v pilotski kabini;
 - (c) razumevanje nepravilnega delovanja sistemov, njihov učinek na delovanje letala in povezave z drugimi sistemi ob primeru nevarnosti.

6 Oprema in pripomočki za usposabljanje

- 6.1 Organizacija TRTO mora zagotoviti ustrezne prostore, v katerih bo usposabljanje potekalo, in imeti na voljo ustrezno usposobljene in izkušene inštruktorje. Pripomočki za usposabljanje morajo študentom omogočati pridobivanje praktičnih izkušenj pri delovanju sistemov, ki so zajeti v učni program teoretičnega šolanja. Pri letalih z veččlansko posadko morajo omogočiti praktično uporabo znanja, ki se nanaša na delo v veččlanski posadki. Kandidatom morajo biti na voljo tudi oprema in pripomočki za samostojni študij zunaj formalnega učnega programa.

7 Šolanje s pomočjo računalnika (computer based training – cbt)

- 7.1 Šolanje s pomočjo računalnika je dragocen vir teoretičnega šolanja, ki študentom omogoča, da napredujejo v svojem lastnem ritmu v določenem času. številni taki sistemi omogočajo, da so teme učnega programa zajete v celoti in da je napredovanje mogoče šele, ko kandidat dokaže ustrezno raven pridobljenega znanja. Taki sistemi omogočajo samostojni študij ali študij na daljavo, če zajemajo tudi ustrezne postopke za preverjanje znanja. Če je šolanje s pomočjo računalnika sestavni del teoretičnega šolanja, mora biti študentom na voljo strokovno usposobljen inštruktor za pomoč na področjih, ki so za študente težavna.

- 8 Samostojni študij in študij na daljavo
- 8.1 Dele učnega programa teoretičnega šolanja je mogoče ustrezno obravnavati s študijem na daljavo, če je ta odobren (glej odstavek 1.2), ali samostojnim študijem, še posebej, če se pri tem uporablja računalnik. Sprotno preverjanje pridobljenega znanja, ki ga oceni študent sam ali inštruktor, mora biti sestavni del vsakega programa samostojnega študija. Če je samostojni študij ali študij na daljavo sestavni del teoretičnega šolanja, je treba študentom zagotoviti ustrezen čas za utrjevanje in preverjanje znanja pod nadzorom pred začetkom praktičnega usposabljanja za letenje.
- 9 Sprotno preverjanje pridobljenega znanja in končni teoretični izpit
- 9.1 V programu usposabljanja je treba predvideti vmesna preverjanja pridobljenega znanja. Program mora omogočati ponovna preverjanja tem učnega programa, kar zagotavlja temeljito razumevanje zahtevanega znanja. To je mogoče doseči s pomočjo usposobljenega inštruktorja ali uporabo računalnika, ki omogoča samopreverjanje, in z nadaljnjim preverjanjem med utrjevanjem znanja pod nadzorom na zemlji.
- 9.2 Končni teoretični izpit zajema vsa področja učnega programa teoretičnega šolanja. Izpit poteka v obliki pisnega preizkusa pod nadzorom, med katerim ni dovoljeno uporabljati učnega gradiva. Za pozitivno oceno se zahteva 75 % pravih odgovorov, s čimer se predvideva, da je kandidat dosegel zadovoljivo raven znanja pri sprotnem preverjanju znanja med šolanjem. Kandidata je treba opozoriti na področja, na katerih je bilo njegovo znanje na izpitu pomanjkljivo, in mu ponuditi dodatno šolanje, če je to potrebno.
- 9.3 Pozitivna ocena med teoretičnim šolanjem in na končnem izpitu je temeljni pogoj za začetek praktičnega usposabljanja pri šolanju za vpis ratinga za tip.

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE ZA LETENJE

- 10 Naprave za simulacijo letenja (STD)
- 10.1 Naprave za simulacijo letenja omogočajo najučinkovitejše praktično usposabljanje in realistično urjenje v vseh nenormalnih postopkih in postopkih ob nevarnosti v varnem okolju za študenta in inštruktorja, ki ga je mogoče brez težav nadzirati. Pri letalih z veččlansko posadko omogočajo tudi vključitev koncepta CRM in MCC v vse stopnje usposabljanja. Pristojni organ lahko samo izjemoma odobri šolanje za vpis ratinga za tip letal z veččlansko posadko, ki ne vključuje usposabljanja na napravah za simulacijo letenja (STD).
- 10.2 Obseg usposabljanja, ki se zahteva, kadar se uporabljajo naprave za simulacijo letenja, je odvisen od zahtevnosti letala, na katero se usposabljanje nanaša, in v določeni meri od predhodnih izkušenj pilota. Razen pri šolanjih, pri katerih se upoštevajo predhodne izkušnje (odstavek 3.2), je treba v programu šolanja pilota letal z veččlansko posadko predvideti najmanj 32 ur usposabljanja na napravah STD, od tega najmanj 16 ur pri skupnem delu posadke na simulatorju. Pristojni organ lahko po lastni presoji skrajša čas usposabljanja na simulatorju, če so bile med praktičnim usposabljanjem za letenje uporabljene druge naprave za simulacijo letenja, ki natančno ponazarjajo delovno okolje pilotske kabine, operacije in odziv letala. Običajno take naprave lahko vključujejo naprave za usposabljanje za delo z računalnikom za vodenje letala (FMC), ki uporabljajo enako strojno opremo in računalniške programe, kot so na letalu, ali naprave FNPT II, ki so značilne za določen tip letala.

11 Praktično usposabljanje na letalu, v katero je vključeno tudi usposabljanje na simulatorju

11.1 Razen pri odobrenih šolanjih, ki potekajo izključno na simulatorju in ne vključujejo letenja na letalu (ZFTT), je treba nekatere vaje, ki se običajno nanašajo na vzlet in pristank z različnimi konfiguracijami, izvajati na letalu in ne na odobrenem simulatorju. Pri pilotih pripravnikih za letala z veččlansko posadko, ki imajo več kot 500 ur izkušenj pri letenju na letalih z veččlansko posadko podobne velikosti in zmogljivosti, morajo te vaje vključevati najmanj 4 pristanke, od tega najmanj en pristank s popolno ustavitvijo. V vseh drugih primerih mora kandidat opraviti najmanj 6 pristankov. V soglasju s pristojnim organom se praktično usposabljanje na letalu, ki pa ne sme presegati 2 ur, lahko konča, potem ko je pilot pripravnik končal usposabljanje na napravi za simulacijo letenja in uspešno opravil preverjanje praktične usposobljenosti za vpis ratinga za tip letala.

11.2 Odobrena šolanja, ki potekajo izključno na simulatorju in ne vključujejo letenja na letalu (ZFTT)

- (a) Med posebno simulatorsko sekcijo pred začetkom linijskega letenja pod nadzorom (*Line Flying under Supervision – LIFUS*) je treba posvetiti pozornost različnim razmeram, kot so:
- razmere na površini vzletno-pristajalne steze;
 - dolžina vzletno-pristajalne steze;
 - položaj zakrilc,
 - nastavitev moči/tlaka;
 - bočni veter in turbulenca;
 - MTOW in MLW.

Po pristankih se mora letalo popolnoma ustaviti. Sekcija mora potekati kot normalna operacija.

Posebno pozornost je treba nameniti tehniki vožnje po tleh.

- (b) S pristojnim organom se je treba dogovoriti o metodologiji usposabljanja, ki zagotavlja, da je pilot pripravnik popolnoma usposobljen za zunanji pregled letala, preden tak pregled opravlja brez nadzora.
- (c) Linijsko letenje pod nadzorom (*Line Flying under Supervision – LIFUS*) se izvaja po koncu posebne simulatorske sekcije, takoj ko je to mogoče.
- (d) Zaznamek v licenco se vpiše po opravljenem preverjanju praktične usposobljenosti, vendar pred prvimi 4 vzleti in pristanki na letalu. O vpisu začasnih zaznamkov ali kakršnih koli omejitev v licenco odloča pristojni organ.
- (e) Kjer obstaja poseben dogovor med organizacijo za šolanje letenja in operatorjem, ki deluje v skladu z zahtevami iz predpisov in drugih pravnih aktov, ki urejajo letalske operacije, veljajo pri preverjanju strokovnosti v okviru operatorja (*Operator Proficiency Check – OPC*) in pri šolanju, ki poteka izključno na simulatorju in ne vključuje letenja na letalu (ZFTT), standardni postopki operatorja (SOP).

12 Praktično usposabljanje na letalu, v katero ni vključeno usposabljanje na simulatorju letenja

12.1 Praktično usposabljanje, ki poteka izključno na letalu in ne vključuje usposabljanja na napravah za simulacijo letenja, ne more zajeti konceptov CRM in MCC v okviru šolanja za letalo z veččlansko posadko. Iz varnostnih razlogov tudi ne more zajeti vseh nenormalnih operacij in operacij ob nevarnosti, ki se zahtevajo med usposabljanjem in preverjanjem praktične usposobljenosti. V takih primerih mora organizacija FTO ali TRTO pristojni organ prepričati, da je mogoče primerno usposabljanje zagotoviti tudi drugače. Med usposabljanjem, ki poteka izključno na letalu z veččlansko posadki in brez uporabe simulatorja in pri katerem se hkrati usposabljata dva pilota, se običajno zahteva najmanj 8 ur praktičnega usposabljanja v vlogi letečega pilota (PF) za vsakega pilota. Pri usposabljanju na letalu, ki zahteva

enega pilota, se običajno zahteva 10 ur praktičnega usposabljanja. Sprejemljivo je tudi, da se v soglasju s pristojnim organom tako najmanjše število ur zniža, ko gre za nekatera razmeroma enostavna eno- ali večmotorna letala, ki nimajo sistemov, kot je sistem za vzdrževanje tlaka, FMS ali elektronskih zaslonov v pilotski kabini. Pri večmotornih letalih je treba vključiti tudi najnujnejše usposabljanje iz zahteve 2. točke odstavka b FCL 1.261.

- 12.2 Splošno sprejeto je, da prihaja pri usposabljanju na letalu običajno do zakasnitev pri doseganju sprejemljivih letalskih razmer ali konfiguracije za izvedbo usposabljanja v skladu s sprejetim učnim programom. Vzroki so lahko zamuda zaradi ATC ali drugega prometa na tleh pred vzletom, vzpenjanje na določeno višino ali prelet primernih območij za usposabljanje, nujnost, da se letalo fizično premesti zaradi nadaljnjih ali ponovnih manevrov ali instrumentnih preletov. V takih primerih mora pristojni organ zagotoviti, da je učni program usposabljanja dovolj prilagodljiv, da omogoča izvedbo najmanjšega obsega zahtevanega praktičnega usposabljanja.

PREVERJANJE PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

- 13 Po končanem praktične usposabljanju bo moral pilot opraviti preverjanje praktične usposobljenosti s pooblaščenim izpraševalcem, da bi v letalskih operacijah dokazal primerno usposobljenost za vpis ratinga za tip letala. Preverjanje praktične usposobljenosti je ločeno od učnega programa in njegova izvedba ni vključena v najmanjše mogoče zahteve ali najmanjše zadostno število ur usposabljanja v okviru odobrenega programa praktičnega usposabljanja. Preverjanje praktične usposobljenosti lahko poteka na simulatorju, na letalu ali izjemoma s povezavo obojega.

SPRIČEVALO O KONČANEM ŠOLANJU

14. Vodja šolanja ali njegov pooblaščen zastopnik mora potrditi, da je bilo celotno šolanje končano, preden je prosilec opravil preverjanje praktične usposobljenosti za vpis ratinga za tip, ki se vpiše v pilotsko licenco. Nič neobičajnega ni, da registrirana organizacija TRTO ne more zagotoviti ali imeti neposrednega nadzora nad usposabljanjem, ki mora potekati na letalu in ga izvaja tretja stran, kot na primer operator. V takih primerih lahko TRTO s soglasjem pristojnega organa izda spričevalo o končanem šolanju, s katerim potrdi končanje šolanja na zemlji in na napravi za simulacijo letenja. Potrdilo o opravljenem usposabljanju na letalu nato izda organizacija, ki je tako usposabljanje izvedla, kot prošnjo za izdajo ratinga za tip. Čas med obema fazama usposabljanje ne sme presegati 60 dni, sicer se zahteva tečaj za osvežitev znanja, o čemer odloča pristojni organ.

Odstavek d AMC FCL 1.261**USPOSABLJANJE ZA DELO V VEČČLANSKI POSADKI (LETALO) – (MCC)**

(Glej odstavek d FCL 1.261.)

(Glej dodatek 1 k odstavku d FCL 1.261.)

USPOSABLJANJE ZA DELO V VEČČLANSKI POSADKI (MCC)

1 Cilj tega usposabljanja je sprejemanje optimalnih odločitev, komunikacija, razdelitev nalog, uporaba kontrolnih seznamov (*CHL*), medsebojni nadzor, skupinsko delo in pomoč v vseh fazah poleta v normalnih in nenormalnih 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, izkustvo in povratne informacije ter stalno spodbudo, da bi usvojili lekcije, ki se bodo v prihodnje stalno kazale v njihovem vedenju. Da bi bilo usposabljanje za delo v veččlanski posadki učinkovito, mora potekati v več časovno porazdeljenih fazah.

OSNOVNO USPOSABLJANJE ZA DELO V VEČČLANSKI POSADKI (MCC)

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 (CHL). O njihovi uporabi obstaja več različnih mnenj. Upoštevanje katerega koli od teh je odvisno od zahtevnosti letala, okoliščin, sestave letalske posadke, delovnih izkušenj in postopkov operatorja, ki so določeni v letalskem operativnem priročniku (FOM).

7 Medsebojni nadzor, obveščanje in pomoč

- a. Medsebojni nadzor se zahteva pri vsakem posegu pri upravljanju letala. O kakršnem koli večjem odstopanju (od poti leta, konfiguracije letala idr.) je treba opozoriti pilota, ki je odgovoren za določen poseg ali nalogo (PF ali PNF).
- b. Zelo pomembni so postopki za glasno javljanje (*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.

8 Postopke, opisane v tretjem in četrtem odstavku, je mogoče najučinkoviteje uriti s pomočjo vaj iz odstavka d IEM FCL 1.261 v simuliranih operacijah komercialnega zračnega prevoza.

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. priprave pred poletom skupaj z dokumentacijo in izračunom podatkov o zmogljivosti letala za vzlet;
- b. preverjanja pred poletom skupaj s preizkusom in nastavitvijo radijskih in navigacijskih sredstev;
- c. preverjanja pred vzletom skupaj s preizkusom motorja in posvetovanjem o vzletu, ki ga opravi PF;
- d. normalne vzlete z različno stopnjo zakrilc, vzlete z največjo vzletno maso, glasna javljanja (*call-outs*);
- e. prekinjene vzlete, vzlete v bočnem vetru, vzlete z največjo vzletno maso, odpoved motorja po V_1 ;
- f. normalno in nenormalno delovanje letalskih sistemov, uporabo kontrolnih seznamov;
- g. izbrane postopke v sili, ki vključujejo odpoved motorja in požar, obvladovanje in odstranitev dima, vzlet in pristane v strižnem vetru, zasilno spuščanje, onesposobitev člana posadke;

- h. prepoznavanje prvih znakov in odziv na skorajšnjo porušitev vzgona pri različni konfiguraciji zrakoplova;
- i. postopke instrumentalnega letenja skupaj s čakanjem (*holding*), natančni prilet z uporabo podatkov računske navigacije, sistema za avtomatsko vodenje letala (FD) in avtopilota, prilete s simulacijo odpovedi enega motorja, nenatančni in krožni prilet, posvetovanje za prilet, ki ga vodi leteči pilot (PF), nastavitve navigacijskih sredstev, glasno javljanje med prileti, izračun podatkov za prilet in pristanek;
- j. nadaljevanje leta po neuspelem priletu (GA), normalno in s simulirano odpovedjo enega motorja, prehod iz instrumentalnega v vizualno letenje na višini odločitve (DH) ali najmanjši spustni nadmorski/relativni višini;
- k. pristanke, normalne, v bočnem vetru, s simulirano odpovedjo enega motorja, prehod iz instrumentalnega v vizualno letenje na višini odločitve (DH) ali najmanjši spustni nadmorski/relativni višini.

Kadar je usposabljanje za delo v veččlanski posadki (MCC) sestavni del usposabljanja za vpis prvega ratinga za tip letal z veččlansko posadko, lahko vaje 2 (a), (b), (c), (f), (g) in (j) potekajo na simulatorju ali na napravi FTD v okviru potrjenega tečaja.

POGLOBITEV ZNANJA

11 Ne glede na to, kako učinkoviti so učni programi v razredu, vaje v medosebnih odnosih, vaje v linijskem letenju (LOFT) in tehnike povratnih informacij, samo en tečaj MCC za prvi vpis ratinga za tip letala z 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 letala z veččlansko posadko in usposabljanja za vpis nadaljnjih ratingov za tip.

Dodatek 1 k odstavku d AMC FCL 1.261**Usposabljanje za delo v veččlanski posadki (letala) – Potrdilo o opravljenem usposabljanju MCC**

(Glej odstavek d FCL 1.261.)

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 večmotorna letala:		ALI	Multi-engine instrument rating skill test: Preverjanje praktične usposobljenosti za vpis instrumentnega ratinga za večmotorna letala:
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/operat or*: FTO/TRTO/operat or*:
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 št. 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**AMC FCL 1.310, odstavek d****Sestav šolanja za inštruktorje za licenco pilota v veččlanski posadki (MPL (A))**

(Glej odstavek d FCL 1.310.)

(Glej dodatek 1 k FCL, odstavek d.)

RAZŠIRITEV ZAHTEV GLEDE ŠOLANJA INŠTRUKTORJEV MPL (A)

1. Šolanje mora biti teoretično in praktično. Praksa vključuje razvijanje posebnih inštruktorskih veščin, zlasti pri poučevanju in ocenjevanju ogroženosti, obvladovanju napak ter CRM v veččlanski posadki.

2. Cilj šolanja je usposobiti inštruktorje, izšolane kot FI (A), STI (A), MCCI (A), SFI (A), TRI (A), za izvajanje šolanja za licence pilotov v veččlanski posadki (MPL (A)), ki temelji na pridobivanju izkušenj. Šolanje vključuje sestavine, ki so podrobno navedene v nadaljevanju:

TEORETIČNO ŠOLANJE

3. Povezovanje operatorjev in organizacij, ki izvajajo šolanje MPL (A):
 - vzroki za oblikovanje šolanja MPL (A),
 - cilji šolanja MPL (A),
 - sprejetje usklajenega šolanja in postopkov,
 - postopek povratnih informacij.
4. Način usposabljanja, ki temelji na pridobivanju izkušenj:
 - načela usposabljanja, ki temeljijo na pridobivanju izkušenj.
5. Pravni predpisi, usposobljenost in pristojnosti inštruktorja:
 - izvirno gradivo,
 - usposobljenost inštruktorja,
 - sestav učnega programa.
6. Uvod v metodologije snovanja učnih sistemov (glej dokument ICAO PANS-TRG):
 - analize,
 - zasnova in izvedba,
 - ocena in spremembe.
7. Uvajanje programa usposabljanja MPL:
 - stopnje usposabljanja in vsebina,
 - sredstva za usposabljanje,
 - enote za prikaz usposobljenosti, sestavine in merila uspešnosti.
8. Uvod v meje človeške zmogljivosti z načeli obvladovanja groženj in napak ter ustreznimi protiukrepi v okviru CRM:
 - pomen izrazov,
 - vrste ustreznega vedenja,
 - sistem ocenjevanja.
9. Izvajanje načel obvladovanja groženj in napak ter načel CRM med šolanjem:
 - izvajanje in praktična uporaba,
 - načini ocenjevanja,
 - posamezni popravni ukrepi,
 - načini posvetovanja in poročanja.

10. Namen in potek vrednotenja in ocenjevanja:

- temelji za stalno vrednotenje glede na posamezna merila usposobljenosti,
- posamezno vrednotenje,
- zbiranje in analiza podatkov,
- ocena sistema šolanja.

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

11. Praktično usposabljanje lahko poteka v obliki modulov interaktivnih skupin v razredu in/ali na napravah za usposabljanje. Cilj je usposobiti inštruktorje za:

- prepoznavanje načinov vedenja na podlagi opazovanja na teh področjih:
 - sporazumevanje,
 - skupinsko delo,
 - zavestno spremljanje okoliških razmer,
 - obvladovanje obremenitve z delom,
 - obvladovanje težav in sprejemanje odločitev,
- analiza prvotnih vzrokov neželenega obnašanja,
- poročanje/posvetovanje s študenti po opravljeni nalogi z uporabo ustreznih načinov, zlasti:
 - uporaba podpornih načinov,
 - spodbujanje samoanalize pri študentih,
 - dogovor s študenti o popravni ukrepih,
 - ugotavljanje dosežkov glede na zahtevano usposobljenost.

OCENJEVANJE

12. Pri končni oceni kvalifikacije inštruktorja za izvajanje šolanja za licenco MPL (A) se upoštevajo:

usposobljenost	izvedba	znanje o
priprava virov	zagotovi zadostno opremo pripravi gradivo za posvetovanje obvladuje razpoložljivo orodje	poznavanju ciljev razpoložljivem orodju načinah poučevanja, ki temeljijo na pridobivanju veščin
ustvarjanje ugodnega okolja za učenje	uvaja priporočila, vzorce vlog, primerno vedenje pojasnjuje vloge določa cilje potrjuje in podpira potrebe kandidatov	ovirah pri učenju načinah učenja

usposobljenost	izvedba	znanje o
predstavitev znanja	jasno sporazumevanje ustvarja in ohranja smisel za dejstva išče priložnosti za poučevanje	načinah poučevanja
povezovanje znanja o človeških dejavnikih z vprašanji šolanja na tehničnem področju	uporablja človeške dejavnike pri šolanju na tehničnem področju	mejah človeške zmogljivosti z načeli obvladovanja groženj in napak ter CRM
obvladovanje časa pri doseganju ciljev šolanja	nameni dovolj časa za doseganje usposobljenosti	časovnem razporedu učnega programa
omogoči lažje učenje	spodbuja učenčevo sodelovanje spodbuden, potrpežljiv, zaupen, zahteven način vodi individualno inštruiranje podpira medsebojno podporo	poenostavitvah načinah dajanja plodnih povratnih informacij načinah spodbujanja študentov k zastavljanju vprašanj in iskanju nasvetov

ocenjevanje uspešnosti učenca	oceni in spodbuja učenčevo samoocenjevanje uspešnosti glede na merila usposobljenosti odloča o oceni in daje jasne povratne informacije opazuje vedenje v okviru CRM	načinih opazovanja načinih zapisovanja opažanj
spremljanje in pregled napredka	primerja dosežke posameznika z opredeljenimi cilji prepozna razlike med posamezniki v hitrosti učenja izvaja ustrezne popravne ukrepe	načinih učenja strategijah za prilagoditev šolanja potrebam posameznika
ocenjuje usposabljanje	izvablja povratne informacije od učencev spremlja napredek usposabljanja glede na merila usposobljenosti hrani ustrezno evidenco	nalogah za prikaz usposobljenosti merilih uspešnosti
poroča o rezultatih	redno poroča in pri tem uporablja samo opažene dejavnosti in dogodke	razdelitvi ciljev usposabljanja na stopnje slabosti posameznika proti sistemskim slabostim

IEM FCL 1.310, odstavek d**Povzetek kvalifikacij inštruktorja za vsako stopnjo integriranega tečaja MPL (A)**

V spodnji preglednici so prikazane kvalifikacije inštruktorja za vsako stopnjo integriranega tečaja MPL (A):

stopnja usposabljanja	kvalifikacija
linijsko letenje pod nadzorom v skladu s predpisi in drugimi pravnimi akti, ki urejajo letalske operacije	kapitan za linijsko usposabljanje ali TRI (A)
4. stopnja – višja usposabljanje v okolici letališča (bazi)	TRI (A)
4. stopnja – višja preverjanje praktične usposobljenosti	TRE (A)
4. stopnja – višja	SFI (A) ali TRI (A)
3. stopnja – vmesna	SFI (A) ali TRI (A)
2. stopnja – osnovna	– FI (A) + IR (A)/ME/MCC + 1500 ur v veččlanski posadki + privilegiji inštruktorja IR (A) ali – kvalifikacije in privilegiji inštruktorja morajo biti skladni z nalogami usposabljanja na tej stopnji. STI za ustrezne vaje, ki potekajo na napravi FNPT ali BITD

IEM FCL 1.330**Obrazec za preverjanje praktične in strokovne usposobljenosti za vpis ratinga inštruktorja letenja (FI (A))**

(Glej FCL 1.330 in 1.345.)

OBRAZEC ZA VLOGO IN POROČILO O PREVERJANJU PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ZA FI (A)

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:	
Class ratings included in the licence: Vpisani ratingi za razred:		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 1.335): Izkušnje v letenju pred tečajem (glej FCL 1.335):				
COURSE TEČAJ	PIC (hours)) vodja letala (ure)	DUAL (Hours) podvojene (ure)	SINGLE-ENGINE (PISTON) preceding 6 months ENOMOTORNI (BATNI) v preteklih šestih mesecih	CROSS- COUNTRY (hours) ŠOLSKI PRELET (ure)	DATE OF 540 KM CROSS- COUNTRY DATUM 540 KM ŠOLKEGA PRELETA
INSTRUMENT INSTRUMENTALNO					
MULTI-ENGINE NA VEČMOTORNIH LETALIH					

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 1.335(f)) Preverjanje pred začetkom letenja (glej odstavek f FCL 1.335)	
I recommend for the Flight Instructor Course Predlagam za šolanje inštruktorja letenja		
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 have received a course of training in accordance with the syllabus approved by the Authority for the: (Tick as applicable) Šolanje je potekalo po odobrenem programu pristojnega organa za: (primerno označi)				
Flight Instructor Rating FI(A) rating inštruktorja letenja FI (A)		Instrument Rating Instructor Rating (IRI(A)) rating inštruktorja za rating za vpis instrumentalnega ratinga IRI (A)		Class Rating Instructor Rating for multi-engine SPA – (CRI(A) ME SPA) rating inštruktorja za rating za razred večmotornih letal SPA – (CRI (A) ME SPA)
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 thathas satisfactorily completed an approved course of training for the Potrjujem, da jeuspešno končal šolanje po odobrenem programu za				
Flight Instructor Rating FI(A) rating inštruktorja letenja FI (A)		Instrument Rating Instructor Rating (IRI(A)) rating inštruktorja za rating za instrumentalno letenje IRI (A)		Class Rating Instructor Rating for multi-engine SPA – (CRI(A) ME SPA) rating inštruktorja za rating za razred večmotornih letal SPA – (CRI (A) ME SPA)
in accordance with the relevant syllabus approved by the Authority. v skladu s programom teoretičnega usposabljanja, ki ga odobri pristojni organ.				
Flying hours during the course: Letenje med šolanjem:				
Aeroplane/s, simulator/s or flight and navigation procedure trainers used: Letalo/a, simulator/ji ali naprave za urjenje postopkov letenja in navigacije:				
Name of CFI: Ime CFI:				
Signature: Podpis:				
Name of FTO: Ime organizacije 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 ZA INŠTRUKTORJA LETENJA, če prosilec le delno opravi preverjanje:			
Teoretical oral examination: Ustni teoretični izpit:		Skill test: Preverjanje praktične usposobljenosti	
Passed Opravil	Failed Ni opravil	Passe Opravil	Failed Ni opravil
I recommend further flight/ground training with a FI instructor before re-test Predlagam nadaljnje usposabljanje z letalom/na zemlji s FI pred ponovnim izpitom			
I do not consider further flight/theoretical instruction necessary before re-test Menim, da nadaljnje usposabljanje v letenju/teoretično šolanje pred ponovnim izpitom ni potrebno. Tick as applicable Označi ustrezno.			
B – FLIGHT INSTRUCTOR EXAMINER'S ASSESSMENT: B – OCENA IZPRAŠEVALCA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI INŠTRUKTORJA LETENJA			
Flight Instructor rating Rating inštruktorja letenja			
Instrument Instructor rating Rating inštruktorja za rating za instrumentalno letenje			
Class Rating Instructor Rating for multi-engine SPA Rating inštruktorja za rating za razred večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota Tick as applicable Označi ustrezno			
FIE's name (Block letters): Ime FIE (tiskane črke):			
Signature: Podpis:			
Licence number: Številka licence:		Date. Datum:	

AMC FCL 1.340**Šolanje za vpis ratinga inštruktorja letenja (letalo) (FI (A))**

(Glej FCL 1.340.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.340.)

CILJ TEČAJA

Tečaj naj bo organiziran tako, da bo kandidat dobil primerno teoretično osnovo in praktično znanje za inštruktorja letenja, ki bo izvajal šolanje za licenco zasebnega (športnega) pilota (PPL (A)), poklicnega pilota (CPL (A)) letala, vpis ratinga za tip ali razred enomotornih letal in po možnosti izdajo dovoljenja za letenje ponoči.

1. DEL**POUČEVANJE IN UČENJE**

Točka št.

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
- načini poučevanja
- poučevanje s področja "znanega" na področje "neznane"
- uporaba "priprav na posamezne vaje"

3 USPOSABLJANJE

- 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 – tehnike 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 do dejanj
 - potreba po oceni hitrosti napredovanja
- b. Analiza kandidatovih napak
 - ugotovitev vzrokov 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 USPOSABLJANJE ZA LETENJE
 - fiziološki dejavniki
 - psihološki dejavniki
 - obdelava informacij
 - vedenjski vzorci
 - razvoj presoje in sprejemanja odločitev
- 8 TVEGANJE PRI SIMULACIJAH ODPOVEDI POSAMEZNIH SISTEMOV LETALA IN NJIHOVIH OKVARAH MED POLETOM
 - izbira varne višine
 - pomembnost navidezne vadbe
 - zavestno spremljanje okoliških razmer
 - upoštevanje pravih postopkov
- 9 USPOSABLJANJE ZA NOČNO LETENJE
 - namen
 - zakonske zahteve
 - oprema letala
 - luči letala
 - pilotske licence
 - dovoljenja letališča (če je primerno)
 - spoznavanje nočnih razmer
 - priprava na polet
 - potrebna oprema
 - prilagoditev nočnega vida
 - osebni varnosti ukrepi na parkirnem prostoru
 - pregled zunanosti/notranosti letala – upoštevanje nočnih razmer
 - letalske luči – delovanje
- 10 ADMINISTRATIVNI DEL USPOSABLJANJA
 - zapiski o letenju in teoretičnem šolanju
 - pilotova osebna knjižica letenja
 - program usposabljanja v zraku in na tleh
 - učno gradivo
 - uradni obrazci
 - priročniki letala/proizvajalca letala/pilotski operativni priročniki
 - dovoljenja za polet
 - dokumenti zrakoplova
 - določbe, ki se nanašajo na licenco zasebnega (športnega) pilota

PRIPOROČENA PRIBLIŽNA RAZDELITEV UR TEORETIČNEGA ŠOLANJA ZA VPIS
RATINGA INŠTRUKTORJA LETENJA (FI (A))

(Številke odstavkov se nanašajo na odstavke iz poglavja Poučevanje in učenje.)

Naloga. št	Učne ure	Praktične ure v razredu	Opombe	Sprotna preverjanja napredovanja
1	2	–	namenjeno posameznim vprašanjem in krajšim razpravam	0,30
2	4	–	čas, namenjenem poučevanju, naj dopušča tudi vprašanja in razprave	1
3	2	–	kot osnovno gradivo se uporablja program šolanja za zasebne (športne) pilote PPL	0,30
4. a	5	32	praktične ure so namenjene osvežitvi kandidatovega tehničnega znanja in razvoju tehnik poučevanja v razredu; vsebujejo naj tudi razpravo med kandidati in nasvete nadzornega učitelja/inštruktorja glede poučevanja.	
4. b	4	32	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) pilotom študentom; posvetovanje naj povzema logični potek vaje, ki se bo izvajala	
5. a	2	–	poudariti je treba pomen vprašanj, ki sestavljajo sprotno preverjanje napredovanja	1
5. b	2	–	poudariti je treba pomen spodbujanja in bodrenja kandidatov	1
6	5	14	ure, namenjene praksi, je treba posvetiti načrtovanju učnih ur v razredu in razvijanju sposobnosti kandidata za pripravo učnih ur	
7	5	–	priprava in analiza scenarijev, ki so povezani z dobro presojo in sprejemanjem pravih odločitev	1
8	2	–	primeri nevarnosti naj vključujejo širok krog športnih letal in vrste operacij; omejeni naj ne bodo le na letala, ki se uporabljajo za usposabljanje	1
9	5	–	daljše posvetovanje, med katerim se kandidat nauči usposabljati za nočno letenje	
10	2	–	splošni pregled dokumentov	1
SKUPAJ: 40	78	7		

SKUPNO ŠTEVILO UR TEČAJA: 125 UR (vključno s sprotim preverjanjem napredovanja)

2. DEL

LETALSKE VAJE

1 Letalske vaje so podobne vajam pri šolanju za pridobitev licence zasebnega (športnega) pilota letal (PPL (A)), vsebujejo pa še dodatne vaje, namenjene inštruktorju letenja.

2 Oštevilčenje vaj je namenjeno predvsem kot priporočljiv seznam in kot splošno vodilo inštruktorjem pri določanju njihovega zaporedja: ni treba, da so vaje in predstavitve 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.

3 Iz tega sledi, da se bodo inštruktorji slej ko prej spoprijemali 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 po navadi vsebuje predstavitev cilja učne ure in po potrebi kratko omembo osnov letenja. Sledi točna razlaga o vrsti posameznih vaj, ki jih bodo inštruktorji prikazali učencem med letom, 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 Priprava načrtov vaj je prvi pogoj za dobro poučevanje. Kandidati za inštruktorja se morajo pod nadzorom uriti 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 (športnih) pilotov letal (PPL (A)).

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 (A) vključujejo tudi usposabljanje za nočno letenje, je treba 12. in 13. vajo iz programa praktičnega usposabljanja opravljati ne le podnevi, ampak tudi ponoči v okviru šolanja ali pozneje po izdaji ratinga.

VSEBINA PROGRAMA PRAKTIČNEGA USPOSABLJANJA

RAZŠIRJENA POSVETOVANJA PRED POLETOM IN LETALSKE VAJE

- 1 spoznavanje letal
- 2 priprava na polet in postopki po končanem poletu
- 3 informativni polet
- 4 učinki krmil
- 5 vožnja po tleh (taksiranje)
- 6 vodoravni premočrtni let
- 7 vzpenjanje
- 8 spuščanje
- 9 zavoji
- 10 A let pri majhnih hitrostih
- 10 B porušitev vzgona
- 11 A izvlečenje iz začetne stopnje vrija
- 11 B vrij – začetek in izvlečenje
- 12 vzlet in vzpenjanje v smeri vetra
- 13 šolski krog, prilet in pristanek
- 14 prvi samostojni polet
- 15 zahtevnejši zavoji
- 16 zasilni pristanek zaradi odpovedi motorja
- 17 zasilni pristanek iz previdnostnih razlogov
- 18 A pilotska navigacija
- 18 B navigacija na majhnih višinah, zmanjšana vidljivost
- 18 C radionavigacija
- 19 uvod v instrumentalno letenje
- 20 osnovno nočno letenje

Opomba: 11. B vaja ni obvezna pri šolanju za licenco zasebnega (športnega) pilota (PPL (A)), vendar pa se zahteva pri šolanju za inštruktorje letenja.

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 1. VAJA

SPOZNAVANJE LETALA

namen vaje
uvajanje v letalo
razlaga razporeditve instrumentov v pilotski kabini
letalski sistemi in sistemi motorjev
kontrolni sezname (*CHL*), rutinski postopki, krmila
razlike v letenju z inštruktorjevega sedeža

URJENJE OB NEVARNOSTI

postopki ob požaru v zraku in na tleh – požar na motorju, v kabini, na električnem sistemu
odpovedi posameznih letalskih sistemov glede na tip letala
rutinski postopki pri evakuaciji – lokacija in uporaba reševalne opreme ter zasilnih izhodov

1. LETALSKA VAJA**SPOZNAVANJE LETALA**

predstavitev letala

razlaga razporeditve instrumentov v pilotski kabini

sistemi na letalu

kontrolni sezname (*CHL*), rutinski postopki, krmila

URJENJE OB NEVARNOSTI

postopki ob požaru v zraku in na tleh – požar na motorju, v kabini, na električnem sistemu

odpovedi posameznih letalskih sistemov glede na tip letala

rutinski postopki pri evakuaciji letala – lokacija in uporaba reševalne opreme ter izhodov v sili

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 2. VAJA**PRIPRAVA NA POLET IN POSTOPKI PO KONČANEM POLETU**

namen vaje

odobritev poleta in prevzem letala, vključno s tehničnim dnevnikom (če ustreza okoliščinam) in potrdilom o tehničnem stanju

potrebna oprema za polet (aeronavtični zemljevidi ...)

zunANJI pregled letala

notranji pregled letala

namestitve učenca, nastavitve pasov, sedeža in oddaljenosti pedal smernega krmila

vžig in ogrevanje motorja – preizkušanje

preizkus moči motorja

postopki po pristanku, preverjanje sistemov in ugašanje motorja

zapuščanje letala, parkiranje, varnost in sidranje letala

vpisovanje v nalog za let in dokumente o tehničnem stanju letala

2. LETALSKA VAJA**PRIPRAVA NA POLET IN POSTOPKI PO KONČANEM POLETU**

odobritev poleta, prevzem letala

dokumenti o tehničnem stanju letala

potrebna oprema za polet (aeronavtični zemljevidi ...)

zunANJI pregled letala

notranji pregled letala

namestitve učenca, nastavitve pasov, sedeža ali oddaljenosti pedal smernega krmila

vžig in ogrevanje motorja – preizkusi

preverjanje moči motorja

postopki po pristanku, preverjanje sistemov in ugašanje motorja

zapuščanje letala, parkiranje, varnost in sidranje letala

vpisovanje v nalog za let in dokumente o tehničnem stanju letala

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 3. VAJA

(samo letalska vaja)

3. LETALSKA VAJA

informativni polet

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 4. VAJA**UČINKI KRMIL**

namen vaje

funkcije primarnih krmil – ko je letalo prečno poravnano ali nagnjeno

nadaljnji učinek krilc in smernega krmila

učinek vztrajnosti

učinek spremembe hitrosti

učinek toka zraka ob letalu

učinek moči motorja

učinek krmil za uravnoteženje letala

učinek zakrilc

delovanje nadzora mešanice goriva

uporaba gretja uplinjača

delovanje sistemov za gretje/zračenje kabine letala

učinki drugih krmil (če je primerno)

praksa dobrega pilota

4. LETALSKA VAJA**UČINKI KRMIL**

primarni učinki krmil – ko je letalo prečno poravnano ali nagnjeno

nadaljnji učinek krilc in smernega krmila

učinek spremembe hitrosti

učinek toka zraka ob letalu

učinek moči motorja

učinek krmil za uravnoteženje letala

učinek zakrilc

delovanje nadzora mešanice goriva

delovanje nadzora gretja uplinjača

delovanje sistemov za gretje/zračenje kabine letala

učinki drugih krmil (če je primerno)

praksa dobrega pilota

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 5. VAJA**VOŽNJA PO TLEH (TAKSIRANJE)**

Namen vaje:

preverjanja pred začetkom vožnje po tleh

začetek vožnje, nadzor hitrosti in ustavljanje

upravljanje motorja

nadzor smeri in zavijanje (skupaj z manevriranjem na omejenem prostoru)

postopki na parkirnih površinah in varnostni ukrepi

vpliv vetra in uporaba letalskih krmil

učinek površine steze

gibanje smernega krmila

parkirno signaliziranje

preverjanje instrumentov

praksa dobrega pilota in postopki kontrole zračnega prometa ATC

običajne napake

POSTOPKI V SILI

napake krmilnega sistema/odpoved zavor

5. LETALSKA VAJA

VOŽNJA PO TLEH (TAKSIRANJE)

preizkusi pred začetkom vožnje (taksiranjem)
začetek vožnje, nadzor hitrosti in ustavljanje
upravljanje motorja
nadzor smeri in zavijanja
zavijanje na omejenem prostoru
postopki na parkirnih površinah in varnostni ukrepi
vpliv vetra in uporaba krmil
učinek površine steze
gibanje smernega krmila
parkirno signaliziranje
preverjanja instrumentov
praksa dobrega pilota in postopki Kontrole zračnega prometa ATC

POSTOPKI V SILI

napake krmilnega sistema/odpoved zavor

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 6. VAJA

VODORAVNI PREMOČRTNI LET

Namen vaje:

sile

vzdolžna stabilnost in nadzor naklon letala glede na prečno os
vpliv masnega središča (CG) na naklon letala glede na prečno os
prečna in smerna stabilnost (nadzor naklona letala glede na prečno os, določitev težišča in stabilnosti)
nadzor položaja in stabilnosti letala
uravnoteženje
nastavitve moči motorja in hitrosti
krivulje upora in moči motorja
dolet in avtonomija leta
praksa dobrega pilota
običajne napake

6. LETALSKA VAJA

VODORAVNI PREMOČRTNI LET

Pri običajnih nastavitvah moči za križarjenje:

doseganje in vzdrževanje vodoravnega premočrtnega leta
prikaz inherentne stabilnosti letala
nadzor naklona letala glede na prečno os z uporabo trimerja višinskega krmila
nadzor naklona letala glede na prečno os, smer in ravnotežje, uporaba trimerja smernega krmila (če je primerno)

Pri izbranih hitrostih (izbranih močeh motorja):

učinek upora in uporaba moči (dve hitrosti za eno nastavitev moči)
vodoravni premočrtni let pri različnih konfiguracijah letala (izvlečena zakrilca, spuščeno podvozje)
uporaba instrumentov za večjo natančnost letenja
praksa dobrega pilota

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 7. VAJA**VZPENJANJE**

Namen vaje:

sile

razmerje med močjo/hitrostjo letala skozi zrak in vertikalno hitrostjo vzpenjanja (krivulja moči največje vertikalne hitrosti vzpenjanja (V_y))

vpliv mase letala

vpliv zakrilc

vzpenjanje pri različnih nastavitvah moči motorja

vpliv standardne višine

vzpenjanje med križarjenjem

največji kot vzpenjanja (V_x)

praksa dobrega pilota

običajne napake

7. LETALSKA VAJA**VZPENJANJE**

uvajanje in ohranjanje običajne največje vertikalne hitrosti vzpenjanja

izravnava – prehod v vodoravni let

izravnava na vnaprej določenih višinah

vzpenjanje z izvlečenimi zakrilci

vrnitev v normalno vzpenjanje

vzpenjanje na ruti (vzpenjanje med križarjenjem)

največji kot vzpenjanja

uporaba instrumentov za večjo natančnost letenja

praksa dobrega pilota

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 8. VAJA**SPUŠČANJE**

Namen vaje:

sile

kot spuščanja pri odvzetem plinu – hitrost – vertikalna hitrost spuščanja

vpliv zakrilc

vpliv vetra

vpliv mase letala

vpliv moči motorja na spuščanje

spuščanje z dodanim plinom – moč motorja/hitrost – hitrost spuščanja

spuščanje med križarjenjem

bočno drsenje

praksa dobrega pilota

običajne napake

8. LETALSKA VAJA**SPUŠČANJE**

začetek in vzdrževanje spuščanja z odvzetim plinom

izravnava – prehod v vodoravni let

izravnava na vnaprej določenih višinah

spuščanje z izvlečenimi zakrilci

spuščanje z dodanim plinom – spuščanje med križarjenjem (odnos med močjo/hitrostjo letala)
bočno drsenje (na primernih tipih letal)
uporaba instrumentov za večjo natančnost letenja
praksa dobrega pilota

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 9. VAJA

ZAVOJI

Namen vaje:

sile

uporaba krmil

uporaba moči motorja

vzdrževanje položaja in stabilnosti letala

zavoji s srednje velikim nagibom

zavoji med vzpenjanjem in spuščanjem

neusklajeni zawoji (drsenje v zawoj in iz njega)

zavoji v določeni kurz – uporaba žirokompasa in magnetnega kompasa

praksa dobrega pilota

običajne napake

9. LETALSKA VAJA

ZAVOJI

začetek in vzdrževanje zawojev s srednje velikim nagibom

prehod iz zawoja v premočrtni let

napake v zawoju (nepravilen nagib, kot, stabilnost)

zavoji med vzpenjanjem

zavoji med spuščanjem

neusklajeni zawoji (drsenje v zawoj in iz njega) (na ustreznih tipih letal)

konec zawojev v posameznih kurzih, uporaba žirokompasa in magnetnega kompasa

uporaba instrumentov za večjo natančnost letenja

praksa dobrega pilota

10. A, 10. B in 11. A VAJA SO NAMENJENE USPOSABLJANJU ZA PREPOZNAVANJE ZNAKOV NEVARNOSTI IN IZOGIBANJE PORUŠITVI VZGONA/VRIJA:

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 10. A VAJA

LET PRI MAJHNIH HITROSTIH

Namen vaje:

operativne lastnosti letala pri majhnih hitrostih pri:

V_{s1} in $V_{s0} + 10$ vozlov

V_{s1} in $V_{s0} + 5$ vozlov

let pri majhnih hitrostih in obvladovanje motenj, ki jih namerno povzroča inštruktor letenja

pristanje s preletanjem v takih konfiguracijah letala, pri katerih uporaba moči – motorja

močno poveča kot letala glede na horizont

praksa dobrega pilota

običajne napake

10. A LETALSKA VAJA

LET PRI MAJHNIH HITROSTIH

praksa dobrega pilota

varnostni pregled

uvajanje v let pri majhnih hitrostih

nadzorovan let pri majhnih hitrostih v čisti konfiguraciji pri:

$V_{s1} + 10$ vozlov in z izvlečenimi zakrilci

$V_{so} + 10$ vozlov:

vodoravnem premočrtnem letu

vodoravnih zavojih

vzpenjanju in spuščanju

zavojih med vzpenjanjem in spuščanjem

nadzorovan let pri majhnih hitrostih v čisti konfiguraciji pri:

$V_{s1} + 5$ vozlov in z izvlečenimi zakrilci

$V_{so} + 5$ vozlov:

vodoravnem premočrtnem letu

vodoravnih zavojih

vzpenjanju in spuščanju

zavojih med vzpenjanjem in spuščanjem

neusklajeni zavoji med spuščanjem pri majhnih hitrostih – potreba po usklajenem upravljanju letala

motnje, ki jih inštruktor letenja namerno povzroča med letom pri majhnih hitrostih – poseben poudarek je treba nameniti vzdrževanju stabilnega leta in ohranjanju varne hitrosti.

učinek izvajanja postopka neuspelega prileta s konfiguracijo letala, ko dodajanje moči motorja povzroči močno povečanje kota letala glede na horizont

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 10. B VAJA

PORUŠITEV VZGONA

Namen vaje:

značilnosti porušitve vzgona

vpadni kot

učinkovitost krmil pri porušitvi vzgona

dejavniki, ki vplivajo na hitrosti, pri katerih se poruši vzgon:

vpliv zakrilc/predkrilc/zakrilc z režo

vpliv moči motorja/mase/težišča/faktorja preobremenitve

učinek nestabilnosti pri porušitvi vzgona

znaki porušitve vzgona

prepoznavanje znakov porušitve vzgona in vrnitev v normalen let

Porušitev vzgona in vrnitev v normalen let:

brez moči motorja

z močjo motorja

z izvlečenimi zakrilci

vzpenjanje z največjo močjo (premočrtni let in let v zavoju do točke porušitve vzgona brez popravka zanosa iz smeri)

*porušitev vzgona in vrnitev v normalen let pri manevrih, pri katerih je faktor preobremenitve večji od 1 G (porušitev vzgona pri hitrostih, ki so večje od najmanjše hitrosti, vključno s sekundarno porušitvijo vzgona in vrnitev v normalen let)

vrnitev letala v normalen let iz začetne stopnje porušitve vzgona pri konfiguraciji za pristajanje, pri drugačnih konfiguracijah in v drugačnih razmerah

vrnitev letala v normalen let iz začetne stopnje porušitve vzgona med spreminjanjem konfiguracije letala

porušitev vzgona in vrnitev v normalen let iz začetne stopnje porušitve ter odpravljanje motenj, ki jih inštruktor letenja povzroča namerno
praksa dobrega pilota
običajne napake

*Pri manevrih je treba upoštevati manevrske omejitve za posamezen tip letala. Kandidati morajo biti seznanjeni tudi z omejitvami mase in položaja masnega središča iz operativnega priročnika za posamezen tip letala. Te dejavnike je treba obravnavati tudi pri naslednji vaji.

10. B LETALSKA VAJA

PORUŠITEV VZGONA

praksa dobrega pilota – varnostna preverjanja
značilnosti porušitve vzgona
prepoznavanje znakov porušitve vzgona in vrnitev v normalen let

vrnitev v normalen let brez dodajanja moči motorja
vrnitev v normalen let z dodajanjem moči motorja
vrnitev v normalen let, potem ko krilo omahne pri porušitvi vzgona
porušitev vzgona ob dani moči motorja in vrnitev v normalen let
porušitev vzgona z izvlečenimi zakrilci in vrnitev v normalen let
vzpenjanje z največjo močjo (premočrtni let in let v zavoju) do točke porušitve vzgona brez popravka zasuka iz smeri (vpliv nestabilnosti med porušitvijo vzgona pri uporabi moči za vzpenjanje).

*porušitev vzgona in vrnitev v normalen let pri manevrih, ko je faktor obremenitve večji od 1 G (porušitev vzgona pri hitrostih, ki so večje od najmanjše hitrosti, vključno s sekundarno porušitvijo vzgona in vrnitev v normalen let)

vrnitev letala v normalen let iz začetne stopnje porušitve vzgona pri konfiguraciji za pristajanje, pri drugih konfiguracijah in v drugačnih razmerah

vrnitev letala v normalen let iz začetne stopnje porušitve vzgona med spreminjanjem konfiguracije letala

motnje, ki jih inštruktor povzroča namerno med porušitvijo vzgona

*Pri manevrih je treba upoštevati manevrske omejitve letala. Podatki so navedeni v operativnem priročniku letala. Te dejavnike je treba obravnavati tudi v naslednji vaji – pri vriju.

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 11. A VAJA

IZVLEČENJE IZ ZAČETNE FAZE VRIJA

Namen vaje:

vzrok za vrijo, faze vrija, avtorotacija in značilnosti vrija
prepoznavanje znakov vrija in izvlečenje iz začetne stopnje – vrnitev v normalen let iz različnih položajev letala
omejitve letala
praksa dobrega pilota
običajne napake

11. A LETALSKA VAJA**IZVLEČENJE IZ ZAČETNE STOPNJE VRIJA**

omejitve letala
praksa dobrega pilota
varnostni pregled
prepoznavanje znakov začetne stopnje vrija
izvlečenje iz začetne stopnje vrijev, v katere uvajamo letalo v različnih režimih s čisto konfiguracijo in medtem ko inštruktor namerno povzroča motnje

POSVETOVANJE PRED POLETOM, 11. B VAJA**IZVLEČENJE IZ VRIJA V NADALJNJI STOPNJI**

Namen vaje:
začetek vrija
prepoznavanje smeri vrtenja v vriju
izvlečenje iz vrija
uporaba krmil
učinek moči motorja/zakrilc (upoštevamo omejitve zakrilc za posamezen tip letala)
vpliv lege masnega središča (CG) na značilnosti vrija
vriji iz različnih položajev letala
omejitve letala
praksa dobrega pilota – varnostna preverjanja
običajne napake pri izvlečenju iz vrija

11. B LETALSKA VAJA**IZVLEČENJE IZ VRIJA V NADALJNJI STOPNJI**

omejitve letala
praksa dobrega pilota
varnostni pregledi

začetek vrija
prepoznavanje smeri vrtenja v vriju
izvlečenje iz vrija (v skladu s postopkom, opisanim v operativnem priročniku)

uporaba krmil
učinek moči motorja/zakrilc (omejitve, ki veljajo za posamezen tip letala)
različne vrste vrijev in izvlečenje iz različnih položajev letala

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 12. VAJA**VZLET IN VZPENJANJE DO POZICIJE S HRBTNIM VETROM**

Namen vaje:
dejavniki, ki vplivajo na vzletno dolžino in začetno vzpenjanje
pravilna hitrost v trenutku, ko se letalo odlepi od tal, pravilna uporaba višinskega krmila (manjše obremenitve na nosni nogi), smernega krmila in moči motorja
vpliv vetra (vključno s komponento bočnega vetra)
vpliv zakrilc (pravilna odločitev o uporabi primerne stopnje zakrilc)
vpliv vrste steze (beton, trava) in njenega naklona na vzletno razdaljo

vpliv mase, nadmorske višine in temperature na operativne lastnosti letala pri vzletu in vzpenjanju
preverjanja in kontrolni seznam (*CHL*) pred vzletom
postopek službe kontrole zračnega prometa (pred vzletom)
rutinski postopki med vzletom in po njem
postopki za zmanjševanje hrupa
vzlet pri letalu z repnim kolesom (po potrebi)
postopki pri vzletu s kratkih/mehkih travnatih vzletnih stez

POSTOPKI V SILI:

prekinjeni vzlet
odpoved motorja po vzletu
praksa dobrega pilota in postopki službe kontrole zračnega prometa
običajne napake

12. LETALSKA VAJA

VZLET IN VZPENJANJE DO POLOŽAJA Z VETROM

preverjanja in kontrolni sezname (*CHL*) pred vzletom
vzlet proti vetru
previdnost pri obremenitvah nosnega kolesa
vzlet v bočnem vetru
rutinski postopki med vzletom in po njem
postopki in tehnika pri vzletu s kratkih/mehkih travnatih vzletnih stez (vključno z izračuni zmogljivosti letala)
postopki za zmanjševanje hrupa
praksa dobrega pilota

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 13. VAJA

PRILET PO ŠOLSKEM KROGU IN PRISTANEK

Namen vaje:

krak s hrbtnim vetrom, spuščajoči krak med 3. in 4. zavojem, prilet – položaj letala in rutinski postopki
dejavniki, ki vplivajo na končni prilet in pristajalno razdaljo
vpliv mase
vpliv nadmorske višine in temperature
vpliv vetra
učinek zakrilc
pristanek
vpliv vrste površine steze (trava, beton) in njen naklon na potrebno dolžino pristajalne steze

Vrste priletov in pristankov:

s pomočjo motorja
v bočnem vetru

brez uporabe zakrilc (na ustrezni stopnji šolanja)
drsenje
kratka pristajalna steza
mehka pristajalna steza
pristajanje z letalom, ki ima repno kolo (po potrebi)
neuspeli prilet

upravljanje motorja
nevarnosti ob vrtnčenju
nevarnost ob strižnem vetru
praksa dobrega pilota in postopki službe kontrole zračnega prometa
neuspeli pristanek/nadaljevanje leta
poudarek na pomembnosti vizualnega nadzora zračnega prostora
običajne napake

13. LETALSKA VAJA

PRILET PO ŠOLSKEM KROGU IN PRISTANEK

postopki v šolskem krogu – krak s hrbtnim vetrom, spuščajoči krak med 3. in 4. zavojem
prilet in pristanek s plinom
previdnost pri obremenitvah nosnega kolesa
vpliv vetra na hitrost pri priletu in pristanku ter uporaba zakrilc
prilet in pristanek v bočnem vetru
drsenje – prilet in pristanek
prilet in pristanek brez uporabe zakrilc (kratke in mehke pristajalne steze)
postopki, če so kratke in mehke pristajalne steze
pristanek z letali, ki imajo repno kolo
neuspeli prilet/nadaljevanje leta
neuspeli pristanek/nadaljevanje leta
postopki za zmanjšanje hrupa
praksa dobrega pilota

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 14. VAJA

PRVI SAMOSTOJNI POLET IN UTRDITEV ZNANJA

Pred prvim samostojnim poletom mora biti kandidat seznanjen:

Opomba: Poleti, ki neposredno sledijo prvemu samostojnemu poletu, so namenjeni utrditvi znanja in zajemajo:

postopke za izhod in vključitev v šolski krog
lokalno območje (omejitve, kontrolirani zračni prostor itd.)
zavoje s pomočjo kompasa
poznavanje in uporabo QDM
prakso dobrega pilota
običajne napake

14. LETALSKA VAJA

PRVI SAMOSTOJNI POLET IN UTRDITEV ZNANJA

Poleti, ki neposredno sledijo prvemu samostojnemu poletu, so namenjeni utrditvi znanja in vsebujejo:

postopke za izhod in vključitev v šolski krog
lokalno območje (omejitve, kontrolirani zračni prostor itd.)
zavoje s pomočjo kompasa
uporabo QDM
prakso dobrega pilota

ZAHTEVNEJŠI ZAVOJI

Namen vaje:

sile

uporaba moči motorja

vpliv dejavnika preobremenitve:

upoštevanje konstrukcije letala

večje hitrosti, pri katerih se poruši vzgon

fiziološki vplivi

kotna hitrost in polmer zavoja

ostri zavoji, vodoravni zavoji, zavoji med vzpenjanjem in spuščanjem

porušitev vzgona v zavoju

*vrij iz zavoja – izvlečenje iz začetne stopnje vrij

*spiralno spuščanje proti tlem

neobičajni položaj letala in vrnitev v prejšnje stanje

praksa dobrega pilota

običajne napake

*Pri manevrih je treba upoštevati omejitve glede na podatke v operativnem priročniku letala, ki se nanašajo na maso in stabilnost, pa tudi vse druge prepovedi v zvezi z uvajanji v vrij.

15. LETALSKA VAJA**ZAHTEVNEJŠI ZAVOJI**

ostri vodoravni zavoji, ostri zavoji med vzpenjanjem in spuščanjem

porušitev vzgona v zavoju

spiralno spuščanje proti tlem

vrij iz zavoja

vrnitev v normalen let iz neobičajnih položajev letala

največja hitrost zavoja

praksa dobrega pilota

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 16. VAJA**ZASILNI PRISTANEK ZARADI ODPOVEDI MOTORJA**

Namen vaje:

izbira primerne kraja za zasilni pristANEK

spremembe načrta poleta

upoštevanje drsne razdalje – možnosti

načrtovanje spuščanja

ključni položaji

preverjanja in kontrolni seznam ob odpovedi motorja

uporaba radijske postaje – postopek javljanja ob nevarnosti

spuščajoči krak

končni prilet

nadaljevanje leta

upoštevanje vseh dejavnikov pri pristanku

postopki po pristanku – zavarovanje letala

vzroki za odpoved motorja

praksa dobrega pilota

običajne napake

16. LETALSKA VAJA**ZASILNI PRISTANEK ZARADI ODPOVEDI MOTORJA**

Postopki pri zasilnem pristanku

Izbira primerne kraja za pristanek:

spremembe načrta leta

upoštevanje drsne razdalje

načrtovanje spuščanja:

ključni položaji

preverjanja in kontrolni seznam (*CHL*) ob odpovedi motorja

ukrepi zaradi morebitnega ohlajanja motorja

uporaba radijske postaje

spuščajoči krak

končni prilet

pristanek) kadar

postopki po pristanku:) vaja poteka

zavarovanje letala) na letališču

praksa dobrega pilota

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 17. VAJA**PRISTANKI IZ PREVIDNOSTNIH RAZLOGOV**

Namen vaje:

Kadar je treba zasilno pristati (razmere med poletom):

izbira kraja za pristanek in komunikacija (postopki po radiozvezi)

prelet in ogled izbranega terena

simulacija prileta

vzpenjanje po preletu terena

pristanek na normalnem letališču

pristanek na letališču, ki se sicer ne uporablja

pristanek na travniku

šolski krog in prilet

zavarovanje letala

praksa dobrega pilota

običajne napake

17. LETALSKA VAJA**PRISTANEK IZ PREVIDNOSTNIH RAZLOGOV**

Kadar je treba zasilno pristati (razmere med letom):

izbira kraja za pristanek

prelet in ogled izbranega terena

simulacija prileta

vzpenjanje po preletu terena

pristanek na normalnem letališču

pristanek na letališču, ki sicer ni v uporabi

pristanek na travniku

šolski krog in prilet

postopki po pristanku:
zavarovanje letala
praksa dobrega pilota

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 18. A VAJA

NAVIGACIJA

Načrtovanje poleta

Namen vaje:
vremenska napoved in dejansko vreme
izbira letalskih kart in zemljevidov ter priprava:

Izbira smeri letenja:
kontrolirani zračni prostor
nevarna, prepovedana in omejena območja letenja
varna višina

Izračuni:
magnetnih smeri in časa na ruti
porabe goriva
mase in ravnotežja letala
mase in zmogljivosti letala

Letalske informacije:
obvestila pilotom
poznavanje potrebnih radijskih frekvenc
izbira nadomestnih letališč
dokumenti o letalu

Najava poleta:
izpolnitev naloga za let
načrt poleta

odhod z letališča
organizacija dela v pilotski kabini

Postopki ob odhodu:
nastavitev višinomera
postopki za nastavitev kurza
upoštevanje predvidenega časa prileta (ETA)

Na ruti:
pomoč aeronavtičnih kart – prepoznavanje značilnosti na zemlji
vzdrževanje višine in kurza
časovni popravki, popravki smeri zaradi vpliva vetra, popravki kot zanosa in nadzor hitrosti
vpisovanje v navigacijski dnevnik
uporaba radijske postaje (vključno z visokofrekvenčnim radiogonimetrom, če ustreza okoliščinam)
minimalne vremenske razmere za nadaljevanje poleta
odločitve med poletom in postopki za preusmeritev na drugo letališče
letenje v reguliranem/kontroliranem zračnem prostoru
postopki za prilet, prelet in odlet
navigacija na najnižjih višinah

postopki pri negotovi poziciji) vključno s postopki
postopki ob izgubi orientacije) po radiozvezi
uporaba radionavigacijskih sredstev
postopki pri priletu

Postopki za vključitev v šolski krog:
nastavitev višinomera, komunikacija s službo kontrole zračnega prometa itd.
vključitev v šolski krog (kontrolirana/nekontrolirana letališča)
postopki v šolskem krogu
postopki pri parkiranju letala
varovanje letala med polnjenjem z gorivom in prijava prihoda

18. A LETALSKA VAJA

NAVIGACIJA

Načrtovanje poleta:
vremenska napoved in dejansko vreme

Izbira aeronavtičnih kart in zemljevidov ter priprava:
izbira rute
kontrolirani zračni prostor
nevarna, prepovedana in omejena območja letenja
varna višina

Izračuni:
magnetne smeri in časa na ruti
porabe goriva
mase in stabilnosti letala
mase in zmogljivosti letala

Letalske informacije:
obvestila pilotom
poznavanje potrebnih radijskih frekvenc
izbira nadomestnih letališč
dokumenti o letalu

Najava poleta:
postopki za dovoljenje za let (po potrebi)
načrt poti

ODHOD Z LETALIŠČA

Organizacija dela v pilotski kabini
Postopki ob vzletu:
nastavitev višinomera

Na ruti:
upoštevanje predvidenega časa prileta
vpliv vetra, kot zanosa, nadzor hitrosti
vzdrževanje višine in smeri
časovni popravki in popravki kurza
vpisovanje v navigacijski dnevnik
uporaba radijske postaje (vključno z visokofrekvenčnim radiogoniometrom, če je potrebno)
minimalne vremenske razmere za nadaljevanje poleta

odločitve med poletom
postopki za preusmeritev na drugo letališče
letenje v reguliranem/kontroliranem zračnem prostoru
postopki za prihod, prelet in odlet
postopki ob negotovi poziciji
postopki ob izgubi orientacije
uporaba radionavigacijskih sredstev

Postopki med prihodom:
postopki pri vključitvi v šolski krog:
nastavitev višinomera, komunikacije s službo kontrole zračnega prometa itd.
vključitev v šolski krog
postopki v šolskem krogu
postopki pri parkiranju letala
zavarovanje letala
polnjenje goriva
prijava prihoda

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 18. B VAJA

OTEŽKOČENA NAVIGACIJA NA MAJHNIH VIŠINAH/ZMANJŠANA VIDLJIVOST

Namen vaje:

Splošno:

zahteve glede načrtovanja poleta, pred vstopom, med vstopom in izstopom z izbranega območja
pravila kontrole zračnega prometa, usposobljenost pilotov in oprema na letalu
zemljepisni položaj predvidenega vstopa in izstopa z izbranega območja, na katerih veljajo posebna regionalna pravila

Privajanje na letenje na majhnih višinah:

postopki pred spuščanjem
vzdrževanje višine na majhnih višinah in vidni vtis
učinek hitrosti in vztrajnosti med zavoji
vpliv vetra in turbulence

Letenje na majhnih višinah:

upoštevanje vremena
nizka baza oblakov in dobra vidljivost
nizka baza oblakov in slaba vidljivost
izogibanje ploham in nalive
vpliv padavin
vključitev v šolski krog
šolski krog ob morebitnem slabem vremenu, prilet in pristanek

praksa dobrega pilota

18. B LETALSKA VAJA

OTEŽKOČENA NAVIGACIJA NA MAJHNIH VIŠINAH

Privajanje na letenje na majhnih višinah:

zemljepisni položaj predvidenega vstopa in izstopa z izbranega območja, na katerem veljajo posebna regionalna pravila
postopki pred spuščanjem
vzdrževanje višine na majhnih višinah in vidni vtis

učinek hitrosti in vztrajnosti med zavoji
vpliv vetra in turbulence
nevarnosti pri letenju na majhnih višinah

Letenje na majhnih višinah:

upoštevanje vremena
nizka baza oblakov in dobra vidljivost
nizka baza oblakov in slaba vidljivost
izogibanje ploham in nalive
vpliv padavin (vidnost v smeri naprej)
vključitev v šolski krog
šolski krog ob morebitnem slabem vremenu, prilet in pristanek
praksa dobrega pilota

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 18. C VAJA

UPORABA RADIONAVIGACIJSKIH SREDSTEV PRI VIZUALNEM LETENJU (VFR)

Namen vaje:

- a. uporaba visokofrekvenčnih vsesmernih radijskih oddajnikov
 - visokofrekvenčni usmerjeni radijski oddajniki (VOR); zbornik letalskih informacij (AIP)
 - območje razširjenosti signala
 - izbira in identifikacija
 - radiali in metoda številčenja
 - uporaba selektorja OBS
 - indikacija TO/FROM, prelet oddajnikov
 - izbira, prestrezanje in vzdrževanje radiala
 - uporaba dveh oddajnikov za določitev pozicije letala
- b. uporaba radiokompasa (ADF)
 - neusmerjeni radijski oddajniki (NDB); zbornik letalskih informacij
 - območje razširjenosti signala
 - izbira in identifikacija
 - orientacija glede na neusmerjeni radijski oddajnik
 - pasivno letenje proti neusmerjenemu radijskemu oddajniku
- c. uporaba visokofrekvenčnega radiogoniometra (VHF/DF)
 - razpoložljivost sredstev; zbornik letalskih informacij
 - postopki za radiozvezo
 - QDM in QTE
- d. uporaba radarske opreme
 - opremljenost in zagotavljanje storitev; letalska informacijska služba
 - vrste storitev
 - postopki po radiozvezi in uporaba odzivnika
 - izbira kode delovanja
 - oddajanje v sili
- e. uporaba merilnika razdalje (DME)
 - razpoložljivost sredstev; zbornik letalskih informacij
 - načini delovanja
 - poševna oddaljenost
- f. uporaba letalskih navigacijskih sistemov (RNAV – SATNAV)
 - razpoložljivost sredstev
 - načini delovanja
 - omejitve

18. C LETALSKA VAJA

RADIONAVIGACIJA

- a. uporaba visokofrekvenčnih vsesmernih radijskih oddajnikov
 - razpoložljivost; zbornik letalskih informacij, frekvence
 - izbira in identifikacija
 - izbiralnik sektorja OBS
 - indikacija TO/FROM – orientacija
 - indikator odstopanja od smeri (CDI)
 - določitev radiala
 - prestrezanje in vzdrževanje radiala
 - prelet visokofrekvenčnega usmerjenega radijskega oddajnika
 - določanje pozicije letala s pomočjo dveh oddajnikov
- b. uporaba radiokompasa (ADF) in neusmerjenih radijskih oddajnikov (NDB)
 - razpoložljivost; zbornik letalskih informacij, frekvence
 - izbira in identifikacija
 - orientacija glede na neusmerjeni radijski oddajnik
 - pasivno letenje proti oddajniku
- c. uporaba visokofrekvenčnega radiogoniometra (VHF/DF)
 - razpoložljivost; zbornik letalskih informacij (AIP), frekvence
 - postopki pri radiozvezi, komunikacije s službo kontrole zračnega prometa
 - QDM in pasivno letenje proti postaji
- d. uporaba radarja na ruti/terminalnega radarja
 - razpoložljivost; zbornik letalskih informacij
 - postopki in navodila kontrole letenja
 - odgovornosti pilota
 - sekundarni nadzorovalni radar (SSR)
 - odzivniki
 - izbira kod
 - sprejem in oddaja
- e. uporaba merilnika razdalje (DME)
 - izbira sredstva in identifikacija
 - načini delovanja
- f. uporaba letalskih navigacijskih sistemov (RNAV – SATNAV)
 - nastavitve
 - delovanje
 - razumevanje delovanja sistema

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 19. VAJA

OSNOVNO INSTRUMENTALNO LETENJE

Namen vaje:

letalski instrumenti

fiziološki dejavniki

upoštevanje instrumentov

letenje z uporabo umetnega horizonta

indikatorji kota letala glede na vodoravno ravnino

indikatorji nagiba

različni številčni prikazi

uvod v uporabo umetnega horizonta

vzdolžni položaj letala

prečni položaj letala

vzdrževanje smeri letenja (kurza) in uravnoteženega leta

omejitve uporabe instrumentov (skupaj z odpovedjo sistemov)

POLOŽAJ LETALA, MOČ MOTORJA IN ZMOGLJIVOSTI

Instrumentalno letenje:

nadzorni instrumenti

instrumenti o zmogljivosti letala

učinek spremembe moči in konfiguracije letala

navzkrižno preverjanje podatkov na instrumentih

razlaga podatkov, prikazanih na instrumentih

neposredne in posredne indikacije (instrumenti zmogljivosti)

razlika med lastnimi občutki in prikazi na instrumentih

selektiven pregled instrumentov

OSNOVNI LETALSKI MANEVRI (Z VSEMI RAZPOLOŽLJIVIMI INSTRUMENTI)

vodoravni premočrtni let pri različnih hitrostih in konfiguracijah letala

vzpenjanje

spuščanje

standardni zavoji

horizontalni)

v vzpenjanju) v vnaprej določeni smeri

v spuščanju)

19. LETALSKA VAJA**UVOD V INSTRUMENTALNO LETENJE**

fiziološko zaznavanje

upoštevanje instrumentov

letenje z uporabo umetnega horizonta

vzdolžni položaj letala

prečni položaj letala

vzdrževanje smeri in uravnoveženega leta

letenje z uporabo umetnega horizonta

učinek spremembe moči in konfiguracije letala

nadziranje instrumentov

selektiven pregled instrumentov

OSNOVNI LETALSKI MANEVRI (Z VSEMI RAZPOLOŽLJIVIMI INSTRUMENTI)

vodoravni premočrtni let pri različnih hitrostih in konfiguracijah letala

vzpenjanje

spuščanje

standardni zavoji

vodoravni)

med vzpenjanjem) v vnaprej določeni smeri

med spuščanjem)

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM, 20. VAJA**OSNOVNO NOČNO LETENJE**

povzetek točk, ki jih je treba obravnavati, preden ima pilot pripravnik prvi samostojni nočni polet

postopki za zagon motorjev

lokalni postopki – zveza s kontrolo zračnega prometa

vožnja po tleh(taksiranje):
osvetlitev parkirišča in voznih poti
ocena hitrosti in razdalj
uporaba luči ob voznih poteh
izogibanje nevarnostim – osvetlitev ovir
preverjanje instrumentov
točka čakanja – uporaba luči
začetno privajanje na nočne razmere
orientacija na lokalnem območju
pomen luči drugih zrakoplovov
osvetlitev ovir na zemlji
pomoč pilotu – zunanja napotila/instrumenti
postopek vključevanja
osvetlitev letališča – priletne luči in osvetlitev vzletno-pristajalne steze (skupaj s sistemom VASI in PAPI)
luči na pragu vzletno-pristajalne steze
priletne luči
sistemi za prikaz kota vizualnega prileta (VASI)

NOČNI ŠOLSKI KROGI

vzlet in vzpenjanje
poravnava
vizualna napotila vzdolž talne vzletne razdalje
prehod na instrumente
prehod v začetno vzpenjanje
uporaba letalskih instrumentov
vzpenjanje s pomočjo instrumentov in začetni zavoj

šolski krog
določanje položaja letala – glede na osvetlitev vzletno-pristajalne steze
šolski krog in opazovanje okolice
začetni prilet in prikaz osvetlitve vzletno-pristajalne steze
določanje pozicije letala
spreminjajoči se videz luči vzletno-pristajalne steze in sistema VASI (ali PAPI)
prestrezanje pravilne priletne poti
ponovno vzpenjanje

prilet in pristane
določanje položaja, spuščajoči krak po tretjem zavoju in končni prilet
učinek stalnega vetra
uporaba pristajalnih luči
poravnava letala in dotik z vzletno-pristajalno stezo
iztek
zavoj z vzletno-pristajalne steze – nadzor hitrosti

neuspeli prilet
uporaba instrumentov
ponovno določanje položaja v šolskem krogu

NOČNA NAVIGACIJA

poseben poudarek na načrtovanju leta
izbira orientirjev na zemlji, ki so vidne ponoči:
 svetlobni svetilniki
 učinek luči v pilotski kabini na barve na letalskih kartah
 uporaba radijskih sredstev
 vpliv mesečine na vidljivost ponoči
poudarek na ohranjanju najnižje varne višine
nadomestna letališča – omejene možnosti
omejeno prepoznavanje poslabšanja vremena
postopki pri izgubi orientacije

IZREDNE RAZMERE PONOČI:

odpoved radijske postaje
okvara osvetlitve vzletno-pristajalne steze
okvara pristajalnih luči letala
okvara notranje osvetlitve letala
okvara navigacijskih luči na letalu
popolna odpoved električnega sistema
ustavljen vzlet
odpoved motorja
postopek ob ovirah na vzletno-pristajalni stezi

AMC FCL 1.355, 2. točka odstavka a**Rating inštruktorja letenja (FI (A))/inštruktorja za rating za instrumentalno letenje (IRI)
– seminar za osvežitev znanja***Glej FCL 1.355.*

1 Pri seminarjih za osvežitev znanja (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 v delavnicah. Obravnavati je treba različne vidike, kot je vključitev kandidatov, ki so imetniki ratingov za druge kategorije letal.

3 Kot govornike na takih seminarjih je treba vključiti izkušene inštruktorje letenja/inštruktorje za rating za instrumentalno letenje, 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 1.355) inštruktorjev (FI/IRI) in njihovega dejavnega sodelovanja.

5 Vsebino seminarja za osvežitev znanja FI/IRI je treba izbrati iz teh poglavij:

- a) nova in/ali trenutno veljavna pravila/predpisi s poudarkom na znanju o zahtevah iz JAR-FCL in predpisih ter drugih pravnih aktih, 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 skupaj z načini razdelitve,
- 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).

IEM FCL 1.355**Rating inštruktorja letenja (FI(A)) – Obrazec za podaljšanje veljavnosti in obnovo ratinga**

(Glej FCL 1.355.)

INSTRUCTIONAL FLYING EXPERIENCE <i>(See FCL 1.355(a)(1))</i> IZKUŠNJE PRI POUČEVANJU LETENJA <i>(Glej 1. točko odstavka a FCL 1.355.)</i>				
Instructors applying for revalidation of the Flight Instructor Rating should enter the instructional hours flown during the preceding 36 months. <i>Inštruktor, ki zaprosi za podaljšanje ratinga FI, vpiše inštruktorski let v preteklih 36 mesecih.</i>				
SINGLE-ENGINE ENOMOTORNA		MULTI-ENGINE VEČMOTORNA		INSTRUMENT INSTRUMENTALNO LETENJE
DAY DAN	NIGHT NOČ	DAY DAN	NIGHT NOČ	
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 <i>(See FCL 1.355(a)(2))</i> SEMINAR ZA OSVEŽITEV ZNANJA INŠTRUKTORJA LETENJA <i>(Glej 2. točko odstavka a FCL 1.355)</i>

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 (A) rating: Datum poteka ratinga FI (A):

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 confirm the data under 1 through 3 <i>Potrjujem podatke od 1 do 3.</i>	
Attendee's signature: Podpis kandidata:	

PROFICIENCY CHECK <i>(See FCL 1.355(a)(3))</i> PREVERJANJE STROKOVNE USPOSOBLJENOSTI <i>(Glej 3. točko odstavka a FCL 1.355)</i>	
<i>(Name of applicant) has given proof of flying instructional ability during a proficiency check flight. This was done to my satisfaction.</i> <i>(Ime in priimek kandidata) je dokazal inštrukcijske sposobnosti med preverjanjem strokovne usposobljenosti.</i> <i>Preverjanje je opravil zadovoljivo.</i>	
Flying time: Čas letenja:	Aeroplane/Sim. used: Uporabljeno letalo/simulator:
Main exercise: Glavna vaja:	
Name of FIE: Ime FIE:	Licence number: Številka licence:
Date and place: Datum in kraj:	Signature: Podpis:

AMC FCL 1.365**Tečaj za pridobitev ratinga inštruktorja za rating za tip letal z veččlansko posadko (TRI) (MPA))**

(Glej FCL 1.365.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.365.)

NAMEN TEČAJA

Tečaj naj bo organiziran tako, da bo kandidat spoznal primerno teoretično osnovo in dobil praktično znanje za usposabljanje na letalu in na napravi za simulacijo letenja za poučevanje kandidatov, ki želijo rating za kateri koli tip letala z veččlansko posadko (glej FCL 1.365), za katere je kandidat za inštruktorja sam usposobljen.

1. DEL**POUČEVANJE IN UČENJE**

Točka št.

- 1 UČENJE
motivacija
zaznavanje in razumevanje
spomin in njegova uporaba
navade in prenašanje
ovire pri učenju
spodbujanje učenja
učne metode
hitrost učenja
- 2 POUČEVANJE
sestavine učinkovitega poučevanja
načrtovanje poučevanja
načini poučevanja
poučevanje s področja "znanega" na področje "neznane"
uporaba "priprav na posamezne vaje"
- 3 FILOZOFIJA USPOSABLJANJA
pomen strukturiranega (odobrenega) tečaja usposabljanja
pomen načrtovanja učnega 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
posvetovanja s posamezniki
sodelovanje kandidatov, razprava
 - b. LETENJE – tehnike poučevanja v zraku
okolje, v katerem letenje poteka, pilotska kabina
tehnike praktičnega usposabljanja
presoja in sprejemanje odločitev med poletom in po njem

- 5 OCENJEVANJE IN PREVERJANJE KANDIDATOV
 - a. Ocena uspešnosti kandidata
 - vloga sprotnega preverjanja pridobljenega znanja
 - obuditev znanja
 - prehod od znanja k razumevanju
 - prehod od razumevanja do dejanj
 - 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 USPOSABLJANJE ZA LETENJE
 - fiziološki dejavniki
 - psihološki dejavniki
 - obdelava informacij
 - vedenjski vzorci
 - razvoj presoje in sprejemanje odločitev
- 8 TVEGANJA PRI SIMULACIJAH ODPOVEDI POSAMEZNIH SISTEMOV LETALA IN NJEGOVIH OKVARAH MED POLETOM
 - izbira varne višine
 - pomembnost navidezne vadbe
 - zvestno spremljanje okoliških razmer
 - upoštevanje pravih postopkov
- 9 ADMINISTRATIVNI DEL USPOSABLJANJA
 - zapiski o teoretičnem šolanju
 - pilotova osebna knjižica letenja
 - program usposabljanja v zraku in na tleh
 - učna literatura
 - uradni obrazci
 - priročniki letala/proizvajalca letala/pilotski operativni priročniki
 - dovoljenja za polet
 - dokumenti zrakoplova
 - določbe, ki se nanašajo na licenco zasebnega (športnega) pilota

2. DEL

TEHNIČNI DEL TEČAJA

1 Tečaj je prilagojen tipu letala, na katerem želi kandidat poučevati. Program usposabljanja zajema vse podrobnosti o celotnem teoretičnem šolanju.

2 Določitev in izvedba človeških dejavnikov (kot je določeno v točki 040 učnega programa za ATPL), ki se nanašajo na načela dela v veččlanski posadki

3 Vsebina programa usposabljanja vključuje letalske vaje, ki ustrezajo tipu letala.

4 Kandidat, ki želi pridobiti rating inštruktorja za rating za tip letala (TRI), mora biti seznanjen z načinom poučevanja z mesta, na katerem običajno sedi kopilot.

Vaje pri poučevanju

5 Simulator

Če simulatorja ni, se točke, označene z zvezdico, izvajajo na letalu.

- a. uporaba kontrolnih seznamov (*CHL*), nastavitve radijskih/navigacijskih sredstev;
- b. zagon motorjev;
- c*. preverjanja pri vzletu;
- d*. instrumentalni vzlet, prehod na instrumente, potem ko se letalo odlepi od tal;
- e. vzlet v bočnem vetru;
- f. odpoved motorja pri vzletu med V_1 in V_2 ;
- g. prekinjeni vzlet, preden letalo doseže V_1 ;
- h. drhtenje pri visokih hitrostih, značilnosti letala (po potrebi);
- i*. ostri zavoji;
- j*. vrnitev v normalen let po približevanju porušitvi vzgona s konfiguracijo za vzlet; s čisto konfiguracijo in konfiguracijo za pristanek;
- k. instrumentalni prilet do zahtevane najnižje višine odločitve (DH) ali do najnižje nadmorske/relativne višine odločitve, ročni prilet in pristanek ali neuspeli prilet pri simulirani odpovedi enega motorja;
- l. prekinjeni pristanek in nadaljevanje leta in
- m. pristanek v bočnem vetru.

Operacije CAT II in III (če ustreza okoliščinam)

- 6
- a. natančni prileti, neuspeli prilet (GA) z avtomatsko nastavitvijo moči motorja in usmerjevalnikom leta (*Flight director – FD*), ki je posledica napake naprav na zemlji ali na letalu;
 - b. neuspeli prilet, ki je posledica vremenskih razmer;
 - c. neuspeli prilet z višine odločitve (DH), ki je posledica odmika od srednje črte vzletno-pristajalne steze, in
 - d. vsaj enemu priletu pri pogojih CAT II/CAT III mora slediti pristanek.

Letalo (ne velja za kandidate, ki želijo pridobiti pooblastilo SFI (A), ali usposabljanje, ki ga TRI (A) izvaja izključno na simulatorju in ne vključuje letenja na letalu (ZFTT))

- 7
- a. seznanitev s krmili med zunanjim pregledom
 - b. uporaba kontrolnih seznamov (*CHL*); nastavitve radijskih in navigacijskih sredstev, zagon motorjev;
 - c. vožnja po tleh (taksiranje);
 - d. vzlet;

- e. odpoved motorja med vzletom neposredno po tem, ko letalo doseže V_2 nad višino začetnega vzpenjanja;
- f. drugi postopki ob morebitni nevarnosti (po potrebi);
- g. neuspeli prilet z zahtevane najnižje višine odločitve pri simulirani odpovedi enega motorja in
- h. pristanek s simulirano odpovedjo enega (kritičnega) motorja.

8 Simulator, ki ustreza razmeram in je potrjen za usposabljanje, ki poteka izključno na simulatorju in ne vključuje letenja na letalu (ZFTT) (za rating TRI (A) z omejitvijo)

- a. seznanitev s krmili med zunanjim pregledom
- b. uporaba kontrolnih seznamov (*CHL*); nastavitve radijskih in navigacijskih sredstev, zagon motorjev;
- c. vožnja po tleh (taksiranje);
- d. vzlet;
- e. simulirana odpoved motorja med vzletom neposredno po tem, ko letalo doseže V_2 nad višino začetnega vzpenjanja;
- f. drugi postopki v sili (po potrebi);
- g. neuspeli prilet z zahtevane najnižje višine odločitve z enim nedelujočim motorjem in
- h. pristanek z enim (kritičnim) nedelujočim motorjem.

AMC FCL 1.380**Tečaj za vpis ratinga inštruktorja za rating za razred večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota CRI (SPA))**

(Glej FCL 1.380.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.380.)

CILJ TEČAJA

1 Cilj tečaja je, da kandidat dobi primerno teoretično osnovo in praktično znanje za inštruktorja letenja za usposabljanje kandidatov za vpis ratinga za razred večmotornih letal, ki zahtevajo enega pilota.

ŠOLANJE NA ZEMLJI

2 Učni program zajema izključno usposabljanje na večmotornih letalih. Zato je potrebno obnoviti znanje s področij, ki so skupna za enomotorna in večmotorna letala in zajemajo upravljanje letal ter njihovo delovanje z vsemi delujočimi motorji. Uporabiti je mogoče sekcije učnega programa teoretičnih predmetov iz tečaja za inštruktorja letenja (AMC FCL 1.340). Poleg tega mora teoretično šolanje na zemlji vključevati tudi 25 ur poučevanja v razredu, med katerimi kandidat razvije svojo sposobnost za poučevanje in razumevanje, ki se zahteva pri letalskih vajah z večmotornim letalom. Ta del vključuje posvetovanja pred izvajanjem letalskih vaj.

1. DEL**POUČEVANJE IN UČENJE**

Vaja št.

- 1 UČENJE
motivacija
dojemanje 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 s področja "znanega" na področje "neznane"
uporaba "priprav na posamezne vaje"
- 3 FILOZOFIJA POUČEVANJA
pomen strukturiranega (odobrenega) tečaja usposabljanja
pomen načrtovanja programa
združeno teoretično znanje in praktično usposabljanje za letenje

- 4 NAČINI PRAKTIČNEGA POUČEVANJA
 - a. teoretično znanje – metode poučevanja v razredu
uporaba učnih pripomočkov
skupinska predavanja
posvetovanja s posamezniki
sodelovanje učencev, razprava
 - b. LETENJE – metode poučevanja v zraku
okolje, v katerem letenje poteka, pilotska kabina
metode praktičnega poučevanja
presoja in sprejemanje odločitev med poletom in po njem
- 5 OCENJEVANJE IN PREVERJANJE ZNANJA KANDIDATOV
 - a. Ocena uspešnosti kandidata
vloga preverjanja napredovanja
obuditev znanja
prehod od znanja k razumevanju
prehod od razumevanja k dejanjem
potreba po ocenitvi hitrosti napredovanja
 - b. Analiza kandidatovih napak
ugotavljanje vzrokov za napake
reševanje najprej večjih, šele nato manjših napak
izogibanje preveliki kritičnosti
potreba po kratkem in jasnem sporazumevanju
- 6 RAZVOJ PROGRAMA USPOSABLJANJA
načrtovanje vaj
priprave
razlaga in prikaz
sodelovanje kandidatov in praksa
ocenjevanje
- 7 ČLOVEŠKA ZMOGLJIVOST IN MEJE, POMEMBNE ZA USPOSABLJANJE ZA LETENJE
fiziološki dejavniki
psihološki dejavniki
obdelava informacij
vedenjski vzorci
razvoj presoje in sprejemanja odločitev
- 8 TVEGANJA PRI SIMULACIJAH ODPOVEDI POSAMEZNIH SISTEMOV LETALA IN NJEGOVIH OKVARAH MED POLETOM
izbira varne višine
pomembnost navidezne vadbe (vaje z dotikom)
zavestno spremljanje okoliških razmer
strogo upoštevanje pravičnih postopkov
- 9 ADMINISTRATIVNI DEL USPOSABLJANJA
zapiski o teoretičnem šolanju
pilotova osebna knjižica letenja
program usposabljanja v zraku in na tleh
učno gradivo
uradni obrazci
priročniki letala/proizvajalca letala/pilotski operativni priročniki
nalogi za polet
dokumenti zrakoplova
določbe, ki se nanašajo na licenco zasebnega (športnega) pilota letal

2. DEL**UČNI PROGRAM TEORETIČNEGA ŠOLANJA****PRIPOROČENA RAZDELITEV UR V RAZREDU**

Učne ure	Praktične ure v razredu	Predmet	Interno preverjanje napredovanja
1	/	letalska zakonodaja	1
2		zmogljivost, vsi delujoči motorji, vključno z maso in ravnotežjem	
2		let z nesimetrično močjo	
		osnove takega leta	
2	2	/ nadzor pri letu z nesimetrično močjo	
	\	najnižje hitrosti, pri katerih je letalo mogoče nadzorovati, in varne hitrosti	
		postavljanje kota propelerja na nož in nazaj v normalen položaj	
2		zmogljivost pri letu z nesimetrično močjo	1
2		posebni tipi letal – delovanje sistemov	1
		omejitve konstrukcije letala in motorjev	
4	5	\ posvetovanje pred letalskimi vajami	
15.00	7.00	3.00	

SKUPNO NA ŠOLANJU: 25 UR (vključno s preverjanjem)**UČNI PROGRAM TEORETIČNIH PREDMETOV****LETALSKA ZAKONODAJA**

opredelitev skupin letal glede na njihovo zmogljivost
načini za izračun celotne zmogljivosti

LET Z NESIMETRIČNO MOČJO**OSNOVE LETENJA****PROBLEMI**

nesimetrija
nadzor
zmogljivost

SILE IN DVOJICE SIL

premaknjen vektor potiska
nesimetrični učinek krakov propelerja
premaknjen vektor upora
upor, ki ga povzroča propeler nedelujočega motorja
povečanje celotnega upora

nesimetričnost vzgona
neenak učinek vrtnčenja zraka za propelerjem
vpliv zasuka (*yaw*) po navpični osi pri vodoravnem letu in v zavojih
dvojica sil: potisk in stranske sile na smernem krmilu
učinek ročic momentov

KRMILA V LETU Z NESIMETRIČNO MOČJO

uporaba, napačna uporaba in omejitve:
 smernega krmila
 krilc
 višinskih krmil
učinek nagiba/bočnega drsenja/ravnotežja
zmanjšana učinkovitost krilc/smernega krmila
morebitna porušitev vzgona smernega stabilizatorja
učinek razmerja med IAS in potiskom
učinek preostalih neuravnoteženih sil
pritisk na pedala in uravnoteženje

NAJMANJŠE HITROSTI, PRI KATERIH JE LETALO ŠE UPRAVLJIVO, IN VARNE HITROSTI

najmanjša hitrost, pri kateri je letalo še upravljivo (V_{mc})
opredelitev
izvor
dejavniki, ki vplivajo na V_{mc}
 moč
 masa in mesto težišča
 nadmorska višina
 podvozje
 zakrilca
 regulacijske lopute za hladen zrak/hladilne reže
 turbulenca/sunki vetra
 reakcija pilota/sposobnost
 nagib letala na stran delujočega motorja
 upor
 postavitev kota propelerja na nož
 kritični motor
varna vzletna hitrost
definicija/izvor V_2
druge pomembne hitrosti

ZMOGLJIVOST LETALA – EN DELUJOČI MOTOR

učinek na razpoložljivo moč
največja višina, ki jo letalo doseže z enim delujočim motorjem
križarjenje, dolet in avtonomija
večanje/zmanjševanje hitrosti
ničen potisk, opredelitev in namen

PROPELERJI

z nastavljivim korakom – splošna načela
mehanizem za postavitev kota propelerja na nož/vrnitev v normalen položaj, omejitve
(npr. najnižje število vrtljajev – RPM)

POSEBNI TIPI LETAL**LETALSKI SISTEMI IN SISTEMI MOTORJA**

normalno delovanje
nenormalno delovanje
postopki v sili

OMEJITVE – KONSTRUKCIJA LETALA

faktor preobremenitve
omejitve hitrosti za spremembo položaja podvozja/zakrilc (V_{lo} in V_{fe})
hitrosti v nemirnem ozračju (V_{ra})
največje hitrosti (V_{no} in V_{ne})

OMEJITVE – MOTOR

število vrtljajev in tlak polnjenja
temperatura in tlak olja
postopki ob nevarnosti

MASA IN RAVNOTEŽJE

(To poglavje je treba proučiti s pomočjo letalskega/pilotskega priročnika.)
dokumenti v zvezi z maso in uravnoteženostjo posameznega tipa letal
pregled osnov
izračuni za posamezen tip letala

MASA IN ZMOGLJIVOST

(To poglavje je treba proučiti s pomočjo letalskega/pilotskega priročnika.)
izračuni za posamezen tip letala (vsi delujoči motorji)
talna vzletna razdalja (*take-off run*)
skupna vzletna razdalja (*take-off distance*)
razdalja za pospeševanje in ustavljanje (*accelerate/stop distance*)
skupna pristajalna razdalja (*landing distance*)
talna pristajalna razdalja (*landing run*)
vzletna trajektorija/trajektorija začetnega vzpenjanja
izračuni za posamezen tip letala (en delujoč motor)
trajektorija začetnega vzpenjanja
skupna pristajalna razdalja
talna pristajalna razdalja

3. DEL**UČNI PROGRAM PRAKTIČNEGA USPOSABLJANJA – NORMALEN LET**

Ta del je podoben letalskim vajam v okviru tečaja za inštruktorje enomotornih letalih skupaj z uvodom v instrumentalno letenje. Razlika je v ciljih, dejavnikih, ki vplivajo na prakso dobrega pilota, in v običajnih napakah, ki se v tem poglavju nanašajo na letenje z večmotornimi letali.

Namen tega dela je seznaniti kandidate z vidiki poučevanja operativnih postopkov in upravljanja večmotornih letal z vsemi delujočimi motorji.

Obravnavati je treba:

- 1 spoznavanje letala
- 2 pripravo na polet in pregled letala
- 3 postopke za zagon motorja
- 4 vožnjo po tleh (taksiranje)
- 5 postopke pred vzletom

- 6 vzlet in začetno vzpenjanje:
 - v veter
 - z bočnim vetrom
 - na kratki stezi
- 7 vzpenjanje
- 8 vodoravni premočrtni let
- 9 spuščanje (skupaj s postopki za zasilno spuščanje)
- 10 zavoje
- 11 let pri majhnih hitrostih
- 12 porušitev vzgona in vrnitev v normalen let
- 13 instrumentalno letenje – osnove
- 14 rutinski postopki v sili (brez odpovedi motorja)
- 15 šolski krog, prilet, pristanek:
 - v veter
 - v bočnem vetru
 - na kratki stezi
- 16 neuspeli pristanek in nadaljevanje leta
- 17 postopke po končanem poletu

LETALSKE VAJE

Naslednje praktične vaje izhajajo iz osnovnega učnega programa (enomotorna letala). Da bi se kandidat naučil pomena in uporabe krmil in tehnik v normalnem, nenormalnem letenju in v letenju ob nevarnosti, ki se mu na prvi pogled utegnejo zdeti tuje, se morajo vaje nanašati na upravljanje večmotornih letal. Postopki pri odpovedi motorja in let z nesimetrično močjo so vključeni v praktične letalske vaje v 2. delu.

1. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

SPOZNAVANJE LETALA

predstavitev letala

razlaga:

- razporeditve instrumentov v pilotski kabini
- sistemov in krmil

pogonska enota letala

kontrolni sezname in rutinski postopki

razlike pri letenju z inštruktorjevega mesta

RUTINSKI POSTOPKI V SILI

Postopki ob požaru:

- v zraku

- na tleh

Rutinski postopki pri evakuaciji:

- mesta izhodov

- oprema, ki se uporablja ob nevarnosti, npr. gasilni aparati itd.

PRIPRAVA NA POLET IN PREGLED LETALA

letalski dokumenti

zunanji pregled letala

notranji pregled letala

nastavitev pasov, sedeža in oddaljenosti pedal smernega krmila

POSTOPKI ZA ZAGON MOTORJEV

uporaba kontrolnih seznamov (*CHL*)

preizkusi pred zagonom motorja

preizkusi po zagonu

LETALSKA VAJA

UVAJANJE V LETALO

zunanje značilnosti

razporeditev instrumentov v pilotski kabini

sistemi letala

kontrolni sezname, rutinski postopki

ukrepi ob požaru v zraku in na zemlji

na motorju

v kabini

na električnem sistemu

okvara sistemov (glede na tip)

rutinski postopki pri evakuaciji

lokacija opreme, ki se uporablja ob nevarnosti, in izhodov

PRIPRAVA NA POLET IN POSTOPKI PO KONČANEM POLETU

odobritev poleta, prevzem letala

tehnični dnevnik, dokumenti o tehničnem stanju letala

dejavniki, ki vplivajo na maso, ravnotežje in zmogljivost letala

zunanji pregled letala

notranji pregled letala, nastavitev pasov in/ali pedal smernega krmila

vžig in ogrevanje motorjev

preverjanja po končanem zagonu motorjev

preverjanja radijske/navigacijske/komunikacijske opreme

postopki za preverjanje in nastavitev višinomerov

preizkus moči motorjev

ustavitev in ugašanje motorjev

vpis v nalog za let in dokumente o tehničnem stanju letala

2. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

VOŽNJA PO TLEH

varnostni ukrepi na parkirnem prostoru pred začetkom vožnje po tleh (taksiranjem)

večja masa – večja vztrajnost

učinek nesimetrične moči

previdnost na ozkih vozniških poteh

običajne napake

POSTOPKI PRED VZLETOM

uporaba kontrolnih seznamov (*CHL*)

preizkus moči motorja

preverjanja pred vzletom

navodila inštruktorja glede postopkov ob morebitni nevarnosti med vzletom (npr. okvara motorja)

običajne napake

VZLET IN ZAČETNO VZPENJANJE

upoštevanje dejavnikov kontrole zračnega prometa

dejavniki, ki vplivajo na dolžino talne/skupne vzletne razdalje

pravilna hitrost v trenutku, ko se letalo odlepi od tal

pomen varne hitrosti

vzlet v bočnem vetru, dejavniki in postopki

vzlet s kratke steze, dejavniki in postopki

upravljanje motorja po vzletu, ročica za nastavitev moči motorja/korak propelerja/

sinhronizacija motorjev

običajne napake

VZPENJANJE

dejavniki, ki vplivajo na prakso dobrega pilota
preverjanja pred začetkom vzpenjanja
upoštevanje dejavnikov v zvezi z motorjem
uporaba ročice za nastavitev moči/ročice za nastavitev koraka propelerja
hitrost letenja za največjo vertikalno hitrost vzpenjanja
hitrost letenja za največji kot vzpenjanja
sinhronizacija motorjev
običajne napake

2. LETALSKA VAJA**VOŽNJA PO TLEH (TAKSIRANJE)**

preverjanja pred začetkom vožnje po tleh
začetek vožnje in ustavljanje
nadzorovanje hitrosti
nadzorovanje smeri in zavojev
zavoji na omejenih površinah
zapuščanje parkirnih površin
območje gibanja smernega krmila (pomen uporabe polnega odklona smernega krmila)
preverjanja instrumentov

NEVARNOST

okvara/odpoved zavor in sistema za krmiljenje

POSTOPKI PRED VZLETOM

uporaba kontrolnih seznamov (*CHL*)
preizkusi moči motorjev in motornih sistemov
preverjanja pred vzletom
navodila inštruktorja ob:
– nevarnosti med vzletom

VZLET IN ZAČETNO VZPENJANJE

upoštevanje dejavnikov kontrole zračnega prometa
nadzor letala po smeri in uporaba moči
hitrost v trenutku, ko se letalo odlepi od tal
učinek bočnega vetra in ustrezni postopki
vzlet s kratke steze in ustrezni postopki
postopki po vzletu
– uvlečenje podvozja
– uvlečenje zakrilc (če ustreza okoliščinam)
– nastavitev tlaka polnjenja in števila vrtljajev
– sinhronizacija motorjev
– drugi postopki (če ustreza okoliščinam)
na ustrezni stopnji usposabljanja

VZPENJANJE

preverjanja pred začetkom vzpenjanja
nastavitev moči za normalno in največjo vertikalno hitrost vzpenjanja
omejitve motorjev in števila vrtljajev
vpliv nadmorske višine na tlak polnjenja, največja moč motorja
izravnava letala – nastavitev moči
vzpenjanje z izvlečenimi zakrilci
vrnitev v normalno vzpenjanje
vzpenjanje na ruti (vzpenjanje med križarjenjem)

največji kot vzpenjanja
postopki za nastavitev višinomera
dolgotrajno vzpenjanje in uporaba regulacijskih loput za hladen zrak/hladilnih rež
ocena napovedi instrumentov

3. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM 3

VODORAVNI IN PREMOČRTNI LET

upoštevanje dejavnikov, ki vplivajo na prakso dobrega pilota
nastavitev moči motorja – za nastavitev plina/ročica za nastavitev koraka propelerja
sinhronizacija motorjev
različni vidiki porabe goriva
uporaba krmil za uravnoteženje
 višinsko krmilo, smerno krmilo (krilca, če ustreza)
sprememba položaja zakrilc
 učinek na vzdolžni položaj letala
 učinek na hitrost skozi zrak
sprememba položaja podvozja
 učinek na vzdolžni položaj letala
 učinek na hitrost
uporaba ročice za nastavitev zmesi
uporaba ročice za gretje uplinjača
uporaba regulacijskih loput za hladen zrak/hladilnih rež
uporaba sistemov za prezračevanje in gretje kabine
delovanje in uporaba drugih sistemov (glede na tip letala)
običajne napake

SPUŠČANJE

upoštevanje dejavnikov, ki vplivajo na prakso dobrega pilota
 preverjanja pred začetkom spuščanja
normalno spuščanje
 nastavitev ročice plina/ročice za nastavitev koraka propelerja
 upoštevanje dejavnikov, ki vplivajo na hlajenje motorja
postopek za zasilno spuščanje
običajne napake

ZAVOJI

upoštevanje dejavnikov, ki vplivajo na prakso dobrega pilota
zavoji s srednje velikim nagibom
zavoji med vzpenjanjem in spuščanjem
ostri zavoji z nagibom 45 stopinj ali več
običajne napake

3. LETALSKA VAJA

VODORAVNI IN PREMOČRTNI LET

pri normalni moči za križarjenje:

- nastavitev moči motorja za križarjenje
- tlak polnjenja/število vrtljajev
- sinhronizacija motorjev
- uporaba krmil za uravnoteženje
- upoštevanje dejavnikov, ki vplivajo na zmogljivost letala – dolet/avtonomija

upoštevanje instrumentov

sprememba položaja zakrilc (po stopnjah)

- hitrost letala, manjša od V_{fe}
- učinek na vzdolžni položaj letala
- učinek na hitrost

sprememba položaja podvozja

- hitrost letala, manjša od $V_{lo/le}$
- učinek na vzdolžni položaj letala
- učinek na hitrost

uporaba ročice za nastavitev zmesi

uporaba ročice za gretje uplinjača

uporaba regulacijskih loput za hladen zrak/hladilnih rež

uporaba sistemov za prezračevanje/gretje kabine

delovanje in uporaba drugih sistemov (glede na tip letala)

SPUŠČANJE

preverjanja pred začetkom spuščanja

nastavitev moči motorja – tlak polnjenja/število vrtljajev

spuščanje z dodanim plinom (spuščanje med križarjenjem)

upoštevanje dejavnikov, ki vplivajo na hlajenje motorjev

uporaba regulacijskih loput za hladen zrak/hladilnih rež

izravnava letala

spuščanje z izvlečenimi zakrilci

spuščanje z izvlečenim podvozjem

postopek za nastavitev višinomera

upoštevanje instrumentov

postopki za zasilno spuščanje

- glede na tip letala
- omejitve V_{no} v nemirnem ozračju

ZAVOJI

zavoji s srednje velikim nagibom

zavoji med vzpenjanjem/spuščanjem

ostriavoji (z nagibom 45 stopinj ali več)

upoštevanje instrumentov

4. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

LET PRI MAJHNIH HITROSTIH

upoštevanje dejavnikov, ki vplivajo na prakso dobrega pilota

letenje s hitrostjo V_{s1} in $V_{so} + 5$ vozlov

odzivi/lastnosti letala

simulacija nadaljevanja leta po neuspelem priletu z majhno hitrostjo

pri hitrosti V_{sse} in z izvlečenimi zakrilci

bodite pozorni na spremembo ravnotežja letala glede na prečno os

običajne napake

PORUŠITEV VZGONA (STALL)

upoštevanje dejavnikov, ki vplivajo na prakso dobrega pilota

nastavitev moči motorja

znaki bližajoče se porušitve vzgona

znaki popolne porušitve vzgona

vzpostavitev normalnega leta po popolni porušitvi vzgona

vzpostavitev normalnega leta po začetni stopnji porušitve vzgona

porušitev vzgona in vzpostavitev normalnega leta pri konfiguraciji za pristajanje

vzpostavitev normalnega leta po začetni stopnji porušitve vzgona pri konfiguraciji za pristajanje

INSTRUMENTALNO LETENJE (OSNOVE)

vodoravni in premočrtni let

vzpenjanje

zavoji

spuščanje

RUTINSKI POSTOPKI V SILI (brez odpovedi motorja)

glede na tip letala

ŠOLSKI KROG IN PRISTANEK

upoštevanje dejavnikov, ki vplivajo na prakso dobrega pilota, in dejavnikov kontrole zračnega prometa

krak s hrbtnim vetrom

hitrost, nižja od V_{fe}

uporaba zakrilc (glede na okoliščine)

preverjanja pred pristankom

položaj za začetek zavoja k spuščajočemu se kraku (po tretjem zavoju) šolskega

kroga

spuščajoči se krak (po tretjem zavoju) šolskega kroga

nastavitev moči (ročica za nastavitev moči/koraka propelerja), zakrilc in uravnoteženje

vzdrževanje pravilne hitrosti

končni prilet

prilagoditev moči motorja (zgodnji odziv na prenizek prilet)

dodatna uporaba zakrilc (po potrebi)

potrditev, da je podvozje izvlečeno

izbira točke, na kateri se bo letalo dotaknilo tal

zmanjšanje hitrosti na V_{at}

vzdrževanje priletnega kota

pristanek

večja hitrost spuščanja

večja pristajalna razdalja in talna pristajalna razdalja

prilet in pristanek v bočnem vetru

upoštevanje dejavnikov pri bočnem vetru

prilet in pristanek na kratki stezi

postopek – upoštevanje dejavnikov na kratki stezi

4. LETALSKA VAJA

LET PRI MAJHNIH HITROSTIH

varnostno preverjanje

vzpostavitev in vzdrževanje (uvlečena zakrilca):

hitrosti $V_{s1} + 5$ vozlov

bodite pozorni na reakcije/lastnosti letala

vzpostavitev in vzdrževanje (izvlečena zakrilca):

hitrosti $V_{s1} + 5$ vozlov

bodite pozorni na reakcije/lastnosti letala

simulacija nadaljevanja leta po priletu z majhno hitrostjo in z izvlečenimi zakrilci

spuščanje in hitrost, ki ni manjša od V_{sse} , npr. hitrost V_{sse} ali $V_{mca} + 10$ vozlov

povečanje do polne moči motorjev in začetek vzpenjanja
bodite pozorni na spremembo kota vzdolžnega položaja letala
vzpostavitev normalnega leta

PORUŠITEV VZGONA

upoštevanje dejavnikov, ki vplivajo na prakso dobrega pilota
nastavitev števila vrtljajev
znaki porušitve vzgona
značilnosti popolne porušitve vzgona
vzpostavitev normalnega leta po popolni porušitvi vzgona
previdnost pri dodajanju moči motorja
vzpostavitev normalnega leta po začetni stopnji porušitve vzgona
porušitev vzgona in vzpostavitev normalnega leta pri konfiguraciji za pristajanje
vzpostavitev normalnega leta po začetni stopnji porušitve vzgona pri konfiguraciji za pristajanje

INSTRUMENTALNO LETENJE (OSNOVE)

vodoravni in premočrtni let
vzpenjanje
zavoji
spuščanje

RUTINSKI POSTOPKI V SILI (brez odpovedi motorja)

glede na tip letala

ŠOLSKI KROG, PRILET IN PRISTANEK

upoštevanje dejavnikov, ki vplivajo na prakso dobrega pilota, in dejavnikov kontrole zračnega prometa

krak s hrbtnim vetrom

nadzorovanje hitrosti, nižje od V_{fe}
uporaba zakrilc glede na okoliščine
preizkusi pred pristankom
nadzorovanje hitrosti in višine
zavoj v spuščajoči se krak po tretjem zavoju šolskega kroga

spuščajoči se krak (po tretjem zavoju) šolskega kroga

nastavitev moči
uporaba zakrilc in uravnoteženja
vzdrževanje pravilne hitrosti

končni prilet

uporaba dodatne stopnje zakrilc (po potrebi)
potrditev, da je podvozje izvlečeno
izbira točke, na kateri se bo letalo dotaknilo tal
zmanjšanje hitrosti na V_{at}
vzdrževanje priletnega kota
uporaba moči

pristanek

nadzor hitrosti spuščanja med ravnanjem
upoštevanje dejavnikov pri bočnem vetru
večja talna pristajalna razdalja
prilet in pristanek na kratki/mehki stezi
upoštevanje dejavnikov in varnostnih ukrepov

LET Z NESIMETRIČNO MOČJO MOTORJEV

V tem delu je treba posebno pozornost nameniti:

- a. okoliščinam, v katerih bodo potekale vaje ob spreminjanju položaja propelerja; tj. varni višini, izpolnjevanju predpisov glede najnižje nadmorske/relativne višine za vaje v spreminjanju položaja propelerja, vremenskim razmeram in oddaljenosti od najbližjega primerne letališča;
- b. uporabi postopkov za sodelovanje med inštruktorjem in pilotom pripravnikom, npr. pravilni uporabi navideznih vaj, preprečevanju medsebojnega nerazumevanja zlasti med urjenjem v spreminjanju položaja propelerja in pri uporabi nične moči v šolskem krogu med letom z nesimetrično močjo. Pri tem postopku se morata inštruktor in pilot pripravnik nedvoumno dogovoriti o tem, kateri motor bosta izključila, ponovno vključila oziroma morata določiti tisti motor, ki bo deloval z nično močjo. Jasno morata določiti vsa krmila in motor, na katerega bodo vplivala;
- c. dejavnikom za preprečitev čezmerne obremenitve delujočega motorja in poslabšanju zmogljivosti letala med letom z nesimetrično močjo;
- d. nujni uporabi ustreznega kontrolnega seznama (CHL) za posamezen tip letala.

POSVETOVANJA PRED POLETOM**LET Z NESIMETRIČNO MOČJO**

uvod v letenje z nesimetrično močjo

nastavitev kota propelerja na nož

- način delovanja

učinek na upravljanje letala pri potovalni hitrosti

uvod v dejavnike, ki vplivajo na zmogljivost letala

pritisk na pedala za ohranjanje nespremenjene smeri (brez uporabe trimerja smernega krmila)

vrnitev propelerja iz položaja na nož

- vzpostavitev normalnega leta

nastavitev nične moči

- primerjava pritiska na pedal pri propelerju na nož in pri nični moči

vpliv in prepoznavanje okvare motorja med vodoravnim letenjem

sile in vpliv zanosa iz smeri

vrste okvar

- nenadna ali postopna
- popolna ali delna

zanos iz smeri, smer in vpliv zanosa iz smeri

instrumenti, ki prikazujejo podatke o letu

identifikacija motorja z okvaro

dvojice sil in vztrajnost, ki povzročajo neravnotežje

- posledični položaj letala v zraku

uporaba smernega krmila za izenačevanje zanosa iz smeri

uporaba krilc

- nevarnost napačne uporabe

uporaba višinskega krmila za ohranjanje vodoravnega leta

uporaba moči za vzdrževanje varne hitrosti in višine

dodatni ukrepi za vrnitev v vodoravni in premočrtni let

- hkratno povečanje hitrosti in zmanjšanje moči

prepoznavanje motorja z okvaro

- "živa noga" = "živ motor"

uporaba motornih instrumentov za ugotavljanje

- tlaka/pretoka goriva

– odziva instrumenta, ki kaže število vrtljajev motorja, na delovanje CSU pri majhni in veliki hitrosti

- temperature motorja

potrditev identifikacije

- zaprite ročico za nastavitev moči motorja z okvaro

učinek in identifikacija okvare motorja v zavojih

identifikacija in nadzorovanje

stranske sile in vpliv zanosa iz smeri

V ZAVOJIH

učinek odpovedi "notranjega" motorja

- nenaden in izrazit učinek

učinek odpovedi "zunanjega" motorja

- manj nenaden in izrazit učinek

možnosti napake pri identifikaciji motorja z okvaro (zlasti pri majhni moči)

- pravilna uporaba smernega krmila

- zaradi potrditve pravilne identifikacije motorja z okvaro utegne biti potrebna

vrnitev v vodoravni premočrtni let

vidna napotila in podatki instrumentov, ki prikazujejo podatke o letu

učinek spremembe hitrosti in moči

razmerje med hitrostjo in močjo

pri normalni potovalni hitrosti in moči za križarjenje

- jasna identifikacija odpovedi motorja

pri majhni varni hitrosti in moči za vzpenjanje

- dokončna identifikacija odpovedi motorja

spuščanje z veliko hitrostjo in majhno močjo

- mogoče je, da nesimetrije (odpovedi motorja) ne boste opazili

NAJNIŽJE HITROSTI, PRI KATERIH JE LETALO ŠE UPRAVLJIVO

Barvne kode ASI – rdeča radialna črta

OPOMBA: Ta vaja se nanaša na skrajne meje upravljanja letala pri različnih razmerah, ki jih pilot pripravnik utegne doseči pri stalni nesimetrični moči motorjev in s postopnim zmanjševanjem hitrosti. Do nenadne in popolne odpovedi motorja ne sme priti pri ročnem letenju z najmanjšo hitrostjo, pri kateri je letalo še upravljivo (V_{mca}). Namen vaje je postopno uvajanje pilota pripravnika v nadzor letala med letom z nesimetrično močjo v izjemnih ali kritičnih razmerah. Vaja ni namenjena kot prikaz V_{mca} .

Tehnike za ocenitev kritičnih hitrosti pri vodoravnem položaju kril in vzpostavitev normalnega leta

- nevarnost kadar je razlika med najmanjšo hitrostjo, pri kateri je letalo še upravljivo, in hitrostjo, pri kateri se poruši vzgon, zelo majhna.

- uporaba hitrosti V_{sse}

Določanje najmanjše hitrosti, pri kateri je letalo še upravljivo pri nesimetrični moči, za vsak motor posebej

- določanje kritičnega motorja (če ustreza okoliščinam)

Učinek, ki ga imajo na najmanjšo hitrost, pri kateri se letalo še lahko upravlja:

- nagib

- nastavitev nične moči

- konfiguracija za vzlet

izvlečeno podvozje/zakrilca v položaju za vzlet

dvignjeno podvozje/zakrilca v položaju za vzlet

Pri tem je treba upoštevati, da je posledica petstopinskega nagiba proti delujočemu motorju nižja V_{mca} in večja zmogljivost letala, kot sta, če so krila v vodoravnem položaju. Proizvajalci zdaj pri določanju V_{mca} za posamezen tip letala običajno upoštevajo petstopinski nagib. Tako je V_{mca} , ki je določena v letalskem priročniku, mogoče doseči z uporabo omenjene tehnike.

SPREMEMBA POLOŽAJA KOTA PROPELERJA

Najnižje višine za izvajanje vaj v spremembi položaja kota propelerja.

Upravljanje motorja – varnostni ukrepi (pregrevanje, okoliščine za zaledenitev, vbrizgavanje goriva, ogrevanje, načini simuliranja odpovedi motorja – glede na priročnik o letalskih motorjih, navodila za vzdrževanje in objave).

POSTOPKI PRI ODPOVEDI MOTORJA

Potem ko je dosežen stalen nadzor nad letalom, se vrstni red postopkov določi glede na fazo poleta in tip letala.

Faza poleta

med križarjenjem

kritična faza kot npr. neposredno po vzletu oziroma pred pristankom ali med nadaljevanjem leta po neuspelem priletu

TIP LETALA

V zaporedju posameznih vaj so neizogibne spremembe, ki so posledica razlik med tipi letal in včasih celo zaradi razlik med posameznimi modeli istega tipa letal. Pri določanju natančnega vrstnega reda teh postopkov je treba upoštevati letalske priročnike ali pilotske operativne priročnike.

Primer: medtem ko letalski priročnik ali pilotski operativni priročnik zahteva uvlečenje zakrilc in podvozja pred nastavitvijo kota propelerja na nož, utegne neki drug priročnik priporočati drugačno zaporedje. Vzrok za slednji postopek je lahko, da nekaterih propelerjev ni mogoče postaviti na nož, če število vrtljajev ne pade pod določeno vrednost.

Prav tako lahko prehodni položaj vrat podvozja med uvlečenjem pri nekaterih letalih povzroči dodaten upor, zato je priporočljivo uvlečenje začeti šele po končani nastavitvi kota propelerja na nož in po zmanjšanju upora propelerja.

Zato je v tem programu usposabljanja vrstni red rutinskih postopkov in preizkusov, ki so razdeljeni v TAKOJŠNJE in DODATNE ukrepe, namenjen le kot splošno vodilo. Podroben vrstni red pa je treba določiti na podlagi letalskega priročnika ali pilotskega operativnega priročnika za tip letala, na katerem usposabljanje poteka.

ODPOVED MOTORJA MED POLETOM

Med križarjenjem ali med drugimi fazami poleta, vendar ne med vzletom ali pristankom

Takojšnji ukrepi:

prepoznavanje nesimetričnih razmer

identifikacija in potrditev nedelujočega motorja

– "živa noga" = "živ motor"

– odvzem moči motorja zaradi potrditve

vzrok odpovedi in preizkusi pri požaru na motorju

– značilni vzroki za odpoved

– načini odprave napake

odločitev in postopek za nastavitev kota propelerja na nož

- zmanjšanje preostalega upora
- nujna naglica, toda ne prenatrženost
- uporaba trimerja smernega krmila

Dodatni ukrepi:

delujoči motor

- temperatura, tlak in moč
- neprizadeti sistemi
- električna obremenitev – ocena in zmanjšanje po potrebi
- učinek na oskrbo z energijo pnevmatsko gnanih instrumentov
- podvozje
- zakrilca in drugi sistemi

ponovno načrtovanje poleta

- kontrola zračnega prometa in vreme
- višina preleta nad orografskimi ovirami, potovalna hitrost pri enem delujočem motorju
- odločitev glede preusmeritve ali nadaljevanja poleta

upravljanje goriva

- najboljša uporaba preostalega goriva

nevarnost pri ponovnem zagonu motorja z okvaro

ukrepi, ko ni mogoče ohraniti višine

- učinek višine na razpoložljivo moč

učinek na zmogljivost letala

učinek na razpoložljivo in potrebno moč

učinek na različne nastavitve konfiguracije in nastavitve propelerjev

uporaba letalskega priročnika

- križarjenje
- vzpenjanje – barvne kode ASI (modra črta)
- spuščanje
- zavoji

omejitve in upravljanje delujočega motorja

vzlet in prilet – nadzorovanje in zmogljivost letala

POMEMBNI DEJAVNIKI:

pomen varne vzletne hitrosti

- učinek podvozja, zakrilc, nastavitve kota propelerja na nož, nastavitev trimmerjev za vzlet, sistemov za spreminjanje položaja podvozja in zakrilc
- vpliv na maso, višino in temperaturo (zmogljivost)

pomen največje dovoljene hitrosti za vzpenjanje z enim delujočim motorjem (V_{yse})

- pospešitev do najboljše hitrosti za vzpenjanje z enim delujočim motorjem in vzpostavitev pozitivnega vzpenjanja
- razmerje med hitrostjo za vzpenjanje z enim delujočim motorjem in normalno hitrostjo za vzpenjanje
- ukrepi, ko vzpenjanje ni mogoče

pomen najnižje višine za nadaljevanje leta z nesimetrično močjo (*Asymmetric Committal Height – ACH*) in hitrosti

- ukrepi pri okvari pod višino ACH

odpoved motorja med vzletom:

pri hitrosti pod V_{mca} oziroma V_{mu}

upoštevanje razdalje za pospeševanje in ustavljanje

predhodna uporaba podatkov iz letalskega priročnika, če je na voljo

pri hitrosti nad V_{mca} oziroma V_{mu} , vendar pod varno hitrostjo

takojšen ponoven pristanek in uporaba preostale moči za pristanek ob nevarnosti

upoštevanje dejavnikov:

obseg okvare motorja

hitrost v danem trenutku

masa, konfiguracija, temperatura (zmogljivost)

konfiguracija

dolžina preostale vzletno-pristajalne steze

ovire v smeri vzleta

odpoved motorja po vzletu

simulacija na varni višini in pri hitrosti, ki je enaka ali večja kot varna vzletna hitrost

upoštevanje dejavnikov:

– potreba po nenehnem nadzoru

– uporaba nagiba proti delujočemu motorju

– uporaba razpoložljive moči za najboljšo hitrost vzpenjanja z enim delujočim motorjem

– masa, višina, temperatura (zmogljivost)

– vpliv prevladujočih razmer in okoliščin

TAKOJŠNJI UKREPI:

ohranjanje nadzora, vključno s hitrostjo in uporabo moči

prepoznavanje nesimetričnih razmer

identifikacija in potrditev motorja, ki ne deluje

nastavitev propelerja na nož in odprava upora (postopki glede na tip letala)

vzpostavljanje najboljše hitrosti za vzpenjanje z enim delujočim motorjem

NADALJNJI UKREPI:

Med vzpenjanjem z nesimetrično močjo do položaja s hrbtnim vetrom in z najboljšo hitrostjo za vzpenjanje z enim delujočim motorjem:

vzrok odpovedi in preverjanja pri morebitnem požaru na motorju

delujoči motor, upoštevanje dejavnikov, ki vplivajo na upravljanje

preostali delujoči sistemi

zveza s službo kontrole zračnega prometa

upravljanje goriva

OPOMBA: Ti postopki pridejo v poštev glede na tip letala in fazo poleta.

NAJNIŽJA VIŠINA ZA NADALJEVANJE LETA Z NESIMETRIČNO MOČJO (ASYMMETRIC COMMITTAL HEIGHT – ACH)

Najnižja višina za nadaljevanje leta z nesimetrično močjo je najnižja višina, s katere se bo letalo pri postopku neuspelega prileta lahko začelo pozitivno vzpenjati in hkrati ohranjati hitrost, potrebno za upravljanje letala in spremembo konfiguracije (zmanjšanje upora) med priletom in pristankom.

Ker se med letom z enim delujočim motorjem močno zmanjša zmogljivost mnogih letal, registriranih v skladu z CS-23 EU, je treba pri spremembi trajektorije leta iz spuščanja v vzpenjanje upoštevati najnižjo višino, s katere bi bilo mogoče varno izvesti postopke za nadaljevanje leta po neuspelem priletu s konfiguracijo, ki povzroča velik upor.

Zaradi izgube višine, do katere bo prišlo do trenutka, ko bo delujoči motor dosegel polno moč, ko bodo podvozje in zakrilca uvlečeni in ko se bo letalo vzpenjalo s hitrostjo V_{yse} , je treba določiti najnižjo višino (ki je pogosto označena kot ACH), pod katero pilot ne sme nadaljevati leta po neuspelem priletu. Ta višina mora ustrezati tipu letala, njegovi teži, višini letališča, temperaturi, vetru, višini ovir vzdolž trajektorije začetnega vzpenjanja in usposobljenosti pilota.

Krožni prilet (*circuit approach*) in pristanek z nesimetrično močjo:

- opredelitev in uporaba višine ACH
- uporaba standardnega šolskega kroga in normalnih postopkov
- ukrepi, če ni mogoče ohranjati višine priključitve v šolski krog
- potrebne nastavitve hitrosti in moči
- odločitev glede pristanka ali nadaljevanja leta (GA) na višini ACH
 - dejavniki, ki jih je treba upoštevati

prekratek pristanek

- pomen ohranjanja pravilne hitrosti (ki ni manjša od V_{yse})

NADZOROVANJE HITROSTI IN SMERI LETENJA

Razmerje med relativno višino/hitrostjo in močjo:

- potreba po najmanjšem mogočem upor; začetek pozitivnega vzpenjanja pri hitrosti letenja za najboljšo hitrost vzpenjanja z enim delujočim motorjem;
- učinek razpoložljivih sistemov, moč za spremembo položaja zakrilc in podvozja;
- operacija in hitro uvlečenje zakrilc in podvozja.

OPOMBA 1: Hitrost letala, pri kateri se pilot odloči za pristanek oziroma za nadaljevanje leta (GA), mora biti enaka hitrosti letenja za najboljšo hitrost vzpenjanja z enim delujočim motorjem, nikakor pa ne sme biti manjša od varne hitrosti.

OPOMBA 2: V nobenem primeru se višina odločitve (DH) pri instrumentalnem priletu in s tem povezani postopki ne smejo zamenjati z izbiro najnižje višine za nadaljevanje leta (GA) z nesimetrično močjo (ACH).

ODPOVED ENEGA OD DELUJOČIH MOTORJEV MED PRILETOM OZIROMA NEUSPELIM PRILETOM

uporaba najnižje višine za nadaljevanje leta z nesimetrično močjo (ACH) in dejavniki, ki vplivajo na hitrost:

- nadzorovanje hitrosti in smeri,
- odločitev o tem, ali bo pilot poskušal pristati, nadaljevati let (GA) ali bo izvedel prisilni pristanek, odvisno od tega, kar narekujejo okoliščine.

OPOMBA: Usposabljanje mora zajemati vsaj en prikaz in urjenje v postopkih pri okvari/odpovedi motorja v omenjenih okoliščinah.

INSTRUMENTALNI LET Z NESIMETRIČNO MOČJO

upoštevanje dejavnikov, ki vplivajo na zmogljivost letala med

- vodoravnim in premočrtnim letom,
- vzpenjanjem in spuščanjem,
- standardnimi zavoji,
- zavoji med križarjenjem, vzpenjanjem in spuščanjem skupaj z zavoji v vnaprej

določeno smer.

instrumenti na vakuumski pogon:

- razpoložljivost.

oskrba z električno energijo:

- razpoložljivost.

LETALSKE VAJE PRI USPOSABLJANJU ZA LETENJE**LET Z NESIMETRIČNO MOČJO**

Ta razdelek vključuje operacije večmotornih letal z enim pilotom, če se pokvari en motor. Velja za vsa letala z batnimi motorji. Kontrolni sezname se uporabljajo glede na okoliščine.

LETALSKE VAJE**LET Z NESIMETRIČNO MOČJO**

Uvod v letenje z nesimetrično močjo

- odvzem moči na enem motorju,
- nastavitev kota propelerja motorja na nož,
- učinek na upravljanje letala pri potovalni hitrosti,
- učinek na zmogljivost letala npr. na potovalno hitrost in navpično hitrost vzpenjanja,
- učinek na pritisk na pedala za ohranjanje stalne smeri,
- vrnitev propelerja v normalen položaj,
- vzpostavitev normalnega leta, nastavitev ročice na nično moč,
- primerjava pritiska na pedal pri propelerju, nastavljenem na nož, in pri nični

moči.

Učinki in prepoznavanje znakov okvare motorja med vodoravnim letom, ko letalo leti premočrtno s potovalno hitrostjo:

- počasi odzemi moč drugemu motorju,
- bodite pozorni na zanos iz smeri, nagib in težnjo prehoda v spiralno spuščanje.

Vzpostavitev normalnega leta:

- odzemi moč drugemu motorju,
- opazujte enake učinke v nasprotni smeri.

Načini za nadzor in identifikacijo nedelujočega motorja. Odzemi moč enemu motorju in ohranite smer in vodoravni let s pomočjo:

- smernega krmila za nadziranje zanos iz smeri,
 - krilc za izravnavo kril v vodoravni položaj,
 - višinskega krmila za ohranjanje vodoravnega leta,
 - moči (po potrebi) za ohranjanje hitrosti in višine.

Drugi/dodatni načini za nadziranje:

- istočasno:
 - spustite nos letala in tako povečajte hitrost,
 - zmanjšajte moč,
 - izguba višine – neizogibna.

Identifikacija motorja, ki ne deluje

- živa noga = živ motor.

Uporaba instrumentov za identifikacijo

- tlak/pretok goriva,
- števec vrtljajev (RPM)/delovanje CSU lahko prikrije prepoznavo,
- merilniki temperature motorja.

Potrditev identifikacije:

- odvzemite moč motorju z okvaro.

Učinki in prepoznavanje znakov okvare motorja v zavojih/učinki okvare notranjega motorja:

- izrazitejši zanos iz smeri,
- izrazitejši nagib,
- izrazitejši kot pod vodoravno ravnino.

Učinki okvare zunanjega motorja:

- manj izrazit zanos iz smeri,
- manj izrazit nagib,
- manjši kot pod vodoravno ravnino.

Možnost za zamenjavo pri identifikaciji:

- uporaba pravilnega odklona smernega krmila,
- po potrebi vrnitev v vodoravni premočrtni let.

Podatki instrumentov, ki kažejo podatke o letu

Učinek spremembe hitrosti in moči

Okvara enega motorja pri potovalni hitrosti in moči za križarjenje:

- jasna identifikacija okvare motorja.

Okvara enega motorja pri majhni hitrosti in veliki moči (ki ni manjša od V_{sse})

- identifikacija okvare motorja je zelo verjetna

Okvara enega motorja pri večjih hitrostih in majhni moči

- morda okvare ne boste opazili.

Najmanjše hitrosti, pri katerih se letalo še lahko upravlja

Vzpostavitev V_{yse} :

- izberite največji dovoljeni tlak polnjenja in najvišje število vrtljajev,
- odvzemite moč na enem motorju,
- dvignite nos letala in zmanjšajte hitrost,
- bodite pozorni na hitrost pri največjem odklonu smernega krmila in ko

ohranjanje smeri ni več mogoče,

- spustite nos letala in zmanjšujte moč, dokler krmiljenje letala po smeri ni ponovno mogoče,

- preden letala ni več mogoče krmiliti po smeri, je najmanjša hitrost letala enaka

V_{mc} v danih razmerah,

- ponovite postopke z odvzemom moči na drugem motorju,
- višja od obeh omenjenih hitrosti označuje kritični motor pri odpovedi.

Opozorilo:

v omenjenih razmerah je treba vrnitev v normalen let začeti takoj, še preden se izgubi sposobnost krmiljenja po smeri, in to s polnim odklonom smernega krmila, oziroma takrat, ko je zagotovljen zadosten pribitek hitrosti nad hitrostjo porušitve vzgona (ko se oglasi sistem, ki opozarja na nevarnost porušitve vzgona) za posamezno konfiguracijo letala in razmere leta. Pilot v nobenem primeru ne sme dovoliti, da se hitrost letala zmanjša.

Izkoristite učinke petstopinjskega nagiba pri hitrosti V_{mc}

- odvezemite moč na enem motorju,
- povečajte moč motorja, da bo deloval s polno močjo,
- pri petstopinjskem nagibu proti delujočemu motorju zmanjšajte hitrost na V_{mc} ,
- bodite pozorni na manjšo V_{mc} pri petstopinjskem nagibu.

Postopek pri okvari motorja med poletom

Med križarjenjem in v drugih okoliščinah (vendar ne med vzletom in pristankom)

TAKOJŠNJI UKREPI

Ohranjanje možnosti krmiljenja in uporaba moči

- identifikacija motorja z okvaro,
- potrditev motorja z okvaro,
- vzrok za okvaro in preverjanje morebitnega požara na motorju,
- odločitev in nastavitve propelerja na nož,
- zmanjšanje katerega drugega upora, npr. zakrilca, regulacijske lopute za hladen zrak itd.,
- ponovno uravnoteženje in ohranjanje višine.

NADALJNJI UKREPI:

Delujoči motor:

- temperatura in tlak olja, pretok goriva in moč,
- preostali delujoči sistemi,
- električna obremenitev – ocena in zmanjšanje po potrebi,
- učinek na oskrbo z energijo za instrumente na pnevmatski pogon,
- podvozje,
- zakrilca in druge naprave.

Ponovno načrtovanje poleta:

- kontrola zračnega prometa in vreme,
- višina preleta nad ovirami,
- potovalna hitrost pri enem delujočem motorju,
- odločitev glede preusmeritve na drugo letališče ali nadaljevanje poleta.

Upravljanje goriva:

- najboljša uporaba preostalega goriva

Nevarnosti pri ponovnem zagonu motorja z okvaro

Ukrepi, ko višine ni mogoče ohraniti:

- uporaba V_{yse} ,
- učinek višine na razpoložljivo moč.

Učinek na zmogljivost letala

Učinek na razpoložljivo in potrebno moč

Učinek na različne nastavitve konfiguracije in nastavitve propelerjev

Uporaba letalskega priročnika

- križarjenje,
- vzpenjanje – barvne kode ASI (modra črta),
- spuščanje,
- zavoji.

Omejitve in upravljanje delujočega motorja

Vzlet in prilet – krmiljenje in upravljanje letala

OPOMBA: Vajo je treba izvajati na varni višini zunaj šolskega kroga.

Postopek vzleta z izvlečenim podvozjem in zakrilci v položaju za vzlet (če ustreza)

Pomen vzleta pri hitrosti, ki je enaka ali večja od varne hitrosti

- pri varni hitrosti. Sposobnost krmiljenja in pospešitve do varne hitrosti za vzpenjanje z enim delujočim motorjem pri čisti konfiguraciji in nični moči. Temu sledi začetek pozitivnega vzpenjanja.

Pomen letenja pri hitrosti, ki je manjša od varne hitrosti

- pri hitrosti, ki je manjša od varne hitrosti in večja od V_{mca} . Večje težave pri ohranjanju sposobnosti krmiljenja, mogoča izguba višine med ohranjanjem hitrosti, uvlečenjem konfiguracije, pospešitev do varne hitrosti za vzpenjanje z enim delujočim motorjem in začetek pozitivnega vzpenjanja.

Pomen varne hitrosti z enim delujočim motorjem

- sposobnost kar najhitreje doseči hitrost letenja za največjo hitrost vzpenjanja.

Pomen najnižje višine za nadaljevanje leta z nesimetrično močjo (ACH)

- sposobnost za ohranjanje ali pospeševanje do najboljše hitrosti letenja za največjo hitrost vzpenjanja z enim delujočim motorjem in za ohranjanje smeri med uvlečenjem konfiguracije. Pri tem utegne priti do manjše izgube višine pred vzpostavitvijo pozitivnega vzpenjanja,
- pod to višino mora pilot nadaljevati prilet in pristati.

Odpoved motorja med vzletom

- zgolj posvetovanje, ki se nanaša na odpoved med vzletnim zaletom in preden letalo doseže varno hitrost.

Odpoved motorja po vzletu

OPOMBA: S to vajo je treba začeti na varni višini in pri hitrosti, ki ni manjša od varne vzletne hitrosti. Upoštevati je treba težave, ki nastanejo pri dolgotrajnem vzpenjanju z enim delujočim motorjem v danih razmerah.

Takojšnji ukrepi:

- nadzorovanje smeri in uporaba nagiba,
- nadzorovanje hitrosti in uporaba moči,
- prepoznavanje nesimetričnih razmer,
- prepoznavanje in potrditev nastavitve kota propelerja na nož pri motorju z okvaro,
- zmanjšanje upora (postopki glede na tip letala),
- ponovno uravnoteženje.

Nadaljnji ukrepi

Med vzpenjanjem z nesimetrično močjo do položaja s hrbtnim vetrom in z največjo vertikalno hitrostjo vzpenjanja z enim nedelujočim motorjem:

- vzrok okvare in preverjanje morebitnega požara na motorju,
- delujoči motor, upoštevanje dejavnikov, ki vplivajo na upravljanje motorja,
- rutinski postopki glede na tip letala in dane okoliščine,
- zveza s službo za kontrolo zračnega prometa,
- upravljanje goriva.

Šolski krog, prilet in pristANEK z nesimetrično močjo

Krak s hrbtnim vetrom in spuščajoči se krak (po tretjem zavoju šolskega kroga):

- uporaba standardnega šolskega kroga,
- normalni postopki,
- upoštevanje dejavnikov za izvlečenje podvozja in zakrilc,
- položaj za vstop v spuščajoči se krak,
- upravljanje delujočega motorja,
- nastavitev hitrosti in moči,
- ohranjanje višine.

Končni prilet:

- rutinski postopki glede najnižje višine za nadaljevanje leta z nesimetrično močjo (ACH),
- nadzorovanje hitrosti in vertikalne hitrosti spuščanja,
- upoštevanje dejavnikov v zvezi s položajem zakrilc.

Nadaljevanje leta z nesimetrično močjo (neuspeli prilet):

- samo nad ACH,
- nadzorovanje hitrosti in smeri,
- zmanjšanje upora, uvlečenje podvozja,
- ohranjanje V_{yse} ,
- vzpostavitev pozitivnega vzpenjanja.

Okvara enega od delujočih motorjev med priletom ali neuspelim priletom:

OPOMBA: S to vajo je treba začeti na višini, ki ni manjša od ACH, in pri ustrezni hitrosti z ne več kot delno izvlečenimi zakrilci.

- nadzorovanje hitrosti in smeri,
- zmanjšanje upora, ki ga povzročajo zakrilca,
- odločitev o pristanku, poskus pristanka ali nadaljevanje leta,
- nadzor navpične hitrosti spuščanja pri nadaljevanju prileta,
- pri nadaljevanju leta ohranite V_{yse} , uvlecite zakrilca in podvozje ter začnite pozitivno vzpenjanje.

OPOMBA: Med usposabljanjem je treba opraviti vsaj en prikaz in vajo v zvezi z okvaro motorja v omenjenih razmerah.

Instrumentalni let z nesimetrično močjo

Preizkusi instrumentov, ki kažejo podatke o letu, in preostalih delujočih sistemov:

- vodoravni in premočrtni let,
- vzpenjanje in spuščanje,
- standardni zavoji,
- zavoji med križarjenjem, vzpenjanjem in spuščanjem z zavoji v vnaprej določeni smeri

AMC FCL 1.395**Tečaj za vpis ratinga inštruktorja za rating za instrumentalno letenje (letalo) (IRI (A))**

(Glej FCL 1.395.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.395.)

CILJ TEČAJA

1 Na tečaju za vpis ratinga IRI (A) je treba posebej poudariti vlogo posameznika pri človeških dejavnostih pri povezanosti človeka in letala. Posebna pozornost naj bo namenjena tudi kandidatom 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 1.210.);
- 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 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 št.

- 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 s področja "znanega" na področje "neznane"
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 USPOSABLJANJE
ZA LETENJE
fiziološki dejavniki
psihološki dejavniki
obdelava informacij
vedenjski vzorci
razvijanje presoje in sprejemanja odločitev
- 8 TVEGANJA PRI SIMULACIJAH ODPOVEDI POSAMEZNIH SISTEMOV LETALA IN
NJIHOVIH OKVARAH MED POLETOM
izbira varne višine
pomen navidezne vadbe
zavestno spremljanje okoliških razmer
izvajanje pravih postopkov
- 9 ADMINISTRATIVNI DEL USPOSABLJANJA
zapiski o letenju in teoretičnem šolanju
pilotova osebna knjižica letenja
program usposabljanja v zraku in na tleh
učno gradivo
uradni obrazci
priročniki letala/proizvajalca letala/pilotski operativni priročniki
nalogi za polet
dokumenti zrakoplova
določbe, ki se nanašajo na licenco zasebnega (športnega) pilota letal

OPOMBA: Predlog o razdelitvi ur v tem delu je opisan v Usposabljanju za vpis ratinga inštruktorja letenja AMC FCL 1.340.

2. DEL

UČNI PROGRAM TEORETIČNEGA ŠOLANJA

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 šolanjem za vpis ratinga IR (A).

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 zavoja in indikator zanosa
magnetni kompas

V zvezi z omenjenimi instrumenti je treba obravnavati te teme:

osnove delovanja
napake in preizkus delovanja med poletom
napake v sistemih

RADIONAVIGACIJSKA SREDSTVA

osnove radijske navigacije
uporaba kanalov VHF RTF
Morsejevi znaki
osnove radijskih sredstev
visokofrekvenčni vsesmerni radijski oddajnik (VOR)
oprema na zemlji in v letalu
neusmerjeni radijski oddajniki (NDB/ADF)
oprema na zemlji in v letalu
VHF-radiogoniometer (VHF/DF)
radijsko odkrivanje in določanje razdalje (RADAR)
oprema na zemlji
primarni radar
sekundarni nadzorni radar (SSR)
oprema v letalu
radarski odzivniki (transponderji)
sistem za natančni prilet
drugi navigacijski sistemi, ki so trenutno v uporabi (glede na okoliščine)
oprema na zemlji in v letalu
merilnik razdalje (DME)
oprema na zemlji in v letalu
radijski oddajniki (markerji)
oprema na zemlji in v letalu
preizkus delovanja pred poletom
območje delovanja, točnost in omejitve sredstev

DEJAVNIKI, KI JIH JE TREBA UPOŠTEVATI PRI NAČRTOVANJU POLETA**ZBORNİK LETALSKIH OBVESTIL (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 službe zračnega prometa (RAC)
pravila vizualnega letenja (VFR) in pravila instrumentalnega letenja (IFR)
načrt poleta in sporočila služb zračnega prometa ATS
uporaba radarja v letalskih službah
odpoved radijske postaje

razdelitev zračnega prostora v razrede
omejitve in nevarnosti v zračnem prostoru

postopki za čakanje in prilet do pristanka
natančni 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
odlet in prilet
instrumentalni prilet in pristane
služba, ki izdaja dopolnila, popravke in spremembe

NAČRTOVANJE POLETA – SPLOŠNO:

cilji načrtovanja poleta
dejavniki, ki vplivajo na zmogljivost letala 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 in SIGMET)
napoved vremena na ruti
pomen pridobljenih meteoroloških podatkov za operacije (vključno z zaledenitvijo, turbulenco in vidljivostjo)
upoštevanje višinomera

Opredelitve:

nadmorska prehodna višina
prehodni nivo
nivo letenja (FL)
QNH
regionalni QNH
nastavitev standardnega tlaka
QFE
postopki za nastavitev višinomera
preverjanje višinomera pred poletom
vzlet in vzpenjanje
na ruti
prilet in pristane
neuspeli prilet
višina preleta nad ovirami
izbira najnižje varne višine na ruti
pravila instrumentalnega letenja
priprava kart, zemljevidov
izbira rute in nivojev letenja
vpisovanje v načrt poleta in dnevnika leta
vpisovanje v dnevnik leta
navigacijska sredstva na zemlji, ki se bodo uporabila
frekvence/identifikacija
radiali in smeri
potni kot (sledi) in navigacijske točke
varna višina
izračuni v zvezi z gorivom
frekvence službe za kontrolo zračnega prometa (VHF)
stolp, prilet, na ruti, radar, FIS, ATIS in vremenska poročila
najnižja višina v sektorju na namembnih ali nadomestnih letališčih
določitev najnižje 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 V LETENJU

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 neusmerjenega radijskega oddajnika (NDB)
- 5 Radionavigacija (praktični postopki) – uporaba VHF/ (radiogoniometra) – DF
- 6 Radionavigacija (praktični postopki) – uporaba naprave za merjenje razdalje (DME)
- 7 Radionavigacija (praktični postopki) – uporaba odzivnikov (transponderjev)
- 8 Radionavigacija (praktični postopki) – uporaba radarskih služb na ruti
- 9 Postopki pri odletu, odhodu z letališča in prihodu
- 10 Instrumentalni prilet – prileti po ILS do vnaprej določenih minimumov – postopki za neuspeli prilet
- 11 Instrumentalni prilet – prileti po NDB 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

vrednosti instrumentov

letenje po instrumentih, ki kažejo položaj letala

indikacije vzdolžnega položaja letala

indikacije nagiba

različni prikazi instrumentov

uvod v uporabo umetnega horizonta

vzdolžni položaj letala

prečni položaj letala (nagib)

ohranjanje smeri leta in uravnoveženega leta

omejitve instrumentov (skupaj z okvarami sistemov)

POLOŽAJ, MOČ IN ZMOGLJIVOST:

letenje po instrumentih, ki kažejo položaj letala

nadzorni instrumenti

instrumenti, ki kažejo podatke o zmogljivosti letala

učinek sprememb moči in konfiguracije

navzkrižni preizkusi instrumentov

tolmačenje podatkov

neposredne in posredne indikacije (instrumenti o zmogljivosti letala)

zakasnitev pri prikazu podatkov na instrumentih

selektivna izbira radiala

OSNOVNI LETALSKI MANEVRI (Z VSEMI INSTRUMENTI):

vodoravni in premočrtni let pri različnih hitrostih in konfiguracijah letala

vzpenjanje

spuščanje

standardni zavoji

vodoravni let, vzpenjanje in spuščanje v vnaprej določenem kurzu

1. LETALSKA VAJA

INSTRUMENTALNO LETENJE (osnove):

fiziološki občutki
vrednosti instrumentov
letenje po instrumentih, ki kažejo položaj letala
vzdolžni položaj letala (naklon)
prečni položaj letala (nagib)
ohranjanje smeri leta in uravnoveženega leta
letenje po instrumentih, ki kažejo položaj letala
učinek sprememb moči in konfiguracije
navzkrižni preizkusi instrumentov
selektivna izbira radiala

OSNOVNI LETALSKI MANEVRI (Z VSEMI INSTRUMENTI):

vodoravni in premočrtni let pri različnih hitrostih in konfiguracijah letala
vzpenjanje
spuščanje
standardni zavoji

vodoravni let, vzpenjanje in spuščanje v vnaprej določeni smeri

2. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

INSTRUMENTNO LETENJE (višja stopnja):

uporaba vseh instrumentov
30-stopinjski zavoji
neobičajni položaji – vrnitev v normalen let
prehod na instrumente po vzletu
uporaba omejenega števila instrumentov
osnovni letalski manevri
neobičajni položaji – vrnitev v normalen let

2. LETALSKA VAJA:

uporaba vseh instrumentov
30-stopinjski zavoji
neobičajni položaji – 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 visokofrekvenčnega vsesmernega oddajnika
uporaba selektorja OBS (*Omni Bearing Selector*)
indikacija TO/FROM
orientacija

izbira radialov
prestrežanje vnaprej izbranih radialov
ocena razdalje do točke prestrežanja
učinek vetra
ohranjanje radiala
letenje v smeri proti visokofrekvenčnemu vsesmernemu oddajniku in proč od njega
proceduralni zavoji
prelet oddajnika
uporaba dveh oddajnikov za določanje pozicije
vnaprej določene navigacijske točke na poti
ocena hitrosti letala glede na zemljo in predvideni čas prihoda
postopki za čakanje
vstop v krog čakanja
komunikacija (postopki radiozveze in zveza s službo kontrole zračnega prometa)

3. LETALSKA VAJA

RADIONAVIGACIJA (PRAKTIČNI POSTOPKI)

UPORABA visokofrekvenčnega vsesmernega oddajnika (VOR)

izbira oddajnika in identifikacija
orientacija
prestrežanje vnaprej izbranih radialov
komunikacija (postopki radiozveze in zveza s službo kontrole zračnega prometa)
ohranjanje radiala proti oddajniku
prepoznavna trenutka, ko letalo preleti oddajnik
ohranjanje radiala v smeri od oddajnika
proceduralni zavoji
uporaba dveh oddajnikov za določanje pozicije
ocena hitrosti letala glede na zemljo in predvideni čas prihoda

postopki za čakanje/vstop v krog čakanja
čakanje nad vnaprej izbrano navigacijsko točko
čakanje nad visokofrekvenčnim vsesmernim oddajnikom

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 (radijska postaja)
prestrežanje vnaprej izbrane magnetne smeri in sledenje proti radijskemu sredstvu
prelet sredstva
sledenje v smeri od radijskega sredstva

preverjanje časa/razdalje
določanje pozicije letala s pomočjo dveh NDB-jev ali s pomočjo enega NDB-ja in nekega drugega navigacijskega sredstva
postopki za čakanje/različne dovoljene točke za vstop v krog čakanja
komunikacija (postopki radiozveze in zveza s službo kontrole zračnega prometa)

4. LETALSKA VAJA

RADIONAVIGACIJA (PRAKTIČNI POSTOPKI)

UPORABA ADF-A (RADIOKOMPASA)

izbira, nastavitev in identifikacija neusmerjenega radijskega oddajnika (NDB)
orientacija glede na radiokompas
komunikacija (postopki radiozveze in zveza s službo kontrole zračnega prometa)
pasivno letenje proti cilju (radijska postaja)
sledenje proti radijskemu sredstvu
prelet sredstva
sledenje v smeri od radijskega sredstva
preverjanje časa/razdalje
prestrezanje vnaprej izbrane magnetne smeri
določanje pozicije letala z dvema neusmerjenima radijskima oddajnikoma ali s pomočjo enega in nekega drugega navigacijskega sredstva
postopki za čakanje ob pomoči radiokompasa ali različne dovoljene točke za vstop v krog čakanja

5. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

RADIONAVIGACIJA (PRAKTIČNI POSTOPKI)

uporaba VHF/DF (zelo visokih frekvenc/radiogoniometra)

sredstva VHF/DF, ki so na razpolago na ruti
pozicija, frekvence, pozivni znaki, čas delovanja
signal in območje sprejema
učinek višine
komunikacija (postopki radiozveze in zveza s službo kontrole zračnega prometa)
sprejem in uporaba različnih vrst smeri, QTE, QDM, QDR
pasivno letenje proti sredstvu
učinek vetra
določanje navigacijske točke s pomočjo dveh sredstev VHF/DF (ali s pomočjo enega sredstva VHF/DF in nekega drugega navigacijskega sredstva)
ocena hitrosti letala glede na zemljo in merjenje preostalega časa

5. LETALSKA VAJA

RADIONAVIGACIJA (PRAKTIČNI POSTOPKI)

UPORABA VHF/DF (zelo visokih frekvenc/radiogoniometra)

vzpostavitev zveze s sredstvom VHF/DF
komunikacija (postopki radiozveze in zveza s službo kontrole zračnega prometa)
prejem in uporaba QDR in QTE
pasivno letenje proti sredstvu
učinek vetra

določanje navigacijske točke s pomočjo dveh sredstev VHF/DF (ali s pomočjo enega sredstva VHF/DF in nekega drugega navigacijskega sredstva)
ocena hitrosti letala glede na zemljo in preostali čas

6. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

UPORABA SREDSTVA ZA MERJENJE RAZDALJE (DME)
sredstva DME, ki so na razpolago
lokacija, frekvence in identifikacija kode
območje sprejema signala
poševno območje
uporaba DME za določanje razdalje, hitrosti letala glede na zemljo in merjenje preostalega časa
uporaba DME za določanje navigacijske točke

6. LETALSKA VAJA

UPORABA SREDSTVA ZA MERJENJE RAZDALJE (DME)
izbira in identifikacija sredstva
uporaba različnih nalog sredstva
razdalja
hitrost glede na zemljo
preostali čas letenja
prilet po loku DME
čakanje v območju DME

7. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

UPORABA ODZIVNIKOV (SSR)
delovanje odzivnikov
postopek za izbiro kode
kode ob nevarnosti
previdnostni ukrepi pri uporabi sredstva na letalu

7. LETALSKA VAJA

UPORABA ODZIVNIKOV (SSR)
delovanje odzivnikov
postopek za izbiro kode
kode ob 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 radiozveze in zveza s službo kontrole zračnega prometa)
radarska svetovalna služba za območje zračnega prostora
služba za pomoč v izrednih razmerah
standardna separacija med letali

8. LETALSKA VAJA

UPORABA RADARJEV NA RUTI

komunikacija (postopki radiozveze in zveza s službo kontrole zračnega prometa)

uvajanje želenih storitev in javljanje pozicije

način za poročanje o ogrožajočem prometu

višina preleta nad orografskimi ovirami

9. RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM

PRED POLETOM IN ODLET Z LETALIŠČA

delovanje letalskega radia

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

preverjanje delovanja radijske opreme

dovoljenje za odlet

izbira navigacijskih sredstev

frekvence, radiali itd.

preverjanje 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 najnižje sektorske višine

zahteve glede navigacijskih sredstev, npr. radarja, ADF itd.

komunikacija (postopki radiozveze in zveza s službo kontrole zračnega prometa)

Pregled:

postopek čakanja

sled končnega prileta

miselna predstava o priletu

preverjanje prileta 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, hitrosti glede na zemljo, 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

šolski krog

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 instrumentalnega pristajalnega sistema

pregled objavljenih postopkov in najnižje sektorske višine

komunikacija (postopki radiozveze in zveza s službo kontrole zračnega prometa)

določanje operativnih minimumov in nastavitev višinomera

vremenski dejavniki, npr. baza oblakov in vidljivost

osvetlitev vzletno-pristajalne steze

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 pristajalne steze

višine ovir, ki jo je treba upoštevati med vizualnimi manevri po instrumentalnem krožnem 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 hitrosti ter vertikalne hitrosti spuščanja

ohranjanje smeri in drsne poti

predvidena sprememba hitrosti vetra in njen učinek na zanos

višina odločitve

smer vzletno-pristajalne steze

postopki pri kratkem pristanku in neuspelem priletu

prehod od instrumentalnega k vizualnemu letu

krožni prilet

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 najnižje sektorske višine

zveza s službo za kontrolo zračnega prometa

komunikacija (postopki ATC in frazeologija R/T)

načrtovanje prileta:

postopki za čakanje

priletna sled

miselna slika prileta

postopek za začetni prilet
operativni minimumi
dokončanje načrtovanja prileta
upoštevanje navpičnih in vodoravnih vzorcev
ocenjevanja razdalje, hitrosti glede na zemljo, 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
šolski krog (krožni prilet)
vizualni prilet do pristanka

11. LETALSKA VAJA

POSTOPEK ZA NENATANČEN PRILET

Dokončanje načrtovanja prileta vključuje:

določitev:

vertikalne hitrosti spuščanja od začetne točke končnega prileta (*FAF*) do letališča
hitrosti prizemnega vetra in dolžine pristajalne steze
višine ovir, ki jo 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 najnižje 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 zračnega prometa
postopek za let v smeri stran od letališča (dokončanje preverjanj pred pristankom)
postopki za let v smeri proti letališču
ponovno preverjanje identifikacijske kode
ponovno preverjanje nastavitve višinomera
končni prilet
zapisovanje časa, hitrosti in vertikalne hitrosti spuščanja
vzdrževanje sledi končnega prileta
predvidena sprememba hitrosti vetra in njen učinek na zanos
najnižja relativna/absolutna višina odločitve
smer vzletno-pristajalne steze
nadaljevanje leta in postopki za neuspeli prilet
prehod od instrumentalnega k vizualnemu letu (lažni občutki)
vizualni prilet

RAZŠIRJENO POSVETOVANJE PRED POLETOM 12

LETALSKE VAJE

Uporaba GPS (še odprto)

AMC FCL 1.417**Tečaj za pooblastilo inštruktorja za delo v veččlanski posadki (letalo) MCCI (A)**

(Glej FCL 1.417.)

(Glej odstavek d AMC KAR-FCL 1.261.)

CILJ TEČAJA

1 Tečaj mora biti organiziran tako, da kandidatu ponudi zadostno usposobljenost za prenos teoretičnega znanja in usposabljanja na naprave za simulacijo letenja, pri katerem uporablja vidike dela v veččlanski posadki, ki se zahtevajo od kandidata za vpis prvega ratinga za tip letal z veččlansko posadko.

2 Spodobnost kandidata za inštruktorja MCCI (A) se potrdi med usposabljanjem za delo v veččlanski posadki, ki ga izvaja kandidat na napravi FNPT ali na simulatorju. Usposabljanje ne sme biti krajše od treh ur in mora ustrezati merilom. Poteka pod nadzorom TRI (A), SFI (A) ali MCCI (A), ki ga v ta namen potrdi pristojni organ.

1. DEL**POUČEVANJE IN UČENJE**

Točka št.

- 1 POSTOPEK UČENJA
 - 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
 - načini poučevanja
 - poučevanje s področja "znanega" na področje "neznane"
 - uporaba "priprav na posamezne vaje"
- 3 FILOZOFIJA USPOSABLJANJA
 - pomen strukturiranega (odobrenega) tečaja usposabljanja
 - pomen načrtovanja učnega programa
 - združitev 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 – tehnike poučevanja v zraku
 - okolje, v katerem letenje poteka/pilotska kabina
 - načini praktičnega poučevanja
 - presoja in sprejemanje odločitev med poletom in po njem

- 5 OCENJEVANJE IN PREVERJANJE KANDIDATOV
 - a. Ocena uspešnosti kandidata
 - vloga sprotnih preverjanj napredovanja
 - obuditev znanja
 - prehod od znanja k razumevanju
 - prehod od razumevanja do dejanj
 - potreba po oceni hitrosti napredovanja
 - b. Analiza kandidatovih napak
 - ugotovitev vzrokov 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 USABLJANJE ZA LETENJE
 - fiziološki dejavniki
 - psihološki dejavniki
 - obdelava informacij
 - vedenjski vzorci
 - razvoj presoje in sprejemanja odločitev
- 8 TVEGANJA PRI SIMULACIJAH ODPOVEDI POSAMEZNIH SISTEMOV LETALA IN NJIHOVIH OKVARAH MED POLETOM
 - izbira varne višine
 - pomembnost navidezne vadbe (vaje z dotikom)
 - zavestno spremljanje okoliških razmer
 - strogo upoštevanje pravičnih postopkov
- 9 ADMINISTRATIVNI DEL USPOSABLJANJA
 - zapiski o teoretičnem šolanju
 - pilotova osebna knjižica letenja
 - program usposabljanja v zraku in na tleh
 - učno gradivo
 - uradni obrazci
 - priročniki letala/proizvajalca letala/pilotski operativni priročniki
 - nalogi za polet
 - dokumenti zrakoplova

2. DEL

TEHNIČNI DEL TEČAJA

1 Tečaj je prilagojen vrsti naprave za simulacijo letenja, na kateri kandidat želi poučevati. Program usposabljanja zajema vse podrobnosti o celotnem teoretičnem šolanju.

2 Določitev in izvedba človeških dejavnikov (kot je določeno v točki 040 učnega programa za ATPL), ki se nanašajo na načela dela v veččlanski posadki.

3 Vsebina programa usposabljanja vključuje vaje v poučevanju, ki ustrezajo zahtevam glede dela v veččlanski posadki, ki jih mora izpolniti kandidat za vpis ratinga za tip letal z veččlansko posadko.

Vaje v poučevanju

Vaje naj bi po možnosti potekale v okolju, ki simulira komercialni zračni promet. Usposabljanje mora zajeti ta področja:

- a. priprava pred poletom, vključno z dokumentacijo, in izračun podatkov o zmogljivost na vzletu;
- b. preverjanja pred poletom, preverjanja in nastavitve radijskih in navigacijskih sredstev;
- c. preverjanja pred vzletom s preizkusi motorja, in posvetovanje pred vzletom, ki ga vodi leteči pilot;
- d. normalni vzleti z različnim položajem zakrilc, naloge letečega in neletečega pilota;
- e. prekinjeni vzleti; vzleti v bočnem vetru, vzleti z največjo maso za vzlet, odpoved motorja po V_1 ;
- f. normalno in nenormalno delovanje letalskih sistemov, uporaba kontrolnih seznamov (CHL);
- g. izbrani postopki v sili, ki vključujejo odpoved motorja, požar na motorju, obvladovanje dima in njegovo odstranitev, strižni veter med vzletom in pristankom, spuščanje v sili, onesposobitev enega od članov letalske posadke;
- h. prepoznavanje prvih znakov in odziv na približajočo se porušitev vzgona pri različnih konfiguracijah letala;
- i. postopki v instrumentalnem letenju s postopki za čakanje; natančni prileti z uporabo podatkov na temelju računske navigacije, sistema za avtomatsko vodenje letala (FD) in avtomatskega pilota, prileti s simulirano odpovedjo enega motorja, nenatančni prileti in prileti po šolskem krogu, posvetovanje pred priletom, ki ga vodi leteči pilot, nastavitve navigacijskih sredstev, postopki za glasno javljanje (*call-out*) med priletom; izračun podatkov za prilet in pristanek;
- j. nadaljevanje leta, normalno in s simulirano odpovedjo enega motorja, prehod z instrumentalnega na vizualno letenje v trenutku, ko letalo doseže višino odločitve ali najnižjo spustno nadmorsko/relativno višino (*MDA/H*);
- k. pristanki, normalni, v bočnem vetru in s simulirano odpovedjo enega motorja, prehod z instrumentalnega na vizualno letenje v trenutku, ko letalo doseže višino odločitve ali najnižjo spustno nadmorsko/relativno višino (*MDA/H*).

AMC/IEM – IZPRAŠEVALCI (letalo)**AMC FCL 1.425****Poenotenje postopkov za izpraševalce**

(Glej FCL 1.425 in 1.430.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.425.)

SPLOŠNO

1 Merila usposobljenosti pilotov so v glavnem odvisna od usposobljenosti izpraševalcev. Pristojni organ bo izpraševalcem izdal navodila v zvezi z zahtevami iz JAR-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 1.425, odstavki a, b, c, je dovoljen le, če ni mogoče zagotoviti visokousposobljenega izpraševalca npr. pri preverjanju praktične usposobljenosti na novem ali neobičajnem tipu oziroma razredu letala, za katero mora izpraševalec imeti najmanj rating inštruktorja na letalu z enakim številom 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 iz JAR-FCL, s tem povezanih zahtev JAR in postopkov za skupno izvajanje (*Joint Implementation Procedures – JIP*);
- (v) sistema za zagotavljanje kakovosti v zvezi z JAR-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 višjih izpraševalcev, ki bodo izvajali, nadzirali in/ali pregledovali skladnost postopkov za poenotenje z zahtevami iz odstavka c FCL 1.425.

OMEJITVE

5 V posameznem delovnem dnevu lahko izpraševalec načrtuje največ tri izpite/preverjanja za licenco PPL, CPL, rating IR ali rating za razred 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, rating IR ali rating za razred izpraševalec predvidi najmanj tri ure in najmanj štiri ure za izpit/preverjanje usposobljenosti za vpis ratinga

FI, licence CPL/IR, ATPL ali ratinga za tip zrakoplova. Ta čas vključuje posvetovanje in priprave pred poletom, samo 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 na letalu 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 zrakoplova;
- (c) 120 minut za licenco CPL/IR in ATPL.

NAMEN IZPITA/PREVERJANJA:

9 s praktičnim prikazom med izpitom/preverjanjem je treba ugotoviti, ali je kandidat pridobil oziroma ohranil zahtevano stopnjo znanja in praktično/strokovno usposobljenost;

10 izboljšati je treba usposabljanje in poučevanje letenja v registriranih ustanovah, 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.

POTEK IZPITA/PREVERJANJA:

12 izpraševalec mora zagotoviti, da kandidat izpit/preverjanje opravlja s skladu z zahtevami iz JAR-FCL in je ocenjen v skladu z zahtevanimi merili, ki veljajo za preverjanje;

13 vsaka vaja, ki je sestavni del izpita/preverjanja, se konča in oceni posebej. Negativno ocenjena vaja pomeni hkrati tudi negativno ocenjeno sekcijo. Izpraševalec ne sme spreminjati napovedanega razporeda izpita/preverjanja;

14 obrobno ali sporno izvajanje preizkusne naloge ne sme vplivati na oceno naloge;

15 izpraševalec pred posvetovanjem pred poletom skupaj s kandidatom pregleda zahteve in omejitve izpita/preverjanja;

16 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;

17 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;

PRIPRAVE IZPRAŠEVALCA:

18 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 (ATC);

19 izpraševalec izpit/preverjanje načrtuje v skladu z zahtevami, navedenimi v JAR-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:

20 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:

21 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 nadzor 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. doseže namen naloge, vendar pri tem ne leti varno, krši pravila ali predpise, ne prikaže prakse dobrega pilota ali grobo upravlja letalo;
 - iv. ne dokaže zadovoljivega znanja;
 - v. ne prikaže zadovoljive ravni pri upravljanju letala ali
 - vi. če je potrebno posredovanje izpraševalca ali varnostnega pilota iz varnostnih razlogov;
- (c) delno opravil – v skladu z merili, ki so prikazani v dodatku FCL k ustreznemu preverjanju praktične usposobljenosti;

NAČINI IN VSEBINA IZPITA/PREVERJANJA

22 Pred začetkom izpita/preverjanja izpraševalec preveri, ali je letalo oziroma naprava za simulacijo letenja, na kateri bo izpit/preverjanje potekalo, za to primerna in ustrezno opremljena. Izpit/preverjanje lahko poteka le na letalih ali na napravah za simulacijo letenja oziroma na simulatorjih, ki jih v ta namen potrdi pristojni organ;

23 praktični izpit/preverjanje za letenje poteka v skladu s priročnikom za vodenje letala (AFM) in priročnikom operatorja zrakoplova (AOM), odvisno od okoliščin;

24 izpit/preverjanje poteka v okviru omejitev operativnega priročnika organizacije FTO/TRTO ali operativnega priročnika druge registrirane ustanove;

- 25 Vsebina
- a. izpit/preverjanje vsebuje:
 - ustni izpit na zemlji (če ustreza okoliščinam);
 - posvetovanje pred poletom;
 - praktične vaje na letalu in
 - razgovor po končanem poletu;
 - b. ustni izpit na zemlji vsebuje:
 - splošno poznavanje letala 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 na letalu vsebujejo:
 - vse druge pomembne naloge/sekcije izpita/preverjanja,
 - e. razgovor po končanem poletu:
 - ocenjevanje kandidata;
 - po možnosti dokumentacija o izpitu/preverjanju v prisotnosti kandidata za inštruktorja letenja;
- 26 namen izpita/preverjanja je simulacija praktičnega poleta. Izpraševalec torej kandidatu pripravi praktične scenarije, ki kandidata ne smejo zbegati, niti ne smejo ogrožati varnosti letenja;
- 27 med izpitom/preverjanjem mora izpraševalec pisati dnevnik letenja in zapisnik o ocenjevanju, ki mu je v pomoč pri razgovoru po končanem poletu;
- 28 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;
- 29 ob spremembah načrtovanega izpita/preverjanja se mora izpraševalec prepričati, da jih kandidat razume in jih sprejme. V nasprotnem primeru se izpit/preverjanje konča;
- 30 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 1.425**Smernice in usposabljanje izpraševalcev praktične usposobljenosti za rating za tip (TRE)**

(Glej odstavek c FCL 1.425.)

1 Naslednje smernice so namenjene kandidatom, ki želijo pridobiti pooblastilo za izpraševalca praktične usposobljenosti za rating za tip letala (TRE). Upoštevati je treba tudi s tem povezani zapisnik o preverjanju praktične usposobljenosti in zapisnik o praktičnem usposabljanju ter dejstvo, ali je polet potekal na letalu, ki zahteva enega ali več pilotov.

2 Inšpektor pristojnega organa oziroma višji 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 rating za tip/razred iz dodatka 2 k FCL 1.240 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 V, nagib),
- k. uporabo radiozveze (R/T),
- l. ločene naloge kandidata in izpraševalca (npr. ob 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 1.210 Rating za instrumentalno letenje (letalo) – Preverjanje praktične usposobljenosti. Pozornost mora nameniti:

- a. vprašanjem, ki jih postavlja kandidat,
- b. izidom preverjanja in pripombam o vajah, ki jih kandidat ni opravil,
- c. 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:

- a. kako naj se izogne napakam in kako naj jih popravi,
- b. kaj je opazil in kaj zahteva kritiko kandidata,
- c. nasvet, ki kandidatu utegne koristiti.

AMC/IEM J – ZAHTEVE GLEDE TEORETIČNEGA ZNANJA

AMC FCL 1.470, odstavek a, b in c

AMC FCL 2.470, odstavek a, b in c

Izpitni predmeti iz teoretičnega znanja/sekcije in trajanje izpitov – ATPL, CPL in IR

Prestavljeno v dodatek 1 k FCL 1.470

IEM FCL 1.475, odstavek a**Sestava vprašanj, ki jih je mogoče računalniško obdelati**

(Glej FCL 1.475.)

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 v odstavku b IEM FCL 1.475.

9 Vprašanja in odgovori naj bodo oblikovani preprosto: izpit ni namenjen preverjanju znanja jezika. Izogibajte se zapletenim stavkom, neobičajni slovnični 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 šolanja. 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 Sestavljavec 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 Sestavljavec vprašanj lahko predvidi, da kandidati lahko uporabljajo preprost žepni računalnik.

IEM FCL 1.480

Razdelitev izpitnih vprašanj

Prestavljeno v Administrativno gradivo in navodila, razdelek 5, 2. del, 10. poglavje

IEM FCL 1.490**Izrazoslovje, 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 za posamezno licenco; |
| 2. izpit: | prikaz znanja na enem ali več izpitnih listih; |
| 3. izpitni list: | skupina vprašanj, na katera mora odgovoriti kandidat med izpitom; |
| 4. poskus: | poskus kandidata, da pravilno odgovori na skupino izpitnih vprašanj; |
| 5. izpitni rok: | izpitni rok, v katerem pristojni organ kandidatu omogoči opravljanje izpita. Ta rok ne sme presegati deset zaporednih delovnih dni; |
| 6. ponovni izpitni rok: | drugi ali dodatni poskus opravljanja izpita. |

AMC/IEM K – LICENCA PILOTA V VEČČLANSKI POSADKI**AMC FCL 1.520 in 1.525****MPL(A) – Program usposabljanja**

(Glej FCL 1.525.)

(Glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

Faza usposabljanja	Naloge	Usposabljanje na letalu in napravah za sim. letenje – najnižja zahtevana stopnja –		Naprave za šolanje na zemlji
Integrirana načela TEM	4. faza – višja stopnja linijsko usposabljanje za vpis ratinga za tip letala v okviru let. prevoznika	CRM pristajanje AWO LOFT nenormalni postopki normalni postopki	letalo: registrirano kot večmotorno letalo z veččlansko posadko FSTD: simulator ravni D ali C + simulacija okolja pod nadzorom ATC	12 vzletov in pristankov kot PF PF/PNF
	3. faza – srednja stopnja uvajanje dela v veččlanski posadki na visokozmogljivih večmotornih letalih s turbinskimi motorji	CRM LOFT nenormalni postopki normalni postopki veččlanska posadka instrumentno letenje	FSTD: ki predstavlja večmotorno letalo s turbinskimi motorji in zahteva prisotnost kopilota, ustrezati mora merilom ravni B in simulirati okolje pod nadzorom ATC	PF/PNF
	2. faza – osnove uvod v usposabljanje za delo v veččlanski posadki in v instrumentno letenje	CRM Dodatek PF / PNF IFR prelet med letališči instrumentno letenje	letalo: eno- ali večmotorno FSTD: FNPT II + MCC	PF/PNF
	1. faza – bistvene letalske veščine posebno osnovno usposabljanje na letalu, ki zahteva enega pilota	CRM VFR prelet med letališči samostojni polet osnovno instrumentno letenje osnove letenja postopki v pilotski kabini vrnitev v normalen let iz neobičajnih položajev nočno letenje	letalo: eno- ali večmotorno FSTD: FNPT I / BITD	PF

CBT elektronski mediji
naprave za delno izvajanje nalog učilnica

IEM FCL št. 1 k dodatku 1 k FCL 1.520 in 1.525**MPL(A) – Naloge za prikaz usposobljenosti, sestavine usposobljenosti in merila uspešnosti**

(Glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

Novi IEM

To gradivo IEM zajema opis nalog za prikaz usposobljenosti kot sestavin usposobljenosti in merila uspešnosti.

- 1 Uvajanje načel človeške zmogljivosti, vključno z obvladovanjem groženj in napak
 - 1.1 Sodelovanje
 - 1.2 Vodenje in vodstvene sposobnosti
 - 1.3 Zvestno spremljanje okoliških razmer
 - 1.4 Sprejemanje odločitev

Te vedenjske kategorije so namenjene kot pomoč pri smotni uporabi vseh razpoložljivih virov za doseganje varne in učinkovite operacije.

Vedenjske kategorije je mogoče prilagoditi in jih razširiti z vprašanji, kot so sporazumevanje, uporaba avtomatizacije, če se presodi, da je to pomembno za razvoj učnega programa.

2 Izvajanje letalskih operacij na zemlji in operacij pred poletom

Seznam sestavin usposobljenosti in meril uspešnosti

2.0 Prikaz odnosa in vedenja, ki je primerno za varno letenje, skupaj s prepoznavanjem in obvladovanjem mogočih groženj in napak

		Dolžnosti	Opažanja in ocena opravil/ni opravil
2.1	Izvaja naloge pri odpremi letala.		
2.1.1	Preveri tehnično stanje letala, vključno s primerno uporabo seznama najnujnejše opreme (MEL).	PF/PNF	
2.1.2	Pregleda tehnične biltene in obvestila.	PF/PNF	
2.1.3	Določi operativno okolje in s tem povezane dejavnike.	PF/PNF	
2.1.4	Ugotovi vpliv vremena na zmogljivost letala.	PF/PNF	
2.1.5	Izvaja postopke v zvezi z načrtovanjem poleta in obremenitvijo.	PF/PNF	
2.1.6	Določi potrebno gorivo.	PF/PNF	
2.1.7	Prijavi načrt poleta ATS (če je to potrebno).	PF/PNF	
2.2	Poskrbi za posvetovanja in navodila med člani letalske posadke in kabinskega osebja.		
2.2.1	Izda navodila članom letalske posadke glede vseh pomembnih vprašanj.	PF	
2.2.2	Izda navodila članom kabinskega osebja glede vseh pomembnih vprašanj.	PF	

		Dolžnosti	Opažanja in ocena opravil / ni opravil
2.3	Preizkusi pred poletom in priprava pilotske kabine		
2.3.1	Zagotovi plovnost letala.	PF	
2.3.2	Pripravi pilotsko kabino in poskrbi za posvetovanje in navodila.	PF/PNF	
2.3.3	Izvede začetno nastavitev FMS in vstavi podatke.	PF/PNF	
2.3.4	Optimizira in preveri zmogljivost letala za vzlet ter izračuna podatke za vzlet	PF/PNF	
2.4	Zagon motorja		
2.4.1	Zaproši za dovoljenje ATC, ga sprejme, potrdi in preveri.	PNF	
2.4.2	Opravi postopek za zagon motorja.	PF/PNF	
2.4.3	Uporablja standardne postopke za sporazumevanje z osebjem na zemlji in ATC.	PF/PNF	
2.5			
2.5.1	Sprejme, preveri in upošteva dovoljenje za vožnjo po vozni poti.	PNF	
2.5.2	Vožnja po vozni poti skupaj z uporabo zunanjih luči	PF	
2.5.3	Upošteva dovoljenje za vožnjo po vozni poti.	PF/PNF	
2.5.4	Preverja zunanjo okolico glede ogrožajočega prometa in ovir.	PF/PNF	
2.5.5	Upravlja potisk, zavore in krmiljenje.	PF	
	Se ustrezno posvetuje in daje navodila.	PF	
2.5.7	Uporablja standardne postopke za sporazumevanje s posadko in ATC.	PF/PNF	
2.5.8	Izvaja standardne operativne postopke in uporablja kontrolne sezname (CHL).	PF/PNF	
2.5.9	Sproti dopolnjuje in potrjuje podatke FMS.	PF/PNF	
2.5.10	Obvladuje spremembe zmogljivosti in odletne rute.	PF/PNF	
2.5.11	Izvaja postopke za razledenitev/preprečevanje zaledenitve.	PF/PNF	
2.6	Obvladovanje nenormalnih in izrednih razmer		
2.6.1	Prepozna nenormalne razmere.	PF/PNF	
2.6.2	Pojasni nenormalne razmere.	PF/PNF	
2.6.3	Opravi postopek za morebitne nenormalne razmere.	PF/PNF	
2.7	Sporazumevanje s kabinskim osebjem, potniki in družbo		
2.7.1	Izmenjava pomembne informacije s kabinskim osebjem	PF	
2.7.2	Izmenjava pomembne informacije z družbo	PF/PNF	
2.7.3	Nagovori potnike, ko je to primerno.	PF/PNF	

		Dolžnosti	Opažanja in ocena opravil / ni opravil
3	Vzlet		
	Seznam elementov usposobljenosti in merila uspešnosti		
3.0	Prikaže odnos in ravnanje, ki je primerno za varno letenje, skupaj s prepoznavanjem in obvladovanjem mogočih groženj in napak.		
3.1	Priprava pred vzletom in pred odletom		
3.1.1	Preveri in potrdi dovoljenje za vstop pred prag vzletno-pristajalne steze (<i>line-up clearance</i>).	PF/PNF	
3.1.2	Preveri izbiro prave vzletno-pristajalne steze.	PF/PNF	
3.1.3	Potrdi veljavnost zmogljivostnih podatkov.	PF/PNF	
3.1.4	Preveri, ali sta sektor prileta in vzletno-pristajalna steza prosta.	PF/PNF	
3.1.5	Potrdi, da so vsi kontrolni sezname in priprave na vzlet končani.	PF/PNF	
3.1.6	Poravnava letalo z osrednjo črto vzletno-pristajalne steze, ne da bi pri tem zmanjšal razdaljo za vzlet.	PF	
3.1.7	Preveri vreme v sektorju odhoda.	PF/PNF	
3.1.8	Preveri razmere na vzletno-pristajalni stezi in veter.	PF/PNF	
3.2	Zalet za vzlet		
3.2.1	Doda moč/potisk za vzlet.	PF	
3.2.2	Preveri parametre motorjev.	PNF	
3.2.3	Preveri merilnike hitrost.	PF/PNF	
3.2.4	Se ne oddaljuje od osrednje črte vzletno-pristajalne steze.	PF	
3.3	Prehod na pravila instrumentalnega letenja		
3.3.1	Izvaja postopke V1.	PF/PNF	
3.3.2	Odlepi letalo od tal pri hitrosti VR do začetnega vzdolžnega položaja letala.	PF	
3.3.3	Poskrbi za začetno poravnavo kril.	PF	
3.3.4	Uvleče pristajalno podvozje.	PNF	
3.3.5	Vzdržuje hitrost za začetno vzpenjanje.	PF	
3.4	Začetno vzpenjanje do višine za uvlečenje zakrilc		
3.4.1	Nastavi moč/potisk za vzpenjanje.	PF	
3.4.2	Prilagodi položaj za pospešitev.	PF	
3.4.3	Izbere konfiguracijo zakrilc glede na hitrost za spremembo položaja zakrilc.	PF/PNF	
3.4.4	Upošteva omejitve hitrosti.	PF	
3.4.5	Izvaja preverjanja na podlagi ustreznih kontrolnih seznamov (CHL).	PF/PNF	
3.5	Prekinitev vzleta		
3.5.1	Prepozna zahteve za prekinitev vzleta.	PF	
3.5.1	Opravi postopke za prekinitev vzleta.	PF	
3.5.2	Oceni potrebo po evakuaciji letala.	PF/PNF	

		Dolžnosti	Opažanja in ocena opravi / ni opravi
3.6			
3.6.1	Upošteva dovoljenje za odhod.	PF	
3.6.2	Upošteva objavljene postopke za odhod, npr. hitrosti.	PF	
3.6.3	Spremlja točnost navigacije.	PF/PNF	
3.6.4	Komunicira in usklajuje z ATC.	PNF	

3.7	Obvladovanje nenormalnih razmer in razmer v sili.		
3.7.1	Prepozna nenormalne razmere.	PF/PNF	
3.7.2	Pojasni nenormalne razmere.	PF/PNF	
3.7.3	Izvede postopek ob nenormalnih razmerah.	PF/PNF	

4.	Vzpenjanje		
	Seznam elementov usposobljenosti in merila uspešnosti		
4.0	Prikaže odnos in ravnanje, ki je primerno za varno letenje, skupaj s prepoznavanjem in obvladovanjem mogočih groženj in napak.		
4.1.	Opravi standardni instrumentalni odhod (SID)/navigacija na ruti.		
4.1.1	Upošteva dovoljenje in postopke za odhod.	PF	
4.1.2	Dokaže ozaveščenost glede terena.	PF/PNF	
4.1.3	Spremlja točnost navigacije.	PF/PNF	
4.1.4	Prilagaja letenje vremenu in prometu.	PF	
4.1.5	Komunicira in usklajuje z ATC.	PNF	
4.1.6	Upošteva najmanjše višine.	PF/PNF	
4.1.7	Izbere ustrezno stopnjo avtomatizacije.	PF	
4.1.8	Upošteva postopke za nastavitve višinomera.	PF/PNF	

4.2	Konča postopke za vzpenjanje in kontrolne seznane (CHL).		
4.2.1	Opravlja naloge po vzletu.	PF/PNF	
4.2.2	Potrjuje in izvaja preverjanja v skladu s kontrolnim seznamom (CHL).	PF/PNF	

4.3	Sprememba hitrosti za vzpenjanje, navpične hitrosti vzpenjanja in višine križarjenja		
4.3.1	Prepozna potrebo po spremembi hitrosti/navpične hitrosti vzpenjanja in višine križarjenja.	PF	
4.3.2	Izbere in vzdržuje ustrezno hitrost vzpenjanja/navpično hitrost vzpenjanja.	PF	
4.3.3	Izbere optimalni nivo letenja za križarjenje.	PF/PNF	

4.4	Delovanje sistemov in izvajanje postopkov		
4.4.1	Spremlja delovanje vseh sistemov	PF/PNF	
4.4.2	Upravlja sisteme, kot se to zahteva.	PF/PNF	

		Dolžnosti	Opažanja in ocena opravil / ni opravil
4.5	Obvladovanje nenormalnih razmer in razmer v sili		
4.5.1	Prepozna nenormalne razmere.	PF/PNF	
4.5.2	Razlaga nenormalne razmere.	PF/PNF	
4.5.3	Izvede postopek ob nenormalnih razmerah	PF/PNF	
4.6	Sporazumevanje s kabinsko posadko, potniki in družbo.		
4.6.1	Izmenjava ustrezne informacije s kabinskim osebjem.	PF	
4.6.2	Izmenjava ustrezne informacije z družbo.	PF/PNF	
4.6.3	Nagovori potnike, ko je to primerno.	PF	
5.	Križarjenje		
	Elementi za prikaz usposobljenosti in merila uspešnosti.		
5.0	Prikaže odnos in ravnanje, ki je primerno za varno letenje, skupaj s prepoznavanjem in obvladovanjem mogočih groženj in napak.		
5.1.	Spremlja točnost navigacije.		
5.1.1	Prikaže primerno znanje o območju letenja.	PF/PNF	
5.1.2	Prikaže primerno znanje o ruti letenja.	PF/PNF	
5.1.3	Vodi letalo v skladu z načrtom poleta in dovoljenji.	PF	
5.1.4	Prilagaja letenje vremenu in prometu.	PF	
5.1.5	Komunicira in usklajuje z ATC.	PNF	
5.1.6	Upošteva najmanjše višine.	PF/PNF	
5.1.7	Uporablja vsa sredstva za avtomatizacijo.	PF	
5.2	Spremlja potek poleta.		
5.2.1	Izbere optimalno hitrosti.	PF	
5.2.2	Izbere optimalni nivo letenja za križarjenje.	PF	
5.2.3	Spremlja in nadzoruje stanje goriva.	PF/PNF	
5.2.4	Prepozna potrebo po preusmeritvi.	PF/PNF	
5.2.5	Pripravi izredni načrt za preusmeritev, če je to potrebno.	PF/PNF	
5.3	Spuščanje in načrtovanje prihoda		
5.3.1	Preveri vreme na namembnem letališču in na alternativnem letališču.	PF/PNF	
5.3.2	Preveri vzletno-pristajalno stezo v uporabi in postopek za prilet.	PF/PNF	
5.3.3	Ustrezno nastavi FMS.	PNF	
5.3.4	Preveri pristajalno maso letala in potrebno pristajalno razdaljo.	PNF	
5.3.5	Preveri MEA, MGA in MSA.	PF/PNF	
5.3.6	Prepozna točko za začetek spuščanja (TOD).	PF	
5.4	Delovanje sistemov in izvajanje postopkov		
5.4.1	Spremlja delovanje vseh sistemov.	PF/PNF	
5.4.2	Upravlja sisteme, kot se to zahteva.	PNF	

		Dolžnosti	Opažanja in ocena opravil / ni opravil
5.5	Obvladovanje nenormalnih razmer in razmer v sili		
5.5.1	Prepozna nenormalne razmere.	PF/PNF	
5.5.2	Razlaga nenormalne razmere.	PF/PNF	
5.5.3	Izvede postopek ob nenormalnih razmerah.	PF/PNF	
5.6	Sporazumevanje s kabinsko posadko, potniki in družbo		
5.6.1	Izmenjava ustrezne informacije s kabinskim osebjem.	PF	
5.6.2	Izmenjava ustrezne informacije z družbo.	PF/PNF	
5.6.3	Nagovori potnike, ko je to primerno.	PF	
6.	Spuščanje		
	Elementi za prikaz usposobljenosti in merila uspešnosti		
6.0	Prikaže odnos in ravnanje, ki je primerno za varno letenje, skupaj s prepoznavanjem in obvladovanjem mogočih groženj in napak.		
6.1	Začetek in nadziranje spuščanja	PF	
6.1.1	Začne spuščanje v skladu z dovoljenjem ATC ali optimalno točko spuščanja.	PF	
6.1.2	Izbere optimalno hitrost in navpično hitrost spuščanja.	PF	
6.1.3	Prilagaja hitrost okoliškim razmeram.	PF	
6.1.4	Prepozna potrebo po prilagajanju poti spuščanja.	PF	
6.1.5	Prilagaja trajektorijo poleta, kot je to potrebno.	PF	
6.1.6	Uporablja vse informacije FMS v zvezi s spuščanjem.	PF	
6.2	Spremlja in izvaja navigacijo na ruti in med spuščanjem.		
6.2.1	Upošteva dovoljenja in postopke za prihod.	PF	
6.2.2	Dokaže ozaveščenost glede terena.	PF/PNF	
6.2.3	Spremlja točnost navigacije.	PF/PNF	
6.2.4	Prilagaja letenje vremenu in prometu.	PF	
6.2.5	Komunicira in usklajuje z ATC.	PNF	
6.2.6	Upošteva najmanjše višine.	PF/PNF	
6.2.7	Izbere ustrezno stopnjo in način delovanja avtomatizacije.	PF	
6.2.8	Upošteva postopke za nastavitve višinomera.	PF/PNF	
6.3	Ponovno načrtovanje in dopolnjevanje posvetovanja za prilet z novimi podatki		
6.3.1	Ponovno preveri vreme na namembnem letališču in vzletno-pristajalno stezo (VPS) v uporabi.	PNF	
6.3.2	Daje navodila in najnovejše podatke o instrumentnem priletu in pristanku, ko je to potrebno.	PF	
6.3.3	Ponovno nastavi FMS, kot je to potrebno.	PNF	
6.3.4	Ponovno preveri stanje goriva.	PF/PNF	

		Dolžnosti	Opažanja in ocena opravil / ni opravil
6.4	Čakanje		
6.4.1	Prepozna zahteve po čakanju.	PF/PNF	
6.4.2	Nastavi FMS glede zanke čakanja.	PNF	
6.4.3	Vstopi v zanko čakanja in nadzira letenje v njej.	PF	
6.4.4	Oceni zahteve po gorivu in določi najdaljši čas letenja v zanki čakanja.	PF/PNF	
6.4.5	Ponovno pregleda potrebo po preusmeritvi na nadomestno letališče.	PF/PNF	
6.4.6	Začne preusmerjanje na nadomestno letališče.	PF	
6.5	Delovanja sistemov in izvajanje postopkov		
6.5.1	Spremlja delovanje vseh sistemov.	PF/PNF	
6.5.2	Upravlja sisteme, kot se to zahteva.	PF/PNF	
6.6	Obvladuje nenormalne razmere in razmere v sili.		
6.6.1	Prepozna nenormalne razmere.	PF/PNF	
6.6.2	Razlaga nenormalne razmere.	PF/PNF	
6.6.3	Izvede postopek ob nenormalnih razmerah.	PF/PNF	
6.7	Se sporazumeva s kabinsko posadko, potniki in družbo.		
6.7.1	Izmenjava ustrezne informacije s kabinskim osebjem.	PF	
6.7.2	Izmenjava ustrezne informacije z družbo.	PF/PNF	
6.7.3	Nagovori potnike, ko je to primerno.	PF	
7.	Prilet		
	Elementi za prikaz usposobljenosti in merila uspešnosti.		
7.0	Prikaže odnos in ravnanje, ki je primerno za varno letenje, skupaj s prepoznavanjem in obvladovanjem mogočih groženj in napak.		
7.1	Izvaja prilet.		
7.1.1	Izvaja prilet v skladu s postopkih in razmerami.	PF	
7.1.2	Izbere ustrezno stopnjo/način delovanja avtomatizacije.	PF	
7.1.3	Izbere optimalno trajektorijo prileta.	PF	
7.1.4	Mirno in usklajeno upravlja krmila.	PF	
7.1.5	Zmanjša hitrost in izvleče zakrilca.	PF/PNF	
7.1.6	Opravi ustrezna preverjanja s kontrolnih seznamov.	PF/PNF	
7.1.7	Začne končno spuščanje.	PF	
7.1.8	Doseže merila za stabiliziran prilet.	PF	
7.1.9	Poskrbi za upoštevanje minimumov.	PF/PNF	
7.1.10	Nadaljuje let po neuspelem priletu (GA), če je to potrebno.	PF	
7.1.11	Obvladuje prehod na vizualni del.	PF	
7.2	Natančni prilet		
7.2.1	Izvede prilet po ILS.	PF	
7.2.2	Izvede prilet MLS.	PF	

		Dolžnosti	Opažanja in ocena opravil / ni opravil
7.3	Nenatančni prilet		
7.3.1	Izvede prilet po VOR.	PF	
7.3.2	Izvede prilet po NDB.	PF	
7.3.3	Izvede prilet po SRE.	PF	
7.3.4	Izvede prilet po GPS/GNSS.	PF	
7.3.5	Izvede prilet ILS loc.	PF	
7.3.6	Izvede prilet po ILS z nasprotnim snopom žarkov (<i>black beam approach</i>).	PF	
7.4	Prilet z vizualnim napotilom do zemlje		
7.4.1	Izvede standardni vizualni prilet.	PF	
7.4.2	Izvede krožni prilet.	PF	
7.5	Spremljanje poteka poleta		
7.5.1	Poskrbi za točnost navigacije.	PF/PNF	
7.5.2	Komunicira z ATC in člani posadke.	PNF	
7.5.3	Spremlja količine goriva.	PF/PNF	
7.6	Delovanje sistemov in izvajanje postopkov		
7.6.1	Spremlja delovanje vseh sistemov.	PF	
7.6.2	Upravlja sisteme, kot se to zahteva.	PF	
7.7	Obvladovanje nenormalnih razmer in razmer v sili		
7.7.1	Prepozna nenormalne razmere.	PF/PNF	
7.7.2	Razlaga nenormalne razmere.	PF/PNF	
7.7.3	Izvaja postopek za nenormalne razmere.	PF/PNF	
7.8	Nadaljevanje leta (GA)/neuspeli prilet		
7.8.1	Sproži postopek za nadaljevanje leta (GA).	PF	
7.8.2	Vodi letalo v skladu s postopkom za neuspeli prilet.	PF	
7.8.3	Izvede preverjanja v skladu s kontrolnim seznamom.	PF/PNF	
7.8.4	Po nadaljevanju leta (GA) začne izvajati prilet ali preusmeritev.	PF	
7.8.5	Komunicira z ATC in člani posadke.	PNF	
7.9	Sporazumevanje s kabinsko posadko, potniki in družbo		
7.9.1	Izmenjava ustrezne informacije s kabinskim osebjem.	PF	
7.9.2	Izmenjava ustrezne informacije z družbo.	PF/PNF	
7.9.3	Nagovori potnike, ko je to primerno.	PF	
8.	Pristanek		
	Elementi za prikaz usposobljenosti in merila uspešnosti		
8.0	Prikaže odnos in ravnanje, ki je primerno za varno letenje, skupaj s prepoznavanjem in obvladovanjem mogočih groženj in napak.		

		Dolžnosti	Opažanja in ocena opravil / ni opravil
8.1	Pristanek letala	PF	
8.1.1	Vzdržuje stabilizirano pot prileta med vizualnim delom.	PF	
8.1.2	Prepozna in se odziva na spreminjajoče se razmere v strižnem vetru/delu strižnega vetra.	PF	
8.1.3	Preide v vodoravni let letala (<i>flare</i>).	PF	
8.1.4	Nadzira potisk/moč.	PF	
8.1.5	Izvede dotik letala z zemljo v coni dotika na osrednji črti vzletno-pristajalne steze.	PF	
8.1.6	Spusti nosno kolo.	PF	
8.1.7	Sledi osrednji črti vzletno-pristajalne steze.	PF	
8.1.8	Izvede postopke, ki sledijo dotiku letala z zemljo.	PF	
8.1.9	Uporabi ustrezne zavore in negativni potisk.	PF	
8.1.10	Zapusti vzletno-pristajalno stezo s hitrostjo za vožnjo po vozni poti.	PF	
8.2	Delovanje sistemov in izvajanje postopkov		
8.2.1	Spremlja delovanje vseh sistemov.	PF	
8.2.2	Upravlja sisteme, kot se to zahteva.	PF	
8.3	Obvladovanje nenormalnih razmer in razmer v sili	PF/PNF	
8.3.1	Prepozna nenormalne razmere.	PF/PNF	
8.3.2	Razlaga nenormalne razmere.	PF/PNF	
8.3.3	Izvede postopek ob nenormalnih razmerah.	PF/PNF	
9.	Operacije po pristanku in končanem poletu		
9.0	Elementi za prikaz usposobljenosti in merila uspešnosti		
	Prikaže odnos in ravnanje, ki je primerno za varno letenje, skupaj s prepoznavanjem in obvladovanjem mogočih groženj in napak.		
9.1	Vožnja po vozni poti in parkiranje letala		
9.1.1	Sprejme, preveri in upošteva dovoljenje za vožnjo po vozni poti.	PNF	
9.1.2	Vožnja po vozni poti skupaj z uporabo zunanji luči	PF	
9.1.3	Nadzira hitrost vožnje po vozni poti.	PF/PNF	
9.1.4	Sledi osrednji črti vzletno-pristajalne steze.	PF	
9.1.5	Nadzira okolico glede ogrožajočega prometa in ovir.	PF	
9.1.6	Prepozna parkirno mesto.	PF/PNF	
9.1.7	Izpolnjuje navodila parkirnega signalizerja/vodenje do parkirnega mesta.	PF/PNF	
9.1.8	Izvede postopke za parkiranje in ugašanje motorjev.	PF	
9.1.9	Izvede preverjanja v skladu z ustreznimi kontrolnimi seznama.	PF/PNF	

		Dolžnosti	Opažanja in ocena opravil / ni opravil
9.2	Operacije na letalu po končanem poletu		
9.2.1	Se sporazumeva z zemeljskim osebjem in posadko.	PF	
9.2.2	Izpolni vso zahtevano dokumentacijo v zvezi s poletom.	PF/PNF	
9.2.3	Poskrbi za varovanje letala.	PF	
9.2.4	Opravi pogovore po končanem poletu.	PF	
9.3	Delovanje sistemov in izvajanje postopkov	PF/PNF	
9.3.1	Spremlja delovanje vseh sistemov.	PF/PNF	
9.3.2	Upravlja sisteme, kot se to zahteva.	PF/PNF	
9.4	Obvladovanje nenormalnih razmer in razmer v sili	PF/PNF	
9.4.1	Prepozna nenormalne razmere.	PF/PNF	
9.4.2	Razlaga nenormalne razmere.	PF/PNF	
9.4.3	Izvede postopek ob nenormalnih razmerah.	PF/PNF	
9.5	Sporazumevanje s kabinsko posadko, potniki in družbo		
9.5.1	Izmenjava ustrezne informacije s kabinsko posadko.	PF	
9.5.2	Izmenjava ustrezne informacije s podjetjem.	PF/PNF	
9.5.3	Nagovori potnike, ko je to primerno.	PF	

IEM FCL št. 2 k dodatku 1 k FCL 1.520 in 1.525
MPL(A) – Opis načel za obvladovanje groženj in napak
(Glej dodatek 1 k FCL 1.520 in 1.525.)

Eden od modelov, ki pojasnjujejo načela za obvladovanje groženj in napak, je model TEM (*Threat and Error Management*).

1 Sestavni deli modela TEM

1.1 Z vidika letalske posadke model TEM sestavljajo trije osnovni deli: grožnje, napake in neželene razmere na zrakoplovu. Z modelom se predlaga, naj bodo grožnje in napake del vsakodnevnih letalskih operacij, ki jih morajo letalske posadke obvladovati, kajti grožnje in napake pomenijo možnost za nastanek neželenih razmer na zrakoplovu. Letalske posadke morajo obvladovati tudi neželene razmere na zrakoplovu, ki lahko privedejo do nevarnih posledic. Obvladovanje neželenih razmer je eden od bistvenih sestavnih delov modela TEM, ki je enako pomemben kot obvladovanje groženj in napak. Obvladovanje neželenih razmer na letalu je predvsem zadnja priložnost za preprečitev nevarnih posledic in ohranjanje meja varnosti pri letenju.

2 Grožnje

2.1 Grožnje so opredeljene kot dogodki ali napake, ki zvišujejo zahtevnost operacije. Letalska posadke nanje ne more vplivati, vendar jih mora zaradi ohranjanje meja varnosti obvladovati. Med običajnimi operacijami mora letalska posadka obvladovati različne zapletene situacije, kot so na primer neugodne vremenske razmere, letališča, obdana z visokimi gorami, preobremenjen zračni prostor, okvare na zrakoplovu, napake, ki jih povzročijo ljudje zunaj pilotske kabine, kot so na primer kontrolorji zračnega prometa, kabinsko osebje ali vzdrževalci itd. Po modelu TEM se take zapletene situacije ocenjujejo kot grožnje, ki pomenijo možnost, da negativno vplivajo na letenje in zmanjšajo meje varnosti.

2.2 Nekatere grožnje je mogoče predvideti, saj jih letalska posadka pričakuje ali je z njimi seznanjena. Tako lahko letalska posadka na primer predvidi posledice nevihte in se vnaprej posvetuje o odzivu nanje, ali se pripravi na preobremenjeno letališče tako, da med priletom budno pazi na druge zrakoplove.

2.3 Nekatere grožnje se pojavijo nepričakovano brez opozorila, kot na primer nenadna okvara letala med poletom. V takem primeru mora letalska posadka uporabiti veščine in znanje, ki ga je pridobila z usposabljanjem in operativnimi izkušnjami.

2.4 Nazadnje, nekatere grožnje niso neposredno očitne za letalsko posadko, ki je zaposlena z letenjem, oziroma jih ne more opaziti. Take grožnje se utegnejo odkriti le z varnostno analizo. Štejemo jih med prikrite grožnje. Latentne grožnje so lahko na primer vprašanja zasnove opreme, optične iluzije, skrajšani čas priprave letala na naslednji polet.

2.5 Ne glede na to, ali gre za pričakovane, nepričakovane ali prikrite grožnje, je eno od meril učinkovitosti letalske posadke za obvladovanje groženj čas, ki je posadki na voljo, ko je grožnja odkrita. Če je odkrita dovolj zgodaj, se lahko posadka odzove z ustreznimi protiukrepi.

2.6 Obvladovanje groženj je temelj obvladovanja napak in neželenih razmer na zrakoplovu. Čeprav povezava med grožnjo in napako ni nujno preprosta ter ni vedno mogoče določiti enosmernega razmerja ali neposredne preslikave med grožnjami, napakami in neželenimi razmerami, arhivski podatki kažejo, da so grožnje, ki so bile slabo obvladane, običajno povezane z napakami posadke, te pa se pogosto kažejo v neželenih razmerah na letalu. Obvladovanje groženj je ena od najbolj proaktivnih možnosti za ohranjanje meja varnosti pri letalskih operacijah z izločanjem situacij, ki ogrožajo varnost, pri samem izvoru. Letalske posadke, ki obvladujejo grožnje, so zadnja obrambna vrsta, ki preprečuje vpliv groženj na letalske operacije.

- 2.7 Preglednica 1 navaja primere groženj, zbrane v dve osnovni kategoriji, ki izhajata iz modela TEM. Do okoljskih groženj prihaja zaradi okolja, v katerem letenje poteka. Na nekatere okoljske grožnje se je mogoče pripraviti, do drugih prihaja spontano, vse pa mora letalska posadka obvladati v realnem času. Organizacijske grožnje letalske organizacije lahko nadzirajo (tj. odpravijo ali jih vsaj zmanjšajo) pri samem izvoru. Organizacijske grožnje so po svoji naravi običajno prikrite. Letalske posadke še vedno pomenijo zadnjo obrambno vrsto, čeprav obstaja priložnost, da letalske organizacije pred tem same ublažijo take grožnje.

Okoljske grožnje	Organizacijske grožnje
Vreme: nevihte, turbulenca, zaledenitev, strižni veter, bočni/hrbtni veter, zelo nizke/visoke temperature. ATC: prometni zastoji, TCAS RA/TA, ukazi ATC, napake ATC, jezikovne težave ATC, nestandardna frazeologija ATC, sprememba VPS ATC, komuniciranje ATC, merske enote (QFE/metri). Letališče: onesnažena/kratka steza; pomanjkanje oznak, zavajajoče/zbledele oznake/signali, ptice, nedelujoča sredstva, zapleteni postopki za vožnjo na območju letališča, gradnja letališča. Teren: visok teren, naklon, pomanjkanje referenc, "črna luknja". Drugo: podobni pozivni znaki.	Pritisk na posadko zaradi operacije: zamude, pozni prihodi, zamenjava letala ali opreme. Letalo: okvara na letalu, napaka/nepravilnost na avtomatizaciji, MEL/CDL. Potniška kabina: napaka kabinskega osebja, sumljivi primeri v kabini, motnje, zavarovanje vrat v kabini. Vzdrževanje: dogodek/napaka pri vzdrževanju. Primeri na zemlji: oskrba letala na zemlji, razledenitev, napaka zemeljskega osebja. Odprema letala: nepravilnosti/napake v dokumentaciji službi za odpremo letala. Dokumentacija: ročna napaka, napaka v grafih. Drugo: napaka v časovnem razporedu posadk.

Preglednica 1: Primeri groženj (seznam ni izčrpen)

3 Napake

- 3.1. Napake so opredeljene kot ukrepi letalske posadke ali odsotnost teh ukrepov, ki povzročijo odstopanja od organizacijskih namer ali pričakovanj oz. od namer ali pričakovanj letalske posadke. Neobvladane ali slabo obvladane napake pogosto povzročijo neželene razmere na letalu. Operacijske napake tako utegnejo zmanjšati meje varnosti in povečati verjetnost neugodnih dogodkov.
- 3.2. Napake so lahko spontane (tj. brez neposredne povezave s posebnimi, očitnimi grožnjami), povezane z grožnjami, ali so člen v verigi napak. Primeri napak so nesposobnost za vzdrževanje parametrov stabiliziranega prileta, uporaba napačnega načina delovanja avtomatizacije, odsotnost zahtevanega glasnega javljanja ali napačno razumevanje dovoljenja ATC.
- 3.3. Ne glede na vrsto napake je njen vpliv na varnost odvisen od tega, ali jo letalska posadka odkrije in se nanjo odzove, preden povzroči neželene razmere na letalu in ogrozi varnost. Eden od ciljev modula TEM je zato razumevanje obvladovanja napak (tj. odkrivanje in odziv) in ne osredotočenje na vzročne zveze napak (tj. vzrok in zagrešitev). Z varnostnega vidika je ugotovljeno, da pravočasno odkrite operativne napake, ki jim sledi takojšen odziv (tj. ustrezno obvladovanje), in napake, ki ne povzročijo neželene razmere na letalu, ne zmanjšajo meja varnosti pri letenju in ne povzročijo nobenih operativnih posledic. Poleg njihovega pomena v zvezi z varnostjo je ustrezno obvladovanje napak primer uspešne človeške storilnosti in je pomembno pri učenju in praktičnem usposabljanju.
- 3.4. Zbiranje podatkov o načinu obvladovanja napak je pomembno, če ne celo pomembnejše od zajemanja podatkov o razširjenosti različnih vrst napak. Zanimivo je ugotoviti, ali so bile napake odkrite, kdaj in kdo jih je odkril, odziv pri odkritju napak in njihove posledice. Nekatero napake je mogoče hitro odkriti, jih odpraviti in preprečiti njihove posledice za operacije, druge pa ostanejo neodkrite ali slabo oz. narobe obvladane. Taka napaka je opredeljena kot napaka, ki povzroči dodatne napake ali neželene razmere na letalu oz. je z njimi povezana.

- 3.5 Preglednica 2 navaja napake, razdeljene v dve osnovni skupini, ki izhajata iz modela TEM. Po načelu TEM naj bi bilo napake "mogoče opaziti", zato model TEM kot izhodišče za določanje kategorij napak uporablja "primarni poseg".
- 3.6 Model TEM razdeli napake glede na primarni poseg pilota ali letalske posadke v trenutku napake. Da bi napako lahko opredelili kot napako pri oskrbi letala, mora pilot ali letalska posadka poseči v delovanje letala (s pomočjo krmil, avtomatizacije ali sistemov). Da bi napako lahko uvrstili med proceduralne napake, morata pilot ali letalska posadka poseči v postopke (tj. kontrolne sezname, SOP). Da bi napako lahko uvrstili med napake pri komunikaciji, mora pilot ali letalska posadka vplivati na ljudi (ATC, osebe na zemlji, druge člane posadke itd.).
- 3.7 Napake pri upravljanju letala, proceduralne napake in napake pri komunikaciji so lahko nenamerne ali vključujejo namerno neupoštevanje. Podobno so lahko vprašanja o strokovnosti (pomanjkanje veščin ali znanja, pomanjkljiv sistem šolanja) podlaga za vse tri vrste napak. Zaradi preprostega pristopa in izogibanja zmede namerno neupoštevanje in strokovnost v modelu TEM nista opredeljena kot posebni vrsti napak, ampak kot podskupini treh glavnih kategorij.

Napake pri upravljanju zrakoplova	Ročno upravljanje/krmila; odstopanja po višini, smeri in/ali hitrosti, nepravilna nastavitve zakrilc/zavor, negativni potisk ali nastavitve moči/potiska. Avtomatizacija: nepravilna višina, hitrost, smer, nastavitve avtomatskega potiska, nepravilen način delovanja ali vpis napačnih podatkov. Sistemi/radio/instrumenti: napačna zagotova ob kolesih, napačno preprečevanje zaledenitve, napačen višinomer, napačna nastavitve stikal za gorivo, napačne oznake na indikatorju hitrosti, napačno nastavljen radijski frekvenca ob klicu. Navigacija na zemlji: poskus vožnje po vozni poti/VPS v napačni smeri, prehitra vožnja po vozni poti, neupoštevanje mesta za čakanje pred vstopom na VPS, zgrešena vozna pot/VPS.
Proceduralne napake	SOP: neizvedeno navzkrižno preverjanje vhodnih podatkov za avtomatizacijo. Kontrolni sezname: napačna vprašanja in odzivi; izpuščene točke, pozno izvajanje kontrolnih seznamov ali izvajanje ob napačnem času. Glasno javljanje: izpuščeno/nepravilno. Posvetovanja: opustitev posvetovanj; izpuščene točke. Dokumentacija: napačna teža ali ravnotežje, napačni podatki o gorivu, podatki ATIS ali podatki o dovoljenju, napačna razlaga točk pri izpolnjevanju dokumentov, nepravilni vpisi v dnevnik letenja, nepravilno izvajanje postopkov MEL.
Napake pri komunikaciji	Zunanje povezave: zgrešeni klici, napačna razlaga navodil, nepravilna ponovitev, napačno sporočeno dovoljenje, vozna pot, zunanji izhod iz terminala ali VPS. Med pilotom: neustrezno sporazumevanje ali napačna razlaga med pilotoma.

Preglednica 2: Primeri napak (seznam ni izčrpen)

- 4 Neželene razmere na letalu
- 4.1. Neželene razmere na letalu zajemajo odmik od položaja ali hitrosti, ki ga povzroči letalska posadka, napačna uporaba letalskih krmil, nepravilna konfiguracija sistemov in s tem povezane zmanjšane meje varnosti. Neželene razmere na letalu, ki so posledica neučinkovitega obvladovanja groženj in/ali napak, lahko povzročijo nevarne situacije in zmanjšajo meje varnosti letenja. Letalska posadka mora obvladati neželene razmere na letalu, ki pogosto lahko privedejo do incidentov ali nesreč.
- 4.2 Primeri neželenih razmer na letalu so razporeditev v vrsti za prilet na napačno VPS, prekoračitev omejitve hitrosti ATC med priletom ali pristajanje na dolgi ali kratki vzletno-pristajalni stezi, na kateri je potrebno najmočnejše zaviranje. Dogodki, kot so okvara opreme ali napake kontrolorja ATC, prav tako lahko zmanjšajo meje varnosti v letenju, vendar se te štejejo kot grožnje.

- 4.3. Neželene razmere na letalu je mogoče učinkovito obvladovati, ponovno vzpostaviti meje varnosti, vendar pa lahko odziv letalske posadke povzroči tudi dodatne napake, incidente ali nesreče.
- 4.4. Preglednica 4 prikazuje primere neželenih razmer na letalu, razdeljene v tri glavne vrste iz modela TEM.

Upravljanje letala	Nadzor nad letalom (položaj). Odstopanja od višine, smeri in hitrosti. Nepotreben vstop v območje slabega vremena. Operacije zunaj omejitev letala. Nestabilen prilet. Predolg pristanek, ki sledi nestabilnemu priletu. Dolg, lebdeč, trd pristanek ali pristanek na rob VPS.
Navigacija na zemlji	Vožnja proti napačni vozni poti/VPS. Napačna vozna pot, parkirno mesto, zunanji izhod iz terminala ali mesto čakanja.
Nepravilna konfiguracija letala	Nepravilna konfiguracija sistemov. Nepravilna konfiguracija letalskih krmil. Nepravilna konfiguracija avtomatizacije. Nepravilna konfiguracija motorjev. Nepravilna konfiguracija teže in ravnotežja.

Preglednica 3: Primeri neželenih razmer na letalu (seznam ni izčrpen)

- 4.5. Pomembna točka pri poučevanju in usposabljanju letalskih posadk je pravočasen prehod z obvladovanja napak na obvladovanje neželenih razmer na letalu. Primer: posadka v računalniku za vodenje letala (FMS) izbere napačen prilet. Med navzkrižnim preverjanjem, preden letalo doseže točko za začetek končnega prileta (FAF), posadka napako odkrije. Namesto da bi uporabila osnovni način delovanja (npr. smer) ali bi ročno letela po želeni sledi, oba člana posadke poskušata ponovno nastaviti računalnik in vnesti pravilen prilet, preden letalo doseže FAF. Posledica tega je, da letalo preleti oddajnik smeri prileta (*localiser*), se začne prepozno spuščati in preide v nestabilen prilet. To je eden od primerov, pri katerem se letalska posadka raje osredotoči na obvladovanje napake, kot da bi se posvetila obvladovanju neželenih razmer na letalu. Model TEM je zato v pomoč pri izobraževanju letalskih posadk o tem, da je njihova temeljna naloga obvladovanje neželenih razmer in ne obvladovanje napak, kadar se letalo znajde v neželenih razmerah.
- 4.6. S stališča poučevanja in usposabljanja je pomembno jasno ločiti med neželenimi razmerami na letalu in njihovimi posledicami. Neželene razmere so prehodne razmere med normalnimi operacijami (tj. stabiliziran prilet) in posledicami. Posledice so končno stanje, zlasti dogodki, o katerih je treba poročati (npr. incidenti in nesreče). Primer: stabiliziran prilet (normalna operacija) preide v nestabiliziran prilet (neželene razmere na letalu) in se konča kot zdrs z vzletno-pristajalne steze.
- 4.7. Razlika med neželenimi razmerami in njihovimi posledicami je pomembna pri usposabljanju in odpravljanju napak. Med neželenimi razmerami na letalu ima letalska posadka priložnost, da z ustreznim obvladovanjem groženj in napak popravi razmere in se vrne v normalno operacijo ter ponovno vzpostavi meje varnosti. Ko neželene razmere preidejo v posledice, izboljšanje razmer, vrnitev v normalno operacijo in ponovna vzpostavitev meja varnosti niso več mogoči.
5. Protiukrepi
Letalska posadka mora med opravljanjem običajnih operativnih dolžnosti uporabiti protiukrepe, s katerimi prepreči, da bi grožnje, napake in neželene razmere na letalu zmanjšale meje varnosti letenja. Protiukrepi so na primer kontrolni sezname, posvetovanja, glasno javljanje in standardni operativni postopki (SOP), osebne strategije in taktike. Letalske posadke posvečajo veliko časa in energije uporabi

- protiukrepov za zagotovitev meja varnosti pri letenju. Empirična opazovanja med usposabljanjem in preverjanjem kažejo, da je skoraj 70 odstotkov dejavnosti letalske posadke namenjenih dejavnostim, povezanim s protiukrepi.
- 5.2 Vsi protiukrepi so med obveznimi nalogami letalske posadke. Kljub temu pa so nekateri protiukrepi proti grožnjam, napakam ali neželenim razmeram na letalu, ki jih uporabljajo letalske posadke, v letalskem sistemu že predvideni. Ti viri so vgrajeni v sistem, preden se posadke prijavijo na letenje, in jih zato štejemo med sistemske protiukrepe. Naslednje primere lahko štejemo med sistemske protiukrepe, ki jih uporablja posadka:
- sistem za preprečevanje trčenja v zraku (ACAS),
 - sistem, ki opozarja na bližino tal (GPWS),
 - standardni operativni postopki (SOP),
 - kontrolni sezname,
 - usposabljanje
 - itd.
- 5.3 Drugi protiukrepi so bolj neposredno povezani s prispevkom človeka k varnosti letenja. To so osebne strategije in taktike ter individualni in skupinski protiukrepi, ki običajno vključujejo sposobnost za pogovor, znanje in odnose, ki se razvijejo z usposabljanjem človeške uspešnosti, zlasti z usposabljanjem za upravljanje potencialov posadke (CRM). Obstajajo tri vrste individualnih in skupinskih protiukrepov:
- načrtovanje protiukrepov: bistvenega pomena za obvladovanje predvidljivih in nepričakovanih napak;
 - izvajanje protiukrepov: bistvenega pomena za odkrivanje napak in odziv nanje;
 - pregled protiukrepov: bistvenega pomena za obvladovanje spremenljivih razmer med poletom.
- 5.4 Poglobljeno obvladovanje groženj in napak je rezultat skupne uporabe sistemskih, individualnih in skupinskih protiukrepov. Preglednica 4 prikazuje podrobne primere individualnih in skupinskih protiukrepov. Nadaljnja navodila glede protiukrepov so zajeta v navodilih za ocenjevanje ciljev končnega usposabljanja (dodatek B k poglavje 3 PANS-TRG) in v priročniku ICAO Line Operations Safety Audit (LOSA) (dok. 9803).

Načrtovanje protiukrepov		
POSVETOVANJE V ZVEZI S STANDARDNIMI OPERATIVNIMI POSTOPKI (SOP)	Zahtevano posvetovanje je potekalo interaktivno in je bilo operativno temeljito.	Zgoščeno, brez naglice, ustreza zahtevam SOP. Določitev bistva.
OZNAČITEV NAČRTOV	Izmenjava in potrditev operativnih načrtov in odločitev	Deljeno razumevanje načrtov.
DODELITEV DELOVNIH NALOG	Vloge in pristojnosti so določene za normalne in nenormalne razmere.	Izmenjava in potrditev dodeljenih delovnih nalog.
OBVLADOVANJE NEPREDVIDLJIVIH RAZMER	Člani posadke pripravijo učinkovito strategijo za obvladovanje ogrožanja varnosti.	Grožnje in njihove posledice so bile pričakovane. Uporabljeni so bili vsi razpoložljivi viri za obvladovanje groženj.
Izvajanje protiukrepov		
SPREMLJANJE/NAVZKRIŽNO PREVERJANJE	Člani posadke dejavno spremljajo ter navzkrižno preverjajo sistem in druge člane posadke.	Položaj letala, nastavitve in posegi posadke so bili preverjeni.

OBVLADOVANJE DELOVNE OBREMENTIVE	Operativne naloge so bile določene kot prednostne in ustrezno vodene, kar je omogočilo izpolnjevanje temeljnih letalskih dolžnosti.	Izogibanje določitvi nalog. Ne dopušča preobremenitve z delom.
OBVLADOVANJE AVTOMATIZACIJE	Ustrezno obvladovanje avtomatizacije za izravnavo situacijskih zahtev in/ali delovne obremenitve.	Posvetovanje z drugimi člani posadke glede nastavitve avtomatizacije. Učinkovite tehnike za izhod iz nepravilnosti pri avtomatizaciji.
Pregled protiukrepov		
OCENA/SPREMEMBA NAČRTOV	Obstoječi načrti so bili pregledani in po potrebi spremenjeni.	Javna analiza odločitev in ukrepov posadke, s čimer se zagotovi, da je obstoječi načrt najboljši.
PREISKAVA	Člani posadke so postavljali vprašanja, da bi preučili in/ali pojasnili veljavne načrte za potek ukrepov.	Člani posadke se niso bali pokazati pomanjkljivega znanja – odnos "nič ni samo po sebi umevno".
UTEMELJITEV	Člani posadke so bili kritični in/ali so predlagali rešitve z ustrezno vztrajnostjo.	Člani posadke so govorili brez obotavljanja.

Preglednica 4: Primeri individualnih in skupinskih protiukrepov

OBČINE

ČRNA NA KOROŠKEM

970. Sklep o začasnem financiranju Občine Črna na Koroškem v obdobju april–junij 2010

Na podlagi 33. člena Zakona o javnih financah (Uradni list RS, št. 79/99, 124/00, 79/01, 30/02, 56/02 – ZJU in 110/02 – ZDT-B) in 100. člena Statuta Občine Črna na Koroškem (Uradni list RS, št. 10/06, 101/07) je Občinski svet Občine Črna na Koroškem na 18. redni seji dne 10. 3. 2010 sprejel

S K L E P**o začasnem financiranju Občine Črna na Koroškem v obdobju april–junij 2010****1. SPLOŠNA DOLOČBA****1. člen**

(vsečina sklepa)

S tem sklepom se določa in ureja začasno financiranje Občine Črna na Koroškem (v nadaljevanju: občina) v obdobju od 1. aprila do 30. junija 2010 (v nadaljnjem besedilu: obdobje začasnega financiranja).

2. člen

(podlaga za začasno financiranje)

Začasno financiranje temelji na proračunu občine za leto 2009. Obseg prihodkov in drugih prejemkov ter odhodkov in drugih izdatkov občine je določen v skladu z Zakonom o javnih financah (Uradni list RS, št. 79/99, 124/00, 79/01, 30/02, 56/02 – ZJU in 110/02 – ZDT-B; v nadaljevanju: ZJF) in Odlokom o proračunu Občine Črna na Koroškem za leto 2009 (Uradni list RS, št. 87/09); v nadaljevanju: odlok o proračunu).

2. VIŠINA IN STRUKTURA ZAČASNEGA FINANCIRANJA**3. člen**

(sestava proračuna in višina splošnega dela proračuna)

V obdobju začasnega financiranja se prihodki in drugi prejemki ter odhodki in izdatki splošnega dela proračuna določijo v naslednjih zneskih:

A.	BILANCA PRIHODKOV IN ODHODKOV	v EUR
	Skupina/Podskupina kontov	Proračun april–junij 2010
I.	SKUPAJ PRIHODKI (70+71+72+73+74)	1.014.261
	TEKOČI PRIHODKI (70+71)	731.171
70	DAVČNI PRIHODKI	622.748
	700 Davki na dohodek in dobiček	594.113
	703 Davki na premoženje	28.256
	704 Domači davki na blago in storitve	379
71	NEDAVČNI PRIHODKI	108.423
	710 Udeležba na dobičku in dohodki od premoženja	28.842
	711 Takse in pristojbine	197
	712 Globe in denarne kazni	41
	713 Prihodki od prodaje blaga in storitev	74.034
	714 Drugi nedavčni prihodki	5.309
72	KAPITALSKI PRIHODKI	90
	720 Prihodki od prodaje osnovnih sredstev	90

74	TRANSFERNI PRIHODKI	283.000
	740 Transferni prihodki iz drugih javnofinančnih institucij	200.000
	741 Prejeta sredstva iz državnega proračuna iz sredstev proračuna Evropske unije	83.000
II.	SKUPAJ ODHODKI (40+41+42+43+45)	1.082.304
40	TEKOČI ODHODKI	298.162
	400 Plače in drugi izdatki zaposlenim	83.852
	401 Prispevki delodajalcev za socialno varnost	12.269
	402 Izdatki za blago in storitve	188.685
	403 Plačila domačih obresti	13.356
41	TEKOČI TRANSFERI	169.432
	411 Transferi posameznikom in gospodinjstvom	107.049
	412 Transferi neprofitnim organizacijam in ustanovam	15.309
	413 Drugi tekoči domači transferi	47.074
42	INVESTICIJSKI ODHODKI	611.710
	420 Nakup in gradnja osnovnih sredstev	611.710
43	INVESTICIJSKI TRANSFERI	3.000
	430 Investicijski transferi	3.000
III.	PRORAČUNSKI PRIMANJKJAJ (I.-II.)	-68.043
B.	RAČUN FINANČNIH TERJATEV IN NALOŽB	
IV.	PREJETA VRAČILA DANIH POSOJIL IN PRODAJA KAPITALSKIH DELEŽEV (750+751+752)	0
75	PREJETA VRAČILA DANIH POSOJIL	0
	750 Prejeta vračila danih posojil	
	751 Prodaja kapitalskih deležev	
	752 Kupnine iz naslova privatizacije	
V.	DANA POSOJILA IN POVEČANJE KAPITALSKIH DELEŽEV (440+441+442+443)	0
44	DANA POSOJILA IN POVEČANJE KAPITALSKIH DELEŽEV	0
	440 Dana posojila	
	441 Povečanje kapitalskih deležev in naložb	
	442 Poraba sredstev kupnin iz naslova privatizacije	
	443 Povečanje namenskega premoženja v javnih skladih in drugih osebah javnega prava, ki imajo premoženje v svoji lasti	
VI.	PREJETA MINUS DANA POSOJILA IN SPREMEMBE KAPITALSKIH DELEŽEV (IV.-V.)	0
VII.	ZADOLŽEVANJE (500)	96.000
50	ZADOLŽEVANJE	96.000
	500 Domače zadolževanje	96.000
VIII.	ODPLAČILA DOLG (550)	21.153
55	ODPLAČILA DOLGA	21.153
	550 Odplačila domačega dolga	21.153
IX.	POVEČANJE SREDSTEV NA RAČUNIH (I.+IV.+VII.-II.-V.-VIII.)	6.804
X.	NETO ZADOLŽEVANJE (VII.-VIII.)	74.847
XI.	NETO FINANCIRANJE (VI.+VII.-VIII.-IX.)	68.043
	STANJE SREDSTEV NA RAČUNIH DNE 31. 12. PRETEKLEGA LETA	
	9009 Splošni sklad za drugo	40.903

V obdobju začasnega financiranja se lahko prejemki in izdatki občine povečajo za namenske prejemke in izdatke, ki so tako opredeljeni s 43. členom ZJF oziroma odlokom o proračunu, če niso načrtovani v začasnem financiranju.

4. člen

(posebni del proračuna)

Finančni načrti neposrednih uporabnikov se določijo do ravni proračunskih postavk – kontov in so priloga k temu sklepu ter se objavijo na spletni strani občine.

3. IZVRŠEVANJE ZAČASNEGA FINANCIRANJA

5. člen

(uporaba predpisov)

V obdobju začasnega financiranja se za izvrševanje začasnega financiranja uporabljajo ZJF, pravilnik, ki ureja postopke za izvrševanje proračuna Republike Slovenije, zakon, ki ureja izvrševanje proračuna Republike Slovenije, in odlok o proračunu.

6. člen

(prevzemanje in plačevanje obveznosti)

V obdobju začasnega financiranja lahko neposredni uporabniki prevzemajo in plačujejo obveznosti iz istih proračunskih postavk kot v proračunu preteklega leta.

Neposredni uporabniki lahko v obdobju začasnega financiranja prevzemajo in plačujejo obveznosti v breme svojega finančnega načrta samo v okviru pravic porabe iz svojega finančnega načrta, določenega v posebnem delu proračuna.

Nove proračunske postavke lahko neposredni uporabnik odpre le na podlagi 41., 43. in 44. člena ZJF.

4. OBSEG ZADOLŽEVANJA OBČINE V OBDOBJU ZAČASNEGA FINANCIRANJA

7. člen

(obseg zadolževanja občine)

V obdobju začasnega financiranja se lahko občina zadolži do višine 96.000 eurov, ki je potrebna za odplačilo glavnice dolga v tekočem proračunskem letu.

5. KONČNA DOLOČBA

8. člen

(uveljavitev sklepa)

Ta sklep začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporablja pa se od 1. aprila 2010 dalje.

Št. 410-0013/2009-2

Črna na Koroškem, dne 11. marca 2010

Župan
Občine Črna na Koroškem
Janez Švab l.r.

971. Sklep o ceni storitve oskrbe na domu za leto 2010

Občinski svet Občine Črna na Koroškem je na podlagi 15. in 17. člena Pravilnika o metodologiji za oblikovanje cen socialno varstvenih storitev (Uradni list RS, št. 87/06) in 16. člena Statuta občine (Uradni list RS, št. 10/06 in 101/07) na 18. redni seji dne 10. 3. 2010 sprejel naslednji

S K L E P

I.

Občina Črna na Koroškem daje soglasje k ceni storitve socialne oskrbe na domu, ki jo je predlagal Center za socialno delo Ravne na Koroškem.

II.

Cena za neposredno socialno oskrbo na domu znaša:

1. Polna cena 15,48 EUR,
2. 54% subvencija občine 8,36 EUR,
3. Subvencija ZZZZ 3,54 EUR,
4. Cena za uporabnika 3,59 EUR.

III.

Na podlagi 99. člena Zakona o socialnem varstvu (Uradni list RS, št. 3/07) mora Občina Črna na Koroškem financirati izvajanje pomoči na domu najmanj v višini 50% cene storitve.

Občina Črna na Koroškem bo v letu 2010 financirala storitev v višini 54% višine cene, torej 8,36 EUR.

IV.

Ta sklep začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 122-0072/2009-2

Črna na Koroškem, dne 11. marca 2010

Župan
Občine Črna na Koroškem
Janez Švab l.r.

HORJUL**972. Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ustanovitvi javnega vzgojno-izobraževalnega zavoda Osnovne šole Horjul**

Na podlagi 46. Zakona o organizaciji in financiranju vzgoje in izobraževanja (Uradni list RS, št. 16/07 – ZOFVI-UP5, 36/08, 58/09, 64/09 – popravek in 65/09) in 15. člena Statuta Občine Horjul (Uradni list RS, št. 18/99 in 12/01) je Občinski svet Občine Horjul na 25. seji dne 11. 3. 2010 sprejel

O D L O K**o spremembah in dopolnitvah Odloka o ustanovitvi javnega vzgojno-izobraževalnega zavoda Osnovne šole Horjul**

1. člen

S tem odlokom se spremeni in dopolni Odlok o ustanovitvi javnega vzgojno-izobraževalnega zavoda OŠ Horjul (Uradni list RS, št. 55/03, 132/04, 100/07).

2. člen

16. člen se v celoti spremeni tako, da se glasi:

»Zavod upravlja svet zavoda, ki ga sestavljajo predstavniki ustanovitelja, predstavniki delavcev zavoda in predstavniki staršev. Svet zavoda šteje 11 članov, ki ga sestavljajo:

- trije predstavniki ustanovitelja,
- pet predstavnikov delavcev zavoda,
- trije predstavniki staršev.

Predstavnike ustanovitelja imenuje Občinski svet Občine Horjul izmed občinskih svetnikov in občanov ali občinske uprave. Mandatna doba predstavnikov ustanovitelja je vezana na mandat občinskega sveta.

Predstavnike delavcev zavoda izvolijo delavci zavoda na neposrednih tajnih volitvah po postopku in na način, ki ga

določi zakon ter ta odlok, in sicer enega predstavnika izmed delavcev enote vrtca, tri predstavnike izmed strokovnih delavcev šole in enega predstavnika izmed upravno-administrativnih ter tehničnih delavcev. Mandat predstavnikov delavcev v svetu je povezan z zaposlitvijo. Kolikor delavcu v času mandata preneha zaposlitev, je potrebno na njegovo mesto imenovati novega predstavnika.

Predstavnike staršev volijo starši na svetu staršev, in sicer dva predstavnika iz šole in enega predstavnika iz vrtca. Mandat predstavnikov staršev v svetu je povezan s statusom njihovih otrok v zavodu.

Člani sveta izmed sebe izvolijo na konstitutivni seji predsednika in namestnika predsednika. Svet odloča z večino glasov vseh članov.

Mandatna doba sveta šole traja štiri leta. Mandatna doba članov sveta šole pa je vezana na mandat sveta šole, ob upoštevanju določil iz drugega odstavka tega člena. Člani sveta so lahko zaporedoma imenovani oziroma izvoljeni največ dvakrat.«

3. člen

28. člen se v celoti spremeni tako, da se glasi:

»Enota vrtca pri šoli ima pomočnika ravnatelja po veljavnih normativih.

Za pomočnika ravnatelja je lahko imenovan, kdor izpolnjuje zakonske pogoje. Pomočnika ravnatelja imenuje in razrešuje ravnatelj prednostno izmed delavcev enote vrtca ali šole, v primeru, da nihče od zaposlenih ne izpolnjuje pogojev, ni zainteresiran za prevzem nalog ali ga ravnatelj ne izbere, lahko ravnatelj za določen čas zaposli pomočnika ravnatelja, ki ni delavec enote vrtca ali šole. Zaradi imenovanja pomočnika ravnatelja ne sme prihajati do preseganja potrjene sistemizacije in s tem do morebitnih dodatnih stroškov za financiranje.

Mandat pomočnika ravnatelja je vezan na mandat ravnatelja zavoda in se ga lahko predčasno razreši. Pomočnik ravnatelja opravlja naloge, ki jih določi ravnatelj z opisom delovnega mesta v aktu o sistemizaciji delovnih mest oziroma naloge za katere ga pisno pooblasti.«

4. člen

Vse ostale določbe odloka ostanejo v veljavi nespremenjene.

5. člen

Ta odlok začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 0392-0004/2007-4

Horjul, dne 12. marca 2010

Župan
Občine Horjul
Janko Jazbec l.r.

IG

973. Sklep o imenovanju Občinske volilne komisije Občine Ig

Na podlagi 38. člena Zakona o lokalnih volitvah – UPB3 (Uradni list RS, št. 94/07), 45/08 in 16. člena Statuta Občine Ig (Uradni list RS, št. 129/06, 124/07 in 18/08) je Občinski svet Občine Ig na 22. redni seji dne 10. 3. 2010 sprejel

S K L E P

o imenovanju Občinske volilne komisije Občine Ig

V Občinsko volilno komisijo Občine Ig za obdobje 2010 – 2014 se imenuje:

- za predsednika: Molan Franc, Golo 151, 1292 Ig
- za namestnika predsednika: Kovačič Igor, Barjanska ulica 16, 1292 Ig
- za članico: Močan Barbara, Zapotok 40h, 1292 Ig
- za namestnika članice: Jakopin Boris, Govekarjeva cesta 38, 1292 Ig
- za člana: Čuden Uroš, Iška Loka 18, 1292 Ig
- za namestnico člana: Škulj Marija, Iška vas 34, 1292 Ig
- za člana: Tancek Janez, Vrbljene 20, 1292 Ig
- za namestnika člana: Toni Gregor, Ljubljanska cesta 15, 1292 Ig.

Ta sklep začne veljati z dnem sprejema in se ga objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 041/001/2010-341

Ig, dne 10. marca 2010

Župan
Občine Ig
Janez Cimperman l.r.

KAMNIK

974. Pravilnik o sofinanciranju domoljubnih društev v Občini Kamnik

Na podlagi 29. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – UPB2, 27/08 – Odl. US, 67/08, 100/08 – Odl. US in 79/09), 2. in 7. člena Zakona o javnih financah (Uradni list RS, št. 79/99, 124/00, 79/01, 30/02, 56/02 – ZJU, 127/06 – ZJZP, 14/07 – ZSPDPO, 109/08, 49/09) in 14. člena Statuta Občine Kamnik (Uradni list RS, št. 101/08) je Občinski svet Občine Kamnik na 31. seji dne 10. 3. 2010 sprejel

P R A V I L N I K

o sofinanciranju domoljubnih društev v Občini Kamnik

1. člen

(splošne določbe)

S tem pravilnikom se določajo pogoji, postopki in merila za sofinanciranje projektov in neprogramskih stroškov domoljubnih društev (v nadaljevanju: prijavitelj) iz proračuna Občine Kamnik.

Občina Kamnik bo iz proračunskih sredstev sofinancirala projekte in neprogramske stroške prijaviteljev, katerih vsebina bo predvsem:

- vključevala prostovoljno delo;
- vključevala informiranja ter svetovanja svojim članom;
- vključevala domoljubno vzgojo;
- vključevala obujanje tradicije;
- vključevala skrb za spomenike in spominska obeležja;
- spodbujala k strpnosti, nenasilju.

2. člen

(predmet sofinanciranja)

Iz občinskega proračuna Občine Kamnik se sofinancirajo:

- projekti oziroma aktivnosti prijaviteljev, ki jih sofinancira Občina Kamnik;
- neprogramski stroški oziroma stroški, ki omogočajo osnovne pogoje delovanja izvajalcev projektov.

Dodelitev finančnih sredstev za sofinanciranje projektov in neprogramskih stroškov prijaviteljev se izvede letno na podlagi sprejetega proračuna, če so za ta namen zagotovljena sredstva.

Sredstva se lahko namenijo tudi za sofinanciranje projektov in neprogramskih stroškov, ki so bili izvedeni pred izvedbo javnega razpisa za tekoče proračunsko leto.

3. člen

(pravica do kandidiranja)

Pravico do sofinanciranja projektov in neprogramskih stroškov po tem pravilniku imajo neprofitne organizacije, društva in zveze, ki so nosilci projektov in programov na območju Občine Kamnik, njihovo delovanje pa je širšega javnega pomena v občini.

4. člen

(pogoji)

Prijavitelji morajo izpolnjevati naslednje pogoje:

- imajo zagotovljene materialne, prostorske, kadrovske in organizacijske možnosti za uresničitev prijavljenega projekta;
- da imajo projekti in programi, ki so predlog sofinanciranja jasno konstrukcijo vseh stroškov izvedbe in virov financiranja.

Prijavitelji, ki se po vsebini uvrščajo na več razpisanih področij lahko za isti namen kandidirajo samo na enem od javnih razpisov oziroma javnih pozivov Občine Kamnik.

5. člen

(razpis)

Finančna sredstva se prijaviteljem dodelijo na podlagi javnega razpisa, ki se objavi na spletni strani Občine Kamnik.

Postopek javnega razpisa vodi tričlanska komisija strokovnih delavcev občinske uprave, ki jo s sklepom imenuje župan (v nadaljevanju: komisija). Mandat komisije sovпада z mandatom občinskega sveta.

Objava razpisa mora vsebovati:

- navedbo naročnika (naziv, sedež);
- predmet javnega razpisa;
- navedbo prijaviteljev, ki se lahko prijavijo na javni razpis;
- pogoje, ki jih morajo izpolnjevati prijavitelji;
- okvirno vrednost razpoložljivih sredstev, namenjenih za predmet javnega razpisa;
- merila, po katerih se bo posamezen prijavljen projekt točkoval;
- obdobje, v katerem morajo biti porabljena dodeljena sredstva;
- razpisni rok;
- način pošiljanja in vsebino vlog;
- navedbo javnih uslužbencev, pristojnih za posredovanje informacij v zvezi z razpisom.

6. člen

(merila za sofinanciranje projektov in neprogramskih stroškov)

Komisija pri vrednotenju prispelih vlog za vsak projekt posebej upošteva:

1. vsebina projekta

- projekt vključuje domoljubno vzgojo, obujanje tradicije, skrb za spomenike in spominska obeležja ter spodbuja k strpnosti in nenasilju – 5 točk;

- projekt vključuje prostovoljno delo – 3 točke.

Komisija pri vrednotenju prispelih vlog za sofinanciranje neprogramskih stroškov upošteva:

1. število registriranih članov društva, zveze ali neprofitne organizacije

- nad 100 članov – 5 točk;

- nad 50 članov – 3 točke,

- do 50 članov – 1 točka.

7. člen

(vrednotenje)

Vrednotenje prejetih vlog vodi komisija, ki jo določi župan.

Komisija na podlagi javnega razpisa obravnava le tiste vloge, ki prispejo v roku za oddajo vlog.

Prijavitelj, ki v predpisanem roku odda nepopolno vlogo, lahko le-to dopolni v roku 3 dni od prejema pisnega poziva za dopolnitev. Nepopolnih vlog komisija po preteku tega roka ne obravnava in se jih s sklepom zavrne. Prav tako se zavrne vse vloge, ki so prispele po roku za oddajo vlog.

Projekti in neprogramski stroški se vrednotijo z določitvijo točk po posameznih kriterijih, navedenih v 6. členu tega pravilnika. Vrednost točke se dobi s seštevkom točk vseh ocenjenih projektov in neprogramskih stroškov, deljenih z višino sredstev, razpisanih za ta namen. Tako dobljena vrednost točke se pomnoži s skupnim številom zbranih točk za posamezni projekt in točk za sofinanciranje neprogramskih stroškov. Na ta način dobimo višino sredstev sofinanciranja posameznega projekta in sofinanciranja neprogramskih stroškov. Ne glede na število zbranih točk in višino sredstev se posamezni projekt in višina neprogramskih stroškov lahko sofinancira največ do 50% ocenjene vrednosti projekta prijavitelja oziroma vseh neprogramskih stroškov.

8. člen

(strokovni pregled in ocenitev vlog)

Komisija opravi strokovni pregled popolnih vlog ter jih oceni na podlagi meril, ki so navedeni v tem pravilniku. Na podlagi ocene vlog komisija izda sklepe o višini zneska sofinanciranja.

9. člen

(obvestilo o ne izboru)

Občinska uprava v roku, ki je naveden v razpisu, obvesti vse vlagatelje, ki niso bili izbrani o odločitvi glede dodelitve sredstev.

10. člen

(pritožbeni postopek)

V petnajstih dneh od prejema sklepa izvajalci lahko vložijo pritožbo pri županu Občine Kamnik. O pritožbi odloči župan. Njegova odločitev je dokončna.

11. člen

(pogodba)

Na podlagi izdanih sklepov se z izbranimi izvajalci projektov in programov sklene pogodba o sofinanciranju.

Obvezne sestavine pogodbe so:

- naziv in naslov občine in izvajalca;
- namen, za katerega so sredstva dodeljena;
- višina dodeljenih sredstev;
- terminski plan porabe sredstev;
- način nadzora nad namensko rabo sredstev.

12. člen

(nadzor nad porabo sredstev)

Občinska uprava ali po njej pooblaščen organ lahko kadarkoli preveri namensko porabo sredstev. Prijavitelji, ki so sofinancirani so dolžni izvajati dogovorjene naloge v skladu s tem pravilnikom in le za namene, opredeljene v izdanih sklepih in pogodbah. O že izvedenem programu ali projektu mora prijavitelj posredovati poročilo o porabi sredstev. V primeru ne-namenske porabe se prijavitelj zaveže že pridobljena sredstva vrniti skupaj z zakonitimi obrestmi od dneva izplačila v osmih dneh od poziva naročnika.

13. člen

(začetek veljavnosti)

Ta pravilnik začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 093-1/2010-4/4

Kamnik, dne 10. marca 2010

Župan

Občine Kamnik

Anton Tone Smolnikar l.r.

KRANJ**975. Sklep o uvrstitvi delovnega mesta direktorja v plačni razred**

Na podlagi petega odstavka 11. člena Zakona o sistemu plač v javnem sektorju (Uradni list RS, št. 108/09 – UPB13, 8/10 Odl. US in 13/10) in prvega odstavka 4. člena Uredbe o plačah direktorjev v javnem sektorju (Uradni list RS, št. 73/05, 103/05, 12/06, 36/06, 46/06, 77/06, 128/06, 37/07, 95/07, 112/07, 104/08, 123/08, 21/09, 61/09, 91/09 in 3/10), v zvezi z uvrstitvijo v plačni razred za določitev osnovne plače direktorja javnega zavoda Lokalna energetska agencija Gorenjske, katerega ustanoviteljica je Mestna občina Kranj, izdajam naslednji

S K L E P**1.**

Delovno mesto direktorja javnega zavoda Lokalna energetska agencija Gorenjske se za določitev osnovne plače uvrsti v 41. plačni razred.

2.

Sklep začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 014-14/2009-24-43/13
Kranj, dne 25. februarja 2010

Podžupan
Mestne občine Kranj
Stane Štraus l.r.

976. Sklep o določitvi vrednosti točke za obračun občinskih taks v Mestni občini Kranj

Na podlagi 44. člena Statuta Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 33/07) in 4. člena Odloka o občinskih taksah v Mestni občini Kranj (Uradni list RS, št. 138/06) župan Mestne občine Kranj izdaja

S K L E P**o določitvi vrednosti točke za obračun občinskih taks v Mestni občini Kranj****1. člen**

Vrednost točke za obračun občinskih taks v Mestni občini Kranj se v skladu z določbo 4. in 14. člena Odloka o občinskih taksah v Mestni občini Kranj določi v višini 0,0820 EUR.

2. člen

Ta sklep začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 426-0009/2010-46/10
Kranj, dne 11. marca 2010

Župan
Mestne občine Kranj
Damijan Perne

zanj
Podžupan
Mestne občine Kranj
Bojan Homan l.r.

OSILNICA**977. Odlok o kategorizaciji občinskih javnih cest v Občini Osilnica**

Na podlagi prvega odstavka 82. člena Zakona o javnih cestah – ZJC-UPB1 (Uradni list RS, št. 33/06 – uradno prečiščeno besedilo – UPB1, 33/06 – Odl. US, 45/08, 57/08 – ZLDUVCP, 42/09 in 109/09) in 15. člena Statuta Občine Osilnica (Uradni list RS, št. 3/08 in 5/08 – popr.) je Občinski svet Občine Osilnica na 24. redni seji dne 12. 3. 2010 sprejel

O D L O K**o kategorizaciji občinskih javnih cest v Občini Osilnica****1. člen**

Ta odlok določa občinske ceste po njihovih kategorijah in namenu uporabe glede na vrsto cestnega prometa, ki ga prevzemajo.

2. člen

Občinske ceste se kategorizirajo na lokalne ceste (s skrajšano oznako LC) in javne poti (s skrajšano oznako JP).

3. člen

Lokalne ceste so ceste med naselji v Občini Osilnica in ceste med naselji v Občini Osilnica in naselji v sosednjih občinah.

4. člen

Lokalne ceste (LC) med naselji v občini in ceste med naselji v občini in naselji v sosednjih občinah so:

Zap. št.	Cesta	Odsek	Začetek odseka	Opis	Konec odseka	Dolžina [m]	Namen uporabe
1.	305010	305011	C R3 656	Bezgovica-Bezgarji-Papeži	Z most	3.014	V
2.	305010	305012	O 305011	Papeži-Belica-Žurge	Z Žurge	3.116	V
3.	305020	305021	C R3 656	Zg. Čačič-Sp. Čačič-Padovo	C 305050	837	V
4.	305020	305022	C 305050	Padovo-Križmani-Podvrh	C R3 656	1.117	V
5.	305030	305031	C R3 657	Lipica-Malinišče-Padovo	C 305050	1.637	V
6.	305040	305041	C R3 656	RC Fruška ograja-Strojiči	Z most	1.093	V
7.	305050	305051	C 305020	Padovo-Ribjek	C R3 657	2.346	V

Skupna dolžina lokalnih cest (LC) v Občini Osilnica znaša 13.160 m (13,160 km).

5. člen

Javne poti (JP) v naseljih Občine Osilnica in med naselji so:

Zap. št.	Cesta	Odsek	Začetek odseka	Opis	Konec odseka	Dolžina [m]	Namen uporabe
1.	805010	805011	C R3 657	Mirtoviči-most-hiša št. 1	Z HŠ 1	311	V
2.	805020	805021	C R3 657	Bosljiva Loka-hiša št. 11a	Z HŠ 11a	65	V
3.	805030	805031	C R3 657	Bosljiva Loka-Sv. Vid	Z HŠ 20	94	V
4.	805040	805041	C R3 657	Grintovec-Zg. Loke	Z Zg. Loke	1.029	V
5.	805050	805051	C R3 657	Grintovec-viseči most	Z most	69	V
6.	805060	805061	C R3 657	Ribjek-skozi vas	C R3 657	326	V
7.	805070	805071	C 305050	Ribjek-lovski dom	Z HŠ 17	66	V
8.	805080	805081	C R3 657	Osilnica-most RH	Z most	106	V
9.	805090	805091	C R3 657	Osilnica-BČN	Z HŠ 13	156	V
10.	805100	805101	C R3 657	Osilnica-pokopališče	Z pokopališče	70	V
11.	805110	805111	C R3 657	Osilnica-hiša št. 20	Z HŠ 20	100	V
12.	805120	805121	C R3 657	Osilnica-most na Čabranki	Z most	391	V
13.	805130	805131	C R3 656	Podvrh-hiša št. 1	Z HŠ 1	115	V
14.	805140	805141	C R3 656	Bezgovica-hiša št. 5	Z HŠ 5	338	V
15.	805150	805151	C 805140	Bezgovica-povezava	C 305010	244	V
16.	805160	805161	C 305040	Strojiči-skozi vas	C 305040	490	V
17.	805170	805171	C 305010	Bezgarji-hiša št. 1	Z HŠ 1	210	V
18.	805170	805172	O 805171	Bezgarji-hiša št. 8	Z HŠ 8	54	V
19.	805180	805181	C 305010	Papeži-hiša št. 9	Z HŠ 9	295	V
20.	805190	805191	C 805200	Belica-peskokop	Z peskokop	491	V
21.	805200	805201	C 305010	Belica-hiša št. 9	Z HŠ 9	344	V
22.	805210	805211	C 305010	Žurge-cerkev-pokopališče	Z pokopališče	297	V
23.	805220	805221	C 305010	Žurge-skozi vas	C 305010	144	V
24.	805230	805231	C 305050	Padovo-strelišče	Z strelišče	116	V
25.	805240	805241	C R3 656	Sela-hiša št. 14	Z HŠ 14	102	V

Skupna dolžina javnih poti (JP) v Občini Osilnica znaša 6.023 m (6,023 km).

6. člen

H kategorizaciji občinskih cest, določenih s tem odlokom, je bilo v skladu z določbo 18. člena Uredbe o merilih za kategorizacijo javnih cest (Uradni list RS, št. 49/97) pridobljeno soglasje Direkcije Republike Slovenije za ceste, št. 37162-3/2010, z dne 25. 1. 2010.

7. člen

Z dnem uveljavitve tega odloka preneha veljati Odlok o kategorizaciji občinskih cest v Občini Osilnica (Uradni list RS, št. 74/00).

8. člen

Ta odlok začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 007-0008/2010-3

Osilnica, dne 12. marca 2010

Župan
Občine Osilnica
Antun Volf l.r.

POSTOJNA

978. Sklep o spremembi Sklepa o nadaljevanju postopka pri pripravi Občinskega prostorskega načrta Občine Postojna

Na podlagi 37., 46. in 98. člena Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B in

108/09) ter 30. člena Statuta Občine Postojna (Uradni list RS, št. 30/07) in po predhodnem soglasju ministra, pristojnega za prostor, št. soglasja 35016-57/2008 z dne 1. 3. 2010, sprejema župan Občine Postojna

S K L E P

o spremembi Sklepa o nadaljevanju postopka pri pripravi Občinskega prostorskega načrta Občine Postojna

1. člen

Spremeni se Sklep o nadaljevanju postopka pri pripravi Občinskega prostorskega načrta Občine Postojna št. 35003-7/2005 z dne 24. septembra 2007, objavljen v Uradnem listu RS, št. 93/07 z dne 12. 10. 2007.

2. člen

Spremeni se tretji člen, tako da se za drugim odstavkom doda nov odstavek, ki se glasi:

»S tem OPN se načrtujeta tudi prostorski ureditvi skupnega pomena: območje antenskega stolpa na Pečni rebri in območje vojašnice barona Andreja Čehovina v Postojni.«

3. člen

Občina Postojna pošlje ta sklep Ministrstvu za okolje in prostor in vsem sosednjim občinam ter ga objavi na spletni strani Občine Postojna.

Ta sklep se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije in v svetovnem spletu.

Sklep začne veljati z dnem objave.

Št. 35003-7/2005-628

Postojna, dne 18. februarja 2010

Župan
Občine Postojna
Jernej Verbič l.r.

RAZKRIŽJE

979. Odlok o proračunu Občine Razkrižje za leto 2010

Na podlagi 29. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 100/05 – UPB1), 29. člena Zakona o javnih financah (Uradni list RS, št. 79/99, 124/00, 79/01, 30/02, 56/02 – ZJU in 110/02 – ZDT-B) ter 14. člena Statuta Občine Razkrižje (Uradni list RS, št. 12/99, 2/01 in 38/04) je Občinski svet Občine Razkrižje na 18. redni seji dne 12. 3. 2010 sprejel

ODLOK

o proračunu Občine Razkrižje za leto 2010

I. SPLOŠNA DOLOČBA

1. člen

(vsečina odloka)

S tem odlokom se za Občino Razkrižje za leto 2010 določajo višina proračuna, postopki izvrševanja proračuna ter obseg zadolževanja in poroštev občine in javnega sektorja na ravni občine (v nadaljnjem besedilu: proračun).

II. VIŠINA SPLOŠNEGA DELA PRORAČUNA IN STRUKTURA POSEBNEGA DELA PRORAČUNA

2. člen

(sestava proračuna in višina splošnega dela proračuna)

V splošnem delu proračuna so prikazani prejemki in izdatki po ekonomski klasifikaciji do ravni kontov.

Splošni del proračuna na ravni podskupin kontov se določa v naslednjih zneskih:

v EUR

A. BILANCA PRIHODKOV IN ODHODKOV	
Skupina/Podskupina kontov	Proračun leta 2010
I. SKUPAJ PRIHODKI (70+71+72+74)	4.397.917
TEKOČI PRIHODKI (70+71)	1.767.467
70 DAVČNI PRIHODKI	853.967
700 Davki na dohodek in dobiček	782.967
703 Davki na premoženje	38.750
704 Domači davki na blago in storitve	32.250
71 NEDAVČNI PRIHODKI	913.500
710 Udeležba na dobičku in dohodki od premoženja	611.300
711 Takse in pristojbine	1.000
712 Globe in druge denarne kazni	3.200
713 Prihodki od prodaje blaga in storitev	5.200
714 Drugi nedavčni prihodki	292.800

72	KAPITALSKI PRIHODKI	46.300
	720 Prihodki od prodaje poslovnih objektov in prostorov	46.300
74	TRANSFERNI PRIHODKI	2.584.150
	740 Transferni prihodki iz drugih javnofinančnih institucij	811.749
	741 Prejeta sredstva iz državnega proračuna iz sred. prorač EU	1.772.401
II.	SKUPAJ ODHODKI (40+41+42+43)	4.488.594
40	TEKOČI ODHODKI	285.668
	400 Plače in drugi izdatki zaposlenim	115.456
	401 Prispevki delodajalcev za socialno varnost	19.442
	402 Izdatki za blago in storitve	139.452
	403 Plačila domačih obresti	5.300
	409 Rezerve	6.018
41	TEKOČI TRANSFERI	499.170
	410 Subvencije	19.000
	411 Transferi posameznikom in gospodinjstvom	225.732
	412 Transferi neprofitnim organizacijam in ustanovam	25.431
	413 Drugi tekoči domači transferi	229.007
42	INVESTICIJSKI ODHODKI	3.640.256
	420 Nakup in gradnja osnovnih sredstev	3.640.256
43	INVESTICIJSKI TRANSFERI	63.500
	432 Investicijski transferi proračunskim uporabnikom	63.500
III.	PRORAČUNSKI PRIMANJKLJAJ (I.-II.)	-90.677
B.	RAČUN FINANČNIH TERJATEV IN NALOŽB	
IV.	PREJETA VRAČILA DANIH POSOJIL IN PRODAJA KAPITALSKIH DELEŽEV (750+751+752)	0
75	PREJETA VRAČILA DANIH POSOJIL	0
	750 Prejeta vračila danih posojil	
	751 Prodaja kapitalskih deležev	
	752 Kupnine iz naslova privatizacije	
V.	DANA POSOJILA IN POVEČANJE KAPITALSKIH DELEŽEV (440+441+442)	0
44	DANA POSOJILA IN POVEČANJE KAPITALSKIH DELEŽEV	0
	440 Dana posojila	
	441 Povečanje kapitalskih deležev in naložb	
	442 Poraba sredstev kupnin iz naslova privatizacije	
VI.	PREJETA MINUS DANA POSOJILA IN SPREMEMBE KAPITALSKIH DELEŽEV (IV.-V.)	0
C.	RAČUN FINANCIRANJA	
VII.	ZADOLŽEVANJE (500)	90.000
50	ZADOLŽEVANJE	90.000
	500 Domače zadolževanje	90.000
VIII.	ODPLAČILA DOLGA (550)	19.323
55	ODPLAČILO DOLGA (550)	19.323
	550 Odplačila domačega dolga	19.323
IX.	SPREMEMBA STANJA SREDSTEV NA RAČUNU (I.+IV.+VII.-II.-V.-VIII.)	-20.000
X.	NETO ZADOLŽEVANJE (VII.-VIII.)	70.677
XI.	NETO FINANCIRANJE (VI.+X.-IX.)	90.677
XII.	STANJE SREDSTEV NA RAČUNIH NA DAN 31. 12. 2009	20.000

Posebni del proračuna sestavljajo finančni načrti neposrednih uporabnikov, ki so razdeljeni na naslednje programske dele: področja proračunske porabe, glavne programe in podprograme, predpisane s programsko klasifikacijo izdatkov občinskih proračunov. Podprogram je razdeljen na proračunske postavke, te pa na podskupine kontov in konte, določene s predpisanim kontnim planom.

Posebni del proračuna na ravni proračunskih postavk – podskupin kontov in načrt razvojnih programov sta prilogi k temu odloku in se objavita na krajevno običajen način.

Načrt razvojnih programov sestavljajo projekti.

III. POSTOPKI IZVRŠEVANJA PRORAČUNA

3. člen

(izvrševanje proračuna)

Proračun se izvršuje na ravni proračunske postavke – podkonta.

4. člen

(namenski prihodki proračuna)

Namenski prihodki proračuna so poleg prihodkov, določenih v prvem stavku prvega odstavka 43. člena ZJF, tudi naslednji prihodki:

- prihodki požarne takse,
- prihodki iz naslova pristojbine za vzdrževanje gozdnih cest,
- prihodki iz naslova namenskih sredstev iz državnega proračuna in drugih javnih skladov,
- prihodki iz EU za investicije.

Če se po sprejemu proračuna vplača namenski prejemek, ki zahteva sorazmeren namenski izdatek, ki v proračunu ni izkazan ali ni izkazan v zadostni višini, se v višini dejanskih prejemkov povečata obseg izdatkov finančnega načrta neposrednega uporabnika in proračun.

Namenska sredstva, ki niso bila porabljena v preteklem letu, se namensko prenesejo v proračun tekočega leta.

5. člen

(sredstva za delovanje proračunskih porabnikov)

Za delovanje neposrednih proračunskih porabnikov se v proračunu zagotavljajo sredstva za plače in prispevke, za druge osebne prejeme, za plačila blaga in storitev ter za investicijske izdatke.

Sredstva za financiranje programov posrednih uporabnikov se zagotavljajo v skladu s predpisi, ki urejajo posamezna področja.

Poraba sredstev za sofinanciranje programov posrednih uporabnikov se dogovori s pogodbo.

6. člen

(prerazporejanje pravic porabe)

Osnova za prerazporejanje pravic porabe je zadnji sprejeti proračun, spremembe proračuna ali rebalans proračuna.

O prerazporeditvah pravic porabe v posebnem delu proračuna med področji proračunske porabe v okviru proračunskega porabnika odloča na predlog neposrednega uporabnika župan.

Župan s poročilom o izvrševanju proračuna v mesecu avgustu in konec leta z zaključnim računom poroča občinskemu svetu o veljavnem proračunu za leto 2010 in njegovi realizaciji.

7. člen

(največji dovoljeni obseg prevzetih obveznosti v breme proračuna prihodnjih let)

Župan lahko v tekočem letu razpiše javno naročilo za celotno vrednost projekta, ki je vključen v načrt razvojnih programov, če so zanj načrtovane pravice porabe na proračunskih postavkah v sprejetem proračunu.

Skupni obseg prevzetih obveznosti, ki bodo zapadle v plačilo v prihodnjih letih pri tekočih odhodkih (konti-40) in tekočih trans-

ferih (konti-41) ne sme presegati 50% pravic porabe proračuna za leto 2010.

Omejitve iz prvega odstavka tega člena ne veljajo za prevzemanje obveznosti z najemnimi pogodbami in prevzemanje obveznosti za dobavo elektrike, telefona, vode, komunalnih storitev in drugih storitev, potrebnih za operativno delovanje neposrednih uporabnikov.

Prevzete obveznosti se načrtujejo v finančnem načrtu neposrednega uporabnika in načrtu razvojnih programov.

8. člen

(spreminjanje načrta razvojnih programov)

Župan lahko spreminja vrednost projektov v načrtu razvojnih programov. Projekte, katerih vrednost se spremeni za več kot 20%, mora predhodno potrditi občinski svet.

Projekti, za katere se zaradi prenosa plačil v tekoče leto zaključek financiranja prestavi iz predhodnega v tekoče leto, se uvrstijo v načrt razvojnih programov.

Novi projekti se uvrstijo v načrt razvojnih programov na podlagi odločitev občinskega sveta.

9. člen

(proračunski skladi)

Proračunski sklad je:

1. Podračun proračunske rezerve, oblikovane po ZFJ.

Proračunska rezerva se v letu 2010 oblikuje v višini 1.000,00 EUR.

O uporabi proračunske rezerve občine za namene iz drugega odstavka 49. člena ZJF odloča župan in o uporabi sredstev obvešča občinski svet v polletnem poročilu in zaključnem računu proračuna.

10. člen

(proračunska rezervacija)

Sredstva splošne proračunske rezervacije se uporabljajo za nepredvidene namen, za katere v proračunu niso zagotovljena sredstva, ali za namene, za katere se med letom izkaže, da niso zagotovljena sredstva v zadostnem obsegu, ker jih pri pripravi proračuna ni bilo mogoče načrtovati.

Sredstva proračunske rezervacije ne smejo presegati 0,5% bilance prihodkov in odhodkov.

11. člen

(rebalans proračuna)

Če se med proračunskim letom zaradi nastanka novih obveznosti za proračun ali zmanjšanja prihodkov proračuna ugotovi, da proračuna ne bo mogoče realizirati, lahko župan zadrži izvrševanje posameznih odhodkov proračuna, če s tem ne ogrozi plačevanja zapadlih zakonskih in pogodbenih obveznosti, ki dospejo v plačilo ali prerazporedi proračunska sredstva.

O odločitvi iz prejšnjega odstavka župan obvesti občinski svet.

Če proračuna ni mogoče uravnovesiti, mora župan predlagati rebalans proračuna.

12. člen

(odredbodajalec)

Za izvrševanje proračuna je odgovoren župan občine, ki prav tako skrbi za gospodarjenje z likvidnostnimi sredstvi proračuna zaradi ohranitve njihove realne vrednosti. Odredbodajalec proračuna je župan.

IV. POSEBNOSTI UPRAVLJANJA IN PRODAJE STVARNEGA IN FINANČNEGA PREMOŽENJA

13. člen

Župan lahko dolžniku do višine 500 EUR tolarjev odpiše oziroma delno odpiše plačilo dolga, če bi bili stroški postopka izterjave v nesorazmerju z višino terjatve

V. NADZOR

14. člen

Nadzor nad poslovanjem uporabnikov proračunskih sredstev ter smotrnost in namembnost porabe teh sredstev opravlja Nadzorni odbor Občine Razkrižje v skladu z zakonom in statutom.

Občinski organ, javna podjetja in javni zavodi ter druge osebe javnega prava, katerih ustanoviteljica je občina ter drugi uporabniki sredstev občinskega proračuna, so dolžni omogočiti članom nadzornega odbora vpogled v finančno dokumentacijo in jim nuditi vse potrebne podatke v zvezi s porabo sredstev občinskega proračuna. Nadzorni odbor mora postopke nadzora opravljati v skladu s predpisi.

Uporabniki proračuna so dolžni poročila o porabi proračunskih sredstev za preteklo leto dostaviti do konca februarja tekočega leta.

VI. OBSEG ZADOLŽEVANJA IN POROŠTEV OBČINE
TER JAVNEGA SEKTORJA

15. člen

(obseg zadolževanja občine in izdanih poroštev občine)

Občina Razkrižje bo v letu 2010 najela dolgoročni kredit do višine 90.000,00 EUR.

Občina Razkrižje za izpolnitev obveznosti javnih zavodov in javnih podjetij, katerih ustanoviteljica je, v letu 2010 ne bo dajala poroštev.

16. člen

(obseg zadolževanja in izdanih poroštev posrednih uporabnikov občinskega proračuna in javnih podjetij, katerih ustanoviteljica je občina)

Pravne osebe javnega sektorja na ravni občine (javni zavodi in javna podjetja, katerih ustanoviteljica je občina) se v letu 2010 ne smejo zadolževati.

Pravne osebe javnega sektorja na ravni občine (javni zavodi in javna podjetja, katerih ustanoviteljica je občina) v letu 2010 ne smejo izdajati poroštev.

VII. PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA

17. člen

(začasno financiranje v letu 2011)

V obdobju začasnega financiranja Občine Razkrižje v letu 2011, če bo začasno financiranje potrebno, se uporablja ta odlok in sklep o določitvi začasnega financiranja.

18. člen

(uveljavitev odloka)

Ta odlok začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporablja pa se od 1. 1. 2010 dalje.

Št. 007-0045/2010-1

Šafarsko, dne 12. marca 2010

Župan
Občine Razkrižje
Stanko Ivanušič l.r.

980. Odlok o dopolnitvi Odloka o lokacijskem načrtu za stanovanjsko območje v Gibini v Občini Razkrižje

Na osnovi 31. in 43. člena Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popravek) in 14. člena Statuta Občine Razkrižje (Uradni list RS, št. 12/99, 2/01 in 38/04) je Občinski svet Občine Razkrižje na 18. seji dne 12. 3. 2010 sprejel

O D L O K

o dopolnitvi Odloka o lokacijskem načrtu za stanovanjsko območje v Gibini v Občini Razkrižje

1. člen

S tem odlokom se dopolnjuje Odlok o lokacijskem načrtu za stanovanjsko območje v Gibini v Občini Razkrižje (Uradni list RS, št. 65/05, 113/06, 42/07).

2. člen

Spremeni se 23. člen, ki se glasi:

»Možna so odstopanja pri ureditvi prometne, komunalne, energetske in TK infrastrukture, če se najdejo tehnično ustrezne in cenejše rešitve.

Možna so odstopanja v velikosti parcel, in sicer z združitvijo dveh sosednjih parcel v eno gradbeno parcelo, prav tako pa je možno povečati gradbeno parcelo v primeru, da se spremeni prometna situacija.

V stanovanjskih objektih je možna mirna obrtna ali servisna dejavnost s pogojem, da ne bo bistveno poslabšala pogojev bivanja.

Odstopanja v tlorisni velikosti so možna do max. tlorisnih gabaritov 18,00 x 15,00 m. Odmik med sosednjimi objekti se lahko zmanjša na 5,00 m, ob pogoju, da je max. višina posameznega objekta 5,00 m.

Odmiki objektov do posestnih mej se lahko zmanjšajo, oziroma je možna gradnja do posestne meje, ob soglasju lastnika sosednjega zemljišča.«

3. člen

Ta odlok začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 007-0044/2010-1

Šafarsko, dne 12. marca 2010

Župan
Občine Razkrižje
Stanko Ivanušič l.r.

SLOVENSKE KONJICE

981. Sklep o začetku priprave sprememb in dopolnitev Odloka o zazidalnem načrtu Tepanje

Na podlagi 57. člena v povezavi s 46. in 96. členom Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07) ter 27. člena Statuta Občine Slovenske Konjice (Uradni list RS, št. 31/99, 19/01 in 100/02) je župan Občine Slovenske Konjice sprejel

S K L E P

o začetku priprave sprememb in dopolnitev Odloka o zazidalnem načrtu Tepanje**1. Ocena stanja in razlogi**

Po družbenem planu razvoja Občine Slovenske Konjice za srednjeročno obdobje 1986, 1990 dopolnjen v letu 1994, 1999 in 2004 (Uradni list RS, št. 23/87, 50/98, 72/00 in 75/04) je območje opredeljeno kot stavbno zemljišče znotraj urbanistične zasnove naselja Tepanje.

Območje se ureja na osnovi Odloka o spremembah in dopolnitvah Odloka o zazidalnem načrtu Tepanje (Uradni list RS, št. 59/01).

Razlogi za tekstualne spremembe in dopolnitve zazidalnega načrta so:

- Prikazi in opredelitve v prostorskem aktu na območju parc. št. 84/10, 82/6, 82/8 in 63/5, vse k.o. Tepanje, kjer je predvidena pozidava poslovno stanovanjskega objekta se predvidi možnost spremembe oblikovanja strehe in spremembe etažnosti;
- območje parc. št. 60/2, k.o. Tepanje, kjer je predvidena gradnja prizidave k stanovanjskemu objektu, se nadomesti z možnostjo gradnje samostojnega stanovanjskega objekta.

2. Območje prostorskega akta

Območje sprememb in dopolnitev se nanaša na naslednje parcelne številke: 84/10, 82/6, 82/8, 63/5 in 60/2, vse k.o. Tepanje

3. Način pridobitve strokovnih rešitev

Strokovne rešitve, ki se nanašajo na obravnavano območje, bo priskrbel Občina Slovenske Konjice.

4. Roki za pripravo spremembe prostorskega akta in njegovih posameznih faz

Sklep o začetku priprave spremembe prostorskega akta	marec 2010
Objava sklepa v uradnem glasilu in na svetovnem spletu, MOP	marec 2010
Obvestilo MOP, Direktorat za okolje o izvedbi celovite presoje vplivov na okolje	30 dni
Priprava osnutka spremembe prostorskega akta	7 dni
Pridobivanje smernic	/
Javno naznanilo o javni razgrnitvi in javni obravnavi osnutka	7 dni pred pričetkom javne razgrnitve
Javna razgrnitev in javna obravnav	15 dni
Priprava stališča do pripomb in predlogov	7 dni po zaključku javne razgrnitve
Pridobivanje mnenj	/
Stališča do pripomb in predlogov	takoj od opredelitve načrtovalca
Priprava usklajenega predloga	7 dni
Sprejemanje odloka na občinskem svetu	junij 2010
Objava v Uradnem listu RS	junij 2010

5. Nosilci urejanja prostora

Nosilci urejanja, ki jih je potrebno vključiti v postopek pridobivanja smernic in mnenj:

/

6. Financiranje prostorskega akta

Prostorski akt financira Občina Slovenske Konjice, Stari trg 29, 3210 Slovenske Konjice.

7. Objava sklepa priprave

Sklep priprave se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, veljati začne naslednji dan po objavi.

Št. 3500-0001/2010

Slovenske Konjice, dne 12. marca 2010

Župan
Občine Slovenske Konjice
Miran Gorinšek l.r.

ŠKOFLJICA

982. Odlok o ustanovitvi organa skupne občinske uprave »Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Škofljica in Ig«

Na podlagi 6. člena Odloka o organizaciji in delovnem področju občinske uprave Občine Škofljica (Uradni list RS, št. 99/99) ter 6. člena Odloka o organizaciji in delovnem po-

dročju občinske uprave Občine Ig (Uradne objave, Mostiščar št. 2/2000), ter v skladu z 49.a členom Zakona o lokalni samoupravi – (Uradno prečiščeno besedilo ZLS-UPB2), (Uradni list RS, št. 94/07), s spremembami in dopolnitvami (Uradni list RS, št. 76/08 in 79/09) sta Občinski svet Občine Škofljica na 32. redni seji dne 2. 3. 2010 in Občinski svet Občine Ig na 22. redni seji dne 10. 3. 2010 sprejela

ODLOK

o ustanovitvi organa skupne občinske uprave »Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Škofljica in Ig«

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen

S tem odlokom se ustanovi organ skupne občinske uprave (v nadaljevanju: skupna uprava), določi njegovo ime in sedež, delovno področje, notranja organizacija, vodenje ter zagotavljanje sredstev in drugih pogojev za njegovo delo.

S tem odlokom so določene pravice in obveznosti občin ustanoviteljic in njihovih organov v razmerju do skupne uprave in v medsebojnih razmerjih.

2. člen

Občini Škofljica in Ig ustanovita skupno upravo »Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Škofljica in Ig« za skupno opravljanje nalog občinske uprave na področju medobčinske inšpekcije in medobčinskega redarstva.

3. člen

Sedež skupne uprave Medobčinskega inšpektorata in redarstva občin Škofljica in Ig je v Občini Škofljica, Šmarska cesta 3, Škofljica.

Skupna uprava uporablja žig okrogle oblike. Ob zunanjem robu žiga je napis: »Medobčinski inšpektorat občin Škofljica in Ig«, v sredini žiga je zgoraj napis »in redarstvo«, v sredini pa grba obeh občin.

4. člen

Ustanoviteljske pravice občin, razen sprejema sprememb in dopolnitev tega odloka ter zagotavljanja proračunskih sredstev za delovanje skupne uprave, za kar sta pristojna občinska sveta, izvršujeta župana občin ustanoviteljic.

Župana na predlog vodje skupne uprave sprejmeta kadrovske načrte, program dela in finančni načrt skupne uprave, nadzorujeta delo ter dajeta skupne usmeritve glede splošnih vprašanj organiziranja in delovanja skupne uprave.

Župan sedežne občine imenuje in razrešuje vodjo skupne uprave po predhodnem soglasju župana občine soustanoviteljice.

II. NALOGE IN ORGANIZACIJA DELA

5. člen

Medobčinski inšpektorat je enovit organ.

6. člen

Skupna uprava opravlja upravne in strokovne naloge občinskih uprav občin ustanoviteljic, in sicer: naloge občinske inšpekcije in občinskega redarstva.

Svoje naloge opravlja skupna uprava v skladu z zakonom, podzakonskimi predpisi in predpisi občin ustanoviteljic.

7. člen

Medobčinski inšpektorat in redarstvo je prekrškovni organ občin ustanoviteljic skupne uprave.

Pooblaščenice uradne osebe medobčinskega inšpektorata in redarstva vodijo prekrškovni postopek in odločajo o prekrških

iz občinske pristojnosti, določenih s predpisi, ki so objavljeni na spletnih straneh občin ustanoviteljic.

Plačane globe za prekrške, ki jih izreče medobčinski inšpektorat in redarstvo, so prihodek proračuna občine, na območju katere je bil prekršek storjen oziroma katere predpis je bil kršen.

8. člen

Pri odločanju v upravnih zadevah iz občinske pristojnosti nastopa skupna uprava kot organ tiste občine ustanoviteljice, v katere krajevno pristojnost zadeva spada.

Skupna uprava mora pri izvrševanju svojih nalog ravnati po usmeritvah župana in direktorja občinske uprave občine ustanoviteljice, v katere krajevno pristojnost zadeva spada oziroma, za katero izvršuje nalogo.

O izločitvi zaposlenega v skupni upravi odloča direktor občinske uprave, v katere krajevno pristojnost zadeva spada. V primeru izločitve vodje skupne uprave pa o stvari tudi odloči.

Za škodo, povzročeno z nezakonitim delom zaposlenega v skupni upravi odgovarjajo občine ustanoviteljice solidarno.

9. člen

Skupno upravo vodi vodja, ki ga po predhodnem soglasju župana občine soustanoviteljice imenuje in razrešuje župan sedežne občine v skladu z Zakonom o javnih uslužbencih.

Vodja skupne uprave je vodja medobčinskega inšpektorata in redarstva kot prekrškovnega organa občin ustanoviteljic.

Vodja skupne uprave ima status uradnika na položaju.

Župana lahko skleneta pisni sporazum, da bo naloge vodje skupne uprave opravljal direktor občinske uprave.

10. člen

Vodja skupne uprave odgovarja za izvrševanje nalog, ki spadajo v krajevno pristojnost posamezne občine ustanoviteljice, županu in direktorju občinske uprave te občine, za delo skupne uprave v celoti pa skupaj obema županoma občin ustanoviteljic.

Vodja skupne uprave predstavlja skupno upravo, organizira opravljanje nalog, odloča v upravnih zadevah iz pristojnosti uprave ter izvaja vse druge naloge, ki so potrebne za zagotovitev pravočasnega in strokovnega dela skupne uprave.

11. člen

Občina, v kateri ima skupna uprava sedež, ima za javne uslužbenke skupne uprave status delodajalca. Javni uslužbenci sklenejo delovno razmerje v Občini Škofljica.

Pravice in dolžnosti delodajalca na podlagi pooblastila župana občine soustanoviteljice izvršuje župan sedežne občine.

12. člen

Akt o sistemizaciji delovnih mest skupne uprave sprejmeta župana občin ustanoviteljic na predlog vodje skupne uprave.

III. SREDSTVA ZA DELO

13. člen

Sredstva za delo skupne uprave in druga materialna sredstva zagotavlja občini ustanoviteljici vsaka do ene polovice.

14. člen

Skupna uprava opravlja svoje delo v upravnih prostorih na naslovu Šmarska cesta 3, na Škofljici.

Nakup opreme, ki je potrebna za delo skupne uprave, naroči v skladu s predpisi o javnem naročanju župan občine ustanoviteljice, v kateri ima skupna uprava sedež.

Stroške za uporabo upravnih prostorov, stroške nabave in uporabe opreme, obratovalne stroške in stroške vzdrževanja, si občini ustanoviteljici skupne uprave delita v razmerju, določenim v prejšnjem členu.

15. člen

Skupna uprava je neposredni uporabnik proračuna občine ustanoviteljice, v kateri ima sedež.

Finančni načrt skupne uprave, ki ga na predlog vodja skupne uprave določi župan občin ustanoviteljic, je vključen v proračun občine ustanoviteljice, v kateri ima skupna uprava sedež.

Občina soustanoviteljica zagotavlja sredstva za skupno upravo v finančnem načrtu svoje občinske uprave na posebni postavki. Finančni načrt skupne uprave je priloga k njenemu proračunu.

Odredbodajalec za sredstva finančnega načrta skupne uprave je župan sedežne občine, skrbnik prihodkov in odhodkov pa je vodja skupne občinske uprave.

16. člen

Tekoče upravne in strokovne naloge za skupno upravo opravlja občinska uprava Občine Škofljica. Občina Ig je dolžna kriti te stroške v skladu s 13. členom odloka.

IV. MEDSEBOJNE PRAVICE IN OBVEZNOSTI OBČIN USTANOVITELJIC

17. člen

Župana občin ustanoviteljic z dogovorom podrobneje uredita način izvrševanja medsebojnih pravic, obveznosti in odgovornosti, določenih z odlokom.

18. člen

Občina ustanoviteljica lahko izrazi interes za izstop iz skupne uprave tako, da svojo namero pisno poda županu občine soustanoviteljice. Občina lahko izstopi kadarkoli z enostransko izjavo, o kateri izda občinski svet ugotovitveni sklep, ki se pošlje drugi občini ustanoviteljici.

Svojo namero o izstopu mora občina ustanoviteljica podati najkasneje 6 mesecev pred zaključkom proračunskega leta (do 30. 6. tekočega leta), svoje obveznosti do skupne uprave pa je dolžna izpolnjevati do konca proračunskega leta, v katerem je podala namero o izstopu (do 31. 12. tekočega leta).

Občina lahko izstopi kot ustanoviteljica, ko poravna vse obveznosti do skupne uprave na podlagi tega odloka in dogovora iz 17. člena tega odloka.

O prenehanju delovanja skupne uprave sprejmeta občini ustanoviteljici ugotovitveni sklep, s katerim določita način razrešitve statusa presežnih delavcev oziroma odločijo o statusu zaposlenih v organu, kakor tudi razmerje kritja stroškov morebitnih presežnih javnih uslužbencev in rok, v katerem sta občini ustanoviteljici dolžni kriti te stroške.

V. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

19. člen

Skupna uprava Medobčinski inšpektorat in redarstvo, ki je začela z delovanjem 1. 4. 2006, nemoteno nadaljuje s svojim delom po tem odloku.

Z dnem uveljavitve tega odloka prenehata veljati Odlok o ustanovitvi organa skupne občinske uprave »Medobčinski inšpektorat in redarstvo« (Uradni list RS, št. 112/05) in Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ustanovitvi skupne občinske uprave Medobčinski inšpektorat (Uradni list RS, št. 13/08).

Župan sedežne občine skupne uprave objavi ta odlok v Uradnem listu Republike Slovenije, v petnajstih dneh po sprejemu na seji tistega občinskega sveta, ki je o odloku o ustanovitvi skupne uprave odločal zadnji. Odlok začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 007-07/2010

Škofljica, dne 11. marca 2010

Župan
Občine Škofljica
Boštjan Rigler l.r.

Župan
Občine Ig
Janez Cimperman l.r.

VSEBINA

MINISTRSTVA

969. Pravilnik o licenciranju letalskega osebja – pilotov letal 2805

OBČINE

ČRNA NA KOROŠKEM

970. Sklep o začasnem financiranju Občine Črna na Koroškem v obdobju april–junij 2010 3192
971. Sklep o ceni storitve oskrbe na domu za leto 2010 3193

HORJUL

972. Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ustanovitvi javnega vzgojno-izobraževalnega zavoda Osnovne šole Horjul 3193

IG

973. Sklep o imenovanju Občinske volilne komisije Občine Ig 3194

KAMNIK

974. Pravilnik o sofinanciranju domoljubnih društev v Občini Kamnik 3194

KRANJ

975. Sklep o uvrstitvi delovnega mesta direktorja v plačni razred 3196
976. Sklep o določitvi vrednosti točke za obračun občinskih taks v Mestni občini Kranj 3196

OSILNICA

977. Odlok o kategorizaciji občinskih javnih cest v Občini Osilnica 3196

POSTOJNA

978. Sklep o spremembi Sklepa o nadaljevanju postopka pri pripravi Občinskega prostorskega načrta Občine Postojna 3197

RAZKRIŽJE

979. Odlok o proračunu Občine Razkrižje za leto 2010 3198
980. Odlok o dopolnitvi Odloka o lokacijskem načrtu za stanovanjsko območje v Gibini v Občini Razkrižje 3200

SLOVENSKE KONJICE

981. Sklep o začetku priprave sprememb in dopolnitev Odloka o zazidalnem načrtu Tepanje 3200

ŠKOFLJICA

982. Odlok o ustanovitvi organa skupne občinske uprave »Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Škofljica in Ig« 3201

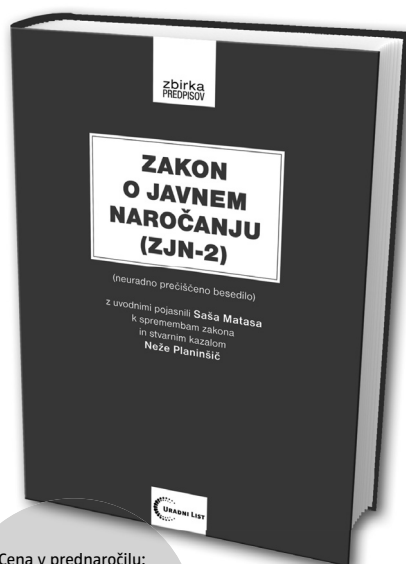


URADNI LIST

P R E D N A R O Č I L O

Zakon o javnem naročanju (ZJN-2)

neuradno prečiščeno besedilo, z uvodnimi pojasnili **Saša Matasa**
k spremembam zakona in stvarnim kazalom **Neže Planinšič**



Cena v prednaročilu:

39,10 EURRedna cena: **46,00 EUR**

Leto izdaje: 2010

Dimenzija: 14 cm x 20 cm

Novela Zakona o javnem naročanju ZJN-2B, po sprejetju katere se bo praksa na področju javnega naročanja močno spremenila, prinaša številne novosti.

Med največjimi so:

- spremembe pri postopkih oddajanja **naročil male vrednosti**,
- spremembe pri **vsebini ponudb ponudnikov s podizvajalci in določbah o neposrednih plačilih** naročnika podizvajalcem,
- nove določbe glede **meril za izbiro najugodnejšega ponudnika**,
- spremenjene določbe o **inšpekcijskem nadzorstvu**,
- vzpostavljanje **seznama ponudnikov z negativnimi referencami**.

Nove pa so tudi **kazenske določbe** za ponudnike v postopkih javnih naročil in prav tako določbe o izpodbojnosti, ničnosti in razveljavitvi pogodbenih obveznosti za naprej.

V uvodnih pojasnilih k neuradnemu prečiščenemu besedilu ZJN-2 bo **Sašo Matas** poleg teh novosti izpostavil tudi druge spremembe in dopolnitve.

Avtor, ki je **od začetka sodeloval pri njihovem nastanku**, kot strokovni sodelavec z Ministrstva za javno upravo dobro **pozna namen posameznih določb in cilje**, ki si jih je zakonodajalec zastavil s spreminjanjem javnonaročniške zakonodaje.

Predviden izid: 31. marca 2010

N A R O Č I L N I C A

ZAKON O JAVNEM NAROČANJU (ZJN-2)

cena v prednaročilu: **39,10 €**

Število izvodov

Podjetje

Oddelek

Ime in priimek

E-pošta

Matična št.

Davčna št.

Davčni zavezanec

DA

NE

Ulica in številka

Kraj

Podpis in žig

Datum

Slovenska cesta 9, 1000 Ljubljana • Spletna trgovina: www.uradni-list.si • Naročite po faksu: **01/425 14 18**

ISSN 1318-0576



Izdajatelj Služba Vlade RS za zakonodajo – direktor dr. Janez Pogorelec • Založnik Uradni list Republike Slovenije d.o.o. – direktorica mag. Špela Munih Stanič • Priprava Uradni list Republike Slovenije d.o.o. • Tisk Tiskarna SET, d.o.o., Vevče • Naročnina za obdobje 1. 1. do 31. 3. 2010 je 27,55 EUR (brez DDV), v ceno posameznega Uradnega lista Republike Slovenije je vračunan 8,5% DDV – Naročnina za tujino je 75,75 EUR • Reklamacije se upoštevajo le mesec dni po izidu vsake številke • Uredništvo in uprava Ljubljana, Slovenska 9 • Poštni predal 379 • Telefon tajništvo (01) 425 14 19, računovodstvo (01) 200 18 60, naročnine (01) 425 23 57, telefaks (01) 200 18 25, prodaja (01) 200 18 38, preklici (01) 425 02 94, telefaks (01) 425 14 18, uredništvo (01) 425 73 08, uredništvo (javni razpisi ...) (01) 200 18 32, uredništvo – telefaks (01) 425 01 99 • Internet: www.uradni-list.si – uredništvo e-pošta: objave@uradni-list.si • Transakcijski račun 02922-0011569767