

II

(Nezakonodajni akti)

UREDBE

UREDBA KOMISIJE (EU) št. 1178/2011

z dne 3. novembra 2011

o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES ⁽¹⁾ ter zlasti členov 7(6), 8(5) in 10(5) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Cilj Uredbe (ES) št. 216/2008 je vzpostaviti in vzdrževati visoko enotno stopnjo varnosti civilnega letalstva v Evropi. Ta uredba določa sredstva za doseganje tega cilja in drugih ciljev na področju varnosti civilnega letalstva.
- (2) Piloti, ki upravljajo nekatere zrakoplove, naprave za simulacijo letenja za usposabljanje, osebje in organizacije, ki sodelujejo pri usposabljanju, preizkušanju ali preverjanju teh pilotov, morajo izpolnjevati ustrezne bistvene zahteve iz Priloge III k Uredbi (ES) št. 216/2008. V skladu z navedeno uredbo je treba pilote ter osebe in organizacije, ki sodelujejo pri njihovem usposabljanju, certificirati, potem ko je ugotovljeno, da izpolnjujejo bistvene zahteve.
- (3) Prav tako je treba pilotom izdati zdravniško spričevalo, zdravnika letalske medicine, odgovornega za pregled

zdravstvene sposobnosti pilotov, je treba certificirati, ko se ugotovi, da izpolnjuje potrebne zahteve. Vendar Uredba (ES) št. 216/2008 določa možnost, da zdravniki splošne medicine pod določenimi pogoji in če to dopušča nacionalna zakonodaja opravljajo naloge zdravnikov letalske medicine.

- (4) Kabinsko osebje, ki sodeluje pri upravljanju nekaterih zrakoplovov, mora izpolnjevati potrebne zahteve iz Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. V skladu s to uredbo mora kabinsko osebje redno opravljati preglede zdravstvene sposobnosti, da lahko varno opravlja varnostne naloge. Skladnost se dokaže z ustreznim pregledom, ki se opravi na podlagi najboljše prakse letalske medicine.

- (5) Uredba (ES) št. 216/2008 zahteva, da Komisija sprejme potrebne izvedbene določbe za določitev pogojev za certifikacijo pilotov ter oseb, ki sodelujejo pri usposabljanju, preizkušanju ali preverjanju, za potrditev članov kabinskega osebja ter za oceno njihove zdravstvene sposobnosti.

- (6) Zahteve in postopki za spremembo nacionalnih licenc za pilote in nacionalnih licenc za letalske inženirje v licence za pilote morajo biti določene, da se zagotovi, da lahko upravljajo dejavnosti v skladu z usklajenimi pogoji; kvalifikacije za preizkušanje letov je prav tako treba spremeniti v skladu s to Uredbo.

- (7) Državam članicam mora biti omogočeno, da sprejmejo licence, izdane v tretjih državah, kadar lahko zagotovijo raven varnosti, določeno z Uredbo (ES) št. 216/2008. Pogoje za sprejetje licence, ki jo izda tretja država, je treba določiti.

⁽¹⁾ UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

- (8) Za zagotovitev, da je za pridobitev licence pilota mogoče upoštevati usposabljanje, ki se je začelo pred začetkom uporabe te uredbe, je treba določiti pogoje za priznavanje že zaključenega usposabljanja. Pogoje za priznavanje vojaških licenc je treba priznati.
- (9) Zagotoviti je treba dovolj časa, da se letalska industrija in organi držav članic prilagodijo temu novemu regulativnemu okviru, da imajo države članice čas za izdajo specifičnih vrst licenc za pilota in zdravniških spričeval, ki niso vključena v JAR, ter da pod določenimi pogoji priznajo veljavnost izdanih licenc in spričeval ter opravljenih zdravniških pregledov, preden se začne ta uredba uporabljati.
- (10) Direktiva Sveta 91/670/EGS z dne 16. decembra 1991 o vzajemnem priznavanju licenc osebja za opravljanje funkcij v civilnem letalstvu ⁽¹⁾ se razveljavi v skladu s členom 69(2) Uredbe (ES) št. 216/2008. Ukrepi iz te uredbe se štejejo za ustrezne
- (11) Za zagotovitev nemotenega prehoda in visoke enotne ravni varnosti civilnega letalstva v Uniji, morajo izvedbeni ukrepi odražati najsodobnejšo tehnologijo, vključno z najboljšimi praksami, ter znanstveni in tehnični napredek na področju usposabljanja pilotov in zdravstvene sposobnosti letalskega osebja. V skladu s tem je treba upoštevati tehnične zahteve in upravne postopke, dogovorjene med Mednarodno organizacijo za civilno letalstvo (ICAO) in Združenimi letalskimi organi do 30. junija 2009 ter veljavno nacionalno zakonodajo.
- (12) Agencija je pripravila osnutek izvedbenih predpisov in jih je predložila Komisiji kot mnenje v skladu s členom 19(1) Uredbe (ES) št. 216/2008.
- (13) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 65 Uredbe (ES) št. 216/2008 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Vsebina

Ta uredba določa natančna pravila za:

1. različne ratinge za licence pilotov, pogoje za izdajo, ohranitev, spremembo, omejitev, začasni odvzem ali preklic licenc, privilegije in odgovornosti imetnikov licenc, pogoje

za spremembo veljavnih nacionalnih licenc pilotov in nacionalnih licenc letalskih inženirjev v licence za pilote ter pogoje za sprejetje licenc iz tretjih držav;

2. certifikacijo oseb, ki so odgovorne za usposabljanje ali usposabljanje s simulacijo letenja ter za ocenjevanje spretnosti pilotov;
3. različna zdravniška spričevala za pilote, pogoje za izdajo, ohranitev, spremembo, omejitev, začasen odvzem ali preklic zdravniških spričeval, privilegije in odgovornosti imetnikov zdravniških spričeval ter pogoje za spremembo nacionalnih zdravniških spričeval v splošno priznana zdravniška spričevala;
4. certifikacijo zdravnikov letalske medicine ter pogoje, pod katerimi lahko splošni zdravniki opravljajo naloge zdravnikov letalske medicine;
5. redne zdravniške preglede kabinskega osebja ter kvalifikacije oseb, odgovornih za takšne preglede.

Člen 2

Opredelitve pojmov

Opredelitev pojmov V tej uredbi:

1. „licenca iz dela FCL“ pomeni licenco za kabinsko osebje, ki izpolnjuje zahteve iz Priloge I;
2. „JAR“ pomeni skupne letalske zahteve, ki so jih sprejeli Združeni letalski organi in veljajo od 30. junija 2009;
3. „licenca pilota lahkega zrakoplova (LAPL)“ pomeni licenco za rekreacijske pilote iz člena 7 Uredbe (ES) št. 216/2008;
4. „licenca v skladu z JAR“ pomeni licenco pilota in zadevne ratinge, potrdila, pooblastila, dovoljenja in/ali kvalifikacije, ki jih v skladu z nacionalno zakonodajo, v kateri so upoštevani JAR in postopki, izda ali prizna država članica, ki je uvedla zadevne JAR, ter je priporočena za vzajemno priznanje v okviru sistema Združenih letalskih organov v zvezi s takšnimi JAR;
5. „licenca, ki ni v skladu z JAR“ pomeni licenco pilota, ki jo izda ali prizna država članica v skladu z nacionalno zakonodajo in ki ni priporočena za vzajemno priznanje v zvezi z zadevnimi JAR;

⁽¹⁾ UL L 373, 31.12.1991, str. 21.

6. „upoštevanje“ pomeni priznavanje predhodnih izkušenj ali kvalifikacij;
 7. „poročilo o upoštevanju“ pomeni poročilo, na podlagi katerega je mogoče priznati predhodne izkušnje ali kvalifikacije;
 8. „poročilo o spremembi“ pomeni poročilo, na podlagi katerega je licenco mogoče spremeniti v licenco iz dela FCL;
 9. „zdravniško spričevalo pilotov in pooblastilo zdravnikov letalske medicine v skladu z JAR“ pomeni spričevalo oziroma pooblastilo, ki ga v skladu z nacionalno zakonodajo, v kateri so upoštevani JAR in postopki, izda ali prizna država članica, ki je uvedla zadevne JAR, ter je priporočeno za vzajemno priznanje v okviru sistema združenih letalskih organov v zvezi s takšnimi JAR;
 10. „zdravniško spričevalo pilotov in pooblastilo zdravnikov letalske medicine, ki ni v skladu z JAR“, pomeni spričevalo oziroma pooblastilo, ki ga izda ali prizna država članica v skladu z nacionalno zakonodajo in ki ni priporočeno za vzajemno priznanje v zvezi z zadevnimi JAR.
4. Poročilo o spremembi:
 - (a) pripravi država članica, ki je izdala licenco pilota po posvetovanju z Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (Agencija);
 - (b) opisuje nacionalne zahteve, na podlagi katerih so bile izdane licence pilota;
 - (c) vsebuje opis področja uporabe privilegijev, izdanih pilotom;
 - (d) navaja, za katere zahteve iz Priloge I se upoštevajo predhodne izkušnje;
 - (e) navaja vse omejitve, ki jih je treba vključiti v licence iz dela FCL, in vse zahteve, ki jih mora izpolnjevati pilot za odpravo teh omejitev.
 5. Poročilo o spremembi vsebuje kopije vseh dokumentov, ki so potrebni za prikaz elementov iz točk (a) do (e) odstavka 4, vključno s kopijami zadevnih nacionalnih zahtev in postopkov. Pri pripravi poročila o spremembi si države članice prizadevajo, da pilotom čim bolj omogočijo ohraniti obstoječi obseg dejavnosti.
 6. Ne glede na prvi in tretji odstavek se imetnikom potrdila inštruktorja za rating za razred letal ali potrdila člana izpitne komisije, ki imajo privilegije za kompleksna visoko zmogljiva enopilotska letala, ti privilegiji spremenijo v potrdilo inštruktorja za rating za tip ali potrdilo člana izpitne komisije za enopilotska letala.
 7. Država članica lahko dovoli študentu pilotu, da pred izpolnitvijo zahtev za izdajo LAPL brez nadzora uveljavlja omejene privilegije, pod naslednjimi pogoji:
 - (a) privilegiji so omejeni na njeno nacionalno ozemlje ali del tega ozemlja;
 - (b) privilegiji so omejeni na omejeno geografsko območje, letala z enim batnim motorjem, katerih največja vzletna masa ne presega 2 000 kg, in ne veljajo za prevoz potnikov;
 - (c) ta dovoljenja se izdajo na podlagi posamezne ocene varnostnega tveganja, ki jo opravi inštruktor po splošni oceni varnostnega tveganja, ki jo opravi država članica;
 - (d) država članica Komisiji in Agenciji vsake tri leta predloži redno poročilo.

Člen 3

Izdaja licenc in zdravniških spričeval za pilote

Ne glede na člen 7 piloti zrakoplova iz člena 4(1)(b) in (c) ter člena 4(5) Uredbe (ES) št. 216/2008 izpolnjujejo tehnične zahteve in upravne postopke iz Priloge I in Priloge IV k tej Uredbi.

Člen 4

Veljavne nacionalne licence pilotov

1. Licence, ki jih izdajo ali priznajo države članice pred 8. aprilom 2012 in so v skladu z JAR, se štejejo za izdane v skladu s to uredbo. Države članice te licence nadomestijo z licencami, ki so v skladu z obliko, določeno v delu ARA, najpozneje do 8. aprila 2017.

2. Licence, ki niso v skladu z JAR, vključno z vsemi zadevnimi ratingi, spričevali, dovoljenji in/ali kvalifikacijami, ki jih izda ali prizna država članica pred začetkom uporabe te uredbe, država članica, ki je licence izdala, spremeni v licence iz dela FCL.

3. Licence, ki niso v skladu z JAR, se spremenijo v licence iz dela FCL ter v zadevne ratinge ali spričevala ali pooblastila v skladu z:

(a) določbami Priloge II ali

(b) elementi, določeni v poročilu o spremembi.

Člen 5

Veljavna nacionalna zdravniška spričevala za pilote in veljavna pooblastila za zdravnike letalske medicine

1. Zdravniška spričevala za pilote in pooblastila zdravnikov letalske medicine v skladu z JAR, ki jih izda ali prizna država članica pred začetkom uporabe te uredbe, se štejejo za izdane v skladu s to uredbo.
2. Države članice zdravniška spričevala za pilote in pooblastila zdravnikov letalske medicine nadomestijo s spričevali in pooblastili, ki so v skladu z obliko, določeno v delu ARA, najpozneje 8. aprila 2017.
3. Zdravniška spričevala za pilote in pooblastila zdravnikov letalske medicine, ki niso v skladu z JAR in jih izda država članica pred začetkom uporabe te uredbe, so veljavni do datuma njihove naslednje ponovne potrditve veljavnosti oziroma do 8. aprila 2017, kar je prej.
4. Ponovna potrditev spričeval in pooblastil iz prvega in drugega odstavka poteka v skladu z določbami Priloge IV.

Člen 6

Pretvorba kvalifikacij za preizkušanje letov

1. Pilotom, ki so pred začetkom uporabe te Uredbe opravljali preizkusne lete kategorij 1 in 2 v skladu s Prilogo k Uredbi (ES) št. 1702/2003 ⁽¹⁾, ali ki so pilote usposabljali za preizkusne lete, država članica, ki je izdala kvalifikacije za opravljanje preizkusnih letov, te kvalifikacije spremeni v ratinge za preizkusne lete v skladu s Prilogo I k tej Uredbi ter po potrebi potrdila inštruktorja za preizkusne lete.
2. Ta sprememba se opravi v skladu z elementi, določenimi v poročilu o spremembi, ki je v skladu z zahtevami iz člena 4(4) in (5).

Člen 7

Veljavne nacionalne licence letalskih inženirjev

1. Za pretvorbo licence letalskega inženirja, izdane v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji, v licenco dela FCL imetniki vložijo vlogo za pretvorbo pri državi članici, ki je izdala licenco.
2. Licence letalskih inženirjev se pretvorijo v licence dela FCL v skladu s poročilom o pretvorbi, ki je v skladu z zahtevami iz člena 4(4) in (5).

⁽¹⁾ UL L 243, 27.9.2003, str. 6.

3. Kadar se zaprosi za licenco za pilota linijskih prevozov (ATPL) za letala, morajo biti izpolnjene določbe o upoštevanju iz FCL.510.A(c)(2) Priloge I.

Člen 8

Pogoji za sprejetje licenc iz tretjih držav

1. Brez poseganja v člen 12 Uredbe (ES) št. 216/2008, in če Unija in tretja država nista sklenili sporazuma, ki bi urejal izdajo pilotskih licenc, lahko države članice v skladu z določbami Priloge III k tej Uredbi sprejmejo licence tretje države in s tem povezana zdravniška spričevala, ki jih izdajo tretje države ali se izdajo v njihovem imenu.
2. Vlagatelji vlog za licence iz dela FCK, ki že imajo vsaj enakovredno licenco, rating, spričevalo, pooblastilo ali potrdilo, ki ga v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji izda tretja država, so v skladu z vsemi zahtevami Priloge I k tej uredbi, pri tem pa lahko znižajo zahteve glede trajanja tečaja, števila učnih ur in posebnih ur usposabljanja.
3. Država članica, v kateri pilot vloži vlogo, odloči, ali bo upoštevala vlagateljeve izkušnje na podlagi priporočila odobrene organizacije za usposabljanje.
4. Imetnikom licence ATPL, ki jo je izdala tretja država ali je bila izdana v njenem imenu v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji, ki izpolnjujejo zahteve glede izkušenj za izdajo licence ATPL za ustrezno kategorijo zrakoplova iz poddela F Priloge I k tej Uredbi, se lahko v celoti prizna, da izpolnjujejo zahteve, da se lahko pred opravljanjem preizkusov iz teoretičnega znanja in preverjanjem praktične usposobljenosti udeležijo tečaja usposabljanja, če licenca tretje države vsebuje veljavni rating za tip zrakoplova, predvidenega za preizkus praktične usposobljenosti za licenco ATPL.
5. Ratingi za tip letala ali helikopterja se lahko izdajo imetnikom licenc iz dela FCL, ki izpolnjujejo zahteve za izdajo navedenih ratingov, ki jih določi tretja država. Ti ratingi so omejeni na zrakoplove, registrirane v zadevni tretji državi. Ta omejitev se lahko preklic, če pilot izpolni zahteve iz točke C.1 Priloge III.

Člen 9

Upoštevanje usposabljanja, začetega pred začetkom uporabe te uredbe

1. Za izdajo licenc iz dela FCL v skladu s Prilogo I se usposabljanje, ki se je začelo pred začetkom uporabe te uredbe v skladu z zahtevami in postopki Združenih letalskih organov pod regulativnim nadzorom države članice ter je priporočeno za vzajemno priznanje znotraj sistema Združenih letalskih organov v zvezi s takšnimi JAR, upošteva v celoti, če sta bila usposabljanje in preizkušanje zaključena najpozneje 8. aprila 2016.

2. Usposabljanje, ki se je začelo pred začetkom uporabe te uredbe v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji, se upošteva pri izdaji licenc iz dela FCL na podlagi poročila o upoštevanju, ki ga pripravi država članica po posvetovanju z Agencijo.

3. V poročilu o upoštevanju se opiše obseg usposabljanja in navede, za katere zahteve za licence iz dela FCL se izkušnje upoštevajo ter po potrebi, katere zahteve morajo vlagatelji izpolnjevati za pridobitev licenc iz dela FCL. Poročilo vsebuje kopije vseh potrebnih dokazil o obsegu usposabljanja ter kopije nacionalnih predpisov in postopkov, v skladu s katerimi se je usposabljanje začelo.

Člen 10

Upoštevanje licenc pilota, pridobljenih med služenjem vojaške obveznosti

1. Da bi imetniki vojaških licenc za letalsko posadko pridobili licence iz dela FCL, morajo državam članicam sporočiti, kje so služili vojaško obveznost.

2. Znanje, izkušnje in spretnosti, pridobljene v vojaški službi, se upoštevajo za zadevne zahteve iz Priloge I v skladu z elementi poročila o upoštevanju, ki ga pripravijo države članice po posvetovanju z Agencijo.

3. Poročilo o upoštevanju:

(a) vsebuje opis nacionalnih zahtev, na podlagi katerih so bili izdani vojaške licence, ratingi, spričevala in potrdila, pooblastila in/ali kvalifikacije;

(b) vsebuje opis področja uporabe privilegijev, izdanih pilotom;

(c) navaja, pri katerih zahtevah Priloge I se lahko upoštevajo;

(d) navaja vse omejitve, ki jih je morda treba vključiti v licence iz dela FCL, ter vse zahteve, ki jih morajo izpolnjevati piloti za preklic navedenih omejitev;

(e) vsebuje kopije vseh potrebnih dokazil za navedene elemente, vključno s kopijami ustreznih nacionalnih zahtev in postopkov.

Člen 11

Zdravstvena sposobnost kabinskega osebja

1. Člani kabinskega osebja, ki sodelujejo pri upravljanju zrakoplova iz člena 4(1)(b) in (c) Uredbe (ES) št. 216/2008, izpolnjujejo tehnične zahteve in upravne postopke iz Priloge IV.

2. Zdravniški pregledi kabinskega osebja, ki so bili opravljeni v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 3922/91 ⁽¹⁾ in na dan začetka uporabe te uredbe še veljajo, se štejejo za veljavne v skladu s to uredbo do prvega od naslednjih dogodkov:

(a) konca obdobja veljavnosti, ki ga določi pristojni organ v skladu z Uredbo (EGS) št. 3922/91, ali

(b) konca obdobja veljavnosti, določenega v točki MED.C.005 Priloge IV.

Obdobje veljavnosti se šteje od dne zadnjega zdravniškega pregleda.

Do konca obdobja veljavnosti se vsak nadaljnji ponovni pregled pri zdravniku letalske medicine opravi v skladu s Prilogo IV.

Člen 12

Začetek veljavnosti in uporaba

1. Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije.

Uporablja se od 8. aprila 2012.

2. Ne glede na prvi odstavek se lahko države članice odločijo, da do 8. aprila 2015 ne uporabljajo naslednjih določb Priloge I:

(a) določbe v zvezi z licencami pilota za zrakoplove z vertikalnim vzletanjem, zračne ladje, balone in jadralna letala;

(b) določbe poddela B;

(c) določbe točk FCL.800, FCL.805, FCL.815 in FCL.820;

(d) v primeru helikopterjev, določbe oddelka 8 poddela J;

(e) določbe oddelkov 10 in 11 (poddela J).

3. Ne glede na prvi odstavek se države članice lahko odločijo, da licenc za letala in helikopterje, ki niso v skladu z JAR in so jih izdale do 8. aprila 2014, ne spremenijo.

⁽¹⁾ OL L 373, 31.12.1991, str. 4.

4. Ne glede na prvi odstavek se lahko države članice odločijo, da do 8. aprila 2014 ne uporabljajo določb te uredbe za pilote, ki imajo licenco in zadevno zdravniško spričevalo, ki ga izda tretja država, vključena v nekomercialno uporabo zrakoplova iz člena 4(1) (b) ali (c) Uredbe (ES) št. 216/2008.

5. Ne glede na prvi odstavek se lahko države članice odločijo, da do 8. aprila 2015 ne uporabljajo določb Oddelka 3 poddela B Priloge IV.

6. Ne glede na prvi odstavek se lahko države članice odločijo, da do 8. aprila 2014 ne uporabljajo določb poddela C Priloge IV.

7. Če država članica uporabi določbe iz drugega do šestega odstavkov, o tem obvesti Komisijo in Agencijo. V obvestilu opiše razloge za takšno odstopanje ter program za izvajanje načrtovanih ukrepov in njihov časovni raspored.

Ta uredba je zavezujoča v celoti in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 3. novembra 2011

Za Komisijo

Predsednik

José Manuel BARROSO

PRILOGA I

[DEL FCL]

PODDEL A

SPLOŠNE ZAHTEVE

FCL.001 Pristojni organ

V tem delu pristojni organ pomeni organ, ki ga imenuje država članica in pri katerem kandidat zaprosi za izdajo pilotskih licenc ali povezanih ratingov ali spričeval, certifikatov in potrdil.

FCL.005 Področje uporabe

Ta del določa zahteve za izdajo pilotskih licenc ter povezanih ratingov, spričeval, potrdil in certifikatov ter pogoje za njihovo veljavnost in uporabo.

FCL.010 Opredelitve pojmov

V tem delu se uporabljajo naslednje opredelitve:

„Akrobatsko letenje“ pomeni namerni maneuver, ki vključuje nenadno spremembo položaja zrakoplova, neobičajni položaj ali neobičajne pospeške, ki niso potrebni za običajno letenje ali za usposabljanje za licence ali ratinge, ki niso rating za akrobatsko letenje.

„Letalo“ pomeni zrakoplov na motorni pogon z nepremičnimi krili, težji od zraka, ki dobi vzgon v letu zaradi aerodinamičnih reakcij zraka na njegovih krilih.

„Letalo, ki ga upravlja posadka s kopilotom“ pomeni tip letala, ki ga upravlja posadka s kopilotom, kot je določeno v letalskem priročniku ali certifikatu letalskega prevoznika.

„Zrakoplov“ pomeni vsako napravo, ki se lahko obdrži v zraku zaradi reakcije zraka, ki ni reakcija zraka na zemeljsko površino.

„Veščina pilotiranja“ pomeni dosledno uporabo razsodnosti ter dobro razvitih znanj, veščin in ravnanj za uresničevanje ciljev letenja.

„Zračna ladja“ pomeni zrakoplov na motorni pogon, ki je lažji od zraka, razen toplozračnih zračnih ladij, ki so za namene tega dela vključene v opredelitev balona.

„Balon“ pomeni zrakoplov, lažji od zraka, ki ni na motorni pogon in leti z uporabo plina ali gorilnika. V tem delu se šteje za balon tudi toplozračna zračna ladja, čeprav ima motorni pogon.

„Naprava za usposabljanje za osnovno instrumentalno letenje“ (BITD) pomeni napravo za usposabljanje na tleh, ki predstavlja za pilota pripravnik postajo za razred letal. Lahko uporablja instrumentne plošče z zasloni in vzmetne kontrole za letenje, ki zagotavljajo pogoje za usposabljanje najmanj za postopkovne vidike instrumentnega letenja.

„Kategorija zrakoplova“ pomeni razvrstitev zrakoplovov po posebnih osnovnih značilnostih, na primer letalo, zrakoplov z navpičnim vzletanjem in pristajanjem, helikopter, zračna ladja, jadralno letalo, prostoleteči balon.

„Razred letala“ pomeni razvrstitev letal z enim pilotom, za katera se ne zahteva rating za tip.

„Razred balonov“ pomeni razvrstitev balonov glede na sredstvo za dvigovanje, ki se uporablja za ohranjanje vzgona.

„Komerčni zračni prevoz“ pomeni prevoz potnikov, tovora ali pošte za plačilo ali najem.

„Usposobljenost“ pomeni kombinacijo veščin, znanja in ravnanja, ki se zahtevajo za izvedbo naloge po predpisanem standardu.

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

„Enota usposobljenosti“ pomeni samostojno delovanje, ki ga sestavlja več sestavin usposobljenosti.

„Kopilot“ pomeni pilota, ki poleg glavnega pilota upravlja zrakoplov, za katerega se zahteva več pilotov, razen pilota, ki je v zrakoplovu izključno zaradi lastnega usposabljanja za letenje za pridobitev licence ali ratinga.

„Prelet med letališči“ pomeni let med točko odhoda in točko prihoda, ki poteka po vnaprej načrtovani ruti in standardnih navigacijskih postopkih.

„Nadomestni kopilot med križarjenjem“ pomeni pilota, ki nadomesti kopilota pri izvajanju njegovih nalog pri krmilu med fazo križarjenja pri operacijah z več piloti nad nivojem letenja (FL) 200.

„Letenje z inštruktorjem“ pomeni čas letenja ali čas simuliranega instrumentalnega letenja, med katerim kandidata usposablja za letenje ustrezno pooblaščen inštruktor.

„Napaka“ pomeni, da letalska posadka stori ali opusti dejanje, ki povzroči odmik od organizacijskih ali letalskih namer ali pričakovanj.

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

„Simulator letenja“ (FFS) pomeni popolno kopijo določenega tipa ali znamke, modela in serije pilotske kabine zrakoplova, vključno s postavitvijo celotne opreme in z računalniškimi programi, potrebnimi za ponazoritev operacij zrakoplova na tleh in v zraku, vizualnim sistemom, ki zagotavlja pogled iz kabine, in sistemom premikanja na podlagi sile („force cueing motion system“)

„Čas leta“:

za letala, motorna jadralna letala ter zrakoplove z navpičnim vzletanjem/pristajanjem pomeni skupni čas od trenutka, ko se zrakoplov začne premikati za vzlet, do trenutka, ko se po končanem letu popolnoma ustavi;

za helikopterje pomeni skupni čas od trenutka, ko se lopatice rotorja začnejo vrteti, do trenutka, ko se po končanem letu helikopter in lopatice rotorja popolnoma ustavijo;

za zračne ladje pomeni skupni čas od trenutka, ko zračna ladja zapusti steber zaradi vzleta do trenutka, ko se po končanem letu popolnoma ustavi in pritrdi na steber;

za jadralna letala pomeni skupni čas od trenutka, ko jadralno letalo med vzletnim postopkom začne vožnjo po tleh, do trenutka, ko se po končanem letu popolnoma ustavi;

za balone pomeni skupni čas od trenutka, ko košara zapusti zemljo zaradi vzleta, do trenutka, ko se po končanem letu popolnoma ustavi.

„Čas leta po pravilih instrumentalnega letenja (IFR)“ pomeni celoten čas leta, ko se zrakoplov upravlja po pravilih instrumentalnega letenja.

„Naprava za usposabljanje za letenje (FTD)“ pomeni popolno kopijo instrumentov, opreme, plošč in komand določenega tipa zrakoplova v odprti ali zaprti pilotski kabini zrakoplova, vključno z izborom opreme in računalniških programov, potrebnih za ponazoritev pogojev delovanja zrakoplova na tleh in med letom, v obsegu, ki ga dopuščajo sistemi, vgrajeni v napravo. Ne zahteva se, da ima sistem premikanja na podlagi sile ali vizualni sistem, razen za napravo FTD za helikopterje na stopnji 2 in 3, ki mora imeti vizualne sisteme.

„Naprava za učenje letalskih in navigacijskih postopkov (FNPT)“ pomeni napravo za usposabljanje, ki predstavlja ureditev pilotske kabine, vključno z izborom opreme in računalniških programov, potrebnih za ponazoritev operacij tipa ali razreda zrakoplova med letom v obsegu, ki ustreza delovanju sistemov v zrakoplovu.

„Skupina balonov“ pomeni razvrstitev balonov po velikosti ali prostornini ovoja.

„Helikopter“ pomeni zrakoplov, težji od zraka, ki dobi med letom oporo v zraku predvsem od reakcij zraka na enega ali več rotorjev, ki jih poganja motor, na oseh, ki so pretežno navpične.

„Čas instrumentalnega letenja v zraku“ pomeni čas, ko pilot med letom upravlja zrakoplov izključno z instrumenti.

„Čas instrumentalnega letenja v simulatorju“ pomeni čas, ko pilot prejema navodila med simuliranim instrumentalnim letom v napravah za simulacijo letenja (FSTD).

„Čas instrumentalnega letenja“ pomeni čas letenja z uporabo instrumentov v zraku ali na zemlji.

„Operacija z veččlansko posadko“:

za letala pomeni operacijo, ki zahteva najmanj dva pilota, usposobljena za delo v veččlanski posadki, na letalih z več ali enim pilotom;

za helikopterje pomeni operacijo, ki zahteva najmanj dva pilota, usposobljena za delo v veččlanski posadki, na helikopterjih z več piloti.

„Delo v veččlanski posadki“ (MCC) pomeni skupinsko delo članov letalske posadke pod vodstvom glavnega pilota.

„Zrakoplov z več piloti“:

za letala pomeni letala, certificirana za delovanje z minimalno posadko, ki jo sestavljata najmanj dva pilota;

za helikopterje, zračne ladje in zrakoplove z navpičnim vzletanjem/pristajanjem pomeni tip zrakoplova, ki ga upravlja kopilot v skladu s helikopterskim priročnikom ali certifikatom letalskega prevoznika ali drugim enakovrednim dokumentom.

„Noč“ pomeni čas med koncem večernega civilnega mraka in začetkom jutranjega civilnega mraka ali tako drugo časovno obdobje med sončnim zahodom in vzhodom, ki ga lahko predpiše organ, kot določi država članica.

„Druge naprave za usposabljanje (OTD)“ pomenijo pripomočke za usposabljanje, razen simulatorjev letenja, naprav za usposabljanje za letenje ali naprav za učenje letalskih in navigacijskih postopkov, ki se lahko uporabljajo za usposabljanje, pri katerem se ne zahtevajo popolnoma enake okoliščine, kot so v pilotski kabini.

„Merila izvajanja“ pomenijo preprosto izjavo o oceni zahtevanih rezultatov sestavine usposabljanja in opis meril, na podlagi katerih se presodi, ali je bila dosežena zahtevana stopnja izvajanja.

„Glavni pilot (PIC)“ pomeni pilota, ki je imenovan za vodjo in odgovoren za varno izvajanje letenja.

„Glavni pilot pod nadzorom (PICUS)“ pomeni kopilota, ki pod nadzorom glavnega pilota opravlja dolžnosti in naloge glavnega pilota.

„Zrakoplov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem“ pomeni zrakoplov, ki mu vertikalni dvig ter pogon/dvig med letom omogočijo rotorji s spremenljivo geometrijo ali motorji/pogonske naprave, ki so pritrjeni na trup ali krila ali jih ti vsebujejo.

„Jadrarno letalo z motorjem“ pomeni zrakoplov, opremljen z enim ali več motorji, ki ima pri nedelujočih motorjih značilnosti jadrarnega letala.

„Športni pilot“ pomeni pilota z licenco, ki prepoveduje pilotiranje zrakoplovov med letom proti plačilu ali kakršnemu koli nadomestilu, razen poučevanja ali preverjanja usposobljenosti v skladu s tem delom.

„Preverjanje strokovnosti“ pomeni prikaz usposobljenosti za podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratingov, ki lahko vključuje tudi ustno preverjanje.

„Obnova“ (npr. ratinga ali spričevala ali certifikata) pomeni upravno dejanje po poteku veljavnosti ratinga ali spričevala ali certifikata, s katerim se privilegiji iz ratinga ali spričevala ali certifikata obnovijo za nadaljnje določeno obdobje po izpolnitvi določenih zahtev.

„Podaljšanje veljavnosti“ (npr. ratinga, spričevala ali certifikata) pomeni upravno dejanje, ki se izvede med veljavnostjo ratinga, spričevala ali certifikata in imetniku omogoča, da lahko po izpolnitvi določenih zahtev izvaja privilegije iz ratinga, spričevala ali certifikata v nadaljnjem določenem obdobju.

„Rutni sektor“ pomeni let, ki vključuje vzlet, odhod, letenje, ki ni krajše od 15 minut, prihod, prilet in pristanek.

„Jadrarno letalo“ pomeni zrakoplov, težji od zraka, ki dobi vzgon v letu od aerodinamične reakcije na fiksne dvizgne površine, katerega prosti let ni odvisen od motorja.

„Zrakoplov z enim pilotom“ pomeni zrakoplov, certificiran za upravljanje s strani enega pilota.

„Preizkus praktične usposobljenosti“ pomeni prikaz usposobljenosti kandidata za izdajo licence ali vpis ratinga, ki lahko na zahtevo vključuje tudi ustno preverjanje.

„Čas samostojnega letenja“ pomeni čas letenja, ko je pilot pripravnik edina oseba na zrakoplovu.

„Pilot pripravnik za glavnega pilota“ pomeni pilota pripravnika, ki opravlja naloge glavnega pilota, na letu z inštruktorjem, ki zgolj opazuje pilota pripravnika in ne posreduje oziroma ne krmili zrakoplova.

„Grožnja“ pomeni dogodke ali napake, na katere letalska posadka ne more vplivati, ki povečajo zahtevnost operacije in jih je treba obvladovati, da se ohrani varnost.

„Obvladovanje grožnje“ pomeni postopek odkrivanja in odzivanja na grožnje s protiukrepi za zmanjšanje ali odpravo posledic groženj in zmanjšanje verjetnosti napak ali neželenih razmer na zrakoplovu.

„Motorno jadralno letalo (TMG)“ pomeni poseben razred jadralnega letala z motorjem, ki ima vgrajena motor in propeler, ki ju ni mogoče izvlačiti. Lahko vzleti in se vzpenja z lastnim pogonom v skladu s svojim letalskim priročnikom.

„Tip zrakoplova“ pomeni razvrstitev zrakoplovov, za katero se zahteva rating za tip v skladu s podatki o operativni ustreznosti iz dela 21 in ki vključujejo vse zrakoplove z enako osnovno konstrukcijo, vključno z vsemi njenimi spremembami, razen tistih, ki spremenijo značilnosti upravljanja zrakoplova ali letalne značilnosti.

FCL.015 Vloga za izdajo licenc, ratingov in spričeval, certifikatov in potrdil ter njihova izdaja

- (a) Vloga za izdajo, podaljšanje ali obnovo pilotskih licenc ter povezanih ratingov in spričeval, certifikatov in potrdil se predloži pristojnemu organu v obliki in na način, ki ga določi navedeni organ. Vlogi se priložijo dokazila, da kandidat izpolnjuje zahteve za izdajo, podaljšanje ali obnovo licence, spričevala, certifikata ali potrdila ter povezanih ratingov ali zaznamkov, v skladu s tem delom in delom o zdravniških spričevalih.
- (b) Vse omejitve ali razširitve privilegijev, ki jih zagotavljajo licence, rating, spričevalo, potrdilo ali certifikat, pristojni organ vpiše v licenco, potrdilo, spričevalo ali certifikat.
- (c) Naenkrat ni mogoče imeti več kot ene licence za kategorijo zrakoplovov, izdane v skladu s tem delom.
- (d) Vloga za izdajo licence za drugo kategorijo zrakoplovov ali izdajo dodatnih ratingov, spričeval, potrdil ali certifikatov ter spremembo, podaljšanje veljavnosti ali obnovo navedenih licenc, ratingov, spričeval, potrdil in certifikatov se predloži pristojnemu organu, ki je prvotno izdal pilotsko licenco, razen če je pilot zaprosil za spremembo pristojnega organa ter prenos dokumentacije o licenci in zdravstvene kartoteke na ta organ.

FCL.020 Pilot pripravnik

Pilot pripravnik ne izvaja samostojnega leta, če mu tega ne dovoli inštruktor letenja in če ga ta ne nadzoruje.

Pilot pripravnik je pred prvim samostojnim letom star najmanj:

za letala, helikopterje in zračne ladje: 16 let;

za jadralna letala in balone: 14 let.

FCL.025 Preizkus teoretičnega znanja za izdajo licenc

(a) Odgovornosti kandidata

1. Kandidati opravijo celoten sklop preizkusov za določeno licenco ali rating, ki je v pristojnosti ene države članice.
2. Kandidati lahko opravljajo preizkus samo, če jih priporoči odobrena organizacija za usposabljanje (ATO), odgovorna za njihovo usposabljanje, potem ko so zadovoljivo opravili ustrezne dele teoretičnega usposabljanja.
3. Priporočilo organizacije ATO velja 12 mesecev. Če ni kandidat v navedenem obdobju veljavnosti pristopil k najmanj enemu pisnemu preizkusu teoretičnega znanja, organizacija ATO na podlagi potreb kandidata odloči, ali se mora ta dodatno usposabljati.

(b) *Pogoji za uspešno opravljen preizkus*

1. Pisni preizkus uspešno opravi kandidat, ki doseže najmanj 75 % možnih točk. Kazenske točke se ne dodeljujejo.
2. Razen, če ni v tem delu drugače določeno, kandidat uspešno opravi zahtevani preizkus teoretičnega znanja za ustrezno pilotsko licenco ali rating, če uspešno opravi vse zahtevane pisne preizkuse v 18 mesecih od konca koledarskega meseca, ko je kandidat prvič pristopil k preizkusu.
3. Če kandidat v štirih poskusih ne opravi uspešno niti enega pisnega preizkusa ali ne opravi vseh preizkusov v šestih poskusih ali obdobju iz odstavka 2, ponovno opravlja celoten sklop pisnih preizkusov.

Kandidat se pred ponovnim opravljanjem preizkusov udeleži dodatnega usposabljanja, ki ga organizira organizacija ATO. Obseg in področje potrebnega usposabljanja določi organizacija za usposabljanje na podlagi potreb kandidata.

(c) *Obdobje veljavnosti*

1. Uspešno opravljeni preizkusi teoretičnega znanja veljajo:
 - (i) za izdajo licence pilota lahkega zrakoplova, licence športnega pilota, licence jadralnega letala ali licence pilota balona: za obdobje 24 mesecev;
 - (ii) za izdajo licence poklicnega pilota letala ali ratinga za instrumentalno letenje (IR): za obdobje 36 mesecev;
 - (iii) obdobji iz (i) in (ii) se štejeta od dne, ko pilot uspešno opravi preizkus teoretičnega znanja v skladu z (b)(2).
2. Uspešno opravljeni preizkusi teoretičnega znanja za licenco prometnega pilota (ATPL) veljajo za izdajo licence ATPL sedem let od zadnjega datuma veljavnosti:
 - (i) ratinga IR iz licence, ali
 - (ii) pri helikopterjih ratinga za tip helikopterjev iz navedene licence.

FCL.030 Preizkus praktične usposobljenosti

- (a) Pred preizkusom praktične usposobljenosti za izdajo licence, ratinga ali spričevala ali certifikata kandidat uspešno opravi zahtevani preizkus teoretičnega znanja, razen kandidatov, ki se udeležijo celostnega tečaja usposabljanja za letenje.

Vsekakor se teoretično usposabljanje vedno opravi pred preizkusom praktične usposobljenosti.

- (b) Kandidata po končanem usposabljanju za preizkus praktične usposobljenosti priporoči organizacija/oseba, odgovorna za usposabljanje, razen pri izdaji licence prometnega pilota. Evidenca o usposabljanju se da na voljo izpraševalcu.

FCL.035 Upoštevanje časa letenja in teoretičnega znanja

(a) *Upoštevanje časa letenja*

1. Razen, če ni v tem delu drugače določeno, je čas letenja, ki se upošteva za licenco, rating, spričevalo ali certifikat, trajanje letenja v tisti kategoriji zrakoplovov, za katero se zaprosi za licenco ali rating.
2. Glavni pilot ali let z inštruktorjem
 - (i) Kandidatu za licenco, rating, spričevalo, potrdilo ali certifikat se pri skupnem času letenja, ki se zahteva za licenco, rating, spričevalo, potrdilo ali certifikat, v celoti upošteva celoten čas letenja, ki ga je ta opravil samostojno, z inštruktorjem ali kot glavni pilot.
 - (ii) Kandidatu, ki je opravil celostni tečaj usposabljanja za ATP, se lahko pri času letenja v funkciji glavnega pilota, zahtevanem za izdajo licence prometnega pilota, licence poklicnega pilota in ratinga za tip ali razred večmotornih zrakoplovov, upošteva do 50 ur instrumentalnega letenja, ki ga je kandidat opravil kot pilot pripravnik za glavnega pilota.
 - (iii) Kandidatu, ki je uspešno opravil celostni tečaj usposabljanja za licenco CPL/IR, se lahko pri času letenja v funkciji glavnega pilota, zahtevanem za izdajo licence poklicnega pilota in ratinga za tip ali razred večmotornih zrakoplovov, upošteva do 50 ur instrumentalnega letenja, ki ga je kandidat opravil kot pilot pripravnik za glavnega pilota.

3. Čas letenja kot kopilot. Razen, če ni v tem delu drugače določeno, se lahko imetniku pilotske licence, ki opravlja naloge kopilota ali kopilota pod nadzorom, pri skupnem času letenja, zahtevanem za pilotsko licenco višje stopnje, upošteva celoten čas letenja, ki ga je kandidat opravil kot kopilot.

(b) *Upoštevanje teoretičnega znanja*

1. Kandidatu, ki je uspešno opravil preizkus teoretičnega znanja za licenco prometnega pilota, se prizna izpolnjevanje zahtev glede teoretičnega znanja za licenco pilota lahkega zrakoplova, licenco športnega pilota, licenco poklicnega pilota in, razen za helikopterje, rating IR v isti kategoriji zrakoplovov.
2. Kandidatu, ki je uspešno opravil preizkus teoretičnega znanja za licenco poklicnega pilota, se prizna izpolnjevanje zahtev glede teoretičnega znanja za licenco pilota lahkega zrakoplova ali licenco športnega pilota v isti kategoriji zrakoplovov.
3. Imetniku ratinga IR ali kandidatu, ki je uspešno opravil preizkus teoretičnega znanja o instrumentalnem letenju za določeno kategorijo zrakoplovov, se to v celoti upošteva pri zahtevah za teoretično usposabljanje in preverjanje za rating IR v drugi kategoriji zrakoplovov.
4. Imetniku pilotske licence se prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično usposabljanje in preizkus teoretičnega znanja za licenco v drugi kategoriji zrakoplovov v skladu z dodatkom 1 k temu delu.

To se prizna tudi kandidatom za pilotsko licenco, ki so uspešno opravili preizkuse teoretičnega znanja za izdajo navedene licence v drugi kategoriji zrakoplovov, če to storijo v času veljavnosti, določenem v FCL.025(c).

FCL.040 Izvajanje privilegijev iz licenc

Izvajanje privilegijev, ki jih zagotavlja licenca, je odvisno od veljavnosti ratingov iz licence, če je ustrezno, in zdravniškega spričevala.

FCL.045 Listine je treba imeti pri sebi in jih predložiti

- (a) Pri izvajanju privilegijev iz licence ima pilot vedno pri sebi veljavno licenco in veljavno zdravniško spričevalo.
- (b) Pilot ima pri sebi tudi svoj osebni dokument s fotografijo.
- (c) Pilot ali pilot pripravnik na zahtevo pooblaščenega predstavnika pristojnega organa takoj predloži v pregled evidenco časa letenja.
- (d) Pilot pripravnik ima na vseh samostojnih preletih pri sebi dokazilo o potrdilu v skladu s FCL.020(a).

FCL.050 Evidentiranje časa letenja

Pilot vodi zanesljivo evidenco podatkov o vseh opravljenih letih v obliki in na način, ki ga določi pristojni organ.

FCL.055 Znanje jezikov

- (a) Splošno. Piloti letal, helikopterjev, zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem in zračnih ladij, ki uporabljajo radijsko postajo, ne izvajajo privilegijev iz licenc in ratingov, če nimajo v svoji licenci v angleščini ali jeziku, ki se uporablja za radijsko zvezo med letom, zaznamka o znanju jezika. V zaznamku se navedejo jezik, stopnja znanja in datum veljavnosti.
- (b) Kandidat za zaznamek o znanju jezika v skladu s Prilogo 2 k temu delu dokaže najmanj uporabniško stopnjo znanja jezika pri uporabi frazeologije in jasno razumljivega jezika. Za to kandidat dokaže, da je sposoben:
 1. učinkovitega sporazumevanja v glasovnih situacijah in v situacijah „iz oči v oči“;
 2. točnega in jasnega sporazumevanja o splošnih in z delom povezanih temah;
 3. uporabljati ustrezne načine sporazumevanja za izmenjavo sporočil ter prepoznati in reševati nesporazume v splošnem kontekstu ali kontekstu, povezanem z delom;

4. uspešno reševati jezikovne izzive, ki jih povzročijo zapleti ali nepričakovan razvoj dogodkov med rutinskim delom ali sporazumevanjem, s katerim so sicer seznanjeni, in
 5. uporabljati narečje ali naglas, razumljiv letalski skupnosti.
- (c) Razen za pilote, ki so dokazali znanje jezika na strokovni ravni v skladu z dodatkom 2 k temu delu, se zaznamek o znanju jezika znova oceni:
1. vsaka štiri leta, če je dokazana uporabniška raven, ali
 2. vsakih šest let, če je dokazana napredna raven.
- (d) Posebne zahteve za imetnike ratinga za instrumentalno letenje (IR). Na glede na predhodne odstavke imetniki ratinga IR dokažejo sposobnost, uporabljati angleški jezik na ravni, ki jim omogoča, da:
1. razumejo vse informacije, pomembne za izvedbo vseh faz leta, vključno s pripravo leta;
 2. uporabljajo radijsko postajo v vseh fazah leta, vključno z izrednimi razmerami;
 3. se sporazumevajo z drugimi člani posadke med vsemi fazami leta, vključno s pripravo leta.
- (e) Znanje jezika in uporaba angleščine za imetnike ratinga IR se dokazeta z ocenjevalno metodo, ki jo določi pristojni organ.

FCL.060 Najnovejše izkušnje

- (a) Baloni. Pilot ne upravlja balona v komercialnem zračnem prevozu ali za prevoz potnikov, če ni v zadnjih 180 dneh opravil:
1. najmanj tri lete kot pilot balona, od tega najmanj enega z balonom iz ustreznega razreda ali skupine;
 2. enega leta z balonom iz ustreznega razreda ali skupine pod nadzorom inštruktorja, usposobljenega v skladu s poddelom J.
- (b) Letala, helikopteri, zrakoplovi z navpičnim vzletanjem/pristajanjem, zračne ladje in jadralna letala. Pilot ne upravlja zrakoplova v komercialnem zračnem prevozu ali za prevoz potnikov:
1. kot glavni pilot ali kopilot, če ni v zadnjih 90 dneh opravil najmanj tri vzlete, prilete in pristanke na zrakoplovu istega tipa ali razreda ali na simulatorju, ki predstavlja navedeni tip ali razred. Ti trije vzleti in pristanki se opravijo med operacijami z več piloti ali operacijami z enim pilotom, odvisno od privilegijev, ki jih ima pilot, in
 2. kot glavni pilot ponoči, razen če:
 - (i) je v zadnjih 90 dneh opravil najmanj en vzlet, prilet in pristanek ponoči kot leteči pilot na zrakoplovu istega tipa ali razreda ali na simulatorju, ki predstavlja navedeni tip ali razred, ali
 - (ii) ima rating IR;
 3. kot kopilot med križarjenjem, razen če:
 - (i) izpolnjuje zahteve iz (b)(1), ali
 - (ii) je v zadnjih 90 dneh preletel najmanj tri sektorje kot nadomestni pilot med križarjenjem na zrakoplovu istega tipa ali razreda, ali
 - (iii) je opravil usposabljanje za pridobitev najnovejših izkušenj in osvežitveno usposabljanje za letenje na simulatorju v časovnih presledkih, ki niso bili daljši od 90 dni. To osvežitveno usposabljanje se lahko združi z operaterjevim osvežitvenim usposabljanjem iz dela OR.OPS.

4. Kadar ima pilot pravico do upravljanja več kot enega tipa letala s podobnimi značilnostmi glede upravljanja in uporabe, se lahko ti trije vzleti, prileti in pristanki, zahtevani pod 1, opravijo, kot je opredeljeno v podatkih o operativni ustreznosti, pripravljenih v skladu z Delom 21.

5. Kadar ima pilot pravice za upravljanje več tipov nekompleksnih helikopterjev s podobnimi značilnostmi glede upravljanja in uporabe, kot je opredeljeno v podatkih o operativni ustreznosti, pripravljenih v skladu z delom 21, se lahko ti trije vzleti, prileti in pristanki, zahtevani pod 1, opravijo samo na enem tipu, če je pilot v zadnjih šestih mesecih opravil najmanj dve uri letenja na vsakem tipu helikopterja.

(c) Posebne zahteve za komercialni zračni prevoz

1. Pri komercialnem zračnem prevozu se 90-dnevni rok iz predhodnih pododstavkov (b)(1) in (2) lahko podaljša na največ 120 dni, če pilot izvaja linijsko letenje pod nadzorom inštruktorja za rating za tip ali izpraševalca.

2. Če pilot ne izpolni zahteve iz 1, pred izvajanjem svojih privilegijev na zrakoplovu ali simulatorju za tip zrakoplova, predvidenega za uporabo, opravi let za usposabljanje, ki vključuje najmanj zahteve iz (b)(1) in (2).

FCL.065 Omejitev privilegijev imetnikov licenc, starih 60 let ali več, v komercialnem zračnem prevozu

(a) Starost 60 – 64. Letala in helikopterji. Imetnik pilotske licence, ki je dopolnil 60 let, kot pilot ne upravlja zrakoplova, s katerim se opravlja komercialni zračni prevoz, razen:

1. kot član posadke z več piloti, in

2. če je navedeni imetnik edini pilot v letalski posadki, ki je dopolnil 60 let.

(b) Starost 65 let. Imetnik pilotske licence, ki je dopolnil 65 let, kot pilot ne upravlja zrakoplova, s katerim se opravlja komercialni zračni prevoz.

FCL.070 Preklic, začasna razveljavitev in omejitev licenc, ratingov in spričeval

(a) Pristojni organ lahko licence, ratinge in spričevala, izdana v skladu s tem delom, omeji, začasno razveljavi ali prekliče, če pilot ne izpolni zahtev iz tega dela in dela o zdravniških spričevalih ali veljavnih operativnih zahtev, v skladu s pogoji in postopki iz dela ARA.

(b) Pilot, ki se mu začasno razveljavi ali prekliče licenca, pristojnemu organu takoj vrne licenco ali potrdilo.

PODDEL B

LICENCA PILOTA LAHKEGA ZRAKOPLOVA – LAPL

ODDELEK 1

Splošne zahteve

FCL.100 LAPL – Minimalna starost

Kandidati za licenco LAPL so stari:

(a) za letala in helikopterje najmanj 17 let;

(b) za jadralna letala in balone najmanj 16 let.

FCL.105 LAPL – Privilegiji in pogoji

(a) Splošno. Privilegij imetnika licence LAPL je, da lahko kot PIC izvaja nekomercialne operacije na zrakoplovih ustrezne kategorije, ne da bi za to prejel plačilo.

(b) Pogoji. Kandidati za licenco LAPL izpolnjujejo zahteve za ustrezno kategorijo zrakoplovov, in če je ustrezno, za razred ali tip zrakoplova, ki se uporabi pri preizkusu praktične usposobljenosti.

FCL.110 LAPL – Upoštevanje za isto kategorijo zrakoplovov

- (a) Kandidatom za licenco LAPL, ki imajo drugo licenco za isto kategorijo zrakoplovov, se v celoti prizna izpolnjevanje zahtev za licenco LAPL v navedeni kategoriji zrakoplovov.
- (b) Ne glede na predhodni odstavek kandidat, ki mu je potekla licenca, opravi preizkus praktične usposobljenosti v skladu s FCL.125 za izdajo licence LAPL v ustrezni kategoriji zrakoplovov.

FCL.115 LAPL – Tečaj usposabljanja

Kandidati za licenco LAPL opravijo tečaj usposabljanja pri organizaciji ATO. Tečaj vključuje teoretično usposabljanje in usposabljanje za letenje v skladu z danimi privilegiji.

FCL.120 LAPL – Preizkus teoretičnega znanja

Kandidati za licenco LAPL dokažejo raven teoretičnega znanja, ki ustreza odobrenim privilegijem, s preverjanji znanja:

- (a) splošni predmeti:
- letalsko pravo,
 - človeško delovanje,
 - meteorologija in
 - komuniciranje;
- (b) posebni predmeti, ki se nanašajo na različne kategorije zrakoplovov:
- načela letenja,
 - operativni postopki,
 - zmogljivost med letom in načrtovanje leta,
 - splošno znanje o zrakoplovih in
 - navigacija.

FCL.125 LAPL – Preizkus praktične usposobljenosti

- (a) Z uspešno opravljenim preizkusom praktične usposobljenosti kandidati za licenco LAPL dokažejo, da so sposobni, da kot vodje zrakoplovov na zrakoplovu ustrezne kategorije izvajajo ustrezne postopke in manevre na ravni usposobljenosti, ki ustreza odobrenim privilegijem.
- (b) Kandidati za preizkus praktične usposobljenosti se udeležijo usposabljanja za letenje na istem razredu ali tipu zrakoplova, kot je zrakoplov, ki se uporabi za preizkus praktične usposobljenosti. Privilegiji so omejeni na razred ali tip, uporabljen za preizkus praktične usposobljenosti, dokler se v licenco ne vpišejo dodatne razširitve privilegijev v skladu s tem poddelom.
- (c) *Uspešno opravljeni preizkus*
1. Preizkus praktične usposobljenosti je razdeljen na različne dele, ki predstavljajo vse različne faze leta v skladu s kategorijo zrakoplova, predvidenega za letenje.
 2. Kandidat, ki ne opravi uspešno katere koli naloge iz dela, ni opravil celotnega dela. Kandidat, ki ne opravi uspešno samo enega dela, znova opravlja samo zadevni del. Kandidat, ki ne opravi uspešno več delov, ni opravil celotnega preizkusa.
 3. Kandidat, ki znova opravlja preizkus v skladu s točko 2 in ne opravi katerega koli dela, vključno z deli, ki jih je uspešno opravil v predhodnem poskusu, ni opravil celotnega preizkusa.
 4. Kandidat, ki ne opravi uspešno vseh delov preizkusa v dveh poskusih, potrebuje dodatno usposabljanje.

ODDELEK 2

Posebne zahteve za licenco LAPL za letala – LAPL(A)**FCL.105.A LAPL(A) — Privilegiji in pogoji**

- (a) Privilegiji imetnika licence LAPL za letala so, da lahko deluje kot PIC na kopenskih letalih z enim batnim motorjem ali letalih TMG z največjo certificirano vzletno maso 2 000 kg ali manj, na katerih so največ trije potniki, tako da na letalu niso nikoli več kot štiri osebe.
- (b) Imetniki licence LAPL(S) lahko vozijo potnike šele, ko po izdaji licence opravijo deset ur letenja kot glavni piloti na letalih ali motornih jadralnih letalih.

FCL.110.A LAPL(A) – Zahtevane izkušnje in njihovo upoštevanje

- (a) Kandidati za licenco LAPL(A) opravijo najmanj 30 ur usposabljanja za letenje na letalih ali motornih jadralnih letalih, ki vključuje najmanj:
1. 15 ur letenja z inštruktorjem v razredu, v katerem bo potekal preizkus praktične usposobljenosti;
 2. šest ur samostojnega letenja pod nadzorom, vključno z najmanj tremi urami samostojnih preletov z najmanj enim preletom dolгим vsaj 150 km (80 NM), med katerim naredi en postanek na letališču, ki ni vzletno letališče.
- (b) Posebne zahteve za kandidate z licenco LAPL(S) z razširitvijo na TMG: Kandidati za licenco LAPL(A), ki imajo licenco LAPL(S), razširjeno na TMG, po vpisu zaznamka o razširitvi na TMG opravijo najmanj 21 ur letenja na letalih TMG in izpolnjujejo zahteve iz FCL.135. A(a) za letala.
- (c) Upoštevanje. Kandidatom s predhodnimi izkušnjami kot PIC se te lahko upoštevajo pri zahtevah iz (a).

Obseg njihovega upoštevanja določi organizacija ATO, pri kateri pilot opravi tečaj usposabljanja, na podlagi predhodnega preizkusa letenja, vendar v nobenem primeru:

1. ne presega skupnega časa letenja kot PIC;
2. ne presega 50 % ur, zahtevanih pod (a);
3. ne vključuje zahtev iz (a)(2).

FCL.135.A LAPL(A) – Razširitev privilegijev na drug razred ali različico letala

- (a) Privilegiji licence LAPL(A) so omejeni na razred ali različico letal ali letal TMG, na katerih je potekal preizkus praktične usposobljenosti. Omejitev se lahko preklic, če pilot izpolnjuje naslednje zahteve v drugem razredu:
1. tri ure usposabljanja za letenje, ki vključuje:
 - (i) deset vzletov in pristankov z inštruktorjem ter
 - (ii) deset samostojnih vzletov in pristankov pod nadzorom.
 2. preizkus praktične usposobljenosti, da dokaže ustrezno raven praktične usposobljenosti v novem razredu. Med preizkusom praktične usposobljenosti kandidat izpraševalcu dokaže tudi ustrezno teoretično znanje za ta drugi razred iz naslednjih predmetov:
 - (i) operativni postopki,
 - (ii) zmožljivost med letom in načrtovanje leta,
 - (iii) splošno znanje o zrakoplovih.
- (b) Imetnik licence LAPL pred začetkom izvajanja privilegijev iz licence na različici letala, ki ni različica, uporabljena za preizkus praktične usposobljenosti, opravi izobraževanje o razlikah ali seznanitveno usposabljanje. Izobraževanje o razlikah se vpiše v pilotski dnevnik ali enakovreden dokument, ki ga podpiše inštruktor.

FCL.140.A LAPL(A) – Zahteve za najnovejše izkušnje

(a) Imetniki licence LAPL(A) lahko izvajajo privilegije iz svoje licence, če so v zadnjih 24 mesecih kot piloti na letalih ali letalih TMG opravili:

1. najmanj dvanajst ur letenja kot PIC, vključno z dvanajstimi vzleti in pristanki, ter
2. osvežitveno usposabljanje, ki obsega najmanj eno uro letenja z inštruktorjem.

(b) Imetniki licence LAPL(A), ki ne izpolnjujejo zahtev iz (a):

1. opravijo preverjanje strokovnosti z izpraševalcem, preden ponovno izvajajo privilegije iz svoje licence, ali
2. opravijo dodatni čas letenja ali dodatne vzlete in pristanke z inštruktorjem ali samostojno pod nadzorom inštruktorja, da izpolnijo zahteve iz (a).

ODDELEK 3***Posebne zahteve za licenco LAPL za helikopterje – LAPL(H)*****FCL.105.H LAPL(H) – Privilegiji**

Privilegiji imetnika licence LAPL za helikopterje so, da lahko deluje kot PIC na enomotornih helikopterjih z največjo certificirano vzletno maso do vključno 2 000 kg, na katerih so največ trije potniki, tako da v helikopterju nikoli niso več kot štiri osebe.

FCL.110.H LAPL(H) – Zahtevane izkušnje in njihovo upoštevanje

(a) Kandidati za licenco LAPL(H) opravijo 40 ur usposabljanja za letenje na helikopterjih. Od tega najmanj 35 ur letijo na tipu helikopterja, ki se bo uporabil za preizkus praktične usposobljenosti. Usposabljanje za letenje vključuje najmanj:

1. 20 urami letenja z inštruktorjem in
2. deset ur samostojnega letenja pod nadzorom, vključno z najmanj petimi urami samostojnih preletov z najmanj enim preletom, dolgim najmanj 150 km (80 NM), med katerim naredijo en postanek na letališču, ki ni vzletno letališče.

(b) Upoštevanje. Kandidatom s predhodnimi izkušnjami kot PIC se te lahko upoštevajo pri zahtevah iz (a).

Obseg njihovega upoštevanja določi organizacija ATO, pri kateri pilot opravi tečaj usposabljanja, na podlagi predhodnega preizkusa letenja, vendar v nobenem primeru:

1. ne presega skupnega časa letenja kot PIC;
2. ne presega 50 % ur, zahtevanih pod (a);
3. ne vključuje zahtev iz (a)(2).

FCL.135.H LAPL(H) – Razširitev privilegijev na drug razred ali različico helikopterja

(a) Privilegiji licence LAPL(H) so omejeni na določen tip ali različico helikopterja, na katerem je potekal preizkus praktične usposobljenosti. Ta omejitev se lahko preklic, če pilot opravi:

1. pet ur usposabljanja za letenje, ki vključuje:
 - (i) 15 vzletov, priletov in pristankov z inštruktorjem;
 - (ii) 15 samostojnih vzletov, priletov in pristankov pod nadzorom;

2. preizkus praktične usposobljenosti, da dokaže ustrezno raven praktične usposobljenosti za nov tip. Med preizkusom praktične usposobljenosti kandidat izpraševalcu dokaže tudi ustrezno raven teoretičnega znanja za drug tip iz naslednjih predmetov:

- operativni postopki,
- zmogljivost med letom in načrtovanje leta,
- splošno znanje o zrakoplovih.

- (b) Imetnik licence LAPL(H) se pred začetkom izvajanja privilegijev iz licence na različici helikopterja, ki ni različica, ki je bila uporabljena za preizkus praktične usposobljenosti, udeleži izobraževanja o razlikah ali seznanitvenega usposabljanja v skladu s podatki o operativni ustreznosti, določenimi v skladu z delom 21. Izobraževanje o razlikah se vpiše v pilotski dnevnik ali enakovreden dokument, ki ga podpiše inštruktor.

FCL.140.H LAPL(H) – Zahteve za najnovejše izkušnje

- (a) Imetniki licence LAPL(H) izvajajo privilegije iz svoje licence na določenem tipu šele, ko so na helikopterjih navedenega tipa v zadnji dvanajstih mesecih opravili:

1. najmanj šest ur letenja kot PIC, vključno s šestimi vzleti, prileti in pristanki, in
2. osvežitveno usposabljanje, ki obsega skupno najmanj eno uro letenja z inštruktorjem.

- (b) Imetniki licence LAPL(H), ki ne izpolnjujejo zahtev iz (a):

1. uspešno opravijo preizkus strokovne usposobljenosti z izpraševalcem na določenem tipu, preden ponovno izvajajo privilegije iz svoje licence, ali
2. opravijo dodatni čas letenja ali dodatne vzlete in pristanke z inštruktorjem ali samostojno pod nadzorom inštruktorja, da izpolnijo zahteve iz (a).

ODDELEK 4

Posebne zahteve za licenco LAPL za jadralna letala – LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S) – Privilegiji in pogoji

- (a) Privilegiji imetnika licence LAPL za jadralna letala so, da lahko deluje kot PIC na jadralnih letalih in jadralnih letalih s pogonom. Imetnik za izvajanje privilegijev na letalih TMG izpolnjuje zahteve iz FCL.135.S.
- (b) Imetniki licence LAPL(S) lahko vozijo potnike šele, ko po izdaji licence opravijo deset ur letenja ali 30 vzletov kot PIC na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom.

FCL.110.S LAPL(S) – Zahtevane izkušnje in njihovo upoštevanje

- (a) Kandidati za licenco LAPL(S) opravijo najmanj 15 ur usposabljanja za letenje na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom, vključno z najmanj:

1. desetimi urami letenja z inštruktorjem;
2. dvema urama samostojnega letenja pod nadzorom;
3. 45 vzleti in pristanki;
4. enim samostojnim preletom, dolgim najmanj 50 km (27 NM), ali enim preletom z inštruktorjem, dolgim najmanj 100 km (55 NM).

- (b) Od 15 ur, zahtevanih pod (a), se največ sedem ur lahko opravi na letalih TMG.

- (c) Upoštevanje. Kandidatom s predhodnimi izkušnjami kot PIC se te lahko upoštevajo pri zahtevah iz (a).

Obseg njihovega upoštevanja določi organizacija ATO, pri kateri pilot opravi tečaj usposabljanja, na podlagi predhodnega preizkusa letenja, vendar v nobenem primeru:

1. ne presega skupnega časa letenja kot PIC;
2. ne presega 50 % ur, zahtevanih pod (a);
3. ne vključuje zahtev iz (a)(2) do (a)(4).

FCL.130.S LAPL(S) – Načini vzleta

- (a) Privilegiji licence LAPL(S) so omejeni na način vzletanja, vključen v preizkus praktične usposobljenosti. Ta omejitev se lahko prekliče, če pilot opravi:

1. pri vzletanju z vitlom in vlečnim avtomobilom najmanj deset vzletov z inštruktorjem in pet samostojnih vzletov pod nadzorom;
2. pri aerozapregi ali samostojnem vzletanju najmanj pet vzletov z inštruktorjem in pet samostojnih vzletov pod nadzorom. Pri samostojnem vzletanju se letenje z inštruktorjem lahko opravi na letalu TMG;
3. pri vzletu z napeto elastiko najmanj tri vzlete z inštruktorjem ali samostojno pod nadzorom.

- (b) Opravljeni dodatni vzleti za usposabljanje se vpišejo v dnevnik in jih podpiše inštruktor.

- (c) Pilot za ohranitev svojih privilegijev za vsak način vzletanja v zadnjih 24 mesecih opravi najmanj pet vzletov, razen pri vzletanju z napeto elastiko, pri katerem opravi samo dva vzleta.

- (d) Če pilot ne izpolni zahteve iz (c), za obnovo privilegijev opravi dodatno število vzletov z inštruktorjem ali samostojno pod nadzorom inštruktorja.

FCL.135.S LAPL(S) – Razširitev privilegijev na TMG

Privilegiji licence LAPL(S) se razširijo na letala TMG, če je pilot opravil pri organizaciji ATO najmanj:

- (a) šest ur usposabljanja za letenje na letalu TMG, vključno:

1. s štirimi urami letenja z inštruktorjem;
2. enim samostojnim preletom, dolgim najmanj 150 km (80 NM), med katerim opravi en postanek na letališču, ki ni odhodno letališče;

- (b) preizkus praktične usposobljenosti na letalu TMG, da dokaže ustrezno raven praktične usposobljenosti. Med preizkusom praktične usposobljenosti kandidat izpraševalcu dokaže tudi ustrezno raven teoretičnega znanja o letalih TMG iz naslednjih predmetov:

- načela letenja,
- operativni postopki,
- zmogljivost med letom in načrtovanje leta,
- splošno znanje o zrakoplovih,
- navigacija.

FCL.140.S LAPL(S) – Zahteve za najnovejše izkušnje

- (a) Jadralna letala in jadralna letala s pogonom. Imetniki licence LAPL(S) izvajajo privilegije iz svoje licence na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom samo, če so v zadnjih 24 mesecih na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom, razen na letalih TMG, opravili najmanj:

1. pet ur letenja kot PIC, vključno s 15 vzleti;
2. dva leta za usposabljanje z inštruktorjem.

(b) TMG. Imetniki licence LAPL(S) izvajajo privilegije iz svoje licence na letalih TMG samo, če so:

1. na letalih TMG v zadnjih 24 mesecih opravili:

- (i) najmanj dvanajst ur letenja kot PIC, vključno z dvanajstim vzleti in pristanki, ter
- (ii) osvežitveno usposabljanje, ki obsega skupno najmanj eno uro letenja z inštruktorjem.

2. Če ima imetnik licence LAPL(S) tudi privilegije za upravljanje letal, se zahteve iz 1 lahko izpolnijo na letalih.

(c) Imetniki licence LAPL(S), ki ne izpolnijo zahtev iz (a) ali (b), pred ponovnim izvajanjem svojih privilegijev:

- 1. uspešno opravijo preizkus strokovne usposobljenosti na jadralnem letalu ali letalu TMG, kot je ustrezno, ali
- 2. opravijo dodatni čas letenja ali dodatne vzlete in pristanke, z inštruktorjem ali samostojno pod nadzorom inštruktorja, da izpolnijo zahteve iz (a) ali (b).

ODDELEK 5

Posebne zahteve za licenco LAPL za balone – LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) – Privilegiji

Privilegiji imetnika licence LAPL za balone so, da lahko deluje kot PIC na toplozračnih balonih ali toplozračnih ladjah z največjo prostornino ovoja 3 400 m³ ali plinskih balonih z največjo prostornino ovoja 1 200 m³, na katerih so največ trije potniki, tako da na zrakoplovu niso nikoli več kot štiri osebe.

FCL.110.B LAPL(B) – Zahtevane izkušnje

(a) Kandidati za licenco LAPL(B) na balonih istega razreda opravijo najmanj 16 ur usposabljanja za letenje, vključno z najmanj:

- 1. dvanajstim urami letenja z inštruktorjem;
- 2. desetimi napihovanji ter 20 vzleti in pristanki ter
- 3. enim samostojnim letom pod nadzorom, ki traja najmanj 30 minut.

(b) Upoštevanje. Kandidatom s predhodnimi izkušnjami kot PIC na balonih se te lahko upoštevajo pri zahtevah iz (a).

Obseg njihovega upoštevanja določi organizacija ATO, pri kateri pilot opravi tečaj usposabljanja, na podlagi predhodnega preizkusa letenja, vendar v nobenem primeru:

- 1. ne presega skupnega časa letenja kot PIC na balonih;
- 2. ne presega 50 % ur, zahtevanih pod (a);
- 3. ne vključuje zahtev iz (a)(2) in (a)(3).

FCL.130.B LAPL(B) – Razširitev privilegijev na privezane balone

(a) Privilegiji licence LAPL(B) so omejeni na lete z neprivezanimi baloni. Ta omejitev se lahko prekliče, če pilot za usposabljanje opravi najmanj tri lete s privezanimi baloni.

(b) Opravljeno dodatno usposabljanje se vpiše v dnevnik in ga podpiše inštruktor.

(c) Za ohranitev navedenega privilegija piloti v zadnjih 24 mesecih opravijo najmanj dva leta s privezanim balonom.

(d) Če pilot ne izpolnjuje zahteve iz (c), za obnovo privilegijev opravi dodatno število letov s privezanim balonom z inštruktorjem ali samostojno pod nadzorom inštruktorja.

FCL.135.B LAPL(B) – Razširitev privilegijev na drug razred balonov

Privilegiji licence LAPL(B) so omejeni na razred balonov, v katerem je potekal preizkus praktične usposobljenosti. Ta omejitev se lahko prekliče, če pilot opravi pri organizaciji ATO v drugem razredu najmanj:

- (a) pet letov z inštruktorjem ali
- (b) pri licenci LAPL(B) za toplozračne balone, če želi razširiti svoje privilegije na toplozračne ladje, pet ur letenja z inštruktorjem, in
- (c) preizkus praktične usposobljenosti, med katerim izpraševalcu dokaže tudi ustrezno raven teoretičnega znanja za drug razred iz naslednjih predmetov:
 - načela letenja,
 - operativni postopki,
 - zmogljivosti med letom in načrtovanje leta, ter
 - splošno znanje o zrakoplovih.

FCL.140.B LAPL(B) – Zahteve za najnovejše izkušnje

- (a) Imetniki licence LAPL(B) lahko izvajajo privilegije iz svoje licence samo, če so v zadnjih 24 mesecih v enem razredu balonov opravili najmanj:

1. šest ur letenja kot PIC, vključno z desetimi vzleti in pristanki, in
2. en let za usposabljanje z inštruktorjem;
3. če je pilot usposobljen za upravljanje več razredov balonov, za izvajanje svojih privilegijev v drugem razredu v zadnjih 24 mesecih opravi tudi najmanj tri ure letenja v navedenem razredu, vključno s tremi vzleti in pristanki.

- (b) Imetniki licence LAPL(B), ki ne izpolnjujejo zahtev iz (a), pred ponovnim izvajanjem svojih privilegijev:

1. uspešno opravijo preverjanje strokovnosti z izpraševalcem v ustreznem razredu ali
2. opravijo dodatni čas letenja ali dodatne vzlete in pristanke z inštruktorjem ali samostojno pod nadzorom inštruktorja, da izpolnijo zahteve iz (a).

PODDEL C**LICENCA ŠPORTNEGA PILOTA (PPL), LICENCA JADRALNEGA PILOTA (SPL) IN LICENCA PILOTA BALONA (BPL)****ODDELEK 1****Splošne zahteve****FCL.200 Minimalna starost**

- (a) Kandidat za licenco PPL je star najmanj 17 let;
- (b) kandidat za licenco BPL ali SPL je star najmanj 16 let.

FCL.205 Pogoji

Kandidati za izdajo licence PPL izpolnjujejo zahteve za rating za razred ali tip za zrakoplov, ki se uporablja med preizkusom praktične usposobljenosti, v skladu s poddelom H.

FCL.210 Tečaj usposabljanja

Kandidati za licence BPL, SPL ali PPL opravijo tečaj usposabljanja pri organizaciji ATO. Tečaj vključuje teoretično znanje in usposabljanje za letenje v skladu z danimi privilegiji.

FCL.215 Preizkus teoretičnega znanja

Kandidati za licence BPL, SPL ali PPL dokažejo raven teoretičnega znanja, ki ustreza odobrenim privilegijem, s preizkusi znanja pri naslednjih predmetih:

(a) splošni predmeti:

- letalsko pravo,
- človeško delovanje,
- meteorologija in
- komuniciranje;

(b) posebni predmeti, ki se nanašajo na različne kategorije zrakoplovov:

- načela letenja,
- operativni postopki,
- zmogljivost med letom in načrtovanje leta,
- splošno znanje o zrakoplovih in
- navigacija.

FCL.235 Preizkus praktične usposobljenosti

(a) Kandidati za licence BPL, SPL ali PPL z uspešno opravljenim preizkusom praktične usposobljenosti dokažejo, da so sposobni, da kot PIC na zrakoplovu ustrezne kategorije izvajajo ustrezne postopke in manevre na ravni usposobljenosti, ki ustreza odobrenim privilegijem.

(b) Kandidat za preizkus praktične usposobljenosti se je usposabljal za letenje na zrakoplovu istega razreda ali tipa ali skupine balonov, kot se bo uporabil za preizkus praktične usposobljenosti.

(c) Uspešno opravljeni preizkus

1. Preizkus praktične usposobljenosti je razdeljen na različne dele, ki predstavljajo vse različne faze leta v skladu s kategorijo zrakoplova, predvidenega za letenje.
2. Kandidat, ki ne opravi uspešno katere koli naloge iz dela, ni opravil celotnega dela. Kandidat, ki ne opravi uspešno več delov, ni opravil celotnega preizkusa. Kandidat, ki ne opravi uspešno samo enega dela, znova opravlja samo zadevni del.
3. Kandidat, ki znova opravlja preizkus v skladu s točko 2 in ne opravi katerega koli dela, vključno z deli, ki jih je uspešno opravil v predhodnem poskusu, ni opravil celotnega preizkusa.
4. Kandidat, ki ne opravi uspešno vseh delov preizkusa v dveh poskusih, se udeleži dodatnega usposabljanja.

ODDELEK 2***Posebne zahteve za licenco PPL za letala – PPL(A)*****FCL.205.A PPL(A) – Privilegiji**

(a) Privilegiji imetnika licence PPL(A) so, da deluje kot PIC ali kopilot na letalih ali letalih TMG, ki opravljajo nekomercialne lete, ne da bi za to prejel plačilo.

(b) Ne glede na predhodni odstavek lahko imetnik licence PPL(A) s privilegiji inštruktorja ali izpraševalca prejme plačilo za:

1. izvajanje usposabljanja za letenje za licenco LAPL(A) ali PPL(A);
2. izvedbo preizkusa praktične usposobljenosti in preverjanja strokovnosti za navedeni licenci;
3. ratinge in potrdila iz navedenih licenc.

FCL.210.A PPL(A) – Zahtevane izkušnje in njihovo upoštevanje

- (a) Kandidati za licenco PPL(A) opravijo najmanj 45 ur usposabljanja za letenje na letalih, od tega jih lahko pet opravijo na napravi FSTD, vključno z najmanj:

1. 25 urami letenja z inštruktorjem in
2. desetimi urami samostojnega letenja pod nadzorom, vključno z najmanj petimi urami samostojnih preletov z najmanj enim preletom, dolgim najmanj 270 km (150 NM), med katerim naredijo postanek na dveh letališčih, ki nista vzletno letališče.

- (b) Posebne zahteve za kandidate z licenco LAPL(A). Kandidati za licenco PPL(A), ki imajo licenco LAPL(A), po izdaji licence LAPL(A) opravijo najmanj 15 ur letenja na letalih, od tega najmanj deset ur za usposabljanje za letenje med tečajem usposabljanja pri organizaciji ATO. Ta tečaj usposabljanja obsega najmanj štiri ure samostojnega letenja pod nadzorom, vključno z najmanj dvema urama samostojnih preletov z najmanj enim preletom, dolgim najmanj 270 km (150 NM), med katerim naredijo postanek na dveh letališčih, ki nista vzletno letališče.

- (c) Posebne zahteve za kandidate z licenco LAPL(S) z razširitvijo na letala TMG. Kandidati za licenco PPL(A), ki imajo licenco LAPL(S) z razširitvijo na letala TMG, opravijo:

1. najmanj 24 ur letenja na letalih TMG po vpisu zaznamka o razširitvi na letala TMG in
2. 15 ur usposabljanja za letenje na letalih na tečaju usposabljanja pri organizaciji ATO, ki vključuje najmanj zahteve iz (a)(2).

- (d) Upoštevanje. Kandidatom, ki imajo pilotsko licenco za drugo kategorijo zrakoplovov, razen za balone, se upošteva 10 % skupnega časa letenja, ki so ga opravili kot PIC na takih zrakoplovih, do največ deset ur. V nobenem primeru pa se to ne upošteva pri zahtevah iz (a)(2).

ODDELEK 3***Posebne zahteve za licenco PPL za helikopterje – PPL(H)*****FCL.205.H PPL(H) – Privilegiji**

- (a) Privilegiji imetnika licence PPL(H) so, da deluje kot PIC ali kopilot na helikopterjih, ki opravljajo nekomercialne lete, ne da bi za to prejel plačilo.

- (b) Ne glede na predhodni odstavek lahko imetnik licence PPL(H) s privilegiji inštruktorja ali izpraševalca prejme plačilo za:

1. izvajanje usposabljanja za letenje za licenco LAPL(H) ali PPL(H);
2. izvedbo preizkusa praktične usposobljenosti in preverjanja strokovnosti za navedeni licenci;
3. ratinge in potrdila iz navedenih licenc.

FCL.210.H PPL(H) – Zahtevane izkušnje in njihovo upoštevanje

- (a) Kandidati za licenco PPL(H) opravijo najmanj 45 ur usposabljanja za letenje na helikopterjih, od tega jih lahko pet opravijo na napravi FNPT ali simulatorju, vključno z najmanj:

1. 25 urami letenja z inštruktorjem in
2. desetimi urami samostojnega letenja pod nadzorom, vključno z najmanj petimi urami samostojnih preletov z najmanj enim preletom, dolgim najmanj 185 km (100 NM), med katerim naredijo postanek na dveh letališčih, ki nista vzletno letališče;
3. 35 ur od 45 ur usposabljanja za letenje je treba opraviti na istem tipu helikopterja, kot se uporabi za preizkus praktične usposobljenosti.

- (b) Posebne zahteve za kandidata z licenco LAPL(H). Kandidati za licenco PPL(H), ki imajo licenco LAPL(H), opravijo tečaj usposabljanja pri organizaciji ATO. Ta tečaj usposabljanja obsega najmanj pet ur letenja z inštruktorjem in najmanj en samostojen prelet pod nadzorom, dolg najmanj 185 km (100 NM), med katerim se naredi postanek na dveh letališčih, ki nista vzletno letališče.
- (c) Kandidatom, ki imajo pilotsko licenco za drugo kategorijo zrakoplovov, razen za balone, se upošteva 10 % skupnega časa letenja, ki so ga opravili kot PIC na takih zrakoplovih, do največ šest ur. V nobenem primeru pa se to ne upošteva pri zahtevah iz (a)(2).

ODDELEK 4

Posebne zahteve za licenco PPL za zračne ladje – PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) – Privilegiji

- (a) Licenca PPL(As) imetniku dopušča, da deluje kot PIC ali kopilot na zračnih ladjah, ki izvajajo nekomercialne lete, ne da bi za to prejel plačilo.
- (b) Ne glede na predhodni odstavek lahko imetnik licence PPL(As) s privilegiji inštruktorja ali izpraševalca prejme plačilo za:
1. zagotavljanje usposabljanja za letenje za licenco PPL(As);
 2. izvajanje preizkusa praktične usposobljenosti in preverjanja strokovnosti za to licenco;
 3. ratinge ali spričevala in potrdila iz navedene licence.

FCL.210.As PPL(As) – Zahtevane izkušnje in njihovo upoštevanje

- (a) Kandidati za licenco PPL(As) opravijo najmanj 35 ur usposabljanja za letenje na zračnih ladjah, od tega jih lahko pet opravijo na napravi FSTD, vključno z najmanj:
1. 25 urami letenja z inštruktorjem, ki vključujejo:
 - (i) tri ure usposabljanja za prelete, vključno z enim preletom, dolgim najmanj 65 km (35 NM);
 - (ii) tri ure instrumentalnega usposabljanja;
 2. osmimi vzleti in pristanki na letališču, vključno s postopki priveza na steber in odveza;
 3. osmimi urami samostojnega letenja pod nadzorom.
- (b) Kandidatom, ki imajo licenco BPL in so usposobljeni za upravljanje toplozračnih zračnih ladij, se upošteva 10 % skupnega časa letenja, ki so ga opravili kot PIC na takih zračnih ladjah, vendar največ pet ur.

ODDELEK 5

Posebne zahteve za licenco jadralnega pilota (SPL)

FCL.205.S SPL – Privilegiji in pogoji

- (a) Licenca SPL imetniku dovoljuje, da deluje kot PIC na jadralnih letalih in jadralnih letalih s pogonom. Za izvajanje privilegijev na letalu TMG imetnik izpolnjuje zahteve iz FCL.135.S.
- (b) Imetniki licence SPL:
1. lahko vozijo potnike šele, ko so po izdaji licence opravili najmanj deset ur letenja ali 30 vzletov kot PIC na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom;
 2. nekomercialne lete opravljajo brez plačila, dokler:
 - (i) niso stari 18 let;
 - (ii) po izdaji licence ne opravijo 75 ur letenja ali 200 vzletov kot PIC na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom;
 - (iii) uspešno ne opravijo preverjanja strokovnosti z izpraševalcem.

- (c) Ne glede na predhodno točko (b)(2) lahko imetnik licence SPL s privilegiji inštruktorja ali izpraševalca prejme plačilo za:

izvajanje usposabljanja za letenje za licenco LAPL(S) ali SPL;

izvedbo preizkusa praktične usposobljenosti in preverjanja strokovnosti za navedeni licenci;

ratinge in potrdila iz navedenih licenc.

FCL.210.S SPL – Zahtevane izkušnje in njihovo upoštevanje

- (a) Kandidati za licenco SPL opravijo najmanj 15 ur usposabljanja za letenje na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom, ki vključuje najmanj zahteve iz FCL.110.S.

- (b) Kandidatom za licenco SPL, ki imajo licenco LAPL(S), se v celoti prizna izpolnjevanje zahtev za izdajo licence SPL.

Kandidatom za licenco SPL, ki so imeli licenco LAPL(S) v dvoletnem obdobju pred oddajo vloge, se v celoti prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje in usposabljanje za letenje.

Upoštevanje. Kandidatom, ki imajo pilotsko licenco za drugo kategorijo zrakoplovov, razen za balone, se upošteva 10 % skupnega časa letenja, ki so ga opravili kot PIC na takih zrakoplovih, do največ sedem ur. V nobenem primeru pa se to ne upošteva pri zahtevah za FCL.110.S (a)(2) do (a)(4).

FCL.220.S SPL – Metode vzletanja

Privilegiji licence SPL so omejeni na metodo vzletanja, ki je bila vključena v preizkus praktične usposobljenosti. Ko pilot izpolni zahteve iz FCL.130.S, se lahko ta omejitev prekliče in se izvajajo novi privilegiji.

FCL.230.S SPL – Zahteve za najnovejše izkušnje

Imetniki licence SPL lahko izvajajo privilegije iz svoje licence samo, ko izpolnijo zahteve za najnovejše izkušnje iz FCL.140.S.

ODDELEK 6

Posebne zahteve za licenco pilota balona (BPL)

FCL.205.B BPL – Privilegiji in pogoji

- (a) Privilegiji imetnika licence BPL so, da deluje kot PIC na balonih in toplozračnih zračnih ladjah.

- (b) Imetniki licence BPL so omejeni na delovanje na nekomercialnih letih, ne da bi za to prejeli plačilo, dokler:

1. niso stari 18 let;
2. ne opravijo 50 ur letenja ter 50 vzletov in pristankov kot PIC na balonih;
3. uspešno ne opravijo preverjanja strokovnosti z izpraševalcem na balonu določenega razreda.

- (c) Ne glede na točko (b) lahko imetnik licence BPL s privilegiji inštruktorja ali izpraševalca prejme plačilo za:

1. zagotavljanje usposabljanja za letenje za licenco LAPL(B) ali BPL;
2. izvedbo preizkusa praktične usposobljenosti in preverjanja strokovnosti za navedeni licenci;
3. ratinge in potrdila iz navedenih licenc.

FCL.210.B BPL – Zahtevane izkušnje in njihovo upoštevanje

- (a) Kandidati za licenco BPL opravijo na balonih istega razreda in skupine najmanj 16 ur usposabljanja za letenje, vključno z najmanj:

1. dvanajstimi urami letenja z inštruktorjem;
2. desetimi napihovanji ter 20 vzleti in pristanki ter
3. enim samostojnim letom pod nadzorom, ki traja najmanj 30 minut.

(b) Kandidatom za licenco BPL, ki imajo licenco LAPL(B), se v celoti prizna izpolnjevanje zahtev za izdajo licence BPL.

Kandidatom za licenco BPL, ki so imeli licenco LAPL(B) največ dve leti pred oddajo vloge, se v celoti prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje in usposabljanje za letenje.

FCL.220.B BPL – Razširitev privilegijev na lete s privezanim balonom

Privilegiji licence BPL so omejeni na lete z neprivezanim balonom. Ko pilot izpolni zahteve iz FCL.130.B, se lahko ta omejitev prekliče.

FCL.225.B BPL – Razširitev privilegijev na drug razred ali skupino balonov

Privilegiji licence BPL so omejeni na razred in skupino balonov, v katerih je potekal preizkus praktične usposobljenosti. Ta omejitev se lahko prekliče, ko pilot:

(a) pri razširitvi privilegijev na drug razred v okviru iste skupine izpolni zahteve iz FCL.135.B;

(b) pri razširitvi privilegijev na drugo skupino v istem razredu balonov opravi najmanj:

1. dva leta za usposabljanje na balonu iz ustrezne skupine in

2. naslednje število ur letenja kot PIC na balonih:

(i) za balone z ovojem, katerega prostornina znaša od 3 401 m³ do 6 000 m³, najmanj 100 ur;

(ii) za balone z ovojem, katerega prostornina znaša od 6 001 m³ do 10 500 m³, najmanj 200 ur;

(iii) za balone z ovoji, katerih prostornina znaša več kot 10 500 m³, najmanj 300 ur;

(iv) za plinske balone z ovojem, katerega prostornina znaša več kot 1 260 m³, najmanj 50 ur.

FCL.230.B BPL – Zahteve za najnovejše izkušnje

(a) Imetniki licence BPL lahko izvajajo privilegije iz svoje licence samo, če so v enem razredu balonov v zadnjih 24 mesecih opravili najmanj:

1. šest ur letenja kot PIC, vključno z desetimi vzleti in pristanki, in

2. en let za usposabljanje z inštruktorjem v balonu iz ustreznega razreda in z največjo prostornino ovoja, za katerega imajo privilegije;

3. če so piloti usposobljeni za upravljanje več razredov balonov, za izvajanje svojih privilegijev v drugem razredu v zadnjih 24 mesecih opravijo tudi najmanj tri ure letenja v navedenem razredu, vključno s tremi vzleti in pristanki.

(b) Imetniki licence BPL, ki ne izpolnjujejo zahtev iz (a), pred ponovnim izvajanjem svojih privilegijev:

1. uspešno opravijo preverjanje strokovnosti z izpraševalcem v balonu ustreznega razreda in z največjo prostornino ovoja, za katerega imajo privilegije, ali

2. opravijo dodatni čas letenja ali dodatne vzlete in pristanke z inštruktorjem ali samostojno pod nadzorom inštruktorja, da izpolnijo zahteve iz (a).

PODDEL D

LICENCA POKLICNEGA PILOTA – CPL

ODDELEK 1

Splošne zahteve**FCL.300 CPL – Minimalna starost**

Kandidat za licenco CPL je star najmanj 18 let.

FCL.305 CPL – Privilegiji in pogoji

(a) Privilegiji. Privilegiji imetnika licence CPL so, da v okviru ustrezne kategorije zrakoplovov:

1. izvaja vse privilegije imetnika licenc LAPL in PPL;
2. deluje kot PIC ali kopilot na katerem koli zrakoplovu, vključenem v operacije, ki niso komercialni zračni prevoz;
3. deluje kot PIC v komercialnem zračnem prevozu na zrakoplovu z enim pilotom ob upoštevanju omejitev iz FCL.060 in tega poddela;
4. deluje kot kopilot v komercialnem zračnem prevozu ob upoštevanju omejitev iz FCL.060.

(b) Pogoji. Kandidat za izdajo licence CPL izpolnjuje zahteve za rating za razred ali tip zrakoplova, ki se uporabi med preizkusom praktične usposobljenosti.

FCL.310 CPL – Preizkus teoretičnega znanja

Kandidat za licenco CPL dokaže raven znanja, ki ustreza podeljenim privilegijem, s preizkusi znanja iz naslednjih predmetov:

- letalsko pravo,
- splošno poznavanje zrakoplovov – konstrukcija/sistemi/pogonska naprava,
- splošno poznavanje zrakoplovov – inštrumenti,
- masa in ravnotežje,
- zmogljivost,
- načrtovanje letenja in spremljanje,
- človeško delovanje,
- meteorologija,
- splošna navigacija,
- radijska navigacija,
- operativni postopki,
- načela letenja,
- sporazumevanje pri letenju po pravilih vizualnega letenja (Visual Flight Rules – VFR).

FCL.315 CPL – Tečaj usposabljanja

Kandidat za licenco CPL opravi teoretični pouk in usposabljanje za letenje pri organizaciji ATO v skladu z dodatkom 3 k temu delu.

FCL.320 CPL – Preizkus praktične usposobljenosti

Kandidat za licenco CPL uspešno opravi preizkus praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 4 k temu delu, da dokaže, da lahko kot PIC zrakoplova ustrezne kategorije izvaja ustrezne postopke in manevre na ravni usposobljenosti, ki ustreza odobrenim privilegijem.

ODDELEK 2

Posebne zahteve za kategorijo letal – CPL(A)**FCL.325.A CPL(A) – Posebni pogoji za imetnike licence MPL**

Pred izvajanjem privilegijev licence CPL(A) imetnik licence MPL z letalom opravi:

(a) 70 ur letenja:

1. kot PIC ali

2. od tega najmanj deset ur kot PIC, preostanek pa kot PIC pod nadzorom (PICUS).

Teh 70 ur vključuje 20 ur preletov po pravilih VFR kot PIC ali zbere skupno čas preletov, ki vključuje najmanj deset ur letenja kot PIC in deset ur kot PICUS. To vključuje prelet po pravilih VFR, dolg najmanj 540 km (300 NM), med katerim kot PIC opravi postanek na dveh različnih letališčih.

(b) sestavine modularnega tečaja za licenco CPL(A) v skladu z odstavkoma 10(a) in 11 dodatka 3, E k temu delu in

(c) preizkus praktične usposobljenosti za licenco CPL(A) v skladu s FCL.320.

PODDEL E

LICENCA PILOTA V VEČČLANSKI POSADKI – MPL**FCL.400.A MPL – Minimalna starost**

Kandidat za licenco MPL je star najmanj 18 let.

FCL.405.A MPL – Privilegiji

(a) Licenca MPL imetniku omogoča, da deluje kot kopilot na letalu, za katerega upravljanje je potreben kopilot.

(b) Imetnik licence MPL lahko pridobi dodatne privilegije:

1. imetnika licence PPL(A), če izpolnjuje zahteve za licenco PPL(A) iz poddela C;

2. licence CPL(A), če izpolnjuje zahteve iz FCL.325.A.

(c) Pri imetniku licence MPL so privilegiji njegovega ratinga IR(A) omejeni na letala, za katerih upravljanje je potreben kopilot. Privilegiji ratinga IR(A) se lahko razširijo na lete na letalih z enim pilotom, če imetnik licence opravi usposabljanje, potrebno za delovanje kot PIC na letih z enim pilotom, ki se izvajajo izključno po instrumentih, in uspešno opravi preizkus praktične usposobljenosti za rating IR(A) kot edini pilot.

FCL.410.A MPL – Tečaj usposabljanja in preizkus teoretičnega znanja

(a) Tečaj. Kandidat za licenco MPL opravi tečaj za pridobitev teoretičnega znanja in usposabljanja za letenje pri organizaciji ATO v skladu z dodatkom 5 k temu delu.

(b) Preizkus. Kandidat za licenco MPL dokaže raven znanja, ki ustreza imetniku licence ATPL(A), v skladu s FCL.515, in ratingu za tip z več piloti.

FCL.415.A MPL – Praktična usposobljenost

(a) Kandidat za licenco MPL na podlagi neprekinjenega ocenjevanja dokaže usposobljenost, ki se zahteva za izvajanje vseh sestavin usposobljenosti iz dodatka 5 k temu delu kot leteči in neleteči pilot na večmotornem turbinskem letalu z več piloti po pravilih VFR in IFR.

(b) Po opravljenem tečaju za usposabljanje kandidat uspešno opravi preizkus praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu, da dokaže, da je sposoben izvajati ustrezne postopke in manevre na ravni usposobljenosti, ki ustreza podeljenim privilegijem. Preizkus praktične usposobljenosti se opravi na tipu letala, ki se uporabi na nadaljevalni stopnji integriranega tečaja usposabljanja za licenco MPL ali na simulatorju, ki predstavlja isti tip.

PODDEL F

LICENCA PROMETNEGA PILOTA – ATPL

ODDELEK 1

Splošne zahteve**FCL.500 ATPL – Minimalna starost**

Kandidati za licenco ATPL so stari najmanj 21 let.

FCL.505 ATPL – Privilegiji

(a) Privilegiji imetnika licence ATPL so, da znotraj ustrezne kategorije zrakoplovov:

1. izvaja vse privilegije imetnika licenc LAPL, PPL in CPL;
2. deluje kot PIC na zrakoplovu, ki opravlja komercialni zračni prevoz.

(b) Kandidati za izdajo licence ATPL izpolnjujejo zahteve za rating za tip zrakoplova, ki se uporablja med preizkusom praktične usposobljenosti.

FCL.515 ATPL – Tečaj usposabljanja in preizkus teoretičnega znanja

(a) Tečaj. Kandidati za licenco ATPL opravijo tečaj usposabljanja pri organizaciji ATO. Tečaj je lahko integrirani tečaj usposabljanja ali modularni tečaj v skladu z dodatkom 3 k temu delu.

(b) Preizkus. Kandidati za licenco ATPL dokažejo raven znanja, ki ustreza odobrenim privilegijem, iz naslednjih predmetov:

- letalsko pravo,
- splošno znanje o zrakoplovih – konstrukcija/sistemi/pogonska naprava,
- splošno poznavanje zrakoplovov – inštrumenti,
- masa in ravnotežje,
- zmogljivost,
- načrtovanje letenja in spremljanje,
- človeško delovanje,
- meteorologija,
- splošna navigacija,
- radijska navigacija,
- operativni postopki,
- načela letenja,
- sporazumevanje po pravilih VFR,
- sporazumevanje po pravilih IFR.

ODDELEK 2

Posebne zahteve za kategorijo letal – ATPL(A)**FCL.505.A ATPL(A) – Omejitev privilegijev za pilote, ki so predhodno imeli licenco MPL**

Če je imel imetnik licence ATPL(A) prvotno licenco MPL, se privilegiji licence omejijo na operacije, ki zahtevajo več pilotov, razen če imetnik izpolni zahteve iz FCL.405.A (b)(2) in (c) za operacije z enim pilotom.

FCL.510.A ATPL(A) – Pogoji, izkušnje in njihovo upoštevanje

(a) Predpogoji. Kandidati za licenco ATPL(A) imajo:

1. licenco MPL ali
2. licenco CPL(A) in rating za instrumentalno letenje za večmotorna letala. V tem primeru se kandidat usposobi tudi za delo v veččlanski posadki.

(b) Izkušnje. Kandidati za licenco ATPL(A) imajo opravljenih najmanj 1 500 ur letenja z letali, vključno z najmanj:

1. 500 urami letenja z letali z več piloti;
2. (i) 500 urami letenja kot PIC pod nadzorom, ali
(ii) 250 urami letenja kot PIC, ali
(iii) 250 urami letenja, vključno z najmanj 70 urami kot PIC, ostalo kot PIC pod nadzorom;
3. 200 urami preletov, od tega najmanj 100 urami, opravljenimi kot PIC ali PIC pod nadzorom;
4. 75 urami instrumentalnega letenja, od tega je lahko največ 30 ur instrumentalnega letenja na tleh, in
5. 100 urami nočnega letenja kot PIC ali kopilot.

Od 1 500 ur letenja se lahko do 100 ur opravi na simulatorju leta in napravi FNPT. Od teh 100 ur se jih lahko največ 25 opravi na napravi FNPT.

(c) Upoštevanje.

1. Imetnikom pilotske licence za druge kategorije zrakoplovov se lahko pri času letenja upošteva do največ:

- (i) za letala TMG ali jadralna letala 30 ur, opravljenih kot PIC;
- (ii) za helikopterje 50 % celotnega časa letenja iz odstavka (b).

2. Imetnikom licence letalskega inženirja, izdane v skladu z veljavnimi nacionalnimi predpisi, se prizna 50 % časa opravljanja dela letalskega inženirja, vendar največ 250 ur. Teh 250 ur se lahko upošteva pri zahtevi po 1 500 urah iz odstavka (a) in 500 urah iz odstavka (b)(1), če število upoštevanih ur pri nobenem od navedenih odstavkov ne presega 250 ur.

(d) Izkušnje, zahtevane pod (b), so pridobljene pred izvajanjem preizkusa praktične usposobljenosti za licenco ATPL(A).

FCL.520.A ATPL(A) – Preizkus praktične usposobljenosti

Kandidati za licenco ATPL(A) uspešno opravijo preizkus praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu, da dokažejo, da so sposobni kot PIC zrakoplova z več piloti po pravilih IFR izvajati ustrezne postopke in manevre na ravni usposobljenosti, ki ustreza podeljenim privilegijem.

Preizkus praktične usposobljenosti se opravi na letalu ali ustreznem simulatorju, ki predstavlja isti tip.

ODDELEK 3***Posebne zahteve za kategorijo helikopterjev – ATPL(H)*****FCL.510.H ATPL(H) – Pogoji, izkušnje in njihovo upoštevanje**

Kandidati za licenco ATPL(H):

(a) imajo licenco CPL(H) in rating za tip helikopterja z več piloti ter so usposobljeni za delo v veččlanski posadki;

(b) imajo kot piloti helikopterjev opravljenih najmanj 1 000 ur letenja, vključno z najmanj:

1. 350 urami na helikopterjih z več piloti;
2. (i) 250 urami letenja kot PIC, ali

(ii) 100 urami letenja kot PIC in 150 urami kot PIC pod nadzorom, ali

(iii) 250 urami letenja kot PIC pod nadzorom na helikopterjih z več piloti. V tem primeru so privilegiji licence ATPL(H) omejeni samo na operacije z več piloti, dokler kandidati ne opravijo 100 ur kot PIC;
3. 200 urami preletov, od tega najmanj 100 urami, opravljenimi kot PIC ali PIC pod nadzorom;
4. 30 urami instrumentalnega letenja, od tega je lahko največ deset ur instrumentalnega letenja na tleh, in
5. 100 urami nočnega letenja kot PIC ali kopilot.

Od teh 1 000 ur letenja se jih lahko največ 100 opravi na napravi FSTD, od tega največ 25 ur na napravi FNPT.

(c) Čas letenja z letali se lahko upošteva do 50 % zahtevanega časa letenja iz odstavka (b).

(d) Izkušnje, zahtevane pod (b), se pridobijo pred izvajanjem preizkusa praktične usposobljenosti za licenco ATPL(H).

FCL.520.H ATPL(H) – Preizkus praktične usposobljenosti

Kandidati za licenco ATPL(H) uspešno opravijo preizkus praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu, da dokažejo, da so sposobni kot PIC helikopterja z več piloti izvajati ustrezne postopke in manevre na ravni usposobljenosti, ki ustreza podeljenim privilegijem.

Preizkus praktične usposobljenosti se opravi na helikopterju ali ustreznem simulatorju, ki predstavlja isti tip.

PODDEL G

RATING ZA INSTRUMENTALNO LETENJE – IR

ODDELEK 1

Splošne zahteve

FCL.600 IR – Splošno

Operacije po pravilih IFR na letalu, helikopterju, zračni ladji ali zrakoplovu z navpičnim vzletanjem/pristajanjem lahko izvajajo samo imetniki licenc PPL, CPL, MPL in ATPL z ratingom IR, ki ustreza kategoriji zrakoplovov, ali med preizkusom praktične usposobljenosti, ali med letenjem z inštruktorjem.

FCL.605 IR – Privilegiji

(a) Imetnik ratinga IR lahko upravlja zrakoplov z najmanjšo višino odločitve 200 čevljev (60 m) po pravilih IFR.

(b) Pri ratingu IR za večmotorne zrakoplove se lahko navedeni privilegiji razširijo na višine odločitve, nižje od 200 čevljev (60 m), če kandidat z zrakoplovom z več piloti opravi posebno usposabljanje pri ATO in uspešno opravi del 6 preizkusa praktične usposobljenosti iz dodatka 9 k temu delu.

(c) Imetniki ratinga IR izvajajo privilegije v skladu s pogoji iz dodatka 8 k temu delu.

(d) Samo helikopterji. Za izvajanje privilegijev kot PIC po pravilih IFR na helikopterjih z več piloti imetnik ratinga IR(H) opravi najmanj 70 ur instrumentalnega letenja, od tega je lahko največ 30 ur instrumentalnega letenja na tleh.

FCL.610 IR – Pogoji in upoštevanje

Kandidati za rating IR:

(a) imajo:

1. najmanj licenco PPL za ustrezno kategorijo zrakoplovov in
 - (i) privilegije za nočno letenje v skladu s FCL.810, ali
 - (ii) licenco ATPL za drugo kategorijo zrakoplovov, ali
 2. licenco CPL za ustrezno kategorijo zrakoplovov;
- (b) so opravili najmanj 50 ur preletov kot PIC na letalih, helikopterjih ali zračnih ladjah, od tega najmanj deset ur v ustrezni kategoriji zrakoplovov, pri zračnih ladjah pa 20 ur;
- (c) Samo helikopterji. Kandidati, ki so opravili integrirani tečaj usposabljanja za licence ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ali CPL(H), so izvzeti od zahteve iz (b).

FCL.615 IR – Teoretično znanje in usposabljanje za letenje

(a) Tečaj. Kandidati za rating IR se udeležijo tečaja za pridobitev teoretičnega znanja in usposabljanja za letenje pri organizaciji ATO. Tečaj je lahko:

1. integrirani tečaj usposabljanja, ki vključuje usposabljanje za rating IR, v skladu z dodatkom 3 k temu delu, ali
2. modularni tečaj v skladu z dodatkom 6 k temu delu.

(b) Preizkus. Kandidati dokažejo raven teoretičnega znanja, ki ustreza odobrenim privilegijem, iz naslednjih predmetov:

- letalsko pravo,
- splošno poznavanje zrakoplovov – inštrumenti,
- zmogljivost med letom in spremljanje,
- človeško delovanje,
- meteorologija,
- radijska navigacija,
- sporazumevanje po pravilih IFR.

FCL.620 IR – Preizkus praktične usposobljenosti

(a) Kandidati za rating IR uspešno opravijo preizkus praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 7 k temu delu, da dokažejo, da so sposobni izvajati ustrezne postopke in manevre na ravni usposobljenosti, ki je potrebna za podeljene privilegije.

(b) Za rating IR za večmotorne zrakoplove se preizkus praktične usposobljenosti opravlja na večmotornem zrakoplovu. Za rating IR za enomotorne zrakoplove se preizkus praktične usposobljenosti opravlja na enomotornem zrakoplovu. Večmotorno letalo, pri katerem je os potiska enaka vzdolžni osi letala (centerline thrust aeroplane), se za namene tega odstavka šteje za enomotorno letalo.

FCL.625 IR – Veljavnost, podaljšanje veljavnosti in obnova

(a) Veljavnost. Rating IR velja eno leto.

(b) Podaljšanje veljavnosti.

1. Rating IR se podaljša v treh mesecih neposredno pred datumom poteka veljavnosti ratinga.
2. Kandidati, ki ne opravijo ustreznega dela preverjanja strokovnosti za rating IR pred datumom poteka ratinga IR, ne izvajajo privilegijev IR, dokler uspešno ne opravijo preverjanja strokovnosti.

- (c) Obnova. Če je ratingu IR potekla veljavnost, kandidati za obnovo privilegijev:
1. opravijo osvežitveno usposabljanje pri organizaciji ATO, da dosežejo raven strokovnosti, ki se zahteva za uspešno opravljen instrumentalni del preizkusa praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu, in
 2. opravijo preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu v ustrezni kategoriji zrakoplovov.
- (d) Če rating IR ni bil podaljšan ali obnovljen v zadnjih sedmih letih, imetnik znova opravi preizkus teoretičnega znanja in preizkus praktične usposobljenosti za rating IR.

ODDELEK 2

Posebne zahteve za kategorijo letal

FCL.625.A IR(A) – Podaljšanje veljavnosti

- (a) Podaljšanje veljavnosti. Kandidati za podaljšanje veljavnosti ratinga IR(A):
1. če je združeno s podaljšanjem veljavnosti ratinga za razred ali tip, uspešno opravijo preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu;
 2. če ni združeno s podaljšanjem veljavnosti ratinga za razred ali tip:
 - (i) za letala z enim pilotom opravijo del 3b in dele dela 1, pomembne za predvideno letenje, preverjanja strokovnosti iz dodatka 9 k temu delu in
 - (ii) za večmotorna letala opravijo del 6 preverjanja strokovnosti za letala z enim pilotom v skladu z dodatkom 9 k temu delu izključno z uporabo instrumentov.
 3. Naprava FNPT II ali simulator letenja, ki predstavljata ustrezen razred ali tip letala, se lahko uporabita v primeru iz odstavka 2, vendar se vsaj vsak drugi preizkus strokovne usposobljenosti za podaljšanje veljavnosti ratinga IR(A) v navedenih okoliščinah opravi na letalu.
- (b) Navzkrižno upoštevanje poteka v skladu z dodatkom 8 k temu delu.

ODDELEK 3

Posebne zahteve za kategorijo helikopterjev

FCL.625.H IR(H) – Podaljšanje veljavnosti

- (a) Kandidati za podaljšanje veljavnosti ratinga IR(H):
1. če je združeno s podaljšanjem veljavnosti ratinga za tip, opravijo preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu za ustrezen tip helikopterja;
 2. kadar ni združeno s podaljšanjem veljavnosti ratinga za tip, opravijo samo del 5 in ustrezne dele dela 1 preverjanja strokovnosti iz dodatka 9 k temu delu za ustrezen tip helikopterja. V tem primeru je mogoče uporabiti napravo FNPT II/III ali simulator, ki predstavlja ustrezen tip helikopterja, vendar se vsaj vsak drugi preizkus strokovne usposobljenosti za podaljšanje veljavnosti ratinga IR(H) v navedenih okoliščinah opravi v helikopterju.
- (b) Navzkrižno upoštevanje poteka v skladu z dodatkom 8 k temu delu.

FCL.630.H IR(H) – Razširitev privilegijev z enomotornih na večmotorne helikopterje

Imetniki ratinga IR(H) za enomotorne helikopterje, ki želijo prvič razširiti rating IR(H) na večmotorne helikopterje, opravijo:

- (a) tečaj usposabljanja pri organizaciji ATO, ki obsega najmanj pet ur instrumentalnega usposabljanja z inštruktorjem, od katerih se lahko tri ure opravijo na simulatorju ali FTD 2/3 ali FNPT II/III, in
- (b) del 5 preizkusa praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu na večmotornih helikopterjih.

ODDELEK 4

Posebne zahteve za kategorijo zračnih ladij**FCL.625.As IR(As) – Podaljšanje veljavnosti**

Kandidati za podaljšanje veljavnosti ratinga IR(As):

- (a) če je združeno s podaljšanjem veljavnosti ratinga za tip, opravijo preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu za ustrezen tip zračne ladje;
- (b) če ni združeno s podaljšanjem veljavnosti ratinga za tip, opravijo del 5 in dele dela 1 preverjanja strokovnosti za zračne ladje za predvideno letenje v skladu z dodatkom 9 k temu delu. V tem primeru se lahko uporabi naprava FTD 2/3 ali simulator letenja, ki predstavlja ustrezen tip, vendar se najmanj vsako drugo preverjanje strokovnosti za podaljšanje veljavnosti ratinga IR(As) v navedenih okoliščinah opravi na zračni ladji.

PODDEL H

RATINGA ZA RAZRED IN TIP

ODDELEK 1

Splošne zahteve**FCL.700 Okoliščine, v katerih se zahteva rating za razred ali tip**

- (a) Razen pri licencah LAPL, SPL in BPL imetniki pilotske licence ne delujejo kot piloti zrakoplova, če nimajo veljavnega ustreznega ratinga za razred ali tip, razen če opravijo preizkuse praktične usposobljenosti ali preverjanje strokovnosti za obnovo ratingov za razred ali tip ali če se udeležijo usposabljanja za letenje.
- (b) Ne glede na točko (a) imajo lahko piloti na letih, povezanih z uvedbo ali spremembo tipov zrakoplovov, posebno potrdilo, ki jim ga izda pristojni organ, s čimer jih pooblasti za opravljanje letov. To potrdilo velja samo za določene lete.
- (c) Če niso izpolnjene zahteve iz tega poddela, imajo lahko piloti ne glede na odstavka (a) in (b) na letih, povezanih z uvedbo ali spremembo tipov zrakoplovov, ki jih opravijo projektivne ali proizvodne organizacije v okviru svojih privilegijev, in na letih za usposabljanje za izdajo ratinga za preizkusne lete, rating za preizkusne lete, izdan v skladu s FCL.820.

FCL.705 Privilegiji imetnika ratinga za razred ali tip

Privilegiji imetnika ratinga za razred ali tip so, da deluje kot pilot na zrakoplovih razreda ali tipa iz ratinga.

FCL.710 Ratingi za razred in tip – različice

- (a) Pilot za razširitev privilegijev na drugo različico zrakoplova v okviru enega ratinga za tip ali razred opravi izobraževanje o razlikah ali seznanitveno usposabljanje. Pri različicah v okviru ratinga za tip izobraževanje o razlikah ali seznanitveno usposabljanje vključuje elemente iz podatkov o operativni ustreznosti, določenih v skladu z delom 21.
- (b) Če pilot dve leti po izobraževanju o razlikah ni upravljal različice letala, mora za ohranitev privilegijev opraviti dodatno izobraževanje o razlikah ali preizkus strokovne usposobljenosti za zadevno različico, razen za tipe ali različice v okviru ratingov za razred zrakoplovov z enim batnim motorjem ali TMG.
- (c) Izobraževanje o razlikah se vpiše v pilotski dnevnik ali enakovredni dokument, ki ga podpiše inštruktor.

FCL.725 Zahteve za izdajo ratingov za razred in tip

- (a) Tečaj usposabljanja. Kandidat za rating za razred ali tip opravi tečaj usposabljanja pri organizaciji ATO. Tečaj usposabljanja za rating za tip vključuje obvezne sestavine usposabljanja za zadevni tip iz podatkov o operativni ustreznosti, določenih v skladu z delom 21.
- (b) Preizkus teoretičnega znanja. Kandidat za rating za razred ali tip uspešno opravi preizkus teoretičnega znanja, ki ga organizira ATO, da dokaže raven teoretičnega znanja, ki se zahteva za varno upravljanje predvidenega razreda ali tipa zrakoplova.

1. Za zrakoplove z več piloti je preizkus teoretičnega znanja pisni in obsega najmanj 100 vprašanj z več možnimi odgovori, ki ustrezno zajemajo glavne predmete učnega načrta.

2. Za večmotorne zrakoplove z enim pilotom je preizkus teoretičnega znanja pisni, število vprašanj z več možnimi odgovori pa je odvisno od kompleksnosti zrakoplova.
 3. Za enomotorne zrakoplove teoretično znanje ustno preveri izpraševalec med preizkusom praktične usposobljenosti, da odloči, ali je bila dosežena zadovoljiva raven znanja ali ne.
 4. Za letala z enim pilotom, razvrščena kot visoko zmogljiva letala, je preizkus pisni, vključuje pa najmanj 60 vprašanj z več možnimi odgovori, ki ustrezno zajemajo glavne predmete učnega načrta.
- (c) Preizkus praktične usposobljenosti. Kandidat za rating za razred ali tip uspešno opravi preizkus praktične usposobljenosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu, da dokaže praktično usposobljenost, ki se zahteva za varno upravljanje ustreznega razreda ali tipa zrakoplova.
- Kandidat uspešno opravi preizkus praktične usposobljenosti v šestih mesecih po začetku tečaja za usposabljanje za rating za razred ali tip in v šestih mesecih pred oddajo vloge za izdajo ratinga za razred ali tip.
- (d) Kandidatu z ratingom za tip zrakoplova, ki vključuje privilegij za operacije z enim ali več piloti, se, ko zaprosi za dodatni privilegij za drugo obliko operacije na istem tipu zrakoplova, prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje.
- (e) Ne glede na zgornje odstavke piloti z ratingom za preizkusne lete, izdanim v skladu s FCL.820, ki so sodelovali pri razvoju, certificiranju ali proizvodnih preizkusnih letih za tip zrakoplova in opravili 50 ur skupnega letenja ali deset ur letenja kot PIC na preizkusnih letih na zadevnem tipu, lahko zaprosijo za izdajo ustreznega ratinga za tip, če izpolnjujejo zahteve za izkušnje in pogoje za izdajo navedenega ratinga za tip v skladu s tem poddelom za ustrezno kategorijo zrakoplovov.

FCL.740 Veljavnost in obnova ratingov za razred in tip

- (a) Ratingi za razred in tip veljajo eno leto, razen ratingov za razred enomotornih zrakoplovov z enim pilotom, ki veljajo dve leti, če ni drugače določeno v podatkih o operativni ustreznosti, ki se določijo v skladu z delom 21.
- (b) Obnova. Če ratingu za razred ali tip poteče veljavnost, kandidat:
1. po potrebi opravi osvežitveno usposabljanje pri organizaciji ATO, da doseže raven strokovnosti, ki se zahteva za varno upravljanje zrakoplovov ustreznega razreda ali tipa, in
 2. uspešno opravi preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu.

ODDELEK 2

Posebne zahteve za kategorijo letal

FCL.720.A Zahtevane izkušnje in pogoji za izdajo ratingov za razred ali tip – letala

Razen, če ni drugače določeno v podatkih o operativni ustreznosti, določenih v skladu z delom 21, kandidat za rating za razred ali tip izpolnjuje naslednje zahteve glede izkušenj in pogojev za izdajo zadevnega ratinga:

- (a) večmotorna letala z enim pilotom. Kandidat za prvi rating za razred ali tip na večmotornem letalu z enim pilotom opravi najmanj 70 ur kot PIC na letalih;
- (b) visoko zmogljiva nekompleksna letala z enim pilotom. Pred začetkom usposabljanja za letenje kandidat za prvi rating za razred ali tip za letalo z enim pilotom, ki je razvrščeno kot visoko zmogljivo letalo:
1. opravi najmanj 200 ur skupnega časa letenja, od tega 70 ur kot PIC na letalih, in
 2. (i) ima potrdilo o zadovoljivo opravljenem tečaju za pridobitev dodatnega teoretičnega znanja pri organizaciji ATO, ali
 - (ii) uspešno opravi preizkuse teoretičnega znanja za licenco ATPL(A) v skladu s tem poddelom, ali
 - (iii) ima poleg licence, izdane v skladu s tem delom, licenco ATPL(A) ali CPL(A)/IR s priznanim teoretičnim znanjem za licenco ATPL(A), izdano v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji;

3. poleg tega piloti, ki zaprosijo za privilegij za upravljanje letala med operacijami z več piloti, izpolnjujejo zahteve iz (d)(4);
- (c) visoko zmogljiva kompleksna letala z enim pilotom. Kandidati za izdajo prvega ratinga za tip za kompleksno letalo z enim pilotom, razvrščeno kot visoko zmogljivo letalo, poleg zahtev iz (b) izpolnjujejo zahteve za rating IR(A) za večmotorna letala, kot je določeno v poddelu G.
- (d) Letala z več piloti. Kandidat za tečaj za prvi rating za tip za letalo z več piloti je pilot pripravnik na usposabljanju za licenco MPL ali pa izpolnjuje naslednje zahteve:
1. opravljenih ima najmanj 70 ur letenja kot PIC na letalih;
 2. ima rating IR(A) za večmotorno letalo;
 3. uspešno opravi preizkuse teoretičnega znanja za licenco ATPL(A) v skladu s tem delom in
 4. razen, če je tečaj za rating za tip združen s tečajem MCC:
 - (i) ima potrdilo o uspešno opravljenem tečaju za MCC na letalih, ali
 - (ii) ima potrdilo o uspešno opravljenem usposabljanju MCC na helikopterjih in več kot 100 ur letalskih izkušenj kot pilot na helikopterjih z več piloti, ali
 - (iii) ima opravljenih najmanj 500 ur kot pilot na helikopterjih z več piloti, ali
 - (iv) ima opravljenih najmanj 500 ur kot pilot med operacijami z več piloti na večmotornih letalih z enim pilotom v komercialnem zračnem prevozu v skladu z veljavnimi zahtevami za letalske operacije;
- (e) Ne glede na odstavke (d) lahko država članica izda rating za tip z omejenimi privilegiji za letalo z več piloti, ki imetniku takega ratinga omogoča, da opravlja naloge kopilota med križarjenjem nad nivojem letenja 200, če imata dva druga člana posadke rating tipa v skladu z odstavkom (d).
- (f) Dodatni ratingi za tip visoko zmogljivih kompleksnih letal z več piloti in z enim pilotom. Kandidat za izdajo dodatnih ratingov za tip letal z več piloti in ratingov za tip visoko zmogljivih kompleksnih letal z enim pilotom ima rating IR(A) za večmotorna letala.
- (g) Če je tako določeno v podatkih o operativni ustreznosti, določenih v skladu z delom 21, se lahko izvajanje privilegijev ratinga za tip na začetku omeji na letenje pod nadzorom inštruktorja. Število ur letenja pod nadzorom se vpiše v pilotski dnevnik ali enakovredni dokument, ki ga podpiše inštruktor. Pilot za preklic omejitve dokaže, da je opravil zahtevane ure letenja pod nadzorom v skladu s podatki o operativni ustreznosti.

FCL.725.A Teoretično znanje in usposabljanje za letenje za izdajo ratingov za razred in tip – letala

Razen, če ni drugače določeno v podatkih o operativni ustreznosti, določenih v skladu z delom 21:

- (a) večmotorna letala z enim pilotom.
1. Tečaj teoretičnega usposabljanja za rating za večmotorna letala z enim pilotom vključuje najmanj sedem ur usposabljanja o operacijah na večmotornih letalih.
 2. Tečaj usposabljanja za letenje za rating za razred ali tip večmotornih letal z enim pilotom vključuje najmanj dve uri in 30 minut letenja z inštruktorjem v običajnih razmerah operacij na večmotornem letalu in najmanj tri ure in 30 minut letenja z inštruktorjem za poučevanje postopkov pri okvari motorja in tehnike nesimetričnega leta.
- (b) Letala z enim pilotom – za lete nad morjem. Tečaj usposabljanja za ratinge za letala z enim pilotom – za lete nad morjem vključuje teoretično usposabljanje in usposabljanje za letenje. Usposabljanje za letenje za rating za razred ali tip za letala z enim pilotom – za lete nad morjem vključuje najmanj osem ur letenja z inštruktorjem, če ima kandidat kopensko različico ustreznega ratinga za razred ali tip, ali deset ur, če kandidat nima takega ratinga.

FCL.730.A Posebne zahteve za pilote na usposabljanju za rating za tip, ki poteka izključno na simulatorju (ZFTT) – letala

(a) Pilot, ki se usposablja na tečaju ZFTT, opravi na turboreaktivnem letalu z več piloti, certificiranim v skladu s standardi CS-25 ali enakovrednimi plovnostnimi predpisi, ali na turbopropelerskem letalu z več piloti in največjo certificirano vzletno maso najmanj deset ton ali certificiranim številom potniških sedežev, ki presega število 19 potnikov, najmanj:

1. če se med usposabljanjem uporablja simulator, ki izpolnjuje pogoje za raven CG, C ali vmesni C, 1 500 ur letenja ali 250 rutnih sektorjev;
2. če se med usposabljanjem uporablja simulator, ki izpolnjuje pogoje za raven DG ali D, 500 ur letenja ali 100 rutnih sektorjev.

(b) Pri prehodu s turbopropelerskega na turboreaktivno letalo ali s turboreaktivnega na turbopropelersko letalo se zahteva dodatno usposabljanje na simulatorju.

FCL.735.A Tečaj usposabljanja za delo v veččlanski posadki – letala

(a) Tečaj usposabljanja MCC obsega najmanj:

1. 25 ur teoretičnega pouka in vaj ter
2. 20 ur praktičnega usposabljanja MCC ali 15 ur pri pilotih pripravnikih na integriranem tečaju za licenco ATP.

Uporabi se naprava FNPT II MCC ali simulator letenja. Če se usposabljanje MCC združi z usposabljanjem za prvi rating za tip, se praktično usposabljanje MCC lahko skrajša na najmanj deset ur, če se za usposabljanje MCC in rating za tip uporabi isti simulator.

(b) Tečaj usposabljanja MCC se opravi v šestih mesecih pri organizaciji ATO.

(c) Razen, če ni tečaj MCC združen s tečajem za rating za tip, kandidat po opravljenem tečaju usposabljanja MCC prejme potrdilo o opravljenem tečaju.

(d) Kandidat, ki je opravil usposabljanje MCC za katero koli drugo kategorijo zrakoplovov, se izvzame od zahteve iz (a)(1).

FCL.740.A Podaljšanje veljavnosti ratingov za razred in tip – letala

(a) Podaljšanje veljavnosti ratingov za razred večmotornih letal in ratingov za tip. Za podaljšanje veljavnosti ratingov za razred večmotornih letal in ratingov za tip kandidat:

1. uspešno opravi preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu na letalu ustreznega razreda ali tipa ali na napravi FSTD, ki predstavlja navedeni razred ali tip, v zadnjih treh mesecih pred datumom poteka veljavnosti ratinga in
2. med veljavnostjo ratinga opravi najmanj:
 - (i) deset rutnih sektorjev kot pilot na zrakoplovu ustreznega razreda ali tipa ali
 - (ii) en rutni sektor kot pilot na letalu ustreznega razreda ali tipa ali na simulatorju skupaj z izpraševalcem. Ta rutni sektor se lahko opravi med preverjanjem strokovnosti.
3. Pilot, ki dela za operatorja v komercialnem zračnem prevozu, odobrenem v skladu z veljavnimi zahtevami za letalske operacije, in je uspešno opravil preverjanje strokovnosti pri operatorju, skupaj s preverjanjem strokovnosti za podaljšanje veljavnosti ratinga za razred ali tip, se oprosti izpolnjevanja zahteve iz 2.
4. Podaljšanje veljavnosti ratinga IR(A), če ga pilot ima, se lahko združi s preverjanjem strokovnosti za podaljšanje ratinga za razred ali tip.

(b) Podaljšanje veljavnosti ratingov za razred enomotornih letal z enim pilotom.

1. Ratingi za razred enomotornih batnih letal in ratingov za letala TMG. Za podaljšanje ratingov za razred enomotornih batnih letal z enim pilotom ali ratingov za razred TMG kandidat:

(i) v treh mesecih pred datumom poteka ratinga uspešno opravi preverjanje strokovnosti v ustreznem razredu z izpraševalcem v skladu z dodatkom 9 k temu delu ali

(ii) v dvanajstih mesecih pred datumom poteka ratinga opravi dvanajst ur letenja v ustreznem razredu, vključno:

— 6 ur kot PIC,

— dvanajstimi vzleti in pristanki ter

— letom za usposabljanje, ki traja najmanj eno uro, z inštruktorjem letenja (FI) ali inštruktorjem za rating za razred (CRL). Kandidatom, ki so uspešno opravili preverjanje strokovnosti ali preizkus praktične usposobljenosti za rating za drug razred ali tip letala, ni treba opravljati tega leta.

2. Če imajo kandidati rating za razred letal z enim batnim motorjem za kopno in rating TMG, lahko izpolnijo zahteve iz 1 v katerem koli od teh dveh razredov in dobijo podaljšanje za oba ratinga.

3. Enomotorna turbopropelerska letala z enim pilotom. Kandidati za podaljšanje ratingov za razred enomotornih turbopropelerskih letal uspešno opravijo preverjanje strokovnosti z izpraševalcem v ustreznem razredu v skladu z dodatkom 9 k temu delu v treh mesecih pred datumom poteka ratinga.

(c) Kandidati, ki ne opravijo uspešno vseh delov preverjanja strokovnosti pred datumom poteka ratinga za razred ali tip, ne smejo izvajati privilegijev navedenega ratinga, dokler uspešno ne opravijo preverjanja strokovnosti.

ODDELEK 3

Posebne zahteve za kategorijo helikopterjev

FCL.720.H Zahtevane izkušnje in pogoji za izdajo ratingov za tip – helikopterji

Razen, če ni drugače določeno v podatkih o operativni ustreznosti, določenih v skladu z delom 21, kandidat za izdajo prvega ratinga za tip helikopterjev izpolnjuje naslednje zahteve za izkušnje in pogoje za izdajo ustreznega ratinga:

(a) Helikopterji z več piloti. Kandidat za tečaj za prvi rating za tip za helikopter z več piloti:

1. opravi najmanj 70 ur kot PIC na helikopterjih;

2. razen, če je tečaj za rating za tip združen s tečajem MCC:

(i) ima potrdilo o uspešno opravljenem tečaju MCC na helikopterjih, ali

(ii) opravi najmanj 500 ur kot pilot na letalih z več piloti, ali

(iii) opravi najmanj 500 ur kot pilot med operacijami z več piloti na večmotornih helikopterjih;

3. uspešno opravi preizkuse teoretičnega znanja za licenco ATPL(H).

(b) Kandidatu za tečaj za prvi rating za tip helikopterjev z več piloti, ki je opravil integrirani tečaj za ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ali CPL(H) in ne izpolnjuje zahteve iz (a)(1), se izda rating za tip s privilegiji, omejenimi samo na opravljanje nalog kopilota. Za preklic omejitve pilot:

1. opravi 70 ur kot PIC ali vodja zrakoplova pod nadzorom na helikopterjih;

2. uspešno opravi preizkus praktične usposobljenosti kot PIC na ustreznem tipu helikopterja z več piloti.

- (c) Večmotorni helikopterji z enim pilotom. Kandidat za izdajo prvega ratinga za tip večmotornih helikopterjev z enim pilotom:

1. pred začetkom usposabljanja za letenje:

- (i) uspešno opravi preizkuse teoretičnega znanja za licenco ATPL(H) ali
- (ii) ima potrdilo o opravljenem uvodnem tečaju pri organizaciji ATO. Tečaj obsega naslednje predmete teoretičnega tečaja za ATPL(H):
 - splošno znanje o zrakoplovih: konstrukcija/sistemi/pogonska naprava ter inštrumenti/elektronske naprave,
 - zmogljivost med letom in načrtovanje leta: masa in ravnotežje, zmogljivost;

2. kandidati, ki niso opravili integriranega tečaja usposabljanja za ATP(H)/IR, ATP(H) ali CPL(H)/IR, so opravili najmanj 70 ur kot PIC na helikopterjih.

FCL.735.H Tečaj usposabljanja za delo v veččlanski posadki – helikopterji

- (a) Tečaj usposabljanja MCC obsega najmanj:

1. za MCC/IR:

- (i) 25 ur teoretičnega pouka in vaj ter
- (ii) 20 ur praktičnega usposabljanja MCC ali 15 ur pri pilotih pripravnikih na integriranem tečaju za ATP(H)/IR. Če je usposabljanje MCC združeno z usposabljanjem za prvi rating za tip helikopterjev z več piloti, se lahko praktično usposabljanje MCC skrajša na najmanj deset ur, če se za MCC in rating za tip uporabi ista naprava FSTD;

2. za MCC/VFR:

- (i) 25 ur teoretičnega pouka in vaj ter
- (ii) 15 ur praktičnega usposabljanja MCC ali 10 ur pri pilotih pripravnikih na integriranem tečaju za ATP(H)/IR. Če je usposabljanje MCC združeno z usposabljanjem za prvi rating za tip helikopterjev z več piloti, se praktično usposabljanje MCC lahko skrajša na najmanj sedem ur, če se za MCC in rating za tip uporabi ista naprava FSTD.

- (b) Tečaj usposabljanja MCC se opravi v šestih mesecih pri organizaciji ATO.

Lahko se uporabi naprava FNPT II ali III, ki izpolnjuje pogoje za MCC, FTD 2/3 ali simulator letenja.

- (c) Razen, če ni tečaj MCC združen s tečajem za rating za tip z več piloti, kandidat po opravljenem tečaju usposabljanja MCC prejme potrdilo o opravljenem tečaju.

- (d) Kandidat, ki je opravil usposabljanje MCC za drugo kategorijo zrakoplovov, se izvzame iz zahteve iz (a)(1)(i) ali (a)(2)(i), kot je ustrezno.

- (e) Kandidat za usposabljanje MCC/IR, ki je opravil usposabljanje MCC/VFR, se izvzame iz zahteve iz (a)(1)(i) in opravi pet ur praktičnega usposabljanja MCC/IR.

FCL.740.H Podaljšanje veljavnosti ratingov za tip – helikopterji

- (a) Podaljšanje veljavnosti. Za podaljšanje veljavnosti ratingov za tip helikopterjev kandidat:

- 1. uspešno opravi preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu na ustreznem tipu helikopterja ali napravi FSTD, ki predstavlja navedeni tip, v treh mesecih neposredno pred datumom poteka veljavnosti ratinga in
- 2. opravi najmanj dve uri kot pilot helikopterja ustreznega tipa med veljavnostjo ratinga. Čas preverjanja strokovnosti se lahko upošteva pri teh dveh urah;

3. Če imajo kandidati več ratingov za tip enomotornih batnih helikopterjev, se jim lahko podaljšajo vsi ustrezni ratingi za tip z opravljenim preverjanjem strokovnosti za samo enega od teh ustreznih tipov, če so v času veljavnosti opravili najmanj dve uri letenja kot PIC na drugih tipih.

Preverjanje strokovnosti se vsakič izvaja na drugem tipu.

4. Če imajo kandidati več kot en rating za tip enomotornih turbinskih helikopterjev z največjo certificirano vzletno maso do 3 175 kg, lahko dobijo podaljšanje vseh zadevnih ratingov za tip z opravljenim preverjanjem strokovnosti samo v enem ustreznem tipu, če so opravili:

- (i) 300 ur kot PIC na helikopterjih;
- (ii) 15 ur na vsakem tipu, za katerega imajo rating, in
- (iii) najmanj dve uri letenja kot PIC na vsakem od preostalih tipov med obdobjem veljavnosti.

Preverjanje strokovnosti se vsakič izvede na drugem tipu.

5. Pilotu, ki uspešno opravi preizkus praktične usposobljenosti za izdajo dodatnega ratinga za tip, se podaljšajo ustrezni ratingi za tip v splošnih skupinah v skladu s 3 in 4.
6. Podaljšanje ratinga IR(H), če ga pilot ima, se lahko združi s preverjanjem strokovnosti za rating za tip.
- (b) Kandidat, ki ne opravi uspešno vseh delov preverjanja strokovnosti pred datumom poteka veljavnosti ratinga za tip, ne izvaja privilegijev navedenega ratinga, dokler ne uspešno opravi preverjanja strokovnosti. V primeru iz (a)(3) in (4) kandidat ne izvaja svojih privilegijev na nobenem tipu.

ODDELEK 4

Posebne zahteve za kategorijo zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem

FCL.720.PL Zahtevane izkušnje in pogoji za izdajo ratingov za tip – zrakoplovi z navpičnim vzletanjem/pristajanjem

Razen, če ni drugače določeno v podatkih o operativni ustreznosti, pripravljenih v skladu z delom 21, kandidat za prvo izdajo ratinga za tip zrakoplova z navpičnim vzletanjem izpolnjuje naslednje zahteve in predpogoje glede izkušenj:

- (a) za pilote letal:

- 1. imajo licenco CPL/IR(A) s teoretičnim znanjem za licenco ATPL ali licenco ATPL(A);
- 2. imajo potrdilo o opravljenem tečaju MCC;
- 3. imajo opravljenih več kot 100 ur kot piloti na letalih z več piloti;
- 4. imajo opravljenih 40 ur učenja letenja na helikopterjih;

- (b) za pilote helikopterjev:

- 1. imajo licenco CPL/IR(H) s teoretičnim znanjem za licenco ATPL ali licenco ATPL/IR(H);
- 2. imajo potrdilo o opravljenem tečaju MCC;
- 3. imajo opravljenih več kot 100 ur kot piloti na helikopterjih z več piloti;
- 4. imajo opravljenih 40 ur za učenje letenja na letalih;

- (c) za pilote, usposobljene za upravljanje letal in helikopterjev:

- 1. imajo najmanj licenco CPL(H);
- 2. imajo rating IR in teoretično znanje za licenco ATPL ali licenco ATPL za letala ali helikopterje;
- 3. imajo potrdilo o opravljenem tečaju MCC na helikopterjih ali letalih;
- 4. imajo opravljenih najmanj 100 ur kot piloti na helikopterjih ali letalih z več piloti;

5. imajo opravljenih 40 ur učenja za letenje na letalih ali helikopterjih, kot je ustrezno, če pilot nima izkušenj kot ATPL ali na zrakoplovu z več piloti.

FCL.725.PL Usposabljanje za letenje za izdajo ratingov za tip – zrakoplovi z navpičnim vzletanjem/pristajanjem

Tisti del tečaja usposabljanja za rating za tip zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem, ki je namenjen usposabljanju za letenje, se opravi na zrakoplovu in napravi FSTD, ki predstavlja zadevni zrakoplov in izpolnjuje pogoje za ta namen.

FCL.740.PL Podaljšanje veljavnosti ratingov za tip – zrakoplovi z navpičnim vzletanjem/pristajanjem

- (a) Podaljšanje veljavnosti. Za podaljšanje veljavnosti ratingov za tip zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem kandidat:
1. uspešno opravi preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu na ustreznem tipu zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem v treh mesecih neposredno pred datumom poteka veljavnosti ratinga;
 2. med veljavnostjo ratinga opravi najmanj:
 - (i) deset rutnih sektorjev kot pilot ustreznega tipa zrakoplova z navpičnim vzletanjem/pristajanjem ali
 - (ii) en rutni sektor kot pilot ustreznega tipa zrakoplova z navpičnim vzletanjem/pristajanjem ali na simulatorju skupaj z izpraševalcem. Ta rutni sektor se lahko opravi med preverjanjem strokovnosti.
 3. Pilot, ki dela za operatorja v komercialnem zračnem prevozu, odobrenem v skladu z veljavnimi zahtevami za letalske operacije, ki je uspešno opravil preverjanje strokovnosti pri operatorju, skupaj s preverjanjem strokovnosti za podaljšanje veljavnosti ratinga za tip, se oprosti izpolnjevanja zahteve iz 2.
- (b) Kandidat, ki ne opravi uspešno vseh delov preverjanja strokovnosti pred datumom poteka ratinga za tip, ne izvaja privilegijev navedenega ratinga, dokler ne uspešno opravi preverjanja strokovnosti.

ODDELEK 5

Posebne zahteve za kategorijo zračnih ladij

FCL.720.As Pogoji za izdajo ratingov za tip – zračne ladje

Razen, če ni drugače določeno v podatkih o operativni ustreznosti, določenih v skladu z delom 21, kandidat za prvo izdajo ratinga za tip zračnih ladij izpolnjuje naslednje zahteve za izkušnje in pogoje:

- (a) za zračne ladje z več piloti:
1. ima opravljenih najmanj 70 ur letenja kot PIC na zračnih ladjah;
 2. ima potrdilo o zadovoljivo opravljenem usposabljanju MCC na zračnih ladjah.
 3. Kandidatu, ki ne izpolnjuje zahteve iz 2, se izda rating za tip s privilegiji, omejenimi samo na izvajanje nalog kopilota. Za preklic omejitve pilot opravi 100 ur letenja kot PIC ali vodja zrakoplova pod nadzorom na zračnih ladjah.

FCL.735.As Tečaj usposabljanja za delo v veččlanski posadki – zračne ladje

- (a) Tečaj usposabljanja MCC obsega najmanj:
1. 12 ur teoretičnega pouka in vaj ter
 2. pet ur praktičnega usposabljanja MCC;
 3. lahko se uporabi naprava FNPT II ali III, ki izpolnjuje pogoje za MCC, FTD 2/3 ali simulator.
- (b) Tečaj usposabljanja MCC se opravi v šestih mesecih pri organizaciji ATO.
- (c) Razen, če ni tečaj MCC združen s tečajem za rating za tip z več piloti, kandidat po opravljenem tečaju usposabljanja MCC prejme potrdilo o opravljenem tečaju.
- (d) Kandidat, ki je opravil usposabljanje MCC za katero koli drugo kategorijo zrakoplovov, se izvzame iz zahtev iz (a).

FCL.740.As Podaljšanje veljavnosti ratingov za tip – zračne ladje

(a) Podaljšanje veljavnosti. Za podaljšanje veljavnosti ratingov za tip za zračne ladje kandidat:

1. uspešno opravi preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu na ustreznem tipu zračnih ladij v treh mesecih neposredno pred datumom poteka veljavnosti ratinga in
2. opravi najmanj dve uri kot pilot ustreznega tipa zračne ladje med veljavnostjo ratinga. Čas preverjanja strokovnosti se lahko upošteva pri teh dveh urah;
3. podaljšanje veljavnosti ratinga IR(As), če ga kandidat ima, se lahko združi s preverjanjem strokovnosti za podaljšanje ratinga za razred ali tip.

(b) Kandidat, ki ne opravi uspešno vseh delov preverjanja strokovnosti pred datumom poteka veljavnosti ratinga za tip, ni upravičen do privilegijev navedenega ratinga, dokler ne opravi preverjanja strokovnosti uspešno.

PODDEL I**DODATNI RATINGI****FCL.800 Rating za akrobatsko letenje**

(a) Imetniki pilotske licence za letala, letala TMG ali jadralna letala lahko izvajajo akrobatsko letenje, če imajo ustrezen rating.

(b) Kandidati za rating za akrobatsko letenje opravijo:

1. najmanj 40 ur letenja, pri jadralnih letalih pa 120 vzletov kot PIC v ustrezni kategoriji zrakoplovov po izdaji licence;
2. tečaj usposabljanja pri organizaciji ATO, ki vključuje:
 - (i) teoretični pouk, ki ustreza ratingu;
 - (ii) najmanj pet ur ali 20 letov za usposabljanje za akrobatsko letenje v ustrezni kategoriji zrakoplovov.

(c) Privilegiji ratinga za akrobatsko letenje so omejeni na kategorijo zrakoplovov, v kateri je potekalo usposabljanje za letenje. Privilegiji se lahko razširijo na drugo kategorijo zrakoplovov, če ima pilot licenco za zadevno kategorijo zrakoplovov in uspešno opravi najmanj tri leta z inštruktorjem, ki obsegajo celoten učni načrt usposabljanja za akrobatsko letenje v zadevni kategoriji zrakoplovov.

FCL.805 Ratinga za vleko jadralnih letal in vleko oglasnih trakov

(a) Imetniki pilotske licence s privilegiji za upravljanje letal ali letal TMG lahko vlečejo jadralna letala ali oglasne trakove, če imajo ustrezeni rating za vleko jadralnih letal ali oglasnih trakov.

(b) Kandidati za rating za vleko jadralnih letal opravijo:

1. najmanj 30 ur letenja kot PIC ter 60 vzletov in pristankov z letali, če se dejavnosti izvajajo z letali, ali z letali TMG, če se dejavnosti izvajajo z letali TMG, po izdaji licence;
2. tečaj usposabljanja pri organizaciji ATO, ki vključuje:
 - (i) teoretični pouk o vleki in postopkih v zvezi z njo;
 - (ii) najmanj deset letov za usposabljanje za vleko jadralnega letala, vključno z najmanj petimi leti z inštruktorjem, in
 - (iii) razen za imetnike licence LAPL(S) ali SPL pet seznanitvenih letov z jadralnim letalom, ki vzleti z pomočjo zrakoplova.

(c) Kandidati za rating za vleko oglasnih trakov opravijo:

1. najmanj deset ur letenja ter 200 vzletov in pristankov kot PIC z letali ali letali TMG po izdaji licence. Od tega najmanj 30 ur opravijo z letali, če se bo dejavnost izvajala z letali, ali letali TMG, če se bo dejavnost izvajala z letali TMG;

2. tečaj usposabljanja pri organizaciji ATO, ki vključuje:

(i) teoretični pouk o vleki in postopkih v zvezi z njo;

(ii) najmanj deset letov za usposabljanje za vleko oglasnega traku, vključno z najmanj petimi leti z inštruktorjem.

(d) Privilegiji ratingov za vleko jadralnega letala in oglasnih trakov so omejeni na letala ali letala TMG, odvisno od tega, na katerem zrakoplovu je potekalo usposabljanje za letenje. Privilegiji se lahko razširijo, če ima pilot licenco za letala ali letala TMG in uspešno opravi najmanj tri lete z inštruktorjem, ki obsegajo celoten učni načrt usposabljanja za vleko na enem od zrakoplovov, kot je ustrezno.

(e) Za izvajanje privilegijev za vleko jadralnega letala ali oglasnega traku imetnik ratinga v zadnjih 24 mesecih opravi najmanj pet vlekov.

(f) Če pilot ne izpolnjuje zahteve iz (e), pred ponovnim izvajanjem svojih privilegijev opravi manjkajoče vleke z inštruktorjem ali pod njegovim nadzorom.

FCL.810 Rating za nočno letenje

(a) Letala, letala TMG, zračne ladje.

1. Če se bodo privilegiji licenc LAPL ali PPL za letala, letala TMG ali zračne ladje izvajali v pogojih uporabe pravil VFR ponoči, kandidati opravijo tečaj usposabljanja pri organizaciji ATO. Tečaj obsega:

(i) teoretični pouk;

(ii) najmanj pet ur letenja z ustrezno kategorijo zrakoplovov ponoči, z vključno najmanj tremi urami letenja z inštruktorjem, ki vključuje najmanj eno uro navigacijskih preletov z najmanj enim preletom z inštruktorjem, dolgim najmanj 50 km, ter petimi samostojnimi vzleti in petimi samostojnimi pristanki.

2. Imetniki licence LAPL pred usposabljanjem za letenje ponoči opravijo usposabljanje za osnovno instrumentalno letenje, ki se zahteva za izdajo licence PPL.

3. Če imajo kandidati rating za razred letal z enim batnim motorjem (za kopno) in letal TMG, lahko izpolnijo zahteve iz 1 v enem od teh dveh razredov ali v obeh.

(b) Helikopterji. Če se bodo privilegiji licence PPL za helikopterje izvajali pod pogoji uporabe pravil VFR ponoči, kandidat:

1. opravi najmanj 100 ur letenja kot pilot na helikopterjih po izdaji licence, vključno z najmanj 60 urami kot PIC na helikopterjih in 20 urami preletov;

2. opravi tečaj usposabljanja pri organizaciji ATO. Tečaj se opravi v šestih mesecih in obsega:

(i) pet ur teoretičnega pouka;

(ii) deset ur letenja z inštruktorjem na helikopterjih in

(iii) pet ur letenja ponoči, vključno z najmanj tremi urami letenja z inštruktorjem, ki vključujejo najmanj eno uro navigacijskih preletov in pet samostojnih nočnih šolskih krogov. Vsak krog vključuje vzlet in pristanek.

3. Kandidatu, ki ima ali je imel rating IR za letalo ali letalo TMG, se pri zahtevi iz predhodne točke (2)(ii) upošteva pet ur.
- (c) Baloni. Če se bodo privilegiji licence LAPL za balone ali licence BPL izvajali pod pogoji uporabe pravil VFR ponoči, kandidati opravijo najmanj dva leta z inštruktorjem ponoči, od katerih vsak traja najmanj eno uro.

FCL.815 Rating za letenje v gorah

- (a) Privilegiji. Privilegiji imetnika ratinga za letenje v gorah so, da lahko opravlja lete z letali ali letali TMG do in od označenih površin, za katere ustrezni organi, ki jih imenujejo države članice, zahtevajo tak rating.

Prvi rating za letenje v gorah se lahko pridobi na:

1. kolesih, za odobritev privilegija za letenje do in od takih površin, ko niso pokrite s snegom, ali
 2. smučeh, za odobritev privilegija za letenje do in od takih površin, ko so pokrite s snegom.
 3. Privilegiji prvega ratinga se lahko razširijo na privilegije za kolesa ali smuči, če pilot opravi dodatni tečaj seznanitvenega usposabljanja, ki vključuje teoretični pouk in usposabljanje za letenje z inštruktorjem za letenje v gorah.
- (b) Tečaj usposabljanja. Kandidati za rating za letenje v gorah v 24 mesecih opravijo tečaj teoretičnega pouka in usposabljanja za letenje pri organizaciji ATO. Vsebina tečaja ustreza privilegijem, za katere se zaprosi.
- (c) Preizkus praktične usposobljenosti. Po opravljenem usposabljanju kandidat uspešno opravi preizkus praktične usposobljenosti pri za to usposobljenem izpraševalcem (FE). Preizkus praktične usposobljenosti vključuje:
1. ustni preizkus teoretičnega znanja;
 2. šest pristankov na najmanj dveh različnih označenih površinah v skladu z ratingom za letenje v gorah, ki ne smejo biti površine odhoda.
- (d) Veljavnost. Rating za letenje v gorah velja 24 mesecev.
- (e) Podaljšanje veljavnosti. Za podaljšanje veljavnosti ratinga za letenje v gorah kandidat:
1. opravi najmanj šest pristankov v gorah v zadnjih 24 mesecih ali
 2. uspešno opravi preverjanje strokovnosti. Preverjanje strokovnosti je v skladu z zahtevami iz (c).
- (f) Obnova. Kandidat, ki mu je rating potekel, izpolni zahteve iz (e)(2).

FCL.820 Rating za preizkusno letenje

- (a) Imetniki pilotske licence za letala ali helikopterje lahko delujejo kot PIC na preizkusnih letih kategorije 1 ali 2 v skladu z delom 21 samo, če imajo rating za preizkusno letenje.
- (b) Obvezen rating za preizkusno letenje iz (a) velja samo za preizkusne lete v:
1. helikopterjih, ki so ali se bodo certificirali v skladu s standardi CS-27 ali CS-29 ali enakovrednimi plovnostnimi predpisi, ali
 2. letalih, ki so ali bodo certificirana v skladu s:
 - (i) standardi CS-25 ali enakovrednimi plovnostnimi predpisi ali
 - (ii) standardi CS-23 ali enakovrednimi plovnostnimi predpisi, razen za letala z največjo vzletno maso manj kot 2 000 kg.

(c) Privilegiji imetnika ratinga za preizkusno letenje so, da v okviru ustrezne kategorije zrakoplovov:

1. pri ratingu za preizkusne lete kategorije 1 izvaja preizkusne lete vseh kategorij v skladu z delom 21 kot PIC ali kopilot;
2. pri ratingu za preizkusne lete kategorije 2:
 - (i) izvaja preizkusne lete kategorije 1 v skladu z delom 21:
 - kot kopilot ali
 - kot PIC na letalih iz (b)(2)(ii), razen na letalih iz kategorije regionalnih letal ali z izračunano največjo dovoljeno hitrostjo, ki se uporablja v strmem letu proti cilju na tleh, več kot 0,6 macha ali ki lahko dosežejo višino nad 25 000 čevljev;
 - (ii) izvaja preizkusne lete vseh drugih kategorij v skladu z delom 21 kot PIC ali kopilot;
3. poleg tega za ratinge za preizkusno letenje kategorij 1 in 2 izvaja lete, ki so posebej povezani z dejavnostjo projektivnih in proizvodnih organizacij v okviru področja njihovih privilegijev, če niso izpolnjene zahteve iz poddela H.

(d) Kandidati za prvo izdajo ratinga za preizkusno letenje:

1. imajo najmanj licenco CPL in rating IR za ustrezno kategorijo zrakoplovov;
2. imajo opravljenih najmanj 1 000 ur letenja v ustrezni kategoriji zrakoplovov, od tega najmanj 400 ur kot PIC;
3. imajo opravljen tečaj usposabljanja pri organizaciji ATO, ki ustreza predvidenemu zrakoplovu in kategoriji letov. Usposabljanje obsega najmanj naslednje predmete:
 - zmogljivost,
 - stabilnost in nadzorovanje/značilnosti upravljanja,
 - sistemi,
 - vodenje preizkusa,
 - obvladovanje tveganj/upravljanje varnosti.

(e) Imetniki privilegijev ratinga za preizkusno letenje lahko privilegije razširijo na drugo kategorijo preizkusnih letov in drugo kategorijo zrakoplovov, ko opravijo dodatni tečaj usposabljanja pri organizaciji ATO.

PODDEL J

INŠTRUKTORJI

ODDELEK 1

Splošne zahteve

FCL.900 Inštruktorska potrdila

(a) Splošno. Posameznik lahko izvaja:

1. usposabljanje za letenje na zrakoplovih samo, če ima:
 - (i) pilotsko licenco, izdano ali potrjeno v skladu s to uredbo;
 - (ii) inštruktorsko potrdilo, ki ustreza izvajanemu usposabljanju in je izdano v skladu s tem poddelom;
2. usposabljanje za letenje na simulatorju ali usposabljanje MCC, če ima inštruktorsko potrdilo, ki ustreza izvajanemu poučevanju in je izdano v skladu s tem poddelom.

(b) Posebni pogoji

1. Če pri uvajanju novega zrakoplova v državah članicah ali v floti operatorja ni mogoče izpolniti zahtev iz tega poddela, lahko pristojni organ izda posebno potrdilo, ki zagotovi privilegije za usposabljanje za letenje. Tako potrdilo je omejeno na usposabljanje za letenje, potrebno za uvedbo novega tipa zrakoplova, in v nobenem primeru ne velja več kot eno leto.
2. Imetniki potrdila, izdanega v skladu z (b)(1), ki želijo zaprositi za izdajo inštruktorskega potrdila, izpolnjujejo pogoje in zahteve za podaljšanje veljavnosti, določene za navedeno kategorijo inštruktora. Ne glede na FCL.905.TRI (b), bo potrdilo TRI, izdano v skladu s tem pododstavkom, vključevalo privilegij za poučevanje kandidatov za izdajo potrdila TRI ali SFI za zadevni tip.

(c) Poučevanje zunaj ozemlja držav članic

1. Ne glede na odstavke (a) za usposabljanje za letenje, ki ga zagotovi ATO s sedežem zunaj ozemlja držav članic, lahko pristojni organ izda inštruktorsko potrdilo kandidatu s pilotsko licenco, ki jo je izdala tretja država v skladu s Prilogo 1 Čikaške konvencije, če ima kandidat:
 - (i) vsaj licenco, rating ali potrdilo, ki ustreza licenci, ratingu ali potrdilu, za katerega so pooblaščenici za poučevanje, v vsakem primeru pa morajo imeti najmanj CPL.
 - (ii) izpolnjuje zahteve iz tega poddela za izdajo ustreznega inštruktorskega potrdila;
 - (iii) pristojnemu organu dokaže ustrezno raven poznavanja evropskih predpisov za letalsko varnost, ki mu omogoča izvajanje inštruktorskih privilegijev v skladu s tem delom.
2. Potrdilo je omejeno na usposabljanje za letenje:
 - (i) v organizacijah ATO s sedežem zunaj ozemlja držav članic;
 - (ii) pilotov pripravnikov z zadostnim znanjem jezika, v katerem poteka usposabljanje za letenje.

FCL.915 Splošni pogoji in zahteve za inštruktorje

- (a) Splošno. Kandidat za inštruktorsko potrdilo je star najmanj 18 let.
- (b) Dodatne zahteve za inštruktorje, ki poučujejo letenje na zrakoplovih. Kandidat za inštruktorsko potrdilo s privilegiji na izvajanje usposabljanja za letenje na zrakoplovih ali njegov imetnik:
 1. ima najmanj licenco, in če je ustrezno, rating, za katerega naj bi se izvajalo usposabljanje za letenje;
 2. razen pri inštruktorski preizkusni letenju:
 - (i) je opravil najmanj 15 ur letenja kot pilot zrakoplova tistega razreda ali tipa, kot je zrakoplov, na katerem bo potekalo usposabljanje za letenje, od tega največ sedem ur na napravi FSTD, ki predstavlja navedeni razred ali tip zrakoplova, če je ustrezno, ali
 - (ii) uspešno opravil oceno usposobljenosti za ustrezno kategorijo inštruktora na zrakoplovu navedenega razreda ali tipa;
 3. ima pravico, da med takim usposabljanjem za letenje deluje kot PIC na zrakoplovu.
- (c) Upoštevanje znanja in izkušenj pri pridobivanju nadaljnjih ratingov in za podaljšanje veljavnosti
 1. Kandidatom za dodatna inštruktorska potrdila se lahko upoštevajo izkušnje iz poučevanja in znanje, ki so jih dokazali že za pridobljeno inštruktorsko potrdilo.
 2. Čas letenja, ki ga kandidat opravi kot izpraševalec med preizkusi praktične usposobljenosti ali preverjanji strokovnosti, se mu v celoti upošteva pri zahtevah za podaljšanje veljavnosti vseh pridobljenih inštruktorskih potrdil.

FCL.920 Usposobljenost in ocenjevanje inštruktorjev

Vsi inštruktorji se usposobijo za izvajanje naslednjih veščin:

- priprava virov,
- ustvarjanje ugodnega okolja za učenje,
- predstavitev znanja,
- povezovanje obvladovanja groženj in napak (TEM) in upravljanja virov za posadko,
- obvladovanje časa pri doseganju ciljev usposabljanja,
- olajšanje učenja,
- ocenjevanje uspešnosti kandidata,
- spremljanje in pregled napredka,
- ocenjevanje usposabljanja,
- poročanje o rezultatih.

FCL.925 Dodatne zahteve za inštruktorje za licenco MPL

(a) Inštruktorji, ki izvajajo usposabljanje za licenco MPL:

1. so uspešno opravili tečaj usposabljanja za inštruktorja za licenco MPL pri organizaciji ATO, in
2. dodatno za osnovno, vmesno in nadaljevalno stopnjo integriranega tečaja usposabljanja za licenco MPL:
 - (i) imajo izkušnje iz operacij z več piloti in
 - (ii) imajo opravljeno začetno usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini pri operatorju v komercialnem zračnem prevozu, odobrenem v skladu z veljavnimi zahtevami za letalske operacije.

(b) Tečaj usposabljanja inštruktorjev MPL

1. Tečaj usposabljanja za inštruktorja MPL obsega najmanj 14 ur usposabljanja.

Po opravljenem tečaju usposabljanja se ocenijo kandidatove inštruktorske sposobnosti in njegovo poznavanje pristopa do usposabljanja, ki temelji na pridobivanju veščin.

2. Ocena obsega praktični prikaz usposabljanja za letenje v ustrezni fazi tečaja usposabljanja MPL. To oceno opravi izpraševalec, usposobljen v skladu s poddelom K.
3. Po uspešno opravljenem tečaju usposabljanja MPL izda organizacija ATO kandidatu potrdilo o usposobljenosti za inštruktorja MPL.

(c) Inštruktor za ohranitev privilegijev v zadnjih dvanajstih mesecih izvede v okviru tečaja usposabljanja MPL:

1. eno usposabljanje na simulatorju, ki traja najmanj tri ure, ali
2. eno vajo na letalu, ki traja najmanj eno uro ter vključuje najmanj dva vzleta in pristanka.

(d) Če inštruktor ne izpolnjuje zahtev iz (c), pred izvajanjem privilegijev za izvajanje usposabljanja za letenje za licenco MPL:

1. opravi osvežitveno usposabljanje pri organizaciji ATO, da doseže raven usposobljenosti, ki se zahteva za pozitivno oceno inštruktorskih sposobnosti, in
2. uspešno opravi oceno inštruktorskih sposobnosti iz (b)(2).

FCL.930 Tečaj usposabljanja

Kandidati za inštruktorsko potrdilo imajo opravljen tečaj teoretičnega usposabljanja in usposabljanja za letenje pri organizaciji ATO. Poleg posebnih sestavin, v tem delu, predpisanih za posamezne kategorije inštruktorjev, tečaj vsebuje tudi elemente, zahtevane v FCL.920.

FCL.935 Ocena usposobljenosti

(a) Razen za inštruktoria za delo v veččlanski posadki (MCCI), inštruktoria za usposabljanje na simulatorju (STI), inštruktoria za rating za letenje v gorah (MI) in inštruktoria za preizkusne lete (FTI) kandidat za inštruktorsko potrdilo uspešno opravi oceno usposobljenosti v ustrezni kategoriji zrakoplovov, da izpraševalcu, usposobljenemu v skladu s poddelom K, dokaže, da je sposoben pilota pripravnika usposobiti do ravni, ki se zahteva za izdajo ustrezne licence, ratinga ali potrdila.

(b) Ta ocena vključuje:

1. prikaz sposobnosti iz FCL.920 med usposabljanjem pred letom in po njem ter teoretičnim poukom;
2. ustne teoretične preizkuse na tleh, dajanje navodil pred letom in po njem ter prikaze med letom na zrakoplovu ustreznega razreda ali tipa ali na napravi FSTD;
3. ustrezne naloge za oceno inštruktorjeve usposobljenosti.

(c) Ocena poteka na zrakoplovu istega razreda ali tipa ali napravi FSTD, kot je zrakoplov, ki se uporabi za usposabljanje za letenje.

(d) Če se ocena usposobljenosti zahteva za podaljšanje inštruktorskega potrdila, kandidat, ki ne opravi uspešno te ocene pred potekom inštruktorskega potrdila, ne izvaja privilegijev iz navedenega potrdila, dokler uspešno ne opravi te ocene.

FCL.940 Veljavnost inštruktorskih potrdil

Razen za inštruktoria MI in ne glede na FCL.900(b)(1) inštruktorska potrdila veljajo tri leta.

ODDELEK 2***Posebne zahteve za inštruktoria letenja – FI*****FCL.905.FI FI – Privilegiji in pogoji**

Privilegiji inštruktoria FI so, da izvaja usposabljanje za letenje za izdajo, podaljšanje veljavnosti ali obnovo:

- (a) licenc PPL, SPL, BPL in LAPL v ustrezni kategoriji zrakoplovov;
- (b) ratingov za razred ali tip za enomotorne zrakoplove z enim pilotom, razen za kompleksna visoko zmogljiva letala z enim pilotom; razširitev razreda ali skupine za balone in razširitev razreda za jadralna letala
- (c) ratingov za tip za zračne ladje z enim ali več piloti;
- (d) licence CPL v ustrezni kategoriji zrakoplovov, če je inštruktor FI opravil najmanj 500 ur letenja kot pilot zrakoplova iz navedene kategorije, vključno z najmanj 200 urami usposabljanja za letenje;
- (e) ratinga za nočno letenje, če je inštruktor FI:
 1. usposobljen za letenje ponoči v ustrezni kategoriji zrakoplovov;
 2. inštruktorju FI, usposobljenemu v skladu s točko (i) spodaj, dokazal, da je usposobljen za poučevanje ponoči, in
 3. če izpolnjuje zahtevo za izkušnje z letenjem ponoči iz FCL.060(b)(2).
- (f) ratinga za vleko ali akrobatsko letenje, če ima take privilegije in če je inštruktor FI inštruktorju FI, usposobljenemu v skladu s točko (i) spodaj, dokazal, da je sposoben poučevanja za navedeni rating;

(g) ratinga IR v ustrezni kategoriji zrakoplovov, če je inštruktor IR:

1. opravil najmanj 120 ur letenja po pravilih IFR, od tega je lahko največ 50 ur instrumentalnega letenja na tleh v simulatorju, FTD 2/3 ali FNPT II;
2. kot pilot pripravnik opravil tečaj usposabljanja za inštruktorja IRI in uspešno opravil oceno usposobljenosti za potrdilo IRI ter
3. poleg tega:
 - (i) pri večmotornih letalih izpolnjuje zahteve za izdajo potrdila CRI;
 - (ii) pri večmotornih helikopterjih izpolnjuje zahteve za izdajo potrdila TRI.

(h) ratinga za razred večmotornih zrakoplovov z enim pilotom ali ratinga za tip, razen za kompleksna visoko zmogljiva letala z enim pilotom, če inštruktor FI izpolnjuje:

1. pri letalih pogoje za tečaj usposabljanja CRI iz FCL.915.CRI(a) in zahteve iz FCL.930.CRI in FCL.935;
2. pri helikopterjih zahteve iz FCL.910.TRI (c)(1) in pogoje za tečaj usposabljanja TRI(H) iz FCL.915.TRI (b)(2);

(i) potrdila FI, IRI, CRI, STI, MI ali LAFI, če je inštruktor FI:

1. opravil najmanj:
 - (i) če je inštruktor FI(S), najmanj 50 ur ali 150 vzletov za usposabljanje za letenje na jadralnih letalih;
 - (ii) če je inštruktor FI(B), najmanj 50 ur ali 50 vzletov za usposabljanje za letenje na balonih;
 - (iii) v vseh drugih primerih 500 ur za usposabljanje za letenje v ustrezni kategoriji zrakoplovov;
2. uspešno opravil oceno usposobljenosti v skladu s FCL.935 v ustrezni kategoriji zrakoplovov, da je izpraševalcu praktične usposobljenosti za inštruktorja letenja (FIE) dokazal usposobljenost za poučevanje za potrdilo FI;

(j) licence MPL, če je inštruktor FI:

1. za ključno fazo usposabljanja za letenje opravil najmanj 500 ur letenja kot pilot na letalih, vključno z najmanj 200 urami za usposabljanje za letenje;
2. za osnovno fazo usposabljanja:
 - (i) če ima rating IR za večmotorna letala in privilegij za poučevanje za rating IR ter
 - (ii) če je opravil najmanj 1 500 ur letenja med operacijami z veččlansko posadko.
3. pri inštruktorju letenja, ki je že usposobljen za poučevanje na integriranih tečajih za rating ATP(A) ali CPL(A)/IR, se zahteva iz (2)(ii) lahko nadomesti z opravljenim strukturiranim tečajem usposabljanja, ki obsega:
 - (i) usposabljanje MCC;
 - (ii) udeležbo na petih usposabljanjih za letenje v fazi 3 tečaja za licenco MPL;
 - (iii) udeležbo na petih usposabljanjih za letenje v fazi 4 tečaja za licenco MPL;
 - (iv) udeležbo na petih operatorjevih periodičnih linijsko usmerjenih usposabljanjih za letenje;
 - (v) vsebino tečaja za inštruktorja MCCL.

V tem primeru inštruktor FI opravi svojih prvih pet usposabljanj za inštruktorja pod nadzorom inštruktorja TRI(A), MCCI(A) ali SFI(A), usposobljenega za usposabljanje za letenje za licenco MPL.

FCL.910.FI FI – Omejeni privilegiji

(a) Privilegiji inštruktorja FI so omejeni na izvajanje usposabljanja za letenje pod nadzorom inštruktorja FI za isto kategorijo zrakoplovov, ki ga za to imenuje organizacija ATO, v naslednjih primerih:

1. za izdajo licenc PPL, SPL, BPL in LAPL;
2. na vseh integriranih tečajih na ravni licence PPL za letala in helikopterje;
3. za ratinge za razred in tip za enomotorne zrakoplove z enim pilotom, razširitev razreda ali skupine pri balonih in razširitev razreda pri jadralnih letalih;
4. za ratinge za nočno ali akrobatsko letenje in vleko.

(b) Inštruktor FI med izvajanjem usposabljanja pod nadzorom v skladu z (a) nima privilegija, da pilote pripravnike pooblasti za opravljanje prvih samostojnih letov in prvih samostojnih preletov.

(c) Omejitve iz (a) in (b) se lahko izbrišejo iz potrdila inštruktorja FI, če inštruktor FI opravi najmanj:

1. za FI(A) 100 ur usposabljanja za letenje na letalih ali letalih TMG in je poleg tega nadzoroval še najmanj 25 samostojnih letov pilotov pripravnikov;
2. za FI(H), 100 ur usposabljanja za letenje na helikopterjih in je poleg tega nadzoroval še najmanj 25 samostojnih letov za usposabljanje pilotov pripravnikov;
3. za FI(As), FI(S) in FI(B) 15 ur ali 50 vzletov za usposabljanje za letenje, ki zajemajo celoten učni načrt usposabljanja za izdajo licenc PPL(As), SPL ali BPL v ustrezni kategoriji zrakoplovov.

FCL.915.FI FI – Predpogoji

Kandidat za potrdilo FI:

(a) če je inštruktor FI(A) in FI(H):

1. prejme najmanj deset ur poučevanja instrumentalnega letenja v ustrezni kategoriji zrakoplovov, od tega je lahko največ pet ur instrumentalnega letenja na tleh na napravi FSTD;
2. opravi 20 ur preletov po pravilih VFR kot PIC v ustrezni kategoriji zrakoplovov in

(b) dodatno za inštruktorja FI(A):

1. ima najmanj licenco CPL(A) ali
2. ima najmanj licenco PPL(A) in:
 - (i) izpolnjuje zahteve za teoretično znanje za licenco CPL, razen za FI(A), ki zagotavlja usposabljanje samo za LAPL(A), ter
 - (ii) opravi najmanj 200 ur letenja na letalih ali letalih TMG, od tega 150 ur kot PIC;
3. opravi najmanj 30 ur na enomotornih batnih letalih, od tega je najmanj pet ur v šestih mesecih pred predhodnim preizkusom letenja iz FCL.930.FI(a);
4. opravi prelet po pravilih VFR kot PIC, vključno z letom, dolgim najmanj 540 km (300 NM), med katerim opravi pristanka na dveh različnih letališčih;

(c) dodatno za inštruktorja FI(H) opravi 250 ur skupnega časa letenja kot pilot na helikopterjih, od tega:

1. najmanj 100 ur kot PIC, če ima kandidat najmanj licenco CPL(H), ali
2. najmanj 200 ur kot PIC, če ima kandidat najmanj licenco PPL(H) in je izpolnil zahteve za teoretično znanje za licenco CPL;

- (d) za inštruktorja FI(As) opravi 500 ur letenja na zračnih ladjah kot PIC, od tega 400 ur kot PIC z licenco CPL(As);
- (e) za inštruktorja FI(S) opravi 100 ur letenja in 200 vzletov kot PIC na jadralnih letalih. Poleg tega kandidat, ki želi izvajati usposabljanje za letenje na letalih TMG, opravi 30 ur letenja kot PIC na letalih TMG in dodatno oceno usposobljenosti na letalu TMG v skladu s FCL.935 z inštruktorjem FI, usposobljenim v skladu s FCL.905.FI(j);
- (f) za inštruktorja FI(B) opravi 75 ur letenja z balonom kot PIC, od tega najmanj 15 ur v razredu, predvidenem za usposabljanje.

FCL.930.FI FI – Tečaj usposabljanja

- (a) Kandidati za potrdilo FI uspešno opravijo poseben predhoden preizkus letenja z inštruktorjem FI, usposobljenim v skladu s FCL.905.FI(i), v šestih mesecih pred začetkom tečaja, da se oceni njihova sposobnost za udeležbo na tečaju. Ta predhodni preizkus letenja temelji na preveritvi strokovnosti za ratinge za razred in tip v skladu z dodatkom 9 k temu delu.
- (b) Tečaj usposabljanja za inštruktorja FI obsega:
 - 1. 25 ur poučevanja in učenja;
 - 2. (i) za inštruktorje FI(A), (H) in (As) najmanj 100 ur teoretičnega pouka, vključno s preverjanji napredka;
(ii) za inštruktorje FI(B) ali FI(S) najmanj 30 ur teoretičnega pouka, vključno s preverjanji napredka;
 - 3. (i) za inštruktorje FI(A) in (H) najmanj 30 ur usposabljanja za letenje, od tega 25 ur letenja z inštruktorjem, od česar se pet ur lahko opravi na simulatorju, FNPT I ali II ali FTD 2/3;
(ii) za inštruktorje FI(As) najmanj 20 ur usposabljanja za letenje, od tega 15 ur letenja z inštruktorjem;
(iii) za inštruktorje FI(S) najmanj šest ur ali 20 vzletov za usposabljanje za letenje;
(iv) za inštruktorje FI(S), ki izvajajo usposabljanje na letalih TMG, najmanj šest ur letenja z inštruktorjem na letalih TMG;
(v) za inštruktorje FI(B) najmanj tri ure, vključno s tremi vzleti za usposabljanje za letenje.

Pri predložitvi vloge za potrdilo inštruktorja FI za drugo kategorijo zrakoplovov se pilotom, ki imajo ali so imeli potrdilo za:

- 1. inštruktorja FI(A), (H) ali (As) upošteva 55 ur pri zahtevi iz (b)(2)(i) ali 18 ur pri zahtevah iz (b)(2)(ii);

FCL.940.FI FI – Podaljšanje veljavnosti in obnova

- (a) Imetnik potrdila za inštruktorja FI za njegovo podaljšanje izpolni dve od naslednjih treh zahtev:

- 1. opravi:

- (i) za potrdilo za inštruktorja FI(A) in (H) najmanj 50 ur usposabljanja za letenje v ustrezni kategoriji zrakoplovov med veljavnostjo potrdila kot inštruktor LAFI, FI, TRI, CRI, IRI, MI ali izpraševalec. Pri podaljšanju veljavnosti privilegijev za usposabljanje za rating IR je deset od teh ur namenjenih usposabljanju za letenje za rating IR in se opravijo v dvanajstih mesecih pred potekom potrdila FI;
- (ii) za potrdilo FI(A) najmanj 20 ur usposabljanja za letenje na zračnih ladjah kot inštruktor FI ali IRI ali kot izpraševalec med veljavnostjo potrdila. Pri podaljšanju veljavnosti privilegijev za usposabljanje za rating IR je deset od teh ur namenjenih usposabljanju za letenje za rating IR in se opravijo v dvanajstih mesecih pred potekom potrdila FI;

- (iii) za potrdilo FI(S) najmanj 30 ur ali 60 vzletov za usposabljanje za letenje na jadralnih letalih, jadralnih letalih s pogonom ali letalih TMG kot FI ali kot izpraševalec med veljavnostjo potrdila;
 - (iv) za potrdilo FI(B) najmanj šest ur usposabljanja za letenje na balonih kot FI ali kot izpraševalec med veljavnostjo potrdila;
- 2. se udeleži osvežitvenega seminarja za inštruktorje med veljavnostjo potrdila FI;
 - 3. uspešno opravi oceno usposobljenosti v skladu s FCL.935 v dvanajstih mesecih pred potekom veljavnosti potrdila FI.
- (b) Imetnik najmanj za vsako drugo zaporedno podaljšanje potrdil FI(A) in FI(H) ali vsako tretje podaljšanje potrdil FI(As), (S) in (B) uspešno opravi oceno usposobljenosti v skladu s FCL.935.
- (c) Obnova. Če potrdilo FI poteče, kandidat v dvanajstih mesecih pred obnovo:
- 1. se udeleži osvežitvenega seminarja za inštruktorje;
 - 2. uspešno opravi oceno usposobljenosti v skladu s FCL.935.

ODDELEK 4

Posebne zahteve za inštruktorja za rating za tip – TRI

FCL.905.TRI TRI – Privilegiji in pogoji

Privilegiji inštruktorja TRI so, da izvaja usposabljanje za letenje za:

- (a) podaljšanje veljavnosti in obnovo ratingov IR, če ima inštruktor TRI veljavni rating IR;
 - (b) izdajo potrdila inštruktorja TRI ali SFI, če ima imetnik tri leta izkušenj kot inštruktor TRI, in
 - (c) pri inštruktorju TRI za letala z enim pilotom:
 - 1. izdajo, podaljšanje veljavnosti in obnovo ratingov za tip za enomotorna visoko zmogljiva kompleksna letala z enim pilotom, če kandidat želi pridobiti privilegije za izvajanje operacij z enim pilotom.

Privilegiji inštruktorja TRI za letala z enim pilotom se lahko razširijo na usposabljanje za letenje za ratinge za tip visoko zmogljivih kompleksnih letal z enim pilotom med operacijami z več piloti, če ima inštruktor TRI:

 - (i) potrdilo MCCI ali
 - (ii) ima ali je imel potrdilo TRI za letala z več piloti; - 2. tečaj za licenco MPL za osnovno fazo, če ima privilegije razširjene na operacije z več piloti in ima ali je imel potrdilo FI(A) ali IRI(A);
- (d) pri inštruktorju TRI za letala z več piloti:
- 1. izdajo, podaljšanje veljavnosti in obnovo ratingov za tip za:
 - (i) letala z več piloti;
 - (ii) visoko zmogljiva kompleksna letala z enim pilotom, če kandidat želi pridobiti privilegije za izvajanje operacij z več piloti;
 - 2. usposabljanje MCC;
 - 3. tečaj MPL za osnovne, vmesne in višje faze leta, če ima ali je imel potrdilo FI(A) ali IRI(A) za osnovno fazo;

(e) pri inštruktorju TRI za helikopterje:

1. izdajo, podaljšanje veljavnosti in obnovo ratingov za tip helikopterjev;
2. usposabljanje MCC, če ima rating za tip helikopterja z več piloti;
3. razširitev ratinga IR(H) za enomotorne helikopterje na IR(H) za večmotorne helikopterje.

(f) pri inštruktorju TRI za zrakoplove z navpičnim vzletanjem/pristajanjem:

1. izdajo, podaljšanje veljavnosti in obnovo ratingov za tip zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem;
2. usposabljanje MCC.

FCL.910.TRI TRI – Omejeni privilegiji

(a) Splošno. Če poteka usposabljanje za inštruktorja TRI samo na simulatorju, so privilegiji inštruktorja TRI omejeni na izvajanje usposabljanja na simulatorju.

Inštruktor TRI v tem primeru lahko vodi linijsko letenje pod nadzorom, če je tečaj usposabljanja TRI vključeval dodatno usposabljanje v ta namen.

(b) TRI za letala in zrakoplove z navpičnim vzletanjem/pristajanjem – TRI(A) in TRI(PL). Privilegiji inštruktorja TRI so omejeni na tip letala ali zrakoplova z navpičnim vzletanjem/pristajanjem, v katerem sta potekala usposabljanje in ocena usposobljenosti. Privilegiji TRI se lahko razširijo na dodatne tipe, če inštruktor TRI:

1. v dvanajstih mesecih pred oddajo vloge opravi najmanj 15 rutnih sektorjev, vključno z vzleti in pristanki na ustreznem tipu zrakoplova, od katerih se jih lahko sedem opravi na simulatorju;
2. opravi tiste dele ustreznega tečaja TRI, ki so namenjeni tehničnemu usposabljanju in usposabljanju za letenje;
3. uspešno opravi ustrezne dele za oceno usposobljenosti v skladu s FCL.935, da izpraševalcu FIE ali TRE, usposobljenemu v skladu s poddelom K, dokaže usposobljenost za usposabljanje pilotov do stopnje, ki se zahteva za izdajo ratinga za tip, vključno z usposabljanjem za postopke pred letom in po njem ter teoretičnim poukom.

(c) TRI za helikopterje – TRI(H).

1. Privilegiji inštruktorja TRI(H) so omejeni na tip helikopterja, v katerem je potekal preizkus praktične usposobljenosti za izdajo potrdila TRI. Privilegiji TRI se lahko razširijo na dodatne tipe, če inštruktor TRI:

- (i) opravi tehnični del tečaja TRI za ustrezen tip na ustreznem tipu helikopterja ali napravi FSTD, ki predstavlja navedeni tip;
- (ii) opravi najmanj dve uri usposabljanja za letenje na ustreznem tipu pod nadzorom ustrezno usposobljenega inštruktorja TRI(H) in
- (iii) uspešno opravi ustrezne dele za oceno usposobljenosti v skladu s FCL.935, da izpraševalcu FIE ali TRE, usposobljenemu v skladu s poddelom K, dokaže usposobljenost za usposabljanje pilotov do stopnje, ki se zahteva za izdajo ratinga za tip, vključno z usposabljanjem za postopke pred letom in po njem ter teoretičnim poukom.

2. Za razširitev privilegijev TRI(H) s helikopterja z enim pilotom na helikopter z več piloti na istem tipu helikopterja imetnik na navedenem tipu opravi najmanj 100 ur letenja med operacijami z več piloti.

(d) Ne glede na predhodne odstavke imajo imetniki potrdila TRI, ki jim je bil izdan rating za tip v skladu s FCL.725(e), pravico, da se jim privilegiji TRI razširijo na navedeni novi tip zrakoplova.

FCL.915.TRI TRI – Predpogoji

Kandidat za potrdilo TRI:

(a) ima pilotsko licenco CPL, MPL ali ATPL za ustrežno kategorijo zrakoplovov;

(b) za potrdilo TRI za letala z več piloti (MPA):

1. je opravil 1 500 ur letenja kot pilot na letalih z več piloti in
2. je v dvanajstih mesecih pred oddajo vloge opravil najmanj 30 rutnih sektorjev, vključno z vzleti in pristanki, kot PIC ali kopilot na ustreznem tipu letala, od tega se lahko 15 sektorjev opravi na simulatorju, ki predstavlja navedeni tip;

(c) za potrdilo TRI(SPA) za letala z enim pilotom (SPA):

1. je v dvanajstih mesecih pred oddajo vloge opravil najmanj 30 rutnih sektorjev, vključno z vzleti in pristanki, kot PIC na ustreznem tipu letala, od tega se lahko 15 sektorjev opravi na simulatorju, ki predstavlja navedeni tip, in
2. (i) ima opravljenih najmanj 500 ur letenja kot pilot na letalih, vključno s 30 urami kot PIC na ustreznem tipu letala, ali
(ii) ima ali je imel potrdilo FI za večmotorna letala s privilegiji IR(A);

(d) za potrdilo TRI(H):

1. za potrdilo TRI(H) za enomotorne helikopterje z enim pilotom je opravil 250 ur kot pilot na helikopterjih;
2. za potrdilo TRI(H) za večmotorne helikopterje z enim pilotom je opravil 500 ur kot pilot na helikopterjih, vključno s 100 urami kot PIC na večmotornih helikopterjih z enim pilotom;
3. za potrdilo TRI(H) za helikopterje z več piloti je opravil 1 000 ur letenja kot pilot na helikopterjih, vključno:
(i) s 350 urami kot pilot na helikopterjih z več piloti ali
(ii) pri kandidatih, ki že imajo potrdilo TRI(H) za večmotorne helikopterje z enim pilotom, 100 urami kot pilot na navedenem tipu med operacijami z več piloti.
4. Imetnikom potrdila FI(H) se v celoti prizna izpolnjevanje zahtev iz 1 in 2 za ustrezen helikopter z enim pilotom;

(e) za potrdilo TRI(PL):

1. je opravil 1 500 ur letenja kot pilot na letalih z več piloti, zrakoplovih z navpičnim vzletanjem/pristajanjem ali helikopterjih z več piloti in
2. je v dvanajstih mesecih pred oddajo vloge opravil najmanj 30 rutnih sektorjev, vključno z vzleti in pristanki, kot PIC ali kopilot na ustreznem tipu zrakoplova z navpičnim vzletanjem/pristajanjem, od tega se lahko 15 sektorjev opravi na simulatorju, ki predstavlja navedeni tip.

FCL.930.TRI TRI – Tečaj usposabljanja

(a) Tečaj usposabljanja TRI obsega najmanj:

1. 25 ur poučevanja in učenja;
2. deset ur tehničnega usposabljanja, vključno s pregledom tehničnega znanja, pripravo učnega načrta in razvojem veščin za poučevanje v razredu/na simulatorju;
3. pet ur usposabljanja za letenje na ustreznem zrakoplovu ali simulatorju, ki predstavlja navedeni zrakoplov, za zrakoplove z enim pilotom in deset ur za zrakoplove z več piloti ali na simulatorju, ki predstavlja navedeni zrakoplov.

(b) Kandidatom, ki imajo ali so imeli inštruktorsko potrdilo, se v celoti prizna izpolnjevanje zahteve iz (a)(1).

(c) Kandidatu za potrdilo TRI, ki ima potrdilo SFI za ustrezen tip, se v celoti prizna izpolnjevanje zahtev iz tega odstavka za izdajo potrdila TRI, omejenega na izvajanje usposabljanja za letenje na simulatorjih.

FCL.935.TRI TRI – Ocena usposobljenosti

Ocena usposobljenosti inštruktorja TRI se izvede na simulatorju, potrdilo TRI pa je omejeno samo na izvajanje usposabljanja za letenje na simulatorjih.

Omejitev se prekliče, ko inštruktor TRI uspešno opravi oceno usposobljenosti na zrakoplovu.

FCL.940.TRI TRI – Podaljšanje veljavnosti in obnova**(a) Podaljšanje veljavnosti.**

1. Letala. Za podaljšanje veljavnosti potrdila TRI(A) kandidat v zadnjih 12 mesecih pred potekom potrdila izpolni eno od naslednjih treh zahtev:

- (i) Opravi enega od naslednjih delov celotnega tečaja za usposabljanje za rating tipa: Usposabljanje v simulatorju, ki traja vsaj 3 ure, ali ena vaja v zraku, ki traja vsaj eno uro in vključuje najmanj 2 vzleta in pristanka;
- (ii) opravi osvežitveno usposabljanje za inštruktorje TRI pri organizaciji ATO;
- (iii) uspešno opravi oceno usposobljenosti v skladu s FCL.935.

2. Helikopterji in zrakoplovi z navpičnim vzletanjem/pristajanjem. Za podaljšanje veljavnosti potrdila TRI (H) ali TRI(PL) kandidat med veljavnostjo potrdila TRI izpolni dve od naslednjih treh zahtev:

- (i) opravi 50 ur usposabljanja za letenje na vsakem tipu zrakoplova, za katerega ima privilegije za usposabljanje, ali na napravi FSTD, ki predstavlja navedene tipe, od tega najmanj 15 ur v dvanajstih mesecih pred potekom potrdila TRI.

Inštruktorji TRI(PL) te ure usposabljanja za letenje opravijo kot inštruktorji TRI ali izpraševalci praktične usposobljenosti za rating za tip (TRE), ali inštruktorji za usposabljanje na simulatorju (SFI), ali izpraševalci za preverjanje praktične usposobljenosti na simulatorju (SFE). Pri inštruktorju TRI(H) se za ta namen upošteva tudi čas, ki ga je opravil kot IF, inštruktor za rating za instrumentalno letenje (IRI), inštruktor za usposabljanje na simulatorju (STI) ali kot kateri koli izpraševalec;

- (ii) opravi osvežitveno usposabljanje za inštruktorje TRI pri organizaciji ATO;
- (iii) uspešno opravi oceno usposobljenosti v skladu s FCL.935.

3. Najmanj za vsako drugo podaljšanje veljavnosti potrdila TRI imetnik opravi oceno usposobljenosti v skladu s FCL.935.

4. Če ima kandidat potrdilo TRI za več tipov zrakoplovov iz iste kategorije, se na podlagi ocene usposobljenosti, opravljene na enem od navedenih tipov, veljavnost potrdila TRI podaljša za druge pridobljene tipe iz iste kategorije zrakoplovov.

5. Posebne zahteve za podaljšanje potrdila TRI(H). Inštruktorju TRI(H), ki ima potrdilo FI(H) za ustrezní tip, se v celoti prizna izpolnjevanje zahtev iz predhodne točke (a). V tem primeru velja potrdilo TRI(H) do datuma poteka potrdila FI(H).

(b) Obnova.

1. Letala. Če je potrdilo TRI(A) poteklo, kandidat:

- (i) v zadnjih dvanajstih mesecih pred oddajo vloge opravi najmanj 30 rutnih sektorjev, vključno z vzleti in pristanki na ustreznem tipu zrakoplova, od katerih se jih lahko največ 15 opravi v simulatorju;
- (ii) opravi ustrezne dele usposabljanja TRI pri pooblašeni organizaciji ATO;
- (iii) na celotnem tečaju za rating za tip vodi najmanj tri ure usposabljanja za letenje na zadevnem tipu zrakoplova pod nadzorom TRI(A).

2. Helikopterji in zrakoplovi z navpičnim vzletanjem/pristajanjem. Če potrdilo TRI (H) ali TRI(PL) poteče, kandidat v dvanajstih mesecih pred obnovo:

- (i) opravi osvežitveno usposabljanje za inštruktorje TRI pri organizaciji ATO, ki vključuje ustrezne sestavine tečaja usposabljanja TRI, in
- (ii) uspešno opravi oceno usposobljenosti v skladu s FCL.935 za vsak tip zrakoplova, za katerega želi obnoviti privilegije za izvajanje usposabljanja.

ODDELEK 5

Posebne zahteve za inštruktorja za rating za razred – CRI**FCL.905.CRI CRI – Privilegiji in pogoji**

(a) Privilegiji inštruktorja CRI so, da izvaja usposabljanje za:

1. izdajo, podaljšanje veljavnosti in obnovo ratinga za razred ali tip za letala z enim pilotom, ki niso kompleksna in visoko zmogljiva, če kandidat želi pridobiti privilegije za izvajanje operacij z enim pilotom;
2. rating za vleko ali akrobatsko letenje za kategorijo letal, če ima inštruktor CRI ustrezen rating in je inštruktorju FI, usposobljenemu v skladu s FCL.905.FI(i), dokazal, da je sposoben voditi usposabljanje za navedeni rating.

(b) Privilegiji inštruktorja CRI so omejeni na razred ali tip letala, v katerem je bila opravljena ocena usposobljenosti inštruktorja. Privilegiji CRI se razširijo na dodatne razrede ali tipe, če je inštruktor CRI v zadnjih dvanajstih mesecih opravil:

1. 15 ur letenja kot PIC na letalih ustreznega razreda ali tipa;
2. en let za usposabljanje na desnem sedežu pod nadzorom drugega inštruktorja CRI ali FI, usposobljenega za navedeni razred ali tip, ki sedi na drugem pilotskem sedežu.

FCL.915.CRI CRI – Predpogoji

Kandidat za potrdilo CRI opravi najmanj:

(a) za večmotorna letala:

1. 500 ur letenja kot pilot na letalih;
2. 30 ur kot PIC na zrakoplovu ustreznega razreda ali tipa;

(b) za enomotorna letala:

1. 300 ur letenja kot pilot na letalih;
2. 30 ur kot PIC na letalu ustreznega razreda ali tipa.

FCL.930.CRI CRI – Tečaj usposabljanja

(a) Tečaj usposabljanja za inštruktorja CRI vključuje najmanj:

1. 25 ur poučevanja in učenja;
2. deset ur tehničnega usposabljanja, vključno s pregledom tehničnega znanja, pripravo učnega načrta in razvojem veščin za poučevanje v razredu/na simulatorju;
3. pet ur usposabljanja za letenje na večmotornih letalih ali tri ure usposabljanja za letenje na enomotornih letalih, ki ga izvede inštruktor FI(A), usposobljen v skladu s FCL.905.FI(i).

(b) Kandidatom, ki imajo ali so imeli inštruktorsko potrdilo, se v celoti prizna izpolnjevanje zahteve iz (a)(1).

FCL.940.CRI CRI – Podaljšanje veljavnosti in obnova

(a) Kandidat za podaljšanje potrdila CRI v dvanajstih mesecih pred potekom potrdila CRI:

1. opravi najmanj deset ur usposabljanja za letenje v vlogi inštruktorja CRI. Če ima kandidat privilegije CRI za eno- in večmotorna letala, se teh deset ur usposabljanja za letenje enako razdeli med eno- in večmotorna letala, ali
2. opravi osvežitveno usposabljanje za inštruktorja CRI pri organizaciji ATO;
3. uspešno opravi oceno usposobljenosti v skladu s FCL.935 za več- ali enomotorna letala, kot je ustrezno.

(b) Najmanj za vsako drugo podaljšanje veljavnosti potrdila CRI imetnik izpolni zahtevo iz (a)(3).

(c) Obnova. Če je potrdilo CRI poteklo, kandidat v dvanajstih mesecih pred obnovo:

1. opravi osvežitveno usposabljanje za inštruktorja CRI pri organizaciji ATO;
2. uspešno opravi oceno usposobljenosti v skladu s FCL.935.

ODDELEK 6

Posebne zahteve za inštruktorja za rating za instrumentalno letenje – IRI

FCL.905.IRI IRI – Privilegiji in pogoji

(a) Imetnik IRI lahko izvaja usposabljanje za izdajo, podaljšanje veljavnosti in obnovo ratinga IR v ustrezni kategoriji zrakoplovov.

(b) Posebne zahteve za tečaj MPL. Za izvajanje usposabljanja za osnovno fazo usposabljanja na tečaju MPL inštruktor IRI(A):

1. ima rating IR za večmotorna letala in
2. opravi najmanj 1 500 ur letenja med operacijami z veččlansko posadko;
3. pri inštruktorju IRI, ki je že usposobljen za usposabljanje za letenje na integriranih tečajih za rating ATP(A) ali CPL(A)/IR, se zahteva iz (b)(2) lahko nadomesti z opravljenim tečajem iz odstavka FCL.905.FI(j)(3).

FCL.915.IRI IRI – Predpogoji

Kandidat za potrdilo IRI:

(a) za IRI(A):

1. opravi najmanj 800 ur letenja po pravilih IFR, od tega najmanj 400 ur na letalih, in
2. če je kandidat za IRI(A) za večmotorna letala, izpolnjuje zahteve iz odstavka FCL.915.CRI (a);

(b) za IRI(H):

1. opravi najmanj 500 ur letenja po pravilih IFR, od tega najmanj 250 ur instrumentalnega letenja na helikopterjih, in
2. če je kandidat za IRI(A) za helikopterje z več piloti, izpolnjuje zahteve iz FCL.905.FI (g)(3)(ii);

(c) za IRI(As) opravi najmanj 300 ur letenja po pravilih IFR, od tega najmanj 100 ur instrumentalnega letenja na zračnih ladjah.

FCL.930.IRI IRI – Tečaj usposabljanja

(a) Tečaj usposabljanja za inštruktorja IRI obsega najmanj:

1. 25 ur poučevanja in učenja;
2. deset ur tehničnega usposabljanja, vključno s ponavljanjem instrumentalnega teoretičnega znanja, pripravo učnega načrta in razvojem veščin za poučevanje v razredu;
3. (i) za inštruktorja IRI(A) najmanj deset ur usposabljanja za letenje na letalu, simulatorju ali napravi FTD 2/3 ali FPNT II. Kandidatom, ki imajo potrdilo FI(A), se število teh ur zmanjša na pet;
- (ii) za inštruktorja IRI(H) najmanj deset ur usposabljanja za letenje na helikopterju, simulatorju ali napravi FTD 2/3 ali FNPT II/III;
- (iii) za inštruktorja IRI(As) najmanj deset ur usposabljanja za letenje na zračni ladji, simulatorju ali napravi FTD 2/3 ali FNPT II.

- (b) Usposabljanje za letenje izvaja inštruktor FI, usposobljen v skladu s FCL.905.FI(i).
- (c) Kandidatom, ki imajo ali so imeli inštruktorsko potrdilo, se v celoti prizna izpolnjevanje zahteve iz (a)(1).

FCL.940.IRI IRI – Podaljšanje veljavnosti in obnova

Za podaljšanje veljavnosti ali obnovo potrdila IRI imetnik izpolnjuje zahteve za podaljšanje veljavnosti in obnovo potrdila FI v skladu s FCL.940.FI.

ODDELEK 7***Posebne zahteve za inštruktorja za letenje na simulatorju– SFI*****FCL.905.SFI SFI – Privilegiji in pogoji**

Privilegiji inštruktorja SFI so, da v okviru ustrezne kategorije zrakoplovov izvaja usposabljanje za letenje na simulatorju za:

- (a) izdajo, podaljšanje veljavnosti in obnovo ratinga IR, če ima ali je imel rating IR za ustrezno kategorijo zrakoplovov in je opravil tečaj usposabljanja za inštruktorja IRI, in

- (b) pri inštruktorju SFI za letala z enim pilotom:

- 1. izdajo, podaljšanje veljavnosti in obnovo ratingov za tip za visoko zmogljiva kompleksna letala z enim pilotom, če kandidat želi pridobiti privilegije za izvajanje operacij z enim pilotom.

Privilegiji inštruktorja SFI(SPA) se lahko razširijo na usposabljanje za letenje za ratinge za tip visoko zmogljivih kompleksnih letal z enim pilotom med operacijami z več piloti, če ima inštruktor:

- (i) potrdilo MCCI ali
- (ii) ima ali je imel potrdilo TRI za letala z več piloti in

- 2. če so bili privilegiji SFI(SPA) razširjeni na operacije z več piloti v skladu z 1:

- (i) MCC;
- (ii) tečaj MPL za osnovno fazo;

- (c) pri inštruktorju SFI za letala z več piloti:

- 1. izdajo, podaljšanje veljavnosti in obnovo ratingov za tip za:

- (i) letala z več piloti;
- (ii) visoko zmogljiva kompleksna letala z enim pilotom, če kandidat želi pridobiti privilegije za izvajanje operacij z več piloti;

- 2. MCC;

- 3. tečaj MPL za osnovno, vmesno in višjo fazo, če ima ali je imel potrdilo FI(A) ali IRI(A) za osnovno fazo.

- (d) pri inštruktorju SFI za helikopterje:

- 1. izdajo, podaljšanje veljavnosti in obnovo ratingov za tip helikopterjev;
- 2. usposabljanje MCC, če ima inštruktor TRI privilegije za usposabljanje za letenje na helikopterjih z več piloti;

FCL.910.SFI SFI – Omejeni privilegiji

Privilegiji inštruktorja SFI so omejeni na napravo FTD 2/3 ali simulator za tip zrakoplova, na katerem je potekal tečaj usposabljanja SFI.

Privilegiji se lahko razširijo na druge naprave FSTD, ki predstavljajo druge tipe iste kategorije zrakoplovov, če je imetnik:

- (a) zadovoljivo opravil simulatorski del ustreznega tečaja usposabljanja za rating za tip in

- (b) na celotnem tečaju za rating za tip vodil najmanj tri ure usposabljanja za letenje v zvezi z nalogami inštruktorja SFI na ustreznem tipu pod nadzorom za to usposobljenega izpraševalca TRE, ki je bil zadovoljen z njegovim izvajanjem.

FCL.915.SFI SFI – Predpogoji

Kandidat za potrdilo SFI:

- (a) ima ali je imel licenco CPL, MPL ali ATPL za ustrežno kategorijo zrakoplovov;
- (b) opravi preverjanje strokovnosti za izdajo ratinga za določen tip zrakoplova na simulatorju, ki predstavlja ustrezen tip, v dvanajstih mesecih pred oddajo vloge in
- (c) dodatno za inštruktorja SFI(A) za letala z več piloti ali SFI(PL):
- opravi najmanj 1 500 ur letenja kot pilot na letalih z več piloti ali zrakoplovih z navpičnim vzletanjem/pristajanjem, kot je ustrezno;
 - opravi kot pilot ali opazovalec v dvanajstih mesecih pred oddajo vloge najmanj:
 - tri rutne sektorje v pilotski kabini ustreznega tipa zrakoplova ali
 - dve usposabljanji za linijsko usmerjeno letenje v simulatorju, ki ju izvede usposobljena posadka v pilotski kabini ustreznega tipa. Ti usposabljanji v simulatorju vključujeta dva vsaj dvourni leta med dvema različnima letališčema ter z njima povezano načrtovanje pred letom in poročanje;
- (d) dodatno za inštruktorja SFI(A) za visoko zmogljiva kompleksna letala z enim pilotom:
- opravi najmanj 500 ur letenja kot PIC na letalih z enim pilotom;
 - ima ali je imel rating za večmotorna letala IR(A) in
 - izpolnjuje zahteve iz (c)(2);
- (e) dodatno za inštruktorja SFI(H):
- opravi kot pilot ali opazovalec najmanj eno uro letenja v pilotski kabini ustreznega tipa v dvanajstih mesecih pred oddajo vloge in
 - pri helikopterjih z več piloti ima najmanj 1 000 ur letalskih izkušenj kot pilot na helikopterjih, vključno z najmanj 350 urami kot pilot na helikopterjih z več piloti;
 - pri večmotornih helikopterjih z enim pilotom opravi 500 ur kot pilot helikopterjev, vključno s 100 urami kot PIC na večmotornih helikopterjih z enim pilotom;
 - pri enomotornih helikopterjih z enim pilotom opravi 250 ur kot pilot na helikopterjih.

FCL.930.SFI SFI – Tečaj usposabljanja

(a) Tečaj usposabljanja za inštruktorja SFI obsega:

- vsebinsko FSTD ustreznega tečaja za rating za tip;
- vsebinsko tečaja usposabljanja za inštruktorja TRI.

(b) Kandidatu za potrdilo SFI, ki ima potrdilo TRI za ustrezen tip, se v celoti prizna izpolnjevanje zahtev iz tega odstavka.

FCL.940.SFI SFI – Podaljšanje veljavnosti in obnova

(a) Podaljšanje veljavnosti. Za podaljšanje potrdila SFI kandidat med veljavnostjo potrdila SFI izpolni dve od naslednjih treh zahtev:

1. opravi 50 ur kot inštruktor ali izpraševalec na napravah FSTD, od tega najmanj 15 ur v dvanajstih mesecih pred potekom potrdila SFI;
2. opravi osvežitveno usposabljanje za inštruktorje SFI pri organizaciji ATO;
3. uspešno opravi ustrezne dele za oceno usposobljenosti v skladu s FCL.935.

(b) Poleg tega kandidat opravi preverjanje strokovnosti za izdajo ratingov za določeni tip zrakoplovov na simulatorju, ki predstavlja tipe, za katere ima privilegije.

(c) Imetnik najmanj za vsako drugo podaljšanje potrdila SFI izpolnjuje zahtevo iz (a)(3).

(d) Obnova. Če je potrdilo SFI poteklo, kandidat v dvanajstih mesecih pred oddajo vloge:

1. opravi simulatorski del tečaja usposabljanja za inštruktorja SFI;
2. izpolnjuje zahteve iz (a)(2) in (3).

ODDELEK 8

Posebne zahteve za inštruktorja za delo v veččlanski posadki – MCCI

FCL.905.MCCI MCCI – Privilegiji in pogoji

(a) Privilegiji inštruktorja MCCI so, da izvaja usposabljanje za letenje med:

1. praktičnim delom tečajev MCC, če niso združeni z usposabljanjem za rating za tip, in
2. pri inštruktorju MCCI(A) med osnovno fazo integriranega tečaja usposabljanja MPL, če ima ali je imel potrdilo FI(A) ali IRI(A).

FCL.910.MCCI MCCI – Omejeni privilegiji

Privilegiji imetnika potrdila MCCI so omejeni na naprave FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ali simulator, na katerih je potekal tečaj usposabljanja MCCI.

Privilegiji se lahko razširijo na druge naprave FSTD, ki predstavljajo druge tipe zrakoplovov, če je imetnik opravil praktično usposabljanje tečaja MCCI na zadevnem tipu naprav FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ali simulatorju.

FCL.915.MCCI MCCI – Predpogoji

Kandidat za potrdilo MCCI:

(a) ima ali je imel licenco CPL, MPL ali ATPL za ustrezno kategorijo zrakoplovov;

(b) opravi najmanj:

1. za letala, zračne ladje in zrakoplove z navpičnim vzletanjem/pristajanjem 1 500 ur letenja kot pilot med operacijami z več piloti;
2. za helikopterje 1 000 ur letenja kot pilot med operacijami z veččlansko posadko, od tega najmanj 350 ur na helikopterjih z več piloti.

FCL.930.MCCI MCCI – Tečaj usposabljanja

(a) Tečaj usposabljanja za inštruktorja MCCI obsega najmanj:

1. 25 ur poučevanja in učenja;
2. tehnično usposabljanje za tip naprave FSTD, na kateri želi kandidat poučevati;
3. tri ure praktičnega usposabljanja, ki je lahko usposabljanje za letenje ali usposabljanje MCC na ustrezni napravi FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ali simulatorju pod nadzorom inštruktorja TRI, SFI ali MCCI, ki ga za to imenuje organizacija ATO. Med tem izvajanjem usposabljanja za letenje pod nadzorom se tudi oceni kandidatova usposobljenost v skladu s FCL.920.

(b) Kandidatom, ki imajo ali so imeli potrdilo FI, TRI, CRI, IRI ali SFI, se v celoti prizna izpolnjevanje zahteve iz (a)(1).

FCL.940.MCCI MCCI – Podaljšanje veljavnosti in obnova

(a) Kandidat za podaljšanje potrdila MCCI izpolni zahteve iz FCL.930.MCCI (a)(3) na ustreznem tipu naprave FNPT II/III, FTD 2/3 ali simulatorju v dvanajstih mesecih veljavnosti potrdila MCCI.

(b) Obnova. Če je potrdilo MCCI poteklo, kandidat izpolni zahteve iz FCL.930.MCCI (a)(2) in (3) na ustreznem tipu naprave FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ali simulatorju.

ODDELEK 9***Posebne zahteve za inštruktorja za usposabljanje na napravah za simulacijo letenja – STI*****FCL.905.STI STI – Privilegiji in pogoji**

(a) Privilegiji inštruktorja STI so, da izvaja usposabljanje za letenje na napravah za simulacijo letenja v ustrezni kategoriji zrakoplovov za:

1. izdajo licence;
2. izdajo, podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratinga IR in ratinga za razred ali tip za zrakoplove z enim pilotom, razen za visoko zmogljiva kompleksna letala z enim pilotom.

(b) Dodatni privilegiji za STI(A). Privilegiji inštruktorja STI(A) vključujejo izvajanje usposabljanja za letenje na napravah za simulacijo letenja med usposabljanjem za osnovne letalske veščine v okviru integriranega tečaja usposabljanja za licenco MPL.

FCL.910.STI STI – Omejeni privilegiji

Privilegiji inštruktorja STI so omejeni na naprave FNPT II/III, FTD 2/3 ali simulator, na katerih je potekal tečaj usposabljanja za inštruktorja STI.

Privilegiji se lahko razširijo na druge naprave FSTD, ki predstavljajo druge tipe zrakoplovov, če je imetnik:

- (a) na ustreznem tipu opravil vsebino usposabljanja na simulatorju iz tečaja za inštruktorja TRI;
- (b) uspešno opravil preverjanje strokovnosti za rating za določen tip zrakoplova na simulatorju za ustrezen tip v dvanajstih mesecih pred oddajo vloge;
- (c) opravil na tečaju za pridobitev ratinga za tip najmanj eno usposabljanje na FSTD v zvezi z nalogami inštruktorja STI, ki je trajalo najmanj tri ure, na ustreznem tipu zrakoplova pod nadzorom izpraševalca praktične usposobljenosti za inštruktorja letenja (FIE).

FCL.915.STI STI – Predpogoji

Kandidat za potrdilo STI:

- (a) ima ali je imel v treh letih pred oddajo vloge pilotsko licenco in privilegije za poučevanje, ki ustrezajo tečaju, na katerih namerava poučevati;

- (b) opravi na napravi FNPT ustrezno preverjanje strokovnosti za rating za razred ali tip v dvanajstih mesecih pred oddajo vloge.

Kandidat za inštruktorja STI(A), ki želi izvajati usposabljanje za letenje samo na napravah BITD, opravi samo naloge, ki ustrezajo preizkusu praktične usposobljenosti za izdajo licence PPL(A);

- (c) dodatno za inštruktorja STI(H) opravi najmanj eno uro letenja kot opazovalec v pilotski kabini ustreznega tipa helikopterja v dvanajstih mesecih pred oddajo vloge.

FCL.930.STI STI – Tečaj usposabljanja

- (a) Tečaj usposabljanja za inštruktorja STI obsega najmanj tri ure izvajanja usposabljanja za letenje v zvezi z nalogami inštruktorja STI na simulatorju ali napravi FTD 2/3 ali FNPT II/III pod nadzorom izpraševalca FIE. Med tem izvajanjem usposabljanja za letenje pod nadzorom se tudi oceni kandidatova usposobljenost v skladu s FCL.920.

Kandidati za inštruktorja STI(A), ki želijo izvajati usposabljanje za letenje samo na napravi BITD, opravijo usposabljanje za letenje na napravi BITD.

- (b) Pri kandidatih za inštruktorje STI(H) tečaj vključuje tudi simulatorsko vsebino ustreznega tečaja za inštruktorja TRI.

FCL.940.STI Podaljšanje veljavnosti in obnova potrdila STI

- (a) Podaljšanje veljavnosti. Za podaljšanje potrdila STI kandidat v zadnjih dvanajstih mesecih veljavnosti potrdila STI:

1. opravi najmanj tri ure usposabljanja za letenje na simulatorju ali napravi FNPT II/III ali BITD v okviru celotnega tečaja za pridobitev CPL, IR, PPL ali za rating za razred ali tip in
2. na simulatorju ali napravi FTD 2/3 ali FNPT II/III, na kateri po navadi izvaja usposabljanje za letenje, uspešno opravi ustrezne dele preverjanja strokovnosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu za ustrezní razred ali tip zrakoplovov.

Za inštruktorja STI(A), ki izvaja usposabljanje za letenje samo na napravah BITD, preverjanje strokovnosti vključuje samo naloge, ki ustrezajo preizkusu praktične usposobljenosti za izdajo licence PPL(A);

- (b) Obnova. Če je potrdilo STI poteklo, kandidat:

1. opravi osvežitveno usposabljanje za inštruktorja STI pri organizaciji ATO;
2. na simulatorju ali napravi FTD 2/3 ali FNPT II/III, na kateri po navadi izvaja usposabljanje za letenje, uspešno opravi ustrezne dele preverjanja strokovnosti v skladu z dodatkom 9 k temu delu za ustrezní razred ali tip zrakoplovov.

Za inštruktorja STI(A), ki izvaja usposabljanje za letenje samo na napravah BITD, preverjanje strokovnosti vključuje samo vaje, ki ustrezajo preizkusu praktične usposobljenosti za izdajo licence PPL(A);

3. opravi na celotnem tečaju za CPL, IR, PPL ali za rating za razred ali tip najmanj tri ure usposabljanja za letenje pod nadzorom inštruktorja FI, CRI(A), IRI ali TRI(H), ki ga za to imenuje organizacija ATO. Najmanj eno uro usposabljanja za letenje nadzoruje izpraševalec FIE(A).

ODDELEK 10

Inštruktor za rating za letenje v gorah – MI

FCL.905.MI MI – Privilegiji in pogoji

Privilegiji inštruktorja MI so, da izvaja usposabljanje za letenje za izdajo ratinga za letenje v gorah.

FCL.915.MI MI – Predpogoji

Kandidat za potrdilo MI:

- (a) ima potrdilo FI, CRI ali TRI s privilegiji za letala z enim pilotom;
- (b) ima rating za letenje v gorah.

FCL.930.MI MI – Tečaj usposabljanja

- (a) Tečaj usposabljanja za inštruktorja MI vključuje oceno kandidatove usposobljenosti v skladu s FCL.920.
- (b) Kandidati pred opravljanjem tečaja uspešno opravijo predhodni preizkus letenja z inštruktorjem MI, ki ima potrdilo inštruktorja FI, da oceni njihove izkušnje in sposobnosti za opravljanje tečaja usposabljanja.

FCL.940.MI Veljavnost potrdila MI

Potrdilo MI velja, dokler velja potrdilo FI, TRI ali CRI.

ODDELEK 11***Posebne zahteve za inštruktorja za preizkusno letenje – FTI*****FCL.905.FTI FTI – Privilegiji in pogoji**

- (a) Privilegiji inštruktorja za preizkusno letenje (FTI) so, da izvaja usposabljanje za letenje v ustrezni kategoriji zrakoplovov za:
1. izdajo ratingov za preizkusne lete kategorije 1 ali 2, če ima rating za preizkusne lete ustrezne kategorije;
 2. izdajo potrdila FTI v ustrezni kategoriji ratinga za preizkusne lete, če ima inštruktor najmanj dve leti izkušenj z izvajanjem usposabljanja za izdajo ratingov za preizkusne lete.
- (b) Privilegiji inštruktorja FTI, ki ima rating za preizkusne lete kategorije 1, vključujejo tudi izvajanje usposabljanja za letenje za rating za preizkusne lete kategorije 2.

FCL.915.FTI FTI – Predpogoji

Kandidat za potrdilo FTI:

- (a) ima rating za preizkusne lete, izdan v skladu s FCL.820;
- (b) opravi najmanj 200 ur preizkusnih letov kategorije 1 ali 2.

FCL.930.FTI FTI – Tečaj za usposabljanje

- (a) Tečaj za usposabljanje FTI vključuje vsaj:
1. 25 ur poučevanja in učenja;
 2. 10 ur tehničnega usposabljanja, vključno s ponovitvijo tehničnega znanja, pripravo učnega programa in razvojem spretnosti za poučevanje v razredu/simulatorju;
 3. 5 ur praktičnega poučevanja letenja pod nadzorom FTI, ki je kvalificiran v skladu s FCL.905.FTI (b). Te ure poučevanja letenja vključujejo oceno sposobnosti kandidata, kot je opisano v FCL.920.
- (b) Upoštevanje
1. Kandidatom, ki imajo ali so imeli inštruktorsko potrdilo, se v celoti prizna izpolnjevanje zahteve iz (a)(1).
 2. Poleg tega se kandidatom, ki imajo ali so imeli potrdilo FI ali TRI za ustrezno kategorijo zrakoplovov, v celoti prizna izpolnjevanje zahtev iz (a)(2).

FCL.940.FTI FTI – Podaljšanje veljavnosti in obnova

- (a) Podaljšanje veljavnosti. Za podaljšanje veljavnosti potrdila FTI kandidat med veljavnostjo potrdila FTI izpolni eno od naslednjih zahtev:
1. opravi najmanj:
 - (i) 50 ur preizkusnega letenja, od tega najmanj 15 ur v zadnjih mesecih pred potekom potrdila FTI, in
 - (ii) pet ur usposabljanja za preizkusne lete v dvanajstih mesecih pred potekom potrdila FTI, ali

2. opravi osvežitveno usposabljanje za inštruktorja FTI pri organizaciji ATO. Osvežitveno usposabljanje temelji na vsebini praktičnega usposabljanja za letenje iz tečaja usposabljanja za FTI v skladu s FCL.930.FTI (a)(3) in vključuje najmanj en let za usposabljanje za letenje pod nadzorom inštruktorja FTI, usposobljenega v skladu s FCL.905.FTI (b).
- (b) Obnova. Če je potrdilo FTI poteklo, kandidat opravi osvežitveno usposabljanje za inštruktorja FTI pri organizaciji ATO. Osvežitveno usposabljanje izpolnjuje najmanj zahteve iz FCL.930.FTI (a)(3).

PODDEL K

IZPRAŠEVALCI

ODDELEK 1

Splošne zahteve

FCL.1000 Potrdila izpraševalcev

(a) Splošno. Imetniki potrdila za izpraševalca:

1. imajo licenco, rating ali potrdilo, ki so enakovredni licenci, ratingu ali potrdilu, za katere so pooblaščen, da izvajajo preizkuse praktične usposobljenosti, preverjanje strokovnosti ali ocene usposobljenosti, in privilegij za poučevanje v zvezi z njimi;
2. usposobljeni, da delujejo kot PIC na zrakoplovu med preizkusom praktične usposobljenosti, preverjanjem strokovnosti ali oceno usposobljenosti, če se izvajajo na zrakoplovu.

(b) Posebni pogoji

1. Če pri uvajanju novega zrakoplova v državah članicah ali floti operatorja ni mogoče izpolniti zahtev iz tega poddela, lahko pristojni organ izda posebno potrdilo, ki zagotovi privilegije za izvajanje preizkusov praktične usposobljenosti in preverjanj strokovnosti. Tako potrdilo je omejeno na preizkuse praktične usposobljenosti in preverjanja strokovnosti, potrebne za uvedbo novega tipa zrakoplova, in v nobenem primeru ne velja več kot eno leto.
2. Imetniki potrdila, izdanega v skladu z (b)(1), ki želijo zaprositi za potrdilo izpraševalca, izpolnjujejo predpogoje in zahteve za podaljšanje veljavnosti za navedeno kategorijo izpraševalca.

(c) Preizkus zunaj ozemlja držav članic

1. Ne glede na odstavke (a) za preizkuse praktične usposobljenosti in preverjanja strokovnosti, ki jih zagotavlja ATO s sedežem zunaj ozemlja držav članic, lahko pristojni organ države članice izda potrdilo izpraševalca kandidatu s pilotsko licenco, ki jo je izdala tretja država v skladu s Prilogo 1 ICAO, če ima kandidat:
 - (i) vsaj licenco, rating ali potrdilo, ki ustreza licenci, ratingu ali potrdilu, za katerega so pooblaščen, da izvajajo preizkuse praktične usposobljenosti, preverjanje strokovnosti ali ocene usposobljenosti v vsakem primeru pa morajo imeti najmanj CPL.
 - (ii) izpolnjuje zahteve iz tega poddela za izdajo ustreznega potrdila izpraševalca;
 - (iii) pristojnemu organu dokaže ustrezno raven poznavanja evropskih predpisov za letalsko varnost, ki mu omogoča izvajanje privilegijev izpraševalca v skladu s tem delom.
2. Potrdilo iz odstavka 1 je omejeno na zagotavljanje preizkusov praktične usposobljenosti in preizkusov/preverjanj strokovnosti:
 - (i) zunaj ozemlja držav članic in
 - (ii) za pilote pripravnike z zadostnim znanjem jezika, v katerem poteka preizkus/preverjanje.

FCL.1005 Omejitve privilegijev pri osebnih interesih

Izpraševalci ne izvajajo:

- (a) preizkusov praktične usposobljenosti ali ocenjujejo usposobljenost kandidatov za izdajo licence, ratinga ali potrdila:
 1. katerim so zagotovili usposabljanje za letenje za licenco, rating ali potrdilo, za katere poteka preizkus praktične usposobljenosti ali se ocenjuje usposobljenost;

2. če so bili pristojni za priporočilo za preizkus praktične usposobljenosti v skladu s FCL.030 (b);

(b) preizkusov praktične usposobljenosti, preverjanj strokovnosti ali ocen usposobljenosti, če menijo, da bi bili lahko neobjektivni.

FCL.1010 Pogoji za izpraševalce

Kandidati za potrdilo izpraševalca dokažejo:

(a) ustrezno znanje in izkušnje, ki se nanašajo na privilegije izpraševalca;

(b) da v zadnjih treh letih niso bili kaznovani, vključno z začasno ukinitvijo, omejitvijo ali preklicem katere koli njihove licence, ratinga ali potrdila, izdanega v skladu s tem delom, zaradi neskladnosti z osnovno uredbo in njenimi izvedbenimi predpisi.

FCL.1015 Enotni standardi za izpraševalce

(a) Kandidati za potrdilo izpraševalca opravijo tečaj za poenotenje standardov, ki ga zagotovi pristojni organ ali organizacija ATO in odobri pristojni organ.

(b) Tečaj za poenotenje standardov obsega teoretično in praktično usposabljanje ter vključuje najmanj:

1. izvedbo dveh preizkusov praktične usposobljenosti, preverjanj strokovnosti ali ocen usposobljenosti za licence, ratinge ali potrdila, za katere želi kandidat pridobiti privilegij za izvajanje preizkusov in preverjanj;

2. usposabljanje o ustreznih zahtevah iz tega dela in ustreznih zahtevah za letalske operacije, izvedbi preizkusov praktične usposobljenosti, preverjanjih strokovnosti in ocenah usposobljenosti ter njihovem dokumentiranju in poročanju o njih;

3. predstavitev nacionalnih upravnih postopkov, zahtev za varstvo osebnih podatkov, odgovornosti, nezgodnega zavarovanja in pristojbin.

(c) Imetniki potrdila izpraševalca ne izvajajo preizkusov praktične usposobljenosti, preverjanj strokovnosti ali ocen usposobljenosti kandidata, katerega pristojni organ ni isti, kot je izdal potrdilo izpraševalca, razen če so:

1. pristojni organ kandidata obvestil o predvideni izvedbi preizkusa praktične usposobljenosti, preverjanja strokovnosti ali ocene usposobljenosti ter o področju uporabe privilegijev, ki jih imajo kot izpraševalci;

2. od pristojnega organa kandidata prejeli predstavitev elementov iz (b)(3).

FCL.1020 Ocena usposobljenosti izpraševalcev

Kandidati za potrdilo izpraševalca dokažejo svojo usposobljenost inšpektorju pristojnega organa ali višjemu izpraševalcu, ki ga za to posebej pooblasti pristojni organ, odgovoren za potrdilo izpraševalca, s preizkusom praktične usposobljenosti, preveritvijo strokovnosti ali oceno usposobljenosti v vlogi izpraševalca, za katerega zaprosijo za privilegije, vključno s predstavitvijo, izvedbo preizkusa praktične usposobljenosti, preverjanjem strokovnosti ali oceno usposobljenosti ter oceno osebe, ki se preizkuša, preverja in ocenjuje, dokumentacijo za poročanje in evidentiranje.

FCL.1025 Veljavnost, podaljšanje veljavnosti in obnova potrdil izpraševalcev

(a) Veljavnost. Potrdilo izpraševalca velja tri leta.

(b) Podaljšanje veljavnosti. Potrdilo izpraševalca se podaljša, če je imetnik med veljavnostjo potrdila:

1. vsako leto opravi najmanj dva preizkusa praktične usposobljenosti, preverjanji strokovnosti ali oceni usposobljenosti;

2. če se je v zadnjem letu njegove veljavnosti udeležil osvežitvenega seminarja za izpraševalce, ki ga zagotovi pristojni organ ali organizacija ATO, odobri pa pristojni organ.

3. Enega od preizkusov praktične usposobljenosti ali preverjanj strokovnosti, opravljenih v zadnjem letu veljavnosti v skladu z 1, oceni inšpektor pristojnega organa ali višji izpraševalec, ki ga za to posebej pooblasti pristojni organ, odgovoren za izpraševalčev potrdilo.
 4. Če ima kandidat za podaljšanje potrdila privilegije za več kategorij izpraševalca, se mu v soglasju s pristojnim organom lahko hkrati podaljšajo vsi privilegiji izpraševalca, če izpolni zahteve iz (b)(1) in (2) ter FCL.1020 za eno kategorijo potrdila, ki ga ima kandidat.
- (c) Obnova. Če je potrdilo poteklo, kandidati pred ponovnim izvajanjem privilegijev izpolnijo zahteve iz (b)(2) in FCL.1020.
- (d) Potrdilo izpraševalca se lahko podaljša ali obnovi samo, če kandidat dokaže neprekinjeno izpolnjevanje zahtev iz FCL.1010 in FCL.1030.

FCL.1030 Izvajanje preizkusov praktične usposobljenosti, preverjanj strokovnosti in ocen usposobljenosti

(a) Izpraševalci med izvajanjem preizkusov praktične usposobljenosti, preverjanj strokovnosti in ocen usposobljenosti:

1. vzpostavijo komunikacijo s kandidatom brez jezikovnih ovir;
2. preverijo, ali kandidat izpolnjuje vse zahteve za usposobljenost, usposabljanje in izkušnje iz tega dela za izdajo, podaljšanje veljavnosti ali obnovo licence, ratinga ali potrdila, za katere poteka preizkus usposobljenosti, preverjanje strokovnosti ali ocena usposobljenosti;
3. seznanijo kandidata s posledicami navedbe nepopolnih, netočnih ali napačnih informacij v zvezi z usposabljanjem in letalskimi izkušnjami.

(b) Izpraševalec po opravljenem preizkusu praktične usposobljenosti ali preverjanju strokovnosti:

1. obvesti kandidata o rezultatu preizkusa. Če ga kandidat opravi delno ali ga ne opravi, ga izpraševalec obvesti, da ne izvaja privilegijev ratinga, dokler ga uspešno ne opravi v celoti. Podrobno mu pojasni morebitne zahteve glede nadaljnega usposabljanja in pravico do pritožbe;
2. če kandidat uspešno opravi preverjanje strokovnosti ali oceno usposobljenosti za podaljšanje veljavnosti ali obnovo, vpiše v kandidatovo licenco ali potrdilo nov datum poteka ratinga ali potrdila, če ga za to posebej pooblasti pristojni organ, odgovoren za kandidatovo licenco;
3. kandidatu izroči podpisano poročilo o preizkusu praktične usposobljenosti ali preverjanju strokovnosti, kopije poročila pa takoj predloži pristojnemu organu, odgovornemu za kandidatovo licenco, in pristojnemu organu, ki je izdal potrdilo izpraševalca. Poročilo vključuje:
 - (i) izjavo, da je izpraševalec od kandidata prejel informacije o njegovih izkušnjah in usposabljanju ter ugotovil, da so izkušnje in usposabljanje v skladu z veljavnimi zahtevami iz tega dela;
 - (ii) potrditev, da so bili opravljeni vsi zahtevani manevri in vaje, ter informacije o ustnem preizkusu teoretičnega znanja, če je ustrezno. Če kandidat pri enem delu ni bil uspešen, izpraševalec navede razloge za tako oceno;
 - (iii) rezultat preizkusa, preverjanja ali ocene usposobljenosti.

(c) Izpraševalci pet let hranijo poročila s podatki o vseh opravljenih preizkusih praktične usposobljenosti, preverjanjih strokovnosti in ocenah usposobljenosti ter njihovih rezultatih.

(d) Na zahtevo pristojnega organa, odgovornega za potrdilo izpraševalca, ali pristojnega organa, odgovornega za kandidatovo licenco, izpraševalci predložijo vso evidenco in poročila ter vse druge informacije, ki se zahtevajo za pregled.

ODDELEK 2

Posebne zahteve za izpraševalce za preverjanje praktične usposobljenosti v letalu – FE**FCL.1005.FE FE – Privilegiji in pogoji**

(a) FE(A). Privilegiji izpraševalca FE za letala so izvajanje:

1. preizkusov praktične usposobljenosti za izdajo licence PPL(A) ter preizkusov praktične usposobljenosti in preverjanj strokovnosti za povezane ratinge za razred in tip letal z enim pilotom, razen za visoko zmogljiva kompleksna letala z enim pilotom, če je izpraševalec opravil najmanj 1 000 ur letenja kot pilot na letalih ali letalih TMG, vključno z najmanj 250 urami poučevanja letenja;
2. preizkusov praktične usposobljenosti za izdajo licence CPL(A) ter preizkusov praktične usposobljenosti in preverjanj strokovnosti za povezane ratinge za razred in tip letal z enim pilotom, razen za visoko zmogljiva kompleksna letala z enim pilotom, če je izpraševalec opravil najmanj 2 000 ur letenja kot pilot na letalih ali letalih TMG, vključno z najmanj 250 urami poučevanja letenja;
3. preizkusov praktične usposobljenosti in preverjanj strokovnosti za licenco LAPL(A), če je izpraševalec opravil najmanj 500 ur letenja kot pilot na letalih ali letalih TMG, vključno z najmanj 100 urami poučevanja letenja;
4. preizkusov praktične usposobljenosti za izdajo ratinga za letenje v gorah, če je izpraševalec opravil najmanj 500 ur letenja kot pilot na letalih ali letalih TMG, vključno z najmanj 500 vzleti in pristanki za usposabljanje za letenje za rating za letenje v gorah.

(b) FE(H). Privilegiji izpraševalca FE za helikopterje so izvajanje:

1. preizkusov praktične usposobljenosti za izdajo licence PPL(H) ter preizkusov praktične usposobljenosti in preverjanj strokovnosti za ratinge za tip enomotornih helikopterjev z enim pilotom iz licence PPL(H), če je izpraševalec opravil najmanj 1 000 ur letenja kot pilot na helikopterjih, vključno z najmanj 250 urami poučevanja letenja;
2. preizkusov praktične usposobljenosti za izdajo licence CPL(H) ter preizkusov praktične usposobljenosti in preverjanj strokovnosti za ratinge za tip enomotornih helikopterjev z enim pilotom iz licence CPL(H), če je izpraševalec opravil najmanj 2 000 ur letenja kot pilot na helikopterjih, vključno z najmanj 250 urami poučevanja letenja;
3. preizkusov praktične usposobljenosti in preverjanj strokovnosti za ratinge za tip večmotornih helikopterjev z enim pilotom iz licence PPL(H) ali CPL(H), če izpraševalec izpolnjuje zahteve iz 1 ali 2, kot je ustrezno, ter ima licenco CPL(H) ali ATPL(H), in če je ustrezno, rating IR(H);
4. preizkusov praktične usposobljenosti in preverjanj strokovnosti za licenco LAPL(H), če je izpraševalec opravil najmanj 500 ur letenja kot pilot na helikopterjih, vključno z najmanj 150 urami poučevanja letenja.

(c) FE(As). Privilegiji izpraševalca FE za zračne ladje so izvajanje preizkusov praktične usposobljenosti za izdajo licenc PPL(As) in CPL(As) ter preizkusov praktične usposobljenosti in preverjanj strokovnosti za povezane ratinge za tip zračnih ladij, če je izpraševalec opravil 500 ur letenja kot pilot na zračnih ladjah, vključno s 100 urami poučevanja letenja.

(d) FE(A). Privilegiji izpraševalca FE za jadralna letala so izvajanje:

1. preizkusov praktične usposobljenosti in preverjanj strokovnosti za licenci SPL in LAPL(S), če je izpraševalec opravil 300 ur letenja kot pilot na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom, vključno s 150 urami ali 300 vzleti za usposabljanje za letenje;
2. preverjanj strokovnosti za razširitev privilegijev iz licence SPL na komercialne lete, če je izpraševalec opravil 300 ur letenja kot pilot na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom, vključno z 90 urami usposabljanja za letenje;
3. preizkusov praktične usposobljenosti za razširitev privilegijev iz licenc SPL ali LAPL(S) na letala TMG, če je izpraševalec opravil 300 ur letenja kot pilot na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom, vključno z 50 urami usposabljanja za letenje na letalih TMG.

(e) FE(B). Privilegiji izpraševalca FE za balone so izvajanje:

1. preizkusov praktične usposobljenosti za izdajo licenc BPL in LAPL(B) ter preizkusov praktične usposobljenosti in preverjanj strokovnosti za razširitev privilegijev na drug razred ali skupino balonov, če je izpraševalec opravil 250 ur letenja kot pilot na balonih, vključno s 50 urami poučevanja letenja;
2. preverjanj strokovnosti za razširitev privilegijev iz licence BPL na komercialne lete, če je izpraševalec opravil 300 ur letenja kot pilot na balonih, od tega 50 ur v skupini balonov, za katero je zaprosil za razširitev. Teh 300 ur letenja vključuje 50 ur poučevanja letenja.

FCL.1010.FE FE – Predpogoji

Kandidat za potrdilo FE ima:

potrdilo FI za ustrezno kategorijo zrakoplovov.

ODDELEK 3

Posebne zahteve za izpraševalca praktične usposobljenosti za rating za tip – TRE

FCL.1005.TRE TRE – Privilegiji in pogoji

(a) TRE(A) in TRE(PL). Privilegiji izpraševalca TRE za letala ali zrakoplove z navpičnim vzletanjem/pristajanjem so izvajanje:

1. preizkusov praktične usposobljenosti za prvo izdajo ratingov za tip za letala ali zrakoplove z navpičnim vzletanjem/pristajanjem, kot je ustrezno;
2. preverjanje strokovnosti za podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratingov za tip in ratingov IR;
3. preizkuse praktične usposobljenosti za izdajo licence ATPL(A);
4. preizkuse praktične usposobljenosti za izdajo licence MPL, če izpraševalec izpolnjuje zahteve iz FCL.925;
5. ocen usposobljenosti za izdajo, podaljšanje ali obnovo potrdila inštruktorja TRI ali SFI za ustrezno kategorijo zrakoplovov, če ima izpraševalec najmanj tri leta izkušenj kot izpraševalec TRE.

(b) TRE(H). Privilegiji izpraševalca TRE(H) so izvajanje:

1. preizkusov praktične usposobljenosti in preverjanj strokovnosti za izdajo, podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratingov za tip helikopterjev;
2. preverjanj strokovnosti za podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratingov IR ali razširitev ratinga IR(H) z enomotornih na večmotorne helikoptere, če ima izpraševalec TRE(H) veljavni rating IR(H);
3. preizkuse praktične usposobljenosti za izdajo licence ATPL(H);
4. ocen usposobljenosti za izdajo, podaljšanje veljavnosti ali obnovo potrdila TRI(H) ali SFI(H), če ima izpraševalec najmanj tri leta izkušenj kot izpraševalec TRE.

FCL.1010.TRE TRE – Predpogoji

(a) TRE(A) in TRE(PL). Kandidati za potrdilo TRE za letala in zrakoplove z navpičnim vzletanjem/pristajanjem:

1. pri letalih z več piloti ali zrakoplovih z navpičnim vzletanjem/pristajanjem opravijo 1 500 ur letenja kot piloti na letalih z več piloti ali zrakoplovih z navpičnim vzletanjem/pristajanjem, kot je ustrezno, od tega najmanj 500 ur kot PIC;
2. pri visoko zmogljivih kompleksnih letalih z enim pilotom opravijo 500 ur letenja kot piloti na letalih z enim pilotom, od tega najmanj 200 ur kot PIC;
3. imajo licenco CPL ali ATPL in potrdilo inštruktorja TRI za ustrezen tip;
4. za prvo izdajo potrdila TRE opravijo najmanj 50 ur usposabljanja za letenje kot inštruktorji TRI, FI ali SFI na ustreznem tipu ali napravi FSTD, ki predstavlja zadevni tip.

(b) TRE(H). Kandidati za potrdilo TRE(H) za helikopterje:

1. imajo potrdilo TRI(H) ali za enomotorne helikopterje z enim pilotom veljavno potrdilo inštruktorja FI(H) za ustrezen tip;
2. za prvo izdajo potrdila TRE opravijo najmanj 50 ur usposabljanja za letenje kot inštruktorji TRI, FI ali SFI na ustreznem tipu ali napravi FSTD, ki predstavlja zadevni tip;
3. za helikopterje z več piloti imajo licenco CPL(H) ali ATPL(H) in opravijo 1 500 ur letenja kot piloti na helikopterjih z več piloti, od tega najmanj 500 ur kot PIC;
4. za večmotorne helikopterje z enim pilotom:
 - (i) opravijo 1 000 ur letenja kot piloti na helikopterjih, od tega najmanj 500 ur kot PIC;
 - (ii) imajo licenco CPL(H) ali ATPL(H), in če je ustrezno, veljavni rating IR(H);
5. za enomotorne helikopterje z enim pilotom:
 - (i) opravijo 750 ur letenja kot piloti na helikopterjih, od tega najmanj 500 ur kot PIC;
 - (ii) imajo licenco poklicnega pilota helikopterja;
6. za razširitev privilegijev izpraševalca TRE(H) z večmotornih helikopterjev z enim pilotom na večmotorne helikopterje z več piloti za isti tip helikopterja imetnik opravi najmanj 100 ur letenja med operacijami z več piloti na zadevnem tipu;
7. kandidatom za prvo potrdilo izpraševalca TRE za večmotorne helikopterje z več piloti se lahko prizna izpolnjevanje zahteve za 1 500 ur letenja na helikopterjih z več piloti iz (b)(3), če so opravili 500 ur letenja kot PIC na helikopterju z več piloti istega tipa.

ODDELEK 4

Posebne zahteve za izpraševalca praktične usposobljenosti za rating za razred – CRE

FCL.1005.CRE CRE – Privilegiji

Privilegiji izpraševalca CRE so, da za letala z enim pilotom, razen za visoko zmogljiva kompleksna letala z enim pilotom izvajajo:

- (a) preizkuse praktične usposobljenosti za izdajo ratingov za razred in tip;
- (b) preverjanje strokovnosti za:
 1. podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratingov za razred in tip;
 2. podaljšanje veljavnosti in obnovo ratingov IR, če izpraševalec CRE izpolnjuje zahteve iz FCL.1010.IRE (a).

FCL.1010.CRE CRE – Predpogoji

Kandidati za potrdilo izpraševalca CRE:

- (a) imajo licenco CPL(A), MPL(A) ali ATPL(A) s privilegiji za letala z enim pilotom ali so imeli to licenco in imajo licenco PPL(A);
- (b) imajo potrdilo inštruktorja CRI za ustrezen razred ali tip;
- (c) opravijo 500 ur letenja kot piloti na letalih.

ODDELEK 5

Posebne zahteve za izpraševalca praktične usposobljenosti za rating za instrumentalno letenje – IRE**FCL.1005.IRE IRE – Privilegiji**

Privilegiji imetnika potrdila izpraševalca IRE so izvajanje preizkusov praktične usposobljenosti za izdajo in preverjanj strokovnosti za podaljšanje ali obnovo ratingov IR.

FCL.1010.IRE IRE – Predpogoji

(a) IRE(A). Kandidati za potrdilo izpraševalca IRE za letala imajo potrdilo inštruktorja IRI(A) ter opravijo:

1. 2 000 ur letenja kot piloti na letalih in
2. 450 ur letenja po pravilih IFR, od tega 250 ur kot inštruktorji.

(b) IRE(H). Kandidati za potrdilo izpraševalca IRE za helikopterje imajo potrdilo inštruktorja IRI(H) ter opravijo:

1. 2 000 ur letenja kot piloti na helikopterjih in
2. 300 ur instrumentalnega letenja na helikopterjih, od tega 200 ur kot inštruktorji.

(c) IRE(As). Kandidati za potrdilo izpraševalca IRE za zračne ladje imajo potrdilo inštruktorja IRI(As) ter opravijo:

1. 500 ur letenja kot piloti na zračnih ladjah in
2. 100 ur instrumentalnega letenja na zračnih ladjah, od tega 50 ur kot inštruktorji.

ODDELEK 6

Posebne zahteve za izpraševalca praktične usposobljenosti na simulatorju – SFE**FCL.1005.SFE SFE – Privilegiji in pogoji**

(a) SFE(A) in SFE(PL). Privilegiji izpraševalca SFE za letala ali zrakoplove z navpičnim vzletanjem/pristajanjem so, da na simulatorju izvaja:

1. preizkuse praktične usposobljenosti in preverjanja strokovnosti za izdajo, podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratingov za tip za letala z več piloti ali zrakoplove z navpičnim vzletanjem/pristajanjem, kot je ustrezno;
2. preverjanja strokovnosti za podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratingov IR, če izpraševalec SFE izpolnjuje zahteve iz FCL.1010.IRE za ustrezno kategorijo zrakoplovov;
3. preizkuse praktične usposobljenosti za izdajo licence ATPL(A);
4. preizkuse praktične usposobljenosti za izdajo licence MPL, če izpraševalec izpolnjuje zahteve iz FCL.925;
5. ocene usposobljenosti za izdajo, podaljšanje veljavnosti ali obnovo potrdila SFI za ustrezno kategorijo zrakoplovov, če ima izpraševalec najmanj tri leta izkušenj kot izpraševalec SFE.

(b) SFE(H). Privilegiji izpraševalca SFE za helikopterje so, da na simulatorju izvaja:

1. preizkuse praktične usposobljenosti in preverjanja strokovnosti za izdajo, podaljšanje veljavnosti in obnovo ratingov ter
2. preverjanja strokovnosti za podaljšanje in obnovo ratingov IR, če izpraševalec SFE izpolnjuje zahteve iz FCL.1010.IRE (b);
3. preizkuse praktične usposobljenosti za izdajo licence ATPL(H);
4. preizkuse praktične usposobljenosti in preverjanja strokovnosti za izdajo, podaljšanje veljavnosti ali obnovo potrdila SFI(H), če ima izpraševalec najmanj tri leta izkušenj kot izpraševalec SFE.

FCL.1010.SFE SFE – Predpogoji

(a) SFE(A). Kandidati za potrdilo SFE za letala:

1. imajo ali so imeli licenco ATPL(A), rating za razred ali tip in potrdilo SFI(A) za ustrezen tip letala;
2. opravijo najmanj 1 500 ur letenja kot piloti na letalih z več piloti;
3. za prvo izdano potrdila SFE opravijo najmanj 50 ur usposabljanja za letenje na simulatorju kot inštruktorji SFI(A) na ustreznem tipu.

(b) SFE(H). Kandidati za potrdilo SFE za helikopterje:

1. imajo ali so imeli licenco ATPL(H), rating za tip in potrdilo inštruktorja SFI(H) za ustrezen tip helikopterja;
2. opravijo najmanj 1 000 ur letenja kot piloti na helikopterjih z več piloti;
3. za prvo izdano potrdilo izpraševalca SFE opravijo najmanj 50 ur usposabljanja za letenje na simulatorju kot inštruktorji SFI(H) na ustreznem tipu.

ODDELEK 7***Posebne zahteve za izpraševalca praktične usposobljenosti za inštruktorja letenja – FIE*****FCL.1005.FIE FIE – Privilegiji in pogoji**

- (a) FIE(A). Privilegij izpraševalca FIE na letalih je ocenjevanje usposobljenosti za izdajo, podaljšanje veljavnosti ali obnovo potrdil za inštruktorje FI(A), CRI(A), IRI(A) in TRI(A) na letalih z enim pilotom, če ima izpraševalec ustrezno inštruktorsko potrdilo.
- (b) FIE(H). Privilegij izpraševalca FIE na helikopterjih je ocenjevanje usposobljenosti za izdajo, podaljšanje veljavnosti ali obnovo potrdil za inštruktorje FI(H), IRI(H) in TRI(H) na helikopterjih z enim pilotom, če ima izpraševalec ustrezno inštruktorsko potrdilo.
- (c) FIE(As), (S), (B). Privilegij izpraševalca FIE na jadralnih letalih, jadralnih letalih s pogonom, balonih in zračnih ladjah je ocenjevanje usposobljenosti za izdajo, podaljšanje veljavnosti ali obnovo inštruktorskih potrdil v ustrezni kategoriji zrakoplovov, če ima ustrezno inštruktorsko potrdilo.

FCL.1010.FIE FIE – Predpogoji

(a) FIE(A). Kandidati za potrdilo FIE za letala:

() v primeru kandidatov, ki želijo opraviti oceno usposobljenosti:

1. imajo ustrezno inštruktorsko potrdilo;
2. opravijo 2 000 ur letenja kot piloti na letalih ali letalih TMG in
3. opravijo najmanj 100 ur letenja za usposabljanje kandidatov za inštruktorsko potrdilo.

(b) FIE(H). Kandidati za potrdilo izpraševalca FIE za helikopterje:

1. imajo ustrezno inštruktorsko potrdilo;
2. opravijo 2 000 ur letenja kot piloti na helikopterjih;
3. opravijo najmanj 100 ur letenja za usposabljanje kandidatov za inštruktorsko potrdilo.

(c) FIE(As). Kandidati za potrdilo izpraševalca FIE za zračne ladje:

1. opravijo 500 ur letenja kot piloti na zračnih ladjah;
2. opravijo najmanj 20 ur letenja za usposabljanje kandidatov za potrdilo inštruktorja FI(As);
3. imajo ustrezno inštruktorsko potrdilo.

(d) FIE(S). Kandidati za potrdilo izpraševalca FIE za jadralna letala:

1. imajo ustrezno inštruktorsko potrdilo;
2. opravijo 500 ur letenja kot piloti na jadralnih letalih ali jadralnih letalih s pogonom;
3. opravijo:
 - (i) kandidati, ki želijo ocenjevati usposobljenost na letalih TMG, deset ur ali 30 vzletov za usposabljanje kandidatov za inštruktorsko potrdilo na letalih TMG;
 - (ii) v vseh drugih primerih deset ur ali 30 vzletov za usposabljanje kandidatov za inštruktorsko potrdilo.

(e) FIE(B). Kandidati za potrdilo izpraševalca FIE za balone:

1. imajo ustrezno inštruktorsko potrdilo;
 2. opravijo 350 ur letenja kot piloti na balonih;
 3. opravijo deset ur usposabljanja kandidatov za inštruktorsko potrdilo.
-

Dodatek 1

Upoštevanje teoretičnega znanja**A. UPOŠTEVANJE TEORETIČNEGA ZNANJA ZA IZDAJO PILOTSKE LICENCE ZA DRUGO KATEGORIJU ZRAKOPLOVA – PREMOSTITVENO USPOSABLJANJE IN ZAHTEVE ZA PREVERJANJE****1. LAPL, PPL, BPL in SPL**

1.1 Za izdajo licence LAPL se imetniku licence LAPL v drugi kategoriji zrakoplovov v celoti upošteva teoretično znanje iz skupnih predmetov iz FCL.120 (a).

1.2 Ne glede na zgornji odstavek se imetnik licence v drugi kategoriji zrakoplovov za izdajo licenc LAPL, PPL, BPL ali SPL udeleži teoretičnega pouka in uspešno opravi preizkuse teoretičnega znanja na ustrezni ravni iz naslednjih predmetov:

— načela letenja,

— operativni postopki,

— zmogljivost med letom in načrtovanje leta,

— splošno znanje o zrakoplovih, navigacija.

1.3 Za izdajo licenc PPL, BPL ali SPL se imetniku licence LAPL v isti kategoriji zrakoplovov v celoti prizna izpolnjevanje zahtev za teoretični pouk in opravljanje preizkusov teoretičnega znanja.

2. CPL

2.1 Kandidat za licenco CPL, ki ima licenco CPL v drugi kategoriji zrakoplovov, se udeleži premostitvenega usposabljanja iz teoretičnega znanja na odobrenem tečaju glede na razlike med učnimi načrti za različne kategorije zrakoplovov.

2.2 Kandidat uspešno opravi preizkuse teoretičnega znanja v skladu s tem poddelom za naslednje predmete v ustrezni kategoriji zrakoplovov:

021 – splošno znanje o zrakoplovih: osnovna konstrukcija in sistemi, električni in pogonski sistemi, reševalna oprema,

022 – splošno znanje o zrakoplovih: instrumenti,

032/034 – zmogljivost letal ali helikopterjev, kot je ustrezno,

070 – operativni postopki in

080 – načela letenja.

2.3 Kandidatu za licenco CPL, ki je uspešno opravil ustrezne teoretične preizkuse za rating IR v isti kategoriji zrakoplovov, se v celoti prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje iz naslednjih predmetov:

— človeško delovanje,

— meteorologija.

3. ATPL

3.1 Kandidat za licenco ATPL, ki ima licenco ATPL v drugi kategoriji zrakoplovov, se udeleži premostitvenega usposabljanja za teoretično znanje pri organizaciji ATO glede na razlike, ugotovljene med učni načrti ATPL za različne kategorije zrakoplovov.

3.2 Kandidat uspešno opravi preizkuse teoretičnega znanja v skladu s tem poddelom za naslednje predmete v ustrezni kategoriji zrakoplovov:

021 – splošno znanje o zrakoplovih: osnovna konstrukcija in sistemi, električni in pogonski sistemi, reševalna oprema,

022 – splošno znanje o zrakoplovih: instrumenti,

032 – zmogljivost,

070 – operativni postopki in

080 – načela letenja.

3.3 Kandidatu za licenco ATPL(A), ki je uspešno opravil ustrezno teoretično preverjanje za licenco CPL(A), se v celoti prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje za predmet komunikacije po pravilih VFR.

3.4 Kandidatu za licenco ATPL(H), ki je uspešno opravil ustrezne teoretične preizkuse za licenco CPL(H), se v celoti prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje iz naslednjih predmetov:

— letalsko pravo,

— načela letenja (helikopter),

— komunikacije po pravilih VFR.

3.5 Kandidatu za licenco ATPL(A), ki je uspešno opravil ustrezno teoretično preverjanje za rating IR(A), se v celoti prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje iz predmeta komunikacije po pravilih IFR.

3.6 Kandidatu za licenco ATPL(H) z ratingom IR(H), ki je uspešno opravil ustrezne teoretične preizkuse za licenco CPL(H), se v celoti prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje iz naslednjih predmetov:

— načela letenja (helikopter),

— komunikacije po pravilih VFR.

4. IR

4.1 Kandidatu za rating IR, ki je uspešno opravil ustrezne teoretične preizkuse za licenco CPL v isti kategoriji zrakoplovov, se v celoti prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje iz naslednjih predmetov:

— človeško delovanje,

— meteorologija.

4.2 Kandidat za rating IR(H), ki je uspešno opravil ustrezne teoretične preizkuse za licenco ATPL(H) VFR, opravi preizkuse iz naslednjih predmetov:

— letalsko pravo,

— načrtovanje letenja in spremljanje,

— radijska navigacija,

— sporazumevanje po pravilih IFR.

Lestvica za ocenjevanje znanja jezika – strokovna, višja in uporabniška stopnja

Stopnja	Izgovarjava	Struktura	Besedni zaklad	Tekoč govor	Razumevanje	Odzivanje
Strokovna (stopnja 6)	Pri izgovorjavi, naglasu, ritmu in intonaciji se lahko zazna 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 znanih in neznanih 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 okoliščinah. Zazna besedne in nebesedne namige ter se nanje ustrezno odzove.
Višja (stopnja 5)	Izgovarjava, naglas, ritem in intonacija redko vplivajo na razumevanje, čeprav se lahko zazna 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.	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, če ne najde ustreznega izraza. Včasih uporablja idiomatični jezik.	Razmeroma brez težav govori o znanih temah, vendar ne spreminja ritma in hitrosti zaradi slogovnih poudarkov. Lahko uporablja ustrezne ustaljene pogovorne in vezniške zveze.	Razume splošne, konkretne in z delom povezane teme, če se sreča z jezikovnimi ali situacijskimi zapleti ali nepričakovanim potekom, razumevanje ostane skoraj točno. Razume veliko jezikovnih različic (narečje in/ali naglas) ali registrov.	Odziv je takojšen, ustrezen in informativen. Vzdržuje učinkovit dialog med govorcem in poslušalcem.
Uporabniška (stopnja 4)	Pri izgovorjavi, 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 po navadi dobro obvlada. Napake se lahko pojavijo zlasti v neobičajnih in nepričakovanih okoliščinah, vendar le redko vplivajo na pomen.	Točen in bogat besedni zaklad po navadi zadostuje za učinkovit pogovor o splošnih, konkretnih in z delom povezanih temah. Pogosto mu uspe z drugimi besedami razložiti pomen besede, če ne najde ustreznega izraza, zlasti v neobičajnih in nepričakovanih okoliščinah.	Uporablja jezikovne nize v ustrezni hitrosti in ritmu. Občasno lahko pride do zatikanja pri prehodu iz ponavljajočega se ali predpisanega jezika na spontan odziv, kar pa ne vpliva na učinkovitost sporazumevanja. Uporablja omejeno število ustaljenih pogovornih in vezniških zvez. Naravna zatikanja ne motijo.	Razume večino splošnih, konkretnih in z delom povezanih tem, če sta naglas in uporabljena različica dovolj razumljiva za mednarodne uporabnike. Kadar se sreča z jezikovnimi ali situacijskimi zapleti ali nepričakovanim potekom dogodkov, razumevanje postane počasnejše ali je potrebna dodatna razlaga.	Odziv je večinoma takojšen, ustrezen in informativen. Dialog začne ali ohranja tudi ob nepričakovanem poteku dogodkov. Primerno se odziva pri očitnih nesporazumih, preverja, potrjuje in pojasnjuje.

Opomba: Prvotno besedilo dodatka 2 je bilo preneseno v AMC, glej tudi pojasnilo.

Dodatek 3

Tečaji usposabljanja za izdajo licenc CPL in ATPL

1. Ta dodatek vsebuje opis zahtev za različne tečaje usposabljanja za izdajo licenc CPL in ATPL z ratingom IR ali brez njega.
2. Kandidat, ki želi med tečajem usposabljanja prestopiti k drugi organizaciji ATO, zaprosi pristojni organ za formalno oceno števila ur usposabljanja, ki jih mora še opraviti.

A. Integrirani tečaj ATP – Letala

SPLOŠNO

1. Cilj integriranega tečaja ATP(A) je usposobiti pilote do ravni strokovnosti, ki jo potrebujejo za izvajanje nalog kopilota na večmotornih letalih z več piloti v komercialnem zračnem prevozu in pridobitev licence CPL(A)/IR.
2. Kandidat, ki se želi udeležiti integriranega tečaja ATP(A), opravi vse faze usposabljanja na enem neprekinjenem tečaju usposabljanja, ki ga organizira organizacija ATO.
3. Kandidat se lahko sprejme na usposabljanje kot popoln začetnik, ki začne usposabljanje od začetka, ali kot imetnik licence PPL(A) ali PPL(H), izdane v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji. Kandidatom z licenco PPL(A) ali PPL(H) se upošteva 50 % ur letenja, opravljenih pred tečajem, do največ 40 ur letenja, ali 45 ur, če so pridobili rating za nočno letenje na letalih, od tega se lahko največ 20 ur upošteva pri zahtevi za letenje z inštruktorjem.
4. Tečaj obsega:
 - (a) teoretični pouk do ravni znanja za licenco ATPL(A);
 - (b) usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje ter
 - (c) usposabljanje MCC za upravljanje letal z več piloti.
5. Kandidat, ki ne opravi ali ni sposoben opraviti celotnega tečaja ATP(A), lahko pristojni organ zaprosi za preizkus teoretičnega znanja in preizkus praktične usposobljenosti za licenco z nižjimi privilegiji in ratingom IR, če izpolnjuje ustrezne zahteve.

TEORETIČNO ZNANJE

6. Tečaj teoretičnega usposabljanja za ATP(A) obsega najmanj 750 ur usposabljanja.
7. Tečaj MCC obsega najmanj 25 ur teoretičnega pouka in vaj.

PREIZKUS TEORETIČNEGA ZNANJA

8. Kandidat dokaže raven znanja, ki ustreza privilegijem, ki se odobrijo imetniku licence ATPL(A).

USPOSABLJANJE ZA LETENJE

9. Usposabljanje za letenje brez usposabljanja za rating za tip obsega skupno najmanj 195 ur, vključno z vsemi preverjanji napredka, od tega je lahko do 55 ur od celotnega usposabljanja instrumentalno letenje na tleh. Od teh 195 ur kandidati opravijo najmanj:
 - (a) 95 ur letenja z inštruktorjem, od tega lahko največ 55 ur instrumentalnega letenja na tleh;
 - (b) 70 ur kot PIC, vključno z letenjem po pravilih VFR in instrumentalnim letenjem kot piloti pripravniki za vodjo zrakoplova (SPIC). Instrumentalno letenje kot SPIC se šteje kot letenje PIC samo do največ 20 ur;
 - (c) 50 ur preletov kot PIC, vključno s preletom po pravilih VFR, dolgim najmanj 540 km (300 NM), med katerim opravijo pristanek s popolno ustavitvijo na dveh letališčih, ki nista odhodno letališče;
 - (d) pet ur letenja ponoči, ki obsega tri ure letenja z inštruktorjem, vključno z najmanj eno uro navigacijskega preleta ter petimi samostojnimi vzleti in pristanki s popolno ustavitvijo, in

(e) 115 ur instrumentalnega letenja, ki vključuje najmanj:

1. 20 ur kot SPIC;
2. 15 ur MCC, za kar se lahko uporabi simulator ali naprava FNPT II;
3. 50 ur usposabljanja za instrumentalno letenje, od tega je lahko največ:

(i) 25 ur instrumentalnega letenja na tleh na napravi FNPT I ali

(ii) 40 ur instrumentalnega letenja na tleh na napravah FNPT II, FTD 2 ali simulatorju, od tega se lahko največ deset ur opravi na napravi FNPT I.

Kandidatu, ki ima potrdilo o opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja, se pri zahtevanem času instrumentalnega usposabljanja upošteva največ deset ur. Ure, opravljene v BITD, se ne bodo upoštevale.

(f) pet ur na letalu, ki je certificirano za prevoz najmanj štirih oseb ter ima propeler s spremenljivim korakom in izvlečno podvozje.

PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

10. Po ustreznem usposabljanju za letenje kandidat opravlja preizkus praktične usposobljenosti za CPL(A) na eno- ali večmotornem letalu in preizkus praktične usposobljenosti za rating IR na večmotornem letalu.

B. Modularni tečaj ATP – Letala

1. Kandidati za licenco ATPL(A), ki opravijo teoretično usposabljanje na modularnem tečaju:

(a) imajo najmanj licenco PPL(A), izdano v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji, in

opravijo najmanj naslednje število ur teoretičnega pouka:

1. kandidati z licenco PPL(A): 650 ur;
2. kandidati z licenco CPL(A): 400 ur;
3. kandidati z ratingom IR(A): 500 ur;
4. kandidati z licenco CPL(A) in ratingom IR(A): 250 ur.

Teoretični pouk se zaključi pred preizkusom praktične usposobljenosti za licenco ATPL(A).

C. Integrirani tečaj CPL/IR – Letala

SPLOŠNO

1. Cilj integriranega tečaja za licenco CPL(A) in rating IR(A) je usposobiti pilote do ravni strokovnosti, ki se zahteva za upravljanje eno- ali večmotornih letal z enim pilotom v komercialnem zračnem prevozu in pridobitev licence CPL(A)/ratinga IR.
2. Kandidat, ki se želi udeležiti integriranega tečaja za CPL(A)/IR, opravi vse faze šolanja na enem neprekinjenem tečaju usposabljanja, ki ga organizira organizacija ATO.
3. Kandidat se lahko sprejme na usposabljanje kot popoln začetnik, ki začne usposabljanje od začetka, ali kot imetnik licence PPL(A) ali PPL(H), izdane v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji. Kandidatom z licenco PPL(A) ali PPL(H) se upošteva 50 % ur letenja, opravljenih pred tečajem, do največ 40 ur letenja, ali 45 ur, če so pridobili rating za nočno letenje na letalih, od tega se lahko največ 20 ur upošteva pri zahtevi za letenje z inštruktorjem.
4. Tečaj obsega:
 - (a) teoretično usposabljanje do ravni, ki ustreza znanju za licenco CPL(A) in rating IR, ter
 - (b) usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje.

5. Kandidat, ki ne opravi ali ni sposoben opraviti celotnega tečaja za CPL/IR(A), lahko pristojni organ zaprosi za preizkus teoretičnega znanja in preizkus praktične usposobljenosti za licenco z nižjimi privilegiji in rating IR, če izpolnjuje ustrezne zahteve.

TEORETIČNO ZNANJE

6. Tečaj teoretičnega usposabljanja za CPL(A)/IR obsega najmanj 500 ur usposabljanja.

PREIZKUS TEORETIČNEGA ZNANJA

7. Kandidat dokaže raven znanja, ki ustreza privilegijem, ki se odobrijo imetniku licence CPL(A) in ratinga IR.

USPOSABLJANJE ZA LETENJE

8. Usposabljanje za letenje brez usposabljanja za rating za tip obsega skupno najmanj 180 ur, vključno z vsemi preverjanji napredka, od tega je lahko do 40 ur od celotnega usposabljanja instrumentalno letenje na tleh. Od teh 180 ur kandidati opravijo najmanj:

- (a) 80 ur letenja z inštruktorjem, od tega lahko največ 40 ur instrumentalnega letenja na tleh;
- (b) 70 ur kot PIC, vključno z letenjem po pravilih VFR in instrumentalnim letenjem, ki ga lahko opravijo kot SPIC. Instrumentalno letenje kot SPIC se šteje kot letenje PIC samo do največ 20 ur;
- (c) 50 ur preletov kot PIC, vključno s preletom po pravilih VFR, dolгим najmanj 540 km (300 NM), med katerim opravijo pristanek s popolno ustavitvijo na dveh letališčih, ki nista odhodno letališče;
- (d) pet ur letenja ponoči, ki vključuje tri ure letenja z inštruktorjem, vključno z najmanj eno uro navigacijskega preleta ter petimi samostojnimi vzleti in pristanki s popolno ustavitvijo, in
- (e) 100 ur instrumentalnega letenja, ki vključuje najmanj:

- 1. 20 ur kot SPIC in

- 2. 50 ur usposabljanja za instrumentalno letenje, od tega je lahko največ:

- (i) 25 ur instrumentalnega letenja na tleh na napravi FNPT I, ali
- (ii) 40 ur instrumentalnega letenja na tleh na napravah FNPT II, FTD 2 ali simulatorju, od tega se lahko največ deset ur opravi na napravi FNPT I.

Kandidatu, ki ima potrdilo o opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja, se pri zahtevanem času instrumentalnega usposabljanja upošteva največ deset ur. Ure, opravljene v BITD, se ne bodo upoštevale.

- (f) pet ur na letalu, ki je certificirano za prevoz najmanj štirih oseb ter ima propeler s spremenljivim korakom in izvlečno podvozje.

PREIZKUSI PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

9. Po ustreznem usposabljanju za letenje kandidat opravlja preizkus praktične usposobljenosti za licenco CPL(A) in preizkus praktične usposobljenosti za rating IR na večmotornem ali enomotornem letalu.

D. Integrirani tečaj CPL – Letala

SPLOŠNO

1. Cilj integriranega tečaja za licenco CPL(A) je usposobiti pilote do ravni strokovnosti, ki se zahteva za izdajo licence CPL(A).
2. Kandidat, ki se želi udeležiti integriranega tečaja za licenco CPL(A), opravi vse faze usposabljanja na enem neprekinjenem tečaju usposabljanja, ki ga organizira ATO.
3. Kandidat se lahko sprejme na usposabljanje kot popoln začetnik, ki začne usposabljanje od začetka, ali kot imetnik licence PPL(A) ali PPL(H), izdane v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji. Kandidatom z licenco PPL(A) ali PPL(H) se upošteva 50 % ur letenja, opravljenih pred tečajem, do največ 40 ur letenja, ali 45 ur, če so pridobili rating za nočno letenje na letalih, od tega se lahko največ 20 ur upošteva pri zahtevi za letenje z inštruktorjem.

4. Tečaj obsega:

(a) teoretično usposabljanje do ravni, ki ustreza znanju za licenco CPL(A), in

(b) usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje.

5. Kandidat, ki ne opravi ali ni sposoben opraviti celotnega tečaja CPL(A), lahko zaprosi pristojni organ za preizkus teoretičnega znanja in preizkus praktične usposobljenosti za licenco z nižjimi privilegiji, če izpolnjuje ustrezne zahteve.

TEORETIČNO ZNANJE

6. Tečaj teoretičnega usposabljanja za licenco CPL(A) obsega najmanj 350 ur usposabljanja.

PREIZKUS TEORETIČNEGA ZNANJA

7. Kandidat dokaže raven znanja, ki ustreza privilegijem, ki se odobrijo imetniku licence CPL(A).

USPOSABLJANJE ZA LETENJE

8. Usposabljanje za letenje brez usposabljanja za rating za tip obsega skupno najmanj 150 ur, vključno z vsemi preverjanji napredka, od tega je lahko do 5 ur od celotnega usposabljanja instrumentalno letenje na tleh. Od teh 150 ur kandidati opravijo najmanj:

(a) 80 ur letenja z inštruktorjem, od tega lahko največ 5 ur instrumentalnega letenja na tleh;

(b) 70 ur kot PIC;

(c) 20 ur preletov kot PIC, vključno s preletom po pravilih VFR, dolgim najmanj 540 km (300 NM), med katerim opravijo pristanek s popolno ustavitvijo na dveh letališčih, ki nista odhodno letališče;

(d) pet ur letenja ponoči, ki vključuje tri ure letenja z inštruktorjem, vključno z najmanj eno uro navigacijskega preleta ter petimi samostojnimi vzleti in pristanki s popolno zaustavitvijo;

(e) deset ur usposabljanja za instrumentalno letenje, od tega je lahko največ pet ur instrumentalnega letenja na tleh na napravah FNPT I, FTD 2, FNPT II ali simulatorju. Kandidatu, ki ima potrdilo o opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja, se pri zahtevanem času instrumentalnega usposabljanja upošteva največ deset ur. Ure, opravljene v BITD, se ne bodo upoštevale;

(f) pet ur na letalu, ki je certificirano za prevoz najmanj štirih oseb ter ima propeler s spremenljivim korakom in izvlečno podvozje.

PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

9. Po ustreznem usposabljanju za letenje kandidat opravlja preizkus praktične usposobljenosti za licenco CPL(A) na enomotornem ali večmotornem letalu.

E. Modularni tečaj CPL – Letala

SPLOŠNO

1. Cilj modularnega tečaja za licenco CPL(A) je usposobiti imetnike licence PPL(A) do ravni strokovnosti, ki se zahteva za izdajo licence CPL(A).
2. Pred začetkom modularnega tečaja za licenco CPL(A) ima kandidat licenco PPL(A), izdano v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji.
3. Pred začetkom usposabljanja za letenje kandidat:
- (a) opravi 150 ur letenja;
- (b) izpolnjuje pogoje za izdajo ratinga za razred ali tip večmotornih letal v skladu s poddelom H, če se bo za preizkus praktične usposobljenosti uporabilo večmotorno letalo.
4. Kandidat, ki se želi udeležiti modularnega tečaja za licenco CPL(A), opravi vse faze usposabljanja za letenje na enem neprekinjenem tečaju usposabljanja, ki ga organizira organizacija ATO. Teoretični pouk lahko poteka v organizaciji ATO, ki izvaja samo teoretični pouk.

5. Tečaj obsega:

- (a) teoretično usposabljanje do ravni, ki ustreza znanju za licenco CPL(A), in
- (b) usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje.

TEORETIČNO ZNANJE

6. Odobreni tečaj teoretičnega usposabljanja za licenco CPL(A) obsega najmanj 250 ur usposabljanja.

PREIZKUS TEORETIČNEGA ZNANJA

7. Kandidat dokaže raven znanja, ki ustreza privilegijem, ki se odobrijo imetniku licence CPL(A).

USPOSABLJANJE ZA LETENJE

8. Kandidati brez ratinga IR opravijo najmanj 25 ur letenja z inštruktorjem, vključno z desetimi urami instrumentalnega usposabljanja, od tega največ pet ur instrumentalnega usposabljanja na tleh na napravah BITD, FNPT I ali II, FTD 2 ali simulatorju.

9. Kandidatom z veljavnim ratingom IR(A) se v celoti upošteva instrumentalno letenje z inštruktorjem. Kandidatom z veljavnim ratingom IR(H) se upošteva do pet ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem; v tem primeru je treba najmanj pet ur letenja z inštruktorjem opraviti na letalu. Kandidatu, ki ima potrdilo o opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja, se pri zahtevanem času instrumentalnega usposabljanja upošteva največ deset ur.

10. (a) Kandidati z veljavnim ratingom IR opravijo najmanj 15 ur vizualnega letenja z inštruktorjem.

- (b) Kandidati brez ratinga za nočno letenje za letala dodatno opravijo najmanj pet ur usposabljanja za nočno letenje, ki vključuje tri ure letenja z inštruktorjem, vključno z najmanj eno uro navigacijskega preleta ter petimi samostojnimi vzleti in pristanki s popolno zaustavitvijo.

11. Najmanj pet ur usposabljanja za letenje se opravi na letalu, ki je certificirano za prevoz najmanj štirih oseb ter ima propeler s spremenljivim korakom in izvlečno podvozje.

IZKUŠNJE

12. Kandidat za licenco CPL(A) opravi najmanj 200 ur letenja, ki vključuje najmanj:

- (a) 100 ur kot PIC, od tega 20 ur preletov kot PIC, vključno s preletom po pravilih VFR, dolgim najmanj 540 km (300 NM), med katerim opravi pristank s popolno ustavitvijo na dveh letališčih, ki nista odhodno letališče;
- (b) pet ur letenja ponoči, ki obsega tri ure letenja z inštruktorjem, vključno z najmanj eno uro navigacijskega preleta ter petimi samostojnimi vzleti in pristanki s popolno ustavitvijo in
- (c) deset ur usposabljanja za instrumentalno letenje, od tega je lahko največ pet ur instrumentalnega letenja na tleh na napravah FNPT I ali FNPT II ali simulatorju. Kandidatu, ki ima potrdilo o opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja, se pri zahtevanem času instrumentalnega usposabljanja upošteva največ deset ur. Ure, opravljene v BITD, se ne bodo upoštevale.
- (d) šest ur letenja na večmotornem letalu;
- (e) Ure, ki jih opravi kot PIC v drugih kategorijah zrakoplovov, se lahko upoštevajo pri 200 urah letenja v naslednjih primerih:
 - (i) 30 ur na helikopterju, če ima kandidat licenco PPL(H), ali
 - (ii) 100 ur na helikopterjih, če ima kandidat licenco CPL(H), ali
 - (iii) 30 ur na letalih TMG ali jadralnih letalih, ali
 - (iv) 30 ur na zračnih ladjah, če ima kandidat licenco PPL(As), ali
 - (v) 60 ur na zračnih ladjah, če ima kandidat licenco CPL(As).

PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

13. Po opravljenem usposabljanju za letenje in izpolnitvi ustreznih zahtev za izkušnje kandidat opravlja preizkus praktične usposobljenosti za licenco CPL(A) na enomotornem ali večmotornem letalu.

F. Integrirani tečaj ATP/IR – Helikopterji

SPLOŠNO

1. Cilj integriranega tečaja ATP(H)/IR je usposobiti pilote do ravni strokovnosti, ki jo potrebujejo za izvajanje nalog kopilota na večmotornih helikopterjih z več piloti v komercialnem zračnem prevozu in pridobitev licence CPL(H)/IR.
2. Kandidat, ki se želi udeležiti integriranega tečaja ATP(H)/IR, opravi vse faze usposabljanja na enem neprekinjenem tečaju usposabljanja, ki ga organizira organizacija ATO.
3. Kandidat se lahko sprejme na usposabljanje kot popoln začetnik, ki začne usposabljanje od začetka, ali kot imetnik licence PPL(H), izdane v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji. Kandidatom z licenco PPL(H) se upošteva 50 % ustreznih izkušenj, do največ:
 - (a) 40 ur, od tega je lahko največ 20 ur letenja z inštruktorjem, ali
 - (b) 50 ur, od tega je lahko največ 25 ur letenja z inštruktorjem, če je kandidat pridobil rating za nočno letenje na helikopterjih.
4. Tečaj obsega:
 - (a) teoretično usposabljanje do ravni, ki ustreza znanju za licenco ATPL(H) in rating IR;
 - (b) usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje ter
 - (c) usposabljanje MCC za upravljanje helikopterjev z več piloti.
5. Kandidat, ki ne opravi ali ni sposoben opraviti celotnega tečaja ATP(H)/IR, lahko zaprosi pristojni organ za preizkus teoretičnega znanja in preizkus praktične usposobljenosti za licenco z nižjimi privilegiji in ratingom IR, če izpolnjuje ustrezne zahteve.

TEORETIČNO ZNANJE

6. Tečaj teoretičnega usposabljanja za ATP(H)/IR obsega najmanj 750 ur usposabljanja.
7. Tečaj MCC obsega najmanj 25 ur vaj iz teoretičnega pouka.

PREIZKUS TEORETIČNEGA ZNANJA

8. Kandidat dokaže raven znanja, ki ustreza privilegijem, ki se odobrijo imetniku licence ATPL(H) in ratinga IR.

USPOSOBLJANJE ZA LETENJE

9. Usposabljanje za letenje obsega skupno najmanj 195 ur, vključno z vsemi preverjanji napredka. Od teh 195 ur kandidati opravijo najmanj:
 - (a) 140 ur letenja z inštruktorjem, od tega:
 1. 75 ur vizualnega usposabljanja, ki lahko vključuje:
 - (i) 30 ur na simulatorju za helikopter, raven C/D, ali
 - (ii) 25 ur na napravi FTD 2,3, ali
 - (iii) 20 ur na napravi FNPT II/III za helikopter, ali
 - (iv) 20 ur na letalu ali letalu TMG;
 2. 50 ur instrumentalnega letenja, ki lahko vključuje:
 - (i) največ 20 ur na simulatorju ali napravi FTD 2,3 ali FNPT II/III za helikopter ali
 - (ii) deset ur najmanj na napravi FNPT 1 za helikopter ali na letalu;

3. 15 ur MCC, za kar se lahko uporabijo simulator za helikopter ali naprava FTD 2,3(MCC) ali FNPT II/III(MCC) za helikopter.

Če tip helikopterja, ki se uporabi za usposabljanje za letenje, ni enak kot tip helikopterja, ki ga predstavlja simulator, uporabljen za vizualno usposabljanje, je največje število upoštevanih ur omejeno na število, ki se dodeli za napravo FNPT II/III za helikopter;

- (b) 55 ur kot PIC, od tega lahko 40 ur kot SPIC. Opravijo najmanj 14 ur samostojnega letenja podnevi in eno uro samostojnega letenja ponoči.
- (c) 50 ur preletov, vključno z najmanj desetimi urami preletov kot SPIC, ki vključujejo prelet po pravilih VFR, dolg najmanj 185 km (100 NM), med katerim opravijo pristanek s popolno ustavitvijo na dveh letališčih, ki nista odhodno letališče;
- (d) pet ur letenja na helikopterjih ponoči, vključno s tremi urami letenja z inštruktorjem, ki vključuje najmanj eno uro navigacijskega preleta in pet samostojnih nočnih šolskih krogov. Vsak krog vključuje vzlet in pristanek;
- (e) 50 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, ki obsega:
- (i) deset ur osnovnega instrumentalnega usposabljanja in
 - (ii) 40 ur usposabljanja za rating IR, ki vključuje najmanj deset ur na večmotornem helikopterju, certificiranem za operacije po pravilih instrumentalnega letenja.

PREIZKUSI PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

10. Po ustreznem usposabljanju za letenje kandidat opravlja preizkus praktične usposobljenosti za licenco CPL(H) na večmotornem helikopterju in preizkus praktične usposobljenosti za rating IR na večmotornem helikopterju, certificiranem za operacije po pravilih instrumentalnega letenja, ter izpolnjuje zahteve za usposabljanje MCC.

G. Integrirani tečaj ATP – Helikopterji

SPLOŠNO

1. Cilj integriranega tečaja ATP(H) je usposobiti pilote do ravni strokovnosti, ki jo potrebujejo za izvajanje nalog kopilota na večmotornih helikopterjih z več piloti, omejenimi na privilegije VFR v komercialnem zračnem prevozu, in pridobitev licence CPL(H).
2. Kandidat, ki se želi udeležiti integriranega tečaja ATP(H), opravi vse faze usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju usposabljanja, ki ga organizira organizacija ATO.
3. Kandidat se lahko sprejme na usposabljanje kot popoln začetnik, ki začne usposabljanje od začetka, ali kot imetnik licence PPL(H), izdane v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji. Kandidatom z licenco PPL(H) se upošteva 50 % ustreznih izkušenj, do največ:
 - (a) 40 ur, od tega je lahko največ 20 ur letenja z inštruktorjem, ali
 - (b) 50 ur, od tega je lahko največ 25 ur letenja z inštruktorjem, če je kandidat pridobil rating za nočno letenje na helikopterjih.
4. Tečaj obsega:
 - (a) teoretično usposabljanje do ravni, ki ustreza znanju za licenco ATPL(H);
 - (b) usposabljanje za vizualno in osnovno instrumentalno letenje ter
 - (c) usposabljanje MCC za upravljanje helikopterjev z več piloti.
5. Kandidat, ki ne opravi ali ni sposoben opraviti celotnega tečaja CPL(H), lahko zaprosi pristojni organ za preizkus teoretičnega znanja in preizkus praktične usposobljenosti za licenco z nižjimi privilegiji, če izpolnjuje ustrezne zahteve.

TEORETIČNO ZNANJE

6. Teoretični tečaj ATP(H) obsega najmanj 650 ur usposabljanja.
7. Tečaj MCC obsega najmanj 20 ur vaj iz teoretičnega pouka.

PREIZKUS TEORETIČNEGA ZNANJA

8. Kandidat dokaže raven znanja, ki ustreza privilegijem, ki se odobrijo imetniku licence ATPL(H).

USPOSABLJANJE ZA LETENJE

9. Usposabljanje za letenje obsega skupno najmanj 150 ur, vključno z vsemi preverjanji napredka. Od teh 150 ur kandidati opravijo najmanj:

(a) 95 ur letenja z inštruktorjem, od tega:

(i) 75 ur vizualnega usposabljanja, ki lahko vključuje:

1. 30 ur na simulatorju za helikopter, raven C/D, ali
2. 25 ur na napravi FTD 2,3 za helikopter, ali
3. 20 ur na napravi FNPT II/III za helikopter, ali
4. 20 ur na letalu ali letalu TMG;

(ii) deset ur osnovnega instrumentalnega usposabljanja lahko vključuje pet ur najmanj na napravi FNPT I za helikopter ali na letalu;

(iii) deset ur MCC, za kar se lahko uporabi: simulator, ali FTD 2,3(MCC), ali FNPT II/III(MCC) za helikopter.

Če tip helikopterja, ki se uporabi za usposabljanje za letenje, ni enak kot tip helikopterja, ki ga predstavlja simulator, uporabljen za vizualno usposabljanje, je največje število upoštevanih ur omejeno na število, ki se dodeli za napravo FNPT II/III za helikopter;

(b) 55 ur kot PIC, od tega lahko 40 ur kot SPIC. Opravijo najmanj 14 ur samostojnega letenja podnevi in eno uro samostojnega letenja ponoči;

(c) 50 ur preletov, vključno z najmanj desetimi urami preletov kot SPIC, ki vključujejo prelet po pravilih VFR, dolg najmanj 185 km (100 NM), med katerim opravijo pristanek s popolno ustavitvijo na dveh letališčih, ki nista odhodno letališče;

(d) pet ur letenja na helikopterjih ponoči, vključno s tremi urami letenja z inštruktorjem, ki vključuje najmanj eno uro navigacijskega preleta in pet samostojnih nočnih šolskih krogov. Vsak krog vključuje vzlet in pristanek.

PREIZKUSI PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

10. Po ustreznem usposabljanju za letenje kandidat opravi preizkus praktične usposobljenosti za licenco CPL(H) na večmotornem helikopterju in izpolnjuje zahteve MCC.

H. Modularni tečaj ATP – Helikopterji

1. Kandidati za licenco ATPL(H), ki dopolnijo teoretično usposabljanje na modularnem tečaju, imajo najmanj licenco PPL(H) in v 18 mesecih opravijo najmanj naslednje število ur pouka:

(a) kandidati z licenco PPL(H), izdano v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji: 550 ur;

(b) kandidati z licenco CPL(H): 300 ur.

2. Kandidati za ATPL(H)/IR, ki dopolnijo teoretično usposabljanje na modularnem tečaju, imajo najmanj licenco PPL(H) in opravijo najmanj naslednje število ur usposabljanja:

(a) kandidati z licenco PPL(H): 650 ur;

(b) kandidati z licenco CPL(H): 400 ur;

(c) kandidati z ratingom IR(H): 500 ur;

(d) kandidati z licenco CPL(H) in ratingom IR(H): 250 ur.

I. Integrirani tečaj CPL/IR – Helikopterji**SPLOŠNO**

1. Cilj integriranega tečaja za CPL(H)/IR je usposobiti pilote do ravni strokovnosti, ki se zahteva za upravljanje večmotornih helikopterjev z enim pilotom in pridobitev CPL(H)/IR za večmotorni helikopter.
2. Kandidat, ki se želi udeležiti integriranega tečaja CPL(H)/IR, opravi vse faze usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju usposabljanja, ki ga organizira organizacija ATO.
3. Kandidat se lahko sprejme na usposabljanje kot popoln začetnik, ki začne usposabljanje od začetka, ali kot imetnik licence PPL(H), izdane v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji. Kandidatom z licenco PPL(H) se upošteva 50 % ustreznih izkušenj, do največ:
 - (a) 40 ur, od tega je lahko največ 20 ur letenja z inštruktorjem, ali
 - (b) 50 ur, od tega je lahko največ 25 ur letenja z inštruktorjem, če je kandidat pridobil rating za nočno letenje na helikopterjih.
4. Tečaj obsega:
 - (a) teoretično usposabljanje do ravni, ki ustreza znanju za licenco CPL(H) in rating IR ter prvi rating za tip večmotornih helikopterjev, in
 - (b) usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje.
5. Kandidat, ki ne opravi ali ni sposoben opraviti celotnega tečaja CPL(H)/IR, lahko zaprosi pristojni organ za preizkus teoretičnega znanja in preizkus praktične usposobljenosti za licenco z nižjimi privilegiji in ratingom IR, če izpolnjuje ustrezne zahteve.

TEORETIČNO ZNANJE

6. Teoretični tečaj CPL(H)/IR obsega najmanj 500 ur usposabljanja.

PREIZKUS TEORETIČNEGA ZNANJA

7. Kandidat dokaže raven znanja, ki ustreza privilegijem, ki se odobrijo imetniku licence CPL(H) in ratinga IR.

USPOSABLJANJE ZA LETENJE

8. Usposabljanje za letenje obsega skupno najmanj 180 ur, vključno z vsemi preverjanji napredka. Od teh 180 ur kandidati opravijo najmanj:
 - (a) 125 ur letenja z inštruktorjem, od tega:
 - (i) 75 ur vizualnega usposabljanja, ki lahko vključuje:
 1. 30 ur na simulatorju za helikopter, raven C/D, ali
 2. 25 ur na napravi FTD 2,3 za helikopter, ali
 3. 20 ur na napravi FNPT II/III za helikopter, ali
 4. 20 ur na letalu ali letalu TMG;
 - (ii) 50 ur instrumentalnega usposabljanja, ki lahko vključuje:
 1. največ 20 ur na simulatorju ali napravi FTD 2,3 ali FNPT II/III za helikopter ali
 2. deset ur najmanj na napravi FNPT 1 za helikopter ali na letalu.
 - Če tip helikopterja, ki se uporabi za usposabljanje za letenje, ni enak kot tip helikopterja, ki ga predstavlja simulator, je največje število upoštevanih ur omejeno na število, ki se dodeli za napravo FNPT II/III;
 - (b) 55 ur kot PIC, od tega lahko 40 ur kot SPIC. Opravijo najmanj 14 ur samostojnega letenja podnevi in eno uro samostojnega letenja ponoči;

- (c) deset ur preletov z inštruktorjem;
- (d) deset ur preletov kot PIC, vključno s preletom po pravilih VFR, dolgim najmanj 185 km (100 NM), med katerim opravijo pristanek s popolno ustavitvijo na dveh letališčih, ki nista odhodno letališče;
- (e) pet ur letenja na helikopterjih ponoči, ki vključuje tri ure letenja z inštruktorjem, vključno z najmanj eno uro navigacijskega preleta in petimi samostojnimi nočnimi šolskimi krogi. Vsak krog vključuje vzlet in pristanek;
- (f) 50 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, ki obsega:
 - (i) deset ur osnovnega instrumentalnega usposabljanja in
 - (ii) 40 ur usposabljanja za rating IR, ki vključuje najmanj deset ur na večmotornem helikopterju, certificiranem za operacije po pravilih instrumentalnega letenja.

PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

9. Po ustreznem usposabljanju za letenje kandidat opravlja preizkus praktične usposobljenosti za licenco CPL(H) na več-ali enomotornem helikopterju in preizkus praktične usposobljenosti za rating IR na večmotornem helikopterju, certificiranem za operacije po pravilih instrumentalnega letenja.

J. Integrirani tečaj CPL – Helikopterji

SPLOŠNO

1. Cilj integriranega tečaja za licenco CPL(H) je usposobiti pilote do ravni strokovnosti, ki se zahteva za izdajo licence CPL(H).
2. Kandidat, ki se želi udeležiti integriranega tečaja za licenco CPL(H), opravi vse faze usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju usposabljanja, ki ga organizira organizacija ATO.
3. Kandidat se lahko sprejme na usposabljanje kot popoln začetnik, ki začne usposabljanje od začetka, ali kot imetnik licence PPL(H), izdane v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji. Kandidatom z licenco PPL(H) se upošteva 50 % ustreznih izkušenj, do največ:
 - (a) 40 ur, od tega je lahko največ 20 ur letenja z inštruktorjem, ali
 - (b) 50 ur, od tega je lahko največ 25 ur letenja z inštruktorjem, če je kandidat pridobil rating za nočno letenje na helikopterjih.
4. Tečaj obsega:
 - (a) teoretično usposabljanje do ravni, ki ustreza znanju za licenco CPL(H), in
 - (b) usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje.
5. Kandidat, ki ne opravi ali ni sposoben opraviti celotnega tečaja CPL(H), lahko zaprosi pristojni organ za preizkus teoretičnega znanja in preizkus praktične usposobljenosti za licenco z nižjimi privilegiji, če izpolnjuje ustrezne zahteve.

TEORETIČNO ZNANJE

6. Odobreni tečaj teoretičnega usposabljanja za licenco CPL(H) obsega najmanj 350 ur usposabljanja ali 200 ur, če ima kandidat licenco PPL.

PREIZKUS TEORETIČNEGA ZNANJA

7. Kandidat dokaže raven znanja, ki ustreza privilegijem, ki se odobrijo imetniku licence CPL(H).

USPOSOBLJANJE ZA LETENJE

8. Usposabljanje za letenje obsega skupno najmanj 135 ur, vključno z vsemi preverjanji napredka, od tega je lahko največ pet ur instrumentalnega letenja na tleh. Od teh 135 ur kandidati opravijo najmanj:
- (a) 85 ur letenja z inštruktorjem, od tega:
 - (i) je lahko največ 75 ur vizualnega usposabljanja, ki lahko vključuje:
 1. 30 ur na simulatorju za helikopter, raven C/D, ali

2. 25 ur na napravi FTD 2,3 za helikopter, ali
 3. 20 ur na napravi FNPT II/III za helikopter, ali
 4. 20 ur na letalu ali letalu TMG;
- (ii) največ deset ur je lahko instrumentalnega usposabljanja, vključuje lahko pet ur najmanj na FNPT I za helikopter ali na letalu.
- Če tip helikopterja, ki se uporabi za usposabljanje za letenje, ni enak kot tip helikopterja, ki ga predstavlja simulator, je največje število upoštevanih ur omejeno na število, ki se dodeli za napravo FNPT II/III;
- (b) 50 ur kot PIC, od tega lahko 35 ur kot SPIC. Opravijo najmanj 14 ur samostojnega letenja podnevi in eno uro samostojnega letenja ponoči;
- (c) deset ur preletov z inštruktorjem;
- (d) deset ur preletov kot PIC, vključno s preletom po pravilih VFR, dolgim najmanj 185 km (100 NM), med katerim opravijo pristanek s popolno ustavitvijo na dveh letališčih, ki nista odhodno letališče;
- (e) pet ur letenja na helikopterjih ponoči, vključno s tremi urami letenja z inštruktorjem, ki vključuje najmanj eno uro navigacijskega preleta in pet samostojnih nočnih šolskih krogov. Vsak krog vključuje vzlet in pristanek;
- (f) deset ur instrumentalnega usposabljanja z inštruktorjem, vključno z najmanj petimi urami na helikopterju.

PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

9. Po ustreznem usposabljanju za letenje kandidat opravlja preizkus praktične usposobljenosti za licenco CPL(H).

K. Modularni tečaj CPL – Helikopterji

SPLOŠNO

1. Cilj modularnega tečaja za licenco CPL(H) je usposobiti imetnike licence PPL(H) do ravni strokovnosti, ki se zahteva za izdajo licence CPL(H).
2. Pred začetkom modularnega tečaja za licenco CPL(H) ima kandidat licenco PPL(H), izdano v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji.
3. Pred začetkom usposabljanja za letenje kandidat:
 - (a) opravi 155 ur letenja kot pilot na helikopterjih, vključno s 50 urami kot PIC, od tega je deset ur preletov;
 - (b) izpolni zahteve iz FCL.725 in FCL.720.H, če se za preizkus praktične usposobljenosti uporabi večmotorni helikopter.
4. Kandidat, ki se želi udeležiti modularnega tečaja za licenco CPL(H), opravi vse faze usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju usposabljanja, ki ga organizira organizacija ATO. Teoretični pouk lahko poteka v organizaciji ATO, ki izvaja samo teoretični pouk.
5. Tečaj obsega:
 - (a) teoretično usposabljanje do ravni, ki ustreza znanju za licenco CPL(H), in
 - (b) usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje.

TEORETIČNO ZNANJE

6. Odobreni tečaj teoretičnega usposabljanja za licenco CPL(H) obsega najmanj 250 ur usposabljanja.

PREIZKUS TEORETIČNEGA ZNANJA

7. Kandidat dokaže raven znanja, ki ustreza privilegijem, ki se odobrijo imetniku licence CPL(H).

USPOSABLJANJE ZA LETENJE

8. Kandidatom brez ratinga IR se zagotovi najmanj 30 ur letenja z inštruktorjem, od tega:
- (a) 20 ur vizualnega usposabljanja, ki lahko vključuje pet ur na simulatorju ali napravi FTD 2,3 ali FNPT II,III za helikopter, in
 - (b) deset ur instrumentalnega usposabljanja, ki lahko vključuje pet ur najmanj na napravah FTD 1 ali FNPT I za helikopter ali na letalu.
9. Kandidatom z veljavnim ratingom IR(H) se v celoti upošteva instrumentalno letenje z inštruktorjem. Kandidati z veljavnim ratingom IR(A) opravijo najmanj pet ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem na helikopterju.
10. Kandidatom brez ratinga za nočno letenje za helikopterje se dodatno zagotovi najmanj pet ur usposabljanja za nočno letenje, ki obsega tri ure letenja z inštruktorjem, vključno z najmanj eno uro navigacijskega preleta ter petimi samostojnimi nočnimi šolskimi krogi. Vsak krog vključuje vzlet in pristanek.

IZKUŠNJE

11. Kandidat za licenco CPL(H) opravi najmanj 185 ur letenja, vključno s 50 urami kot PIC, od tega deset ur preletov kot PIC, vključno s preletom po pravilih VFR, dolgim najmanj 185 km (100 NM), med katerim opravi pristanek s popolno ustavitvijo na dveh letališčih, ki nista odhodno letališče.

Ure, ki jih opravi kot vodja zrakoplova v drugih kategorijah zrakoplovov, se lahko upoštevajo pri 185 urah letenja v naslednjih primerih:

- (a) 20 ur na letalih, če ima kandidat licenco PPL(A), ali
- (b) 50 ur na letalih, če ima kandidat licenco CPL(A), ali
- (c) 10 ur na letalih TMG ali jadralnih letalih, ali
- (d) 20 ur na zračnih ladjah, če ima kandidat licenco PPL(As), ali
- (e) 50 ur na zračnih ladjah, če ima kandidat licenco CPL(As).

PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

12. Po ustreznem usposabljanju za letenje in pridobljenih ustreznih izkušnjah kandidat opravlja preizkus praktične usposobljenosti za licenco CPL(H).

L. Integrirani tečaj CPL/IR – Zračne ladje

SPLOŠNO

1. Cilj integriranega tečaja za licenco CPL(As)/IR je usposobiti pilote do ravni strokovnosti, ki se zahteva za upravljanje zračnih ladij in pridobitev licence CPL(As)/IR.
2. Kandidat, ki se želi udeležiti integriranega tečaja za CPL(As)/IR, opravi vse faze usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju usposabljanja, ki ga organizira organizacija ATO.
3. Kandidat se lahko sprejme na usposabljanje kot popoln začetnik, ki začne usposabljanje od začetka, ali kot imetnik licence PPL(As), PPL(A) ali PPL(H), izdane v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji. Kandidatom z licenco PPL(As), PPL(A) ali PPL(H) se upošteva največ:
- (a) 10 ur, od tega je lahko največ 5 ur letenja z inštruktorjem, ali
 - (b) 15 ur, od tega je lahko največ sedem ur letenja z inštruktorjem, če je kandidat pridobil rating za nočno letenje na zračnih ladjah.
4. Tečaj obsega:
- (a) teoretično usposabljanje do ravni, ki ustreza znanju za licenco CPL(As) in rating IR ter prvi rating za tip zračnih ladij, in
 - (b) usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje.

5. Kandidat, ki ne opravi ali ni sposoben opraviti celotnega tečaja CPL/IR(As), lahko zaprosi pristojni organ za preizkus teoretičnega znanja in preizkus praktične usposobljenosti za licenco z nižjimi privilegiji in ratingom IR, če izpolnjuje ustrezne zahteve.

TEORETIČNO ZNANJE

6. Teoretični tečaj za licenco CPL(As)/IR obsega najmanj 500 ur usposabljanja.

PREIZKUS TEORETIČNEGA ZNANJA

7. Kandidat dokaže raven znanja, ki ustreza privilegijem, ki se odobrijo imetniku licence CPL(As) in ratinga IR.

USPOSABLJANJE ZA LETENJE

8. Usposabljanje za letenje obsega skupno najmanj 80 ur, vključno z vsemi preverjanji napredka. Od teh 80 ur kandidati opravijo najmanj:

(a) 60 ur letenja z inštruktorjem, od tega:

(i) 30 ur vizualnega usposabljanja, ki lahko vključuje:

1. dvanajst ur na simulatorju za zračno ladjo, ali
2. deset ur na napravi FTD za zračno ladjo, ali
3. osem ur na napravi FNPT II/III za zračno ladjo, ali
4. osem ur na letalu, helikopterju ali letalu TMG;

(ii) 30 ur instrumentalnega usposabljanja, ki lahko vključuje:

1. največ dvanajst ur na simulatorju ali napravi FTD ali FNPT II/III za zračno ladjo, ali
2. šest ur najmanj na napravi FTD 1 ali FNPT I za zračno ladjo ali na letalu.

Če tip zračne ladje, ki se uporabi za usposabljanje za letenje, ni enak kot tip, ki ga predstavlja simulator, uporabljen za vizualno usposabljanje, se lahko upošteva največ osem ur;

- (b) 20 ur kot PIC, od tega lahko 5 ur kot SPIC. Opravijo najmanj 14 ur samostojnega letenja podnevi in eno uro samostojnega letenja ponoči;
- (c) pet ur preletov kot PIC, vključno s preletom po pravilih VFR, dolgim najmanj 90 km (50 NM), med katerimi opravijo dva pristanka s popolno ustavitvijo na namembnem letališču;
- (d) pet ur letenja na zračnih ladjah ponoči, vključno s tremi urami letenja z inštruktorjem, ki vključuje najmanj eno uro navigacijskega preleta in pet samostojnih nočnih šolskih krogov. Vsak krog vključuje vzlet in pristank;
- (e) 30 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, ki obsega:
- (i) deset ur osnovnega instrumentalnega usposabljanja in
- (ii) 20 ur usposabljanja za rating IR, ki vključuje najmanj deset ur na večmotorni zračni ladji, certificirani za operacije po pravilih IFR.

PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

9. Po ustreznem usposabljanju za letenje kandidat opravlja preizkus praktične usposobljenosti za licenco CPL(As) na večmotorni ali enomotorni zračni ladji in preizkus praktične usposobljenosti za rating IR na večmotorni zračni ladji, certificirani za operacije po pravilih IFR.

M. Integrirani tečaj CPL – Zračne ladje

SPLOŠNO

1. Cilj integriranega tečaja za licenco CPL(As) je usposobiti pilote do ravni strokovnosti, ki se zahteva za izdajo licence CPL(As).
2. Kandidat, ki se želi udeležiti integriranega tečaja za licenco CPL(As), opravi vse faze usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju usposabljanja, ki ga organizira organizacija ATO.

3. Kandidat se lahko sprejme na usposabljanje kot popoln začetnik, ki začne usposabljanje od začetka, ali kot imetnik licence PPL(As), PPL(A) ali PPL(H), izdane v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji. Kandidatom z licenco PPL(As), PPL(A) ali PPL(H) se upošteva največ:
- (a) 10 ur, od tega je lahko največ 5 ur letenja z inštruktorjem, ali
 - (b) 15 ur, od tega je lahko največ sedem ur letenja z inštruktorjem, če je kandidat pridobil rating za nočno letenje na zračnih ladjah.

4. Tečaj obsega:

- (a) teoretično usposabljanje do ravni, ki ustreza znanju za licenco CPL(As), in
- (b) usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje.

5. Kandidat, ki ne opravi ali ni sposoben opraviti celotnega tečaja CPL(As), lahko zaprosi pristojni organ za preizkus teoretičnega znanja in preizkus praktične usposobljenosti za licenco z nižjimi privilegiji, če izpolnjuje ustrezne zahteve.

TEORETIČNO ZNANJE

6. Odobreni teoretični tečaj za licenco CPL(As) obsega najmanj 350 ur usposabljanja ali 200 ur, če ima kandidat licenco PPL.

PREIZKUS TEORETIČNEGA ZNANJA

7. Kandidat dokaže raven znanja, ki ustreza privilegijem, ki se odobrijo imetniku licence CPL(As).

USPOSABLJANJE ZA LETENJE

8. Usposabljanje za letenje obsega skupno najmanj 50 ur, vključno z vsemi preverjanji napredka, od tega je lahko največ pet ur instrumentalnega letenja na tleh. Od teh 50 ur kandidati opravijo najmanj:

- (a) 30 ur letenja z inštruktorjem, od tega lahko največ 5 ur instrumentalnega letenja na tleh;
- (b) 20 ur kot PIC;
- (c) pet ur preletov z inštruktorjem;
- (d) pet ur preletov kot PIC, vključno s preletom po pravilih VFR, dolgim najmanj 90 km (50 NM), med katerimi opravijo dva pristanka s popolno ustavitvijo na namembnem letališču;
- (e) pet ur letenja na zračnih ladjah ponoči, vključno s tremi urami letenja z inštruktorjem, ki vključuje najmanj eno uro navigacijskega preleta in pet samostojnih nočnih šolskih krogov. Vsak krog vključuje vzlet in pristanek;
- (f) deset ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, vključno z najmanj petimi urami na zračni ladji.

PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSABLJENOSTI

9. Po ustreznem usposabljanju za letenje kandidat opravlja preizkus praktične usposobljenosti za licenco CPL(As).

N. Modularni tečaj CPL – Zračne ladje

SPLOŠNO

1. Cilj modularnega tečaja za licenco CPL(As) je usposobiti imetnike licence PPL(As) do ravni strokovnosti, ki se zahteva za izdajo licence CPL(As).
2. Pred začetkom usposabljanja na modularnem tečaju za licenco CPL(As) kandidat:
 - (a) ima licenco PPL(As), izdano v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji;
 - (b) opravi 200 ur letenja kot pilot na zračnih ladjah, vključno s 100 urami kot PIC, od tega 50 urami preletov.
3. Kandidat, ki se želi udeležiti modularnega tečaja za licenco CPL(As), opraviti vse faze usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju usposabljanja, ki ga organizira organizacija ATO. Teoretični pouk lahko poteka v organizaciji ATO, ki izvaja samo teoretični pouk.

4. Tečaj obsega:

- (a) teoretično usposabljanje do ravni, ki ustreza znanju za licenco CPL(As), in
- (b) usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje.

TEORETIČNO ZNANJE

5. Odobreni tečaj teoretičnega usposabljanja za licenco CPL(As) obsega najmanj 250 ur usposabljanja.

PREIZKUS TEORETIČNEGA ZNANJA

6. Kandidat dokaže raven znanja, ki ustreza privilegijem, ki se odobrijo imetniku licence CPL(As).

USPOSABLJANJE ZA LETENJE

7. Kandidatom brez ratinga IR se zagotovi najmanj 20 ur letenja z inštruktorjem, od tega:

deset ur vizualnega usposabljanja, ki lahko vključuje pet ur na simulatorju ali napravi FTD 2,3 ali FNPT II,III za zračno ladjo, in

deset ur instrumentalnega usposabljanja, ki lahko vključuje pet ur najmanj na napravi FTD 1 ali FNPT I za zračno ladjo ali letalu.

8. Kandidatom z veljavnim ratingom IR(As) se v celoti upošteva instrumentalno letenje z inštruktorjem. Kandidati z veljavnim ratingom IR za drugo kategorijo zrakoplovov opravijo najmanj pet ur instrumentalnega usposabljanja z inštruktorjem na zračni ladji.

9. Kandidatom brez ratinga za nočno letenje za zračne ladje se dodatno zagotovi najmanj pet ur usposabljanja za nočno letenje, ki vključuje tri ure usposabljanja z inštruktorjem, vključno z najmanj eno uro navigacijskega preleta in petimi samostojnimi nočnimi šolskimi krogi. Vsak krog vključuje vzlet in pristanek.

IZKUŠNJE

10. Kandidat za licenco CPL(As) opravi najmanj 250 ur letenja na zračnih ladjah, vključno s 125 urami kot PIC, od tega 50 ur preletov kot PIC, vključno s preletom po pravilih VFR, dolgim najmanj 90 km (50 NM), med katerimi opravi pristanek s popolno ustavitvijo na namembnem letališču.

Ure, ki jih opravi kot PIC v drugih kategorijah zrakoplovov, se lahko upoštevajo pri 185 urah letenja v naslednjih primerih:

- (a) 30 ur na letalih ali helikopterjih, če ima kandidat licenco PPL(A) oziroma PPL(H), ali
- (b) 60 ur na letalih ali helikopterjih, če ima kandidat licenco CPL(A) oziroma CPL(H), ali
- (c) 10 ur na letalih TMG ali jadralnih letalih, ali
- (d) deset ur na balonih.

PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

11. Potem, ko kandidat zaključi ustrezno usposabljanje za letenje in pridobi ustrezne izkušnje, opravlja preizkus praktične usposobljenosti za licenco CPL(As).

Dodatek 4

Preizkus praktične usposobljenosti za izdajo licence CPL**A. Splošno**

1. Kandidat za preizkus praktične usposobljenosti za licenco CPL opravi usposabljanje na zrakoplovu istega razreda ali tipa, kot je zrakoplov, ki se uporabi za preizkus praktične usposobljenosti.
2. Kandidat uspešno opravi vse ustrezne dele preizkusa praktične usposobljenosti. Če uspešno ne opravi katere koli naloge iz dela, ne opravi navedenega dela. Če dobi negativno oceno iz več kot enega dela, ponavlja celoten preizkus. Kandidat, ki ne opravi samo enega dela, ponavlja samo negativno ocenjen del. Kandidat, ki pri popravnem preizkusu dobi negativno oceno v katerem koli delu, vključno z deli, ki jih je uspešno opravil že pri prvem preizkusu, ponavlja celoten preizkus. Vse ustrezne dele preizkusa praktične usposobljenosti opravi v šestih mesecih. Kandidat, ki uspešno ne opravi vseh ustreznih delov preizkusa v dveh poskusih, se udeleži dodatnega usposabljanja.
3. Dodatno usposabljanje se lahko zahteva po katerem koli neuspešno opravljenem preizkusu. Število dovoljenih ponovnih preizkusov praktične usposobljenosti ni omejeno.

IZVEDBA PREIZKUSA

4. Kandidat, ki se odloči za prekinitev preizkusa praktične usposobljenosti zaradi razlogov, ki so po mnenju izpraševalca praktične usposobljenosti za letenje (Flight Examiner – FE) neustrezni, ponavlja celoten preizkus praktične usposobljenosti. Če se po mnenju izpraševalca FE preizkus prekine zaradi tehničnih razlogov, se med nadaljnjim letenjem preveri usposobljenost samo v tistih delih, ki še niso bili opravljeni.
5. Izpraševalec FE po svoji presoji odloči, ali bo kandidat ponavljal kateri koli manever ali postopek, ki je del preizkusa. Izpraševalec FE lahko preizkus prekine na kateri koli stopnji, če meni, da je treba za prikaz kandidatovih letalskih veščin ponoviti celoten preizkus.
6. Od kandidata se zahteva, da upravlja zrakoplov z mesta, s katerega je mogoče izvajati naloge PIC, in opravi preizkus, kot da bi bil edini član letalske posadke. Odgovornost za letenje se dodeli v skladu z nacionalnimi predpisi.
7. Kandidat izpraševalca FE sproti obvešča o vseh preverjanjih in nalogah, ki jih izvaja, vključno s prepoznavanjem radijske opreme. Preverjanja se izvajajo v skladu s kontrolnim seznamom zrakoplova, na katerem poteka preizkus. Med pripravo pred letom za preizkus kandidat določi nastavitve moči in hitrosti. Kandidat izračuna zmogljivostne podatke za vzlet, prilet in pristane v skladu z operativnim ali letalskim priročnikom uporabljenega zrakoplova.
8. Izpraševalec FE dejavno ne sodeluje pri upravljanju zrakoplova, razen če je njegov poseg nujno potreben zaradi varnosti ali da se prepreči nedopustna zamuda pri drugem prometu.

B. Vsebina preizkusa praktične usposobljenosti za izdajo licence CPL – Letala

1. Letalo, ki se uporabi za preizkus praktične usposobljenosti, izpolnjuje zahteve za šolska letala, je certificirano za prevoz najmanj štirih oseb ter ima propeler s spremenljivim korakom in izvlečno podvozje.
2. Ruto letenja določi izpraševalec FE, namembni kraj pa je nadzorovano letališče. Kandidat je odgovoren za načrt leta in zagotovi, da sta na krovu vsa oprema in dokumentacija za izvedbo leta. Let traja najmanj 90 minut.
3. Kandidat dokaže usposobljenost za:
 - (a) upravljanje letala v skladu z njegovimi omejitvami;
 - (b) tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
 - (c) razsodnost in dobro pilotiranje;
 - (d) uporabo letalskega znanja in
 - (e) nenehen nadzor letala, ki zagotavlja, da uspešna izvedba postopka ali manevra v nobenem trenutku ni zares dvomljiva.

DOPUSTNA Odstopanja pri preizkusu med letom

4. Uporabljajo se naslednje omejitve, določene ob upoštevanju turbulentnih razmer ter operativnih značilnosti in zmogljivosti uporabljenega letala.

Višina

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

Ohranjanje smeri z radijsko opremo ± 5°

Kurz

običajen let	± 10°
s simulirano odpovedjo motorja	± 15°

Hitrost

pri vzletu in priletu	± 5 vozlov
pri vseh drugih režimih letenja	± 10 vozlov

VSEBINA PREIZKUSA

5. Naloge iz dela 2(c) in (e)(iv) ter celotna dela 5 in 6 se lahko opravijo na napravi FNPT II ali simulatorju.

Uporaba kontrolnih seznamov letala, večine pilotiranja, upravljanje letala na podlagi zunanje vidljivosti, postopki za preprečevanje zaledenitve in razledenitev ter načela obvladovanja nevarnosti in napak se uporabljajo za vse dele.

DEL 1 — OPERACIJE PRED LETOM IN VZLET	
a	Pred letom, vključno z: načrtovanjem leta, dokumentacijo, določitvijo mase in ravnotežja, pregledom vremena, NOTAM-i
b	Pregled in oskrba letala
c	Vožnja po tleh (taksiranje) in vzlet
d	Nastavitev trimerja glede na zmogljivost
e	Operacije na letališču in v letališkem šolskem krogu
f	Vzletni postopek, nastavitev višinomera, preprečevanje trčenj (pregled okolice)
g	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T
DEL 2 — SPLOŠNE LETALSKE NALOGE	
a	Upravljanje letala na podlagi zunanje vidljivosti, vključno s premočrtnim in vodoravnim letom, vzpenjanjem, spuščanjem, pregledom okolice
b	Letenje s kritično nizkimi hitrostmi, vključno s prepoznavanjem začetne in popolne porušitve vzgona ter izhodom iz njih
c	Zavoji, vključno z zavoji v konfiguraciji za pristanek. Ostri zavoji z nagibom 45°
d	Letenje s kritično visokimi hitrostmi, vključno s prepoznavanjem spiralnega spuščanja in izhodom iz njega
e	Letenje izključno po instrumentih, vključno z: (i) vodoravnim letom, konfiguracijo za križarjenje, nadzorom smeri, absolutne višine in hitrosti (ii) zavoji med vzpenjanjem in spuščanjem z nagibom od 10°–30° (iii) izhodi iz neobičajnih položajev (iv) uporabo omejenega števila instrumentov
f	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T

DEL 3 — POSTOPKI NA RUTI	
a	Upravljanje letala na podlagi zunanje vidljivosti, vključno s konfiguracijo za križarjenje ob upoštevanju doleta/avtonomije
b	Orientacija, branje zemljevidov
c	Absolutna višina, hitrost, nadzor smeri, pregled okolice
d	Nastavitev višinomera Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T
e	Spremljanje poteka leta, vodenje dnevnika letenja, spremljanje porabe goriva, ocena odstopanj od smeri in ponovna vzpostavitev prave smeri
f	Opazovanje vremenskih razmer, ocena razvoja, načrtovanje preusmeritve
g	Ohranjanje smeri, določanje položaja (z oddajnikom NDB ali VOR), prepoznavanje naprav (instrumentalni let). Izvedba načrta za preusmeritev na nadomestno letališče (vizualni let)
DEL 4 — PRILETNI IN PRISTAJALNI POSTOPKI	
a	Postopki za prihod, nastavitev višinomera, preverjanja, pregled okolice
b	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T
c	Neuspeli prilet z majhne višine
d	Običajen pristane, pristane z bočnim vetrom (v ustreznih okoliščinah)
e	Pristane na kratko stezo
f	Prilet in pristane z motorjem v prostem teku (samo pri enomotornih)
g	Pristane brez uporabe zakrilc
h	Postopki po letu
DEL 5 — NEOBIČAJNI POSTOPKI IN POSTOPKI V SILI	
Ta del se lahko združi z deli 1–4.	
a	Simulirana odpoved motorja po vzletu (na varni višini), postopki ob požaru
b	Okvara opreme vključno z okvaro nadomestne opreme za spuščanje podvozja ter okvaro električnega in zavornega sistema
c	Zasilni pristane (simuliran)
d	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T
e	Ustna vprašanja
DEL 6 — SIMULACIJA LETA Z NESIMETRIČNO MOČJO IN NALOGE, KI SE NANAŠAJO NA PREIZKUS USPOSOBLJENOSTI ZA RATING ZA RAZRED ALI TIP	
Ta del se lahko združi z deli 1–5.	
a	Simulirana odpoved motorja med vzletom (na varni višini, če preizkus ne poteka na simulatorju)
b	Nesimetrični prilet in neuspeli prilet
c	Nesimetrični prilet in pristane s popolno ustavitvijo

d	Izključitev in ponoven zagon motorjev
e	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T, veščine pilotiranja
f	Po presoji izpraševalca – lahko se vključi katera koli primerna naloga iz preizkusa praktične usposobljenosti za rating za razred ali tip, če je ustrezno: (i) letalski sistemi, vključno z upravljanjem avtopilota (ii) delovanje sistema za vzdrževanje tlaka (iii) uporaba sistema za razledenitev in preprečevanje zaledenitve
g	Ustna vprašanja

C. Vsebina preizkusa praktične usposobljenosti za izdajo licence CPL – Helikopterji

- Helikopter, ki se uporabi za preizkus praktične usposobljenosti, izpolnjuje zahteve za šolske helikopterje.
- Ruto in območje letenja določi izpraševalec FE, nizko letenje in lebdenje pa se opravita na odobrenem letališču/vzletišču. Rute, uporabljene za del 3, se lahko končajo na vzletnem ali katerem koli drugem letališču, en namembni kraj pa je nadzorovano letališče. Preizkus praktične usposobljenosti se lahko opravi med dvema letoma. Let oziroma leta skupaj trajata najmanj 90 minut.
- Kandidat dokaže usposobljenost za:
 - upravljanje helikopterja v skladu z njegovimi omejitvami;
 - tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
 - razsodnost in dobro pilotiranje;
 - uporabo letalskega znanja in
 - nenehen nadzor helikopterja, ki zagotavlja, da uspešna izvedba postopka ali manevra v nobenem trenutku ni resno dvomljiva.

DOPUSTNA ODSTOPANJA PRI PREIZKUSU MED LETOM

- Uporabljajo se naslednje omejitve, določene ob upoštevanju turbulentnih razmer ter operativnih značilnosti in zmogljivosti uporabljenega helikopterja.

Višina

običajen let	± 100 čevljev
s simulacijo večje odpovedi	± 150 čevljev

Ohranjanje smeri z radijsko opremo	± 10°
------------------------------------	-------

Kurz

običajen let	± 10°
s simulacijo večje odpovedi	± 15°

Hitrost

pri vzletu in priletu z večmotornim helikopterjem	± 5 vozlov
pri vseh drugih režimih letenja	± 10 vozlov

Zanos helikopterja v lebdenju

v lebdenju po vzletu z učinkom tal	± 3 čevlje
pri pristanku brez premikanja vstran ali nazaj.	

VSEBINA PREIZKUSA

5. Naloge iz dela 4 se lahko izvedejo na napravi FNPT ali simulatorju za helikopter. Uporaba kontrolnih seznamov helikopterja, večšine pilotiranja, upravljanje helikopterja na podlagi zunanje vidljivosti, postopki za preprečevanje zaledenitve ter načela obvladovanja nevarnosti in napak se uporabljajo za vse dele.

DEL 1 — PREVERJANJA IN POSTOPKI PRED LETOM/PO LETU	
a	Poznavanje helikopterja (npr. tehnični dnevnik, gorivo, masa in ravnotežje, zmogljivost) načrtovanje leta, dokumentacija, NOTAM-i, vreme
b	Pregled/postopki pred letom, lociranje delov in njihov namen
c	Pregled pilotske kabine, postopki za zagon motorjev
d	Preverjanje komunikacijske in navigacijske opreme, določitev in nastavitve frekvenc
e	Postopek pred vzletom, postopek R/T, radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil
f	Parkiranje, ugašanje motorjev in postopki po letu
DEL 2 — LEBDENJE, ZAHTEVNEJŠE UPRAVLJANJE IN OMEJENA OBMOČJA	
a	Vzlet in pristane (odlepitev in dotik tal)
b	Vožnja po tleh (taksiranje), taksiranje v lebdenju
c	Stacionarno lebdenje pri čelnem/bočnem/hrbtnem vetru
d	Obračanje med stacionarnim lebdenjem v levo in desno za 360° (obračanje na mestu)
e	Manevri v lebdenju v smeri naprej, nazaj in bočno
f	Simulirana odpoved motorja v lebdenju
g	Hitro ustavljanje v veter in s hrbtnim vetrom
h	Zunajletališki pristanki in vzleti na teren z nagibom/neutrjen teren
i	Vzleti (različni profili)
j	Vzlet z bočnim in hrbtnim vetrom (če je izvedljivo)
k	Vzlet z največjo vzletno maso (dejansko ali simulirano)
l	Prileti (različni profili)
m	Vzlet in pristane z omejeno močjo
n	Avtorotacije (izpraševalec FE izbere dve od naslednjih rotacij: — osnovna (iz smeri), z največjim doletom, z majhno hitrostjo in 360-stopinjskimi zavoji)
o	Pristane z avtorotacijo
p	Postopek zasilnega pristanka z vrnitvijo v motorno letenje
q	Preizkusi moči, tehnika branja parametrov, tehnika pilotiranja med priletom in vzletom
DEL 3 — NAVIGACIJA — POSTOPKI NA RUTI	
a	Navigacija in orientacija na različnih absolutnih/relativnih višinah, branje navigacijskih kart
b	Nadzor absolutne/relativne višine, hitrosti, kurza, opazovanje zračnega prostora, nastavitve višinomera
c	Spremljanje poteka leta, dnevnik leta, poraba goriva, avtonomija, predvideni čas prihoda (estimated time of arrival – ETA), ocena kota zanosu in ponovna vzpostavitev prave smeri, spremljanje instrumentov
d	Opazovanje vremenskih razmer, načrtovanje preusmeritve

e	Ohranjanje smeri, določanje položaja (NDB in/ali VOR), prepoznavanje naprav
f	Radijska zveza z ATC in upoštevanje predpisov itd.
DEL 4 — POSTOPKI IN MANEVRI PRI LETENJU IZKLJUČNO PO INSTRUMENTIH	
a	Vodoravni let, nadzor smeri, absolutne/relativne višine in hitrosti
b	Levi in desni zavoji 1. stopnje v določeni smeri za od 180° do 360°
c	Vzpenjanje in spuščanje, vključno z zavoji 1. stopnje v določene smeri
d	Izhod iz neobičajnih položajev
e	Levi in desni zavoji z nagibom 30° v smeri do 90°
DEL 5 — NEOBIČAJNI POSTOPKI IN POSTOPKI V SILI (SIMULIRANI, ČE JE USTREZNO)	
<i>Opomba 1:</i> Če preizkus poteka na večmotornem helikopterju, se vanj vključi vaja s postopki pri simulirani odpovedi motorja, vključno s priletom in pristankom z enim motorjem.	
<i>Opomba 2:</i> Izpraševalec FE izbere štiri od naslednjih nalog:	
a	Okvara motorjev, vključno z okvaro regulatorja, zaledenitev uplinjača/motorja, okvara oljnega sistema, kot je ustrezno
b	Okvara gorivnega sistema
c	Okvara električnega sistema
d	Okvara hidravličnega sistema, vključno s prileti in pristanki brez hidravlike, če je ustrezno
e	Okvara glavnega rotorja in/ali sistema za uravnovešanje reakcije vrtilnega momenta (na simulatorju ali samo teoretično)
f	Postopek ob požaru, vključno s postopki za obvladovanje in odpravo dima, kot je ustrezno
g	Drugi neobičajni postopki in postopki v sili, kot so opisani v ustreznem letalskem priročniku, vključno z večmotornimi helikopterji: simulirana odpoved motorja med vzletom: zaustavljen vzlet na točki odločitve za vzlet (TDP) ali pred njo, ali varen prisilni pristanek na določeni točki po vzletu (DPATO) ali pred njo, takoj po točki TDP ali DPATO. Pristanek s simulirano odpovedjo motorja: pristanek ali neuspeli prilet po odpovedi motorja pred točko odločitve za pristanek (LBP) ali določeno točko za pristanek (DPBL), pristanek po odpovedi motorja za točko odločitve za pristanek (LDP) ali varen zasilni pristanek za določeno točko pred pristankom (DPBL).

D. Vsebina preizkusa praktične usposobljenosti za izdajo licence CPL – Zračne ladje

- Zračna ladja, ki se uporabi za preizkus praktične usposobljenosti, izpolnjuje zahteve za šolske zračne ladje.
- Območje in ruto letenja določi izpraševalec FE. Rute, uporabljene za del 3, se lahko končajo na vzletnem ali katerem koli drugem letališču, en namembni kraj pa je nadzorovano letališče. Preizkus praktične usposobljenosti se lahko opravi med dvema letoma. Let oziroma leta skupaj trajata najmanj 60 minut.
- Kandidat dokaže usposobljenost za:
 - upravljanje zračne ladje v skladu z njenimi omejitvami;
 - tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
 - razsodnost in dobro pilotiranje;
 - uporabo letalskega znanja in
 - nenehen nadzor zračne ladje, ki zagotavlja, da uspešna izvedba postopka ali manevra v nobenem trenutku ni resno dvomljiva.

DOPUSTNA ODSTOPANJA PRI PREIZKUSU MED LETOM

4. Uporabljajo se naslednje omejitve, določene ob upoštevanju turbulentnih razmer ter operativnih značilnosti in zmogljivosti uporabljene zračne ladje.

Višina

običajen let	± 100 čevljev
s simulacijo večje odpovedi	± 150 čevljev

Ohranjanje smeri z radijsko opremo $\pm 10^\circ$

Kurz

običajen let	$\pm 10^\circ$
s simulacijo večje odpovedi	$\pm 15^\circ$

VSEBINA PREIZKUSA

5. Naloge iz delov 5 in 6 se lahko izvedejo na napravi FNPZ ali simulatorju za zračne ladje. Uporaba kontrolnih seznamov za zračno ladjo, večine pilotiranja, upravljanje zračne ladje na podlagi zunanje vidljivosti, postopki za preprečevanje zaledenitve ter načela obvladovanja nevarnosti in napak se uporabljajo za vse dele.

DEL 1 — OPERACIJE PRED LETOM IN VZLET	
a	Pred letom, vključno z: načrtovanjem leta, dokumentacijo, določitvijo mase in ravnotežja, pregledom vremena, NOTAM-i
b	Pregled in oskrba zračne ladje
c	Postopek za vzlet s stebra (off-mast procedure), manevriranje na tleh in vzlet
d	Nastavitev trimerja glede na zmogljivost
e	Operacije na letališču in v letališkem šolskem krogu
f	Vzletni postopek, nastavitev višinomera, preprečevanje trčenj (pregled okolice)
g	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T
DEL 2 — SPLOŠNE LETALSKE NALOGE	
a	Upravljanje zračne ladje na podlagi zunanje vidljivosti, vključno s premočrtnim in vodoravnim letom, vzpenjanjem, spuščanjem, pregledom okolice
b	Let na barometriški višini
c	Zavoji
d	Strmi spusti in dvigi
e	Letenje izključno po instrumentih, vključno z: (i) vodoravnim letom, nadzorom smeri, absolutno višino in hitrostjo (ii) zavoji med dvigovanjem in spuščanjem (iii) izhodi iz neobičajnih položajev (iv) uporabo omejenega števila instrumentov
f	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T
DEL 3 — POSTOPKI NA RUTI	
a	Upravljanje zračne ladje na podlagi zunanje vidljivosti upoštevanje doleta/avtonomije
b	Orientacija, branje zemljevidov

c	Absolutna višina, hitrost, nadzor smeri, pregled okolice
d	Nastavitev višinomera, radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T
e	Spremljanje poteka leta, vodenje dnevnika letenja, spremljanje porabe goriva, ocena odstopanj od smeri in ponovna vzpostavitev prave smeri
f	Opazovanje vremenskih razmer, ocena razvoja, načrtovanje preusmeritve
g	Ohranjanje smeri, določanje položaja (z oddajnikom NDB ali VOR), prepoznavanje naprav (instrumentalni let). Izvedba načrta za preusmeritev na nadomestno letališče (vizualni let)

DEL 4 — PRILETNI IN PRISTAJSKI POSTOPKI

a	Postopki za prihod, nastavitev višinomera, preverjanja, pregled okolice
b	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T
c	Opazovanje vremenskih razmer, ocena razvoja, načrtovanje preusmeritve
d	Običajni pristanek
e	Pristanek na kratko stezo
f	Prilet in pristanek z motorjem v prostem teku (samo pri enomotornih)
g	Pristanek brez uporabe zakrilc
h	Postopki po letu

DEL 5 — NEOBIČAJNI POSTOPKI IN POSTOPKI V SILI

Ta del se lahko združi z deli 1–4.

a	Simulirana odpoved motorja po vzletu (na varni višini), postopki ob požaru
b	Okvara opreme
c	Zasilni pristanek (simuliran)
d	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T
e	Ustna vprašanja

DEL 6 — NALOGE ZA USTREZEN RAZRED ALI TIP

Ta del se lahko združi z deli 1–5.

a	Simulirana odpoved motorja med vzletom (na varni višini, če preizkus ne poteka na simulatorju)
b	Prilet in neuspeli prilet pri odpovedi motorja (motorjev)
c	Prilet in pristanek s popolno ustavitvijo pri odpovedi motorja (motorjev)
d	Okvara tlačnega sistema v ovoju
e	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T, veščine pilotiranja
f	Po presoji izpraševalca – lahko se vključi katera koli primerna naloga iz preizkusa praktične usposobljenosti za rating za razred ali tip, če je ustrezno: (i) sistemi zračne ladje (ii) delovanje tlačnega sistema ovoja
g	Ustna vprašanja

Dodatek 5

Integrirani tečaj usposabljanja za licenco MPL

SPLOŠNO

1. Cilj integriranega tečaja MPL je usposobiti pilote do ravni strokovnosti, ki se zahteva za izvajanje nalog kopilota na večmotornih turbinskih letalih z več piloti v zračnem prevozu po pravilih VFR in IFR ter pridobitev licence MPL.
2. Potrdilo o odobritvi tečaja usposabljanja za licenco MPL lahko prejme samo organizacija ATO, ki je sestavni del operatorja v komercialnem zračnem prevozu, certificiranega v skladu z delom MS in veljavnimi zahtevami za letalske operacije, ali ki sklene s takim operatorjem poseben dogovor. Do konca preusmeritvenega tečaja pri operatorju je licenca omejena na letenje pri navedenem operatorju.
3. Kandidat, ki se želi udeležiti integriranega tečaja MPL, opravi vse stopnje usposabljanja v enem neprekinjenem tečaju usposabljanja, ki ga organizira organizacija ATO. Usposabljanje temelji na pridobivanju veščin in poteka v delovnem okolju veččlanske posadke.
4. Na tečaj se lahko prijavijo samo popolni začetniki.
5. Tečaj obsega:
 - (a) teoretični pouk do ravni znanja za licenco ATPL(A);
 - (b) usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje;
 - (c) usposabljanje MCC za upravljanje letal z več piloti in
 - (d) usposabljanje za rating za tip.
6. Kandidat, ki ne opravi ali ni sposoben opraviti celotnega tečaja MPL, lahko pristojni organ zaprosi za preizkus teoretičnega znanja in preizkus praktične usposobljenosti za licenco z nižjimi privilegiji in ratingom IR, če izpolnjuje ustrezne zahteve.

TEORETIČNO ZNANJE

7. Odobreni teoretični tečaj MPL obsega najmanj 750 ur pouka za pridobitev znanja, ki ustreza licenci ATPL(A), ter ure, ki se zahtevajo za teoretični pouk za ustrezni rating za tip v skladu s poddelom H.

USPOSABLJANJE ZA LETENJE

8. Usposabljanje za letenje obsega skupno najmanj 240 ur, ki jih kandidat opravi kot leteči in neleteči pilot na dejanskih in simuliranih letih, vključuje pa naslednje štiri faze usposabljanja:

- (a) faza 1 – osnovne letalske veščine

Posebno osnovno usposabljanje na letalu z enim pilotom.

- (b) faza 2 – osnove

Uvajanje dela v veččlanski posadki in osnove instrumentalnega letenja.

- (c) faza 3 – vmesna stopnja

Izvajanje operacij z veččlansko posadko na večmotornem turbinskem letalu, certificiranem kot visoko zmogljivo letalo v skladu z delom 21.

- (d) faza 4 – napredno

Usposabljanje za rating za tip v okolju, ki ustreza dejavnostim letalskega prevoznika.

Letalske izkušnje med dejanskim letenjem izpolnjujejo vse zahteve za izkušnje iz poddela H, usposabljanje za vrnitev v običajen let, nočno letenje, letenje izključno po instrumentih in izkušnje, ki se zahtevajo za pridobitev ustreznih veščin pilotiranja.

Zahteve MCC se vključijo v ustrezne navedene faze.

Usposabljanje za letenje z nesimetrično močjo poteka na letalu ali simulatorju.

9. Vsako fazo učnega programa za usposabljanje za letenje sestavljajo predavanja za pridobitev podpornega teoretičnega znanja in praktično usposabljanje.
10. Tečaj usposabljanja vključuje nenehno ocenjevanje programa usposabljanja in kandidatov, vključenih v usposabljanje. Namen ocenjevanja je zagotoviti, da:
 - (a) usposobljenost in ocene, ki se nanjo nanašajo, ustrezajo nalogi kopilota letala z več piloti in
 - (b) kandidati postopno in ustrezno pridobijo potrebno usposobljenost.
11. Za zagotovitev ustrezne usposobljenosti praktično usposabljanje vključuje najmanj dvanajst vzletov in pristankov. Ti vzleti in pristanki potekajo pod nadzorom inštruktorja na letalu, za katero bo izdan rating za tip.

OCENJENA RAVEN

12. Kandidat za licenco MPL v vizualnih in instrumentalnih razmerah uspešno dokaže praktično usposobljenost za vseh devet sestavin usposobljenosti iz spodnjega odstavka 13 na višji ravni usposobljenosti, ki se zahteva za opravljanje nalog in vzajemno delovanje kopilota na turbinskih letalih z več piloti. Z oceno se potrdi, da kandidat nenehno nadzira letalo ali položaj, da se zagotovi uspešna izvedba postopka ali manevra. Kandidat dosledno dokaže znanje, veščine in ravnanja, ki se zahtevajo za varno upravljanje ustreznega tipa letala v skladu z izvedbenimi merili MPL.

SESTAVINE USPOSOBLJENOSTI

13. Kandidat dokaže usposobljenost za naslednjih devet sestavin usposobljenosti:
 1. izvajanje načel človeškega delovanja, vključno z načeli obvladovanja nevarnosti in napak;
 2. izvajanje letalskih operacij na letališču;
 3. izvajanje vzleta;
 4. izvajanje vzpenjanja;
 5. izvajanje križarjenja;
 6. izvajanje spuščanja;
 7. izvajanje prileta;
 8. izvajanje pristanka ter
 9. izvajanje operacij po pristanku in končanem letu.

SIMULIRANI LET

14. Minimalne zahteve za naprave FSTD:

- (a) faza 1 – osnovne letalske veščine

Usposabljanje z elektronskimi mediji in napravami, ki omogočajo samo delno izvajanje nalog, ki jih odobri pristojni organ in imajo naslednje značilnosti:

- imajo dodatno opremo, ki presega običajno opremo namiznih računalnikov, na primer funkcijsko kopijo nastavka z ročico za uravnavanje moči motorja, stransko krmilno palico ali tipkovnico, ki ustreza FMS, ter
- vključujejo psihomotorično dejavnost z ustrezno uporabo sile in merjenjem časa odziva.

(b) faza 2 – osnove

Usposabljanje MCC na napravi FNPT, ki predstavlja splošno večmotorno turbinsko letalo.

(c) faza 3 – vmesna stopnja

Naprava FSTD, ki predstavlja večmotorno turbinsko letalo, katerega upravljanje zahteva kopilota, in ustreza merilom, enakovrednim ravni B, vključuje pa še:

- vizualni sistem z nastavitvijo na dnevno svetlobo/mrak/noč, ki v pilotski kabini omogoča stalno najmanjše kolimacijsko vidno polje in zagotavlja pilotoma 180- stopinjsko vodoravno in 40-stopinjsko navpično vidno polje, ter
- simulira okolje pod nadzorom ATC.

(d) faza 4 – napredno

Simulator, ki je popolnoma enakovreden ravni D ali C z zmogljivejšim vizualnim sistemom za nastavitev dnevne svetlobe in simulacijo okolja pod nadzorom ATC.

Dodatek 6

Modularni tečaji usposabljanja za rating IR**A. IR(A) – Modularni tečaj usposabljanja za letenje**

SPLOŠNO

1. Cilj modularnega tečaja za letenje za rating IR(A) je usposobiti pilote do ravni strokovnosti, ki se zahteva za upravljanje letal v skladu s pravili IFR in v razmerah IMC. Tečaj sestavljata dva modula, ki ju kandidat lahko opravlja ločeno ali skupaj:

(a) Modul osnovnega instrumentalnega letenja

Ta modul obsega deset ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, od tega je lahko največ pet ur instrumentalnega letenja na napravah BITD, FNPT I ali II ali na simulatorju. Po opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja se kandidatu izda potrdilo o opravljenem tečaju.

(b) Modul proceduralnega instrumentalnega letenja

Ta modul zajema preostanek učnega programa za rating IR(A), 40 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem na enomotornem letalu ali 45 ur z inštruktorjem na večmotornem letalu ter teoretično šolanje za rating IR(A).

2. Kandidat, ki se želi udeležiti modularnega tečaja za pridobitev ratinga IR(A), ima licenco PPL(A) ali CPL(A), vključno s privilegiji za nočno letenje. Kandidat, ki se želi udeležiti modula proceduralnega instrumentalnega letenja in nima licence CPL(A), ima potrdilo o opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja.

Organizacija ATO zagotovi, da kandidat, ki se želi udeležiti tečaja za pridobitev ratinga IR(A) za večmotorna letala in nima ratinga za tip ali razred večmotornih letal, pred začetkom tečaja usposabljanja za letenje za pridobitev ratinga IR(A) opravi usposabljanje za večmotorna letala v skladu s poddelom H.

3. Kandidat, ki se želi udeležiti modula proceduralnega instrumentalnega letenja v okviru modularnega tečaja IR(A), opravi vse stopnje usposabljanja v enem neprekinjenem odobrenem tečaju usposabljanja. Pred začetkom modula proceduralnega instrumentalnega letenja organizacija ATO zagotovi, da je kandidat usposobljen za osnovno instrumentalno letenje. Po potrebi organizira osvežitveno usposabljanje.
4. Teoretično usposabljanje se konča v 18 mesecih. Modul proceduralnega instrumentalnega letenja in preizkus praktične usposobljenosti se končata med veljavnostjo potrdila o opravljenih teoretičnih preizkusih.
5. Tečaj obsega:

(a) teoretično usposabljanje do ravni znanja, ki se zahteva za vpis ratinga IR;

(b) usposabljanje za instrumentalno letenje.

TEORETIČNO ZNANJE

6. Odobreni modularni tečaj za rating IR(A) obsega najmanj 150 ur teoretičnega pouka.

USPOSABLJANJE ZA LETENJE

7. Tečaj za rating IR(A) za enomotorna letala obsega najmanj 50 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, od tega je lahko največ 20 ur instrumentalnega letenja na napravi FNPT I ali največ 35 ur na simulatorju ali napravi FNPT II. Največ deset ur instrumentalnega letenja na napravi FNPT II ali na simulatorju se lahko opravi na napravi FNPT I.
8. Tečaj za rating IR(A) za večmotorna letala obsega najmanj 55 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, od tega lahko največ 25 ur poteka kot instrumentalno letenje na napravi FNPT I ali največ 40 ur na simulatorju ali napravi FNPT II. Največ deset ur instrumentalnega usposabljanja na napravah FNPT II ali simulatorju se lahko opravi na napravi FNPT I. Najmanj 15 ur preostalega usposabljanja za instrumentalno letenje poteka na večmotornih letalih.
9. Imetnik ratinga IR(A) za enomotorna letala, ki ima tudi rating za tip ali razred večmotornih letal in želi prvič pridobiti rating IR(A) za večmotorna letala, opravi usposabljanje v organizaciji ATO, ki obsega najmanj pet ur usposabljanja za instrumentalno letenje na večmotornih letalih, od tega lahko tri ure potekajo na simulatorju ali napravi FNPT II.

- 10.1 Kandidatu, ki ima licenco CPL(A) ali potrdilo o opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja, se lahko celoten obseg usposabljanja iz predhodnih odstavkov 7 in 8 skrajša za deset ur.
- 10.2 Kandidatu, ki ima rating IR(H), se lahko celoten obseg usposabljanja iz predhodnih odstavkov 7 in 8 skrajša za deset ur.
- 10.3 Celotno usposabljanje za instrumentalno letenje na letalu poteka v skladu z odstavkoma 7 in 8, kot je ustrezno.
11. Vaje med letenjem pred preizkusom praktične usposobljenosti za rating IR(A) vključujejo:
- (a) modul osnovnega instrumentalnega letenja: postopke in manevre za osnovno instrumentalno letenje, ki vključujejo najmanj:
- osnovno instrumentalno letenje brez zunanjih vizualnih pokazateljev:
- vodoravni let,
 - dvigovanje,
 - spuščanje,
 - zavoje med vodoravnim letom, dvigovanjem, spuščanjem;
- instrumentni krog;
- oster zavoj;
- radionavigacijo,
- izhod iz neobičajnih položajev,
- uporabo omejenega števila instrumentov,
- prepoznavanje začetne in popolne porušitve vzgona ter izhod iz nje;
- (b) modul proceduralnega instrumentalnega letenja:
- (i) postopke pred letom za letenje po pravilih IFR, vključno z uporabo letalskega priročnika in ustrezne dokumentacije služb zračnega prometa za pripravo načrta leta po pravilih IFR;
- (ii) postopke in manevre za operacije IFR v običajnih in neobičajnih razmerah ter v sili, ki vključujejo najmanj:
- prehod iz vizualnega v instrumentalni let med vzletom,
 - standardne instrumentalne odhode in prihode,
 - postopke IFR na ruti,
 - postopke za čakanje,
 - instrumentalne prilete na točno določen minimum,
 - postopke za neuspeli prilet,
 - pristanke, ki sledijo instrumentalnemu priletu, vključno s kroženjem;
- (iii) manevre v zraku in posebne letalne značilnosti;
- (iv) po potrebi upravljanje večmotornega letala med navedenimi nalogami, vključno z upravljanjem letala izključno po instrumentih s simulirano odpovedjo enega motorja, njegovo izključitvijo in ponovnim zagonom (če zadnja naloga ne poteka na simulatorju ali napravi FNPT II, jo je treba izvesti na varni višini).

B. IR(H) – Modularni tečaj usposabljanja za letenje

1. Cilj modularnega tečaja za usposabljanje za letenje za pridobitev ratinga IR(H) je usposobiti pilote do ravni strokovnosti, ki se zahteva za upravljanje helikopterjev v skladu s pravili IFR in v razmerah IMC.
2. Kandidat, ki se želi udeležiti modularnega tečaja IR(H), ima licenco PPL(H) z vpisanim ratingom za nočno letenje ali licenco CPL(H) ali ATPL(H). Pred začetkom faze usposabljanja na zrakoplovu v okviru tečaja IR(H) ima kandidat rating za tip helikopterja, ki se uporabi med preizkusom praktične usposobljenosti za rating IR(H), ali na takem tipu opravi odobreno usposabljanje za rating za tip. Kandidat ima potrdilo o uspešno opravljenem usposabljanju za delo v veččlanski posadki, če bo potekal preizkus praktične usposobljenosti med operacijami z več piloti.
3. Kandidat, ki se želi udeležiti modularnega tečaja za pridobitev ratinga IR(H), opravi vse stopnje usposabljanja v enem neprekinjenem odobrenem tečaju usposabljanja.
4. Teoretično usposabljanje se konča v 18 mesecih. Usposabljanje za letenje in preizkus praktične usposobljenosti se končata med veljavnostjo potrdila o opravljenih teoretičnih preizkusih.
5. Tečaj obsega:
 - (a) teoretično usposabljanje do ravni znanja, ki se zahteva za vpis ratinga IR;
 - (b) usposabljanje za instrumentalno letenje.

TEORETIČNO ZNANJE

6. Odobreni modularni tečaj za pridobitev ratinga IR(H) obsega najmanj 150 ur pouka.
USPOSABLJANJE ZA LETENJE
7. Tečaj za pridobitev ratinga IR(H) za enomotorne helikopterje obsega najmanj 50 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, od tega je lahko:
 - (a) največ 20 ur instrumentalnega letenja na napravi FNPT I(H) ali (A). Navedenih 20 ur usposabljanja na napravi FNPT I (H) ali (A) se lahko nadomesti z 20 urami usposabljanja za rating IR(H), ki se opravijo na letalu, odobrenem za navedeni tečaj;
 - (b) največ 35 ur instrumentalnega letenja na napravi FTD 2/3 ali FNPT II/III za helikopter ali na simulatorju.

Usposabljanje za instrumentalno letenje obsega najmanj deset ur letenja na helikopterju, certificiranem za operacije po pravilih IFR.
8. Tečaj za pridobitev ratinga IR(H) za večmotorne helikopterje obsega najmanj 55 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, od tega je lahko:
 - (a) največ 20 ur instrumentalnega letenja na napravi FNPT I(H) ali (A). Navedenih 20 ur usposabljanja na napravi FNPT I (H) ali (A) se lahko nadomesti z 20 urami usposabljanja za rating IR(H), ki se opravijo na letalu, odobrenem za navedeni tečaj;
 - (b) največ 40 ur instrumentalnega letenja na napravi FTD 2/3 ali FNPT II/III za helikopter ali na simulatorju.

Usposabljanje za instrumentalno letenje obsega najmanj deset ur letenja na večmotornem helikopterju, certificiranem za operacije po pravilih IFR.
- 9.1 Kandidatom, ki imajo licenco ATPL(H), se teoretično usposabljanje lahko skrajša za 50 ur.
- 9.2 Kandidatu, ki ima rating IR(A), se lahko zahtevano usposabljanje skrajša za deset ur.
10. Vaje med letenjem pred preizkusom praktične usposobljenosti za rating IR(H) vključujejo:
 - (a) postopke pred letom za letenje po pravilih IFR, vključno z uporabo letalskega priročnika in ustrezne dokumentacije služb zračnega prometa za pripravo načrta leta po pravilih IFR;
 - (b) postopke in manevre za operacije IFR v običajnih in neobičajnih razmerah ter v sili, ki vključujejo najmanj:
 - prehod iz vizualnega v instrumentalni let med vzletom,
 - standardne instrumentalne odhode in prihode,
 - postopke IFR na ruti,

postopke za čakanje,

instrumentalne prilete na točno določen minimum,

postopke za neuspeli prilet,

pristanke, ki sledijo instrumentalnemu priletu, vključno s kroženjem;

(c) manevre v zraku in posebne letalne značilnosti;

(d) po potrebi upravljanje večmotornega helikopterja med navedenimi vajami, vključno z upravljanjem helikopterja izključno po instrumentih s simulirano odpovedjo enega motorja, njegovo izključitvijo in ponovnim zagonom (zadnja vaja poteka na simulatorju ali napravi FNPT II ali FTD 2/3).

C. IR(As) – Modularni tečaj usposabljanja za letenje

SPLOŠNO

1. Cilj modularnega tečaja IR(As) je usposobiti pilote do ravni strokovnosti, ki se zahteva za upravljanje zračnih ladij v skladu s pravili IFR in v razmerah IMC. Tečaj sestavljata dva modula, ki ju kandidat lahko opravlja ločeno ali skupaj:

(a) modul osnovnega instrumentalnega letenja

Ta modul obsega deset ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, od tega je lahko največ pet ur instrumentalnega letenja na napravah BITD, FNPT I ali II ali na simulatorju. Po opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja se kandidatu izda potrdilo o opravljenem tečaju.

(b) modul proceduralnega instrumentalnega letenja

Ta modul zajema preostanek učnega programa za rating IR(As), 25 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem in teoretični pouk za pridobitev ratinga IR(As).

2. Kandidat, ki se želi udeležiti modularnega tečaja za pridobitev ratinga IR(As), ima licenco PPL(As) s privilegiji za nočno letenje ali licenco CPL(As). Kandidat, ki se želi udeležiti modula proceduralnega instrumentalnega letenja in nima licence CPL(As), ima potrdilo o opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja.
3. Kandidat, ki se želi udeležiti modula proceduralnega instrumentalnega letenja v okviru modularnega tečaja IR(As), opravi vse stopnje usposabljanja v enem neprekinjenem odobrenem tečaju usposabljanja. Pred začetkom modula proceduralnega instrumentalnega letenja organizacija ATO zagotovi, da je kandidat usposobljen za osnovno instrumentalno letenje. Po potrebi organizira osvežitveno usposabljanje.
4. Teoretično usposabljanje se konča v 18 mesecih. Modul proceduralnega instrumentalnega letenja in preizkus praktične usposobljenosti se končata med veljavnostjo potrdila o opravljenih teoretičnih preizkusih.
5. Tečaj obsega:

(a) teoretično usposabljanje do ravni znanja, ki se zahteva za vpis ratinga IR;

(b) usposabljanje za instrumentalno letenje.

TEORETIČNO ZNANJE

6. Odobreni modularni tečaj za pridobitev ratinga IR(As) obsega najmanj 150 ur teoretičnega pouka.

USPOSABLJANJE ZA LETENJE

7. Tečaj za pridobitev ratinga IR(As) obsega najmanj 35 ur instrumentalnega letenja z inštruktorjem, od tega lahko največ 15 ur poteka kot instrumentalno letenje na napravi FNPT I ali največ 20 ur na simulatorju ali napravi FNPT II. Največ pet ur instrumentalnega letenja na napravi FNPT II ali simulatorju lahko poteka na napravi FNPT I.
8. Kandidatu, ki ima licenco CPL(As) ali potrdilo o opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja, se lahko celoten obseg usposabljanja iz odstavka 7 skrajša za deset ur. Celotno usposabljanje za instrumentalno letenje na zračni ladji poteka v skladu z odstavkom 7.
9. Kandidatu, ki ima rating IR za drugo kategorijo zrakoplovov, se celotno zahtevano usposabljanje za letenje lahko skrajša na deset ur na zračnih ladjah.

10. Vaje med letenjem pred preizkusom praktične usposobljenosti za rating IR(As) vključujejo:

(a) modul osnovnega instrumentalnega letenja:

postopke in manevre za osnovno instrumentalno letenje, ki vključujejo najmanj:

osnovno instrumentalno letenje brez zunanjih vizualnih pokazateljev:

- vodoravni let,
- dvigovanje,
- spuščanje,
- zavoje med vodoravnim letom, dvigovanjem, spuščanjem;

instrumentni krog;

radionavigacijo,

izhod iz neobičajnih položajev,

uporabo omejenega števila instrumentov,

(b) modul proceduralnega instrumentalnega letenja:

(i) postopke pred letom za letenje po pravilih IFR, vključno z uporabo letalskega priročnika in ustrezne dokumentacije služb zračnega prometa za pripravo načrta leta po pravilih IFR;

(ii) postopke in manevre za operacije IFR v običajnih in neobičajnih razmerah ter v sili, ki vključujejo najmanj:

- prehod iz vizualnega v instrumentalni let med vzletom,
- standardne instrumentalne odhode in prihode,
- postopke IFR na ruti,
- postopke za čakanje,
- instrumentalne prilete na točno določen minimum,
- postopke za neuspeli prilet,
- pristanke, ki sledijo instrumentalnemu priletu, vključno s kroženjem;

(iii) manevre v zraku in posebne letalne značilnosti;

(iv) upravljanje zračne ladje med navedenimi vajami, vključno z upravljanjem zračne ladje izključno po instrumentih s simulirano odpovedjo enega motorja, njegovo izključitvijo in ponovnim zagonom (če vaja ne poteka na simulatorju ali napravi FNPT II, se izvede na varni višini).

Dodatek 7

Preizkus praktične usposobljenosti za IR

1. Kandidat za rating IR opravi praktično usposabljanje na zrakoplovu istega razreda ali tipa, kot je zrakoplov, ki se uporabi za preizkus praktične usposobljenosti.
2. Kandidat uspešno opravi vse ustrezne dele preizkusa praktične usposobljenosti. Če uspešno ne opravi katere koli naloge iz dela, ne opravi navedenega dela. Če dobi negativno oceno iz več kot enega dela, ponavlja celoten preizkus. Kandidat, ki ne opravi samo enega dela, ponavlja samo negativno ocenjeni del. Kandidat, ki pri popravnem preizkusu dobi negativno oceno v katerem koli delu, vključno z deli, ki jih je uspešno opravil že pri prvem preizkusu, ponavlja celoten preizkus. Vse ustrezne dele preizkusa praktične usposobljenosti opravi v šestih mesecih. Kandidat, ki uspešno ne opravi vseh ustreznih delov preizkusa v dveh poskusih, se udeleži dodatnega usposabljanja.
3. Po neuspešno opravljenem preizkusu se lahko zahteva dodatno usposabljanje. Število dovoljenih ponovnih preizkusov praktične usposobljenosti ni omejeno.

IZVEDBA PREIZKUSA

4. Namen preizkusa je simulacija dejanskega leta. Ruto, po kateri bo let potekal, določi izpraševalec. Eden najpomembnejših delov je sposobnost kandidata, da na podlagi standardne dokumentacije, namenjene predpoletni pripravi, načrtuje in izvede let. Kandidat pripravi načrt leta in zagotovi, da sta na krovu vsa potrebna oprema in dokumentacija za izvedbo leta. Let traja najmanj eno uro. Let traja najmanj 1 uro.
5. Kandidat, ki se odloči za prekinitve preizkusa praktične usposobljenosti zaradi razlogov, ki so po mnenju izpraševalca neustrezni, ponavlja celoten preizkus praktične usposobljenosti. Če se po mnenju izpraševalca preizkus prekine zaradi tehničnih razlogov, se med nadaljnjim letenjem preveri usposobljenost samo v tistih delih, ki še niso bili opravljeni.
6. Izpraševalec po svoji presoji odloči, ali bo kandidat ponavljal kateri koli manever ali postopek, ki je del preizkusa. Izpraševalec lahko preizkus prekine na kateri koli stopnji, če meni, da je treba za prikaz kandidatovih letalskih veščin ponoviti celoten preizkus.
7. Od kandidata se zahteva, da upravlja zrakoplov z mesta, s katerega je mogoče izvajati naloge PIC, in da opravlja preizkus, kot da bi bil edini član letalske posadke. Izpraševalec ne sodeluje dejavno pri upravljanju zrakoplova, razen če je njegov poseg nujno potreben zaradi varnosti ali da se prepreči nedopustna zamuda pri drugem prometu. Odgovornost za letenje se dodeli v skladu z nacionalnimi predpisi.
8. Relativne/absolutne višine odločitve, minimalne relativne/absolutne spustne višine in točke začetka neuspelega prileta določi kandidat, potrdi pa izpraševalec.
9. Kandidat za rating IR izpraševalca sproti obvešča o vseh preverjanjih in nalogah, ki jih opravlja, vključno s prepoznavanjem radijske opreme. Preverjanja se izvajajo v skladu s kontrolnim seznamom za zrakoplov, na katerem poteka preizkus. Kandidat za preizkus med pripravo pred letom določi nastavitve moči in hitrosti. Kandidat izračuna zmogljivostne podatke za vzlet, prilet in pristanek v skladu z operativnim ali letalskim priročnikom uporabljenega zrakoplova.

DOPUSTNA ODPSTOPANJA PRI PREIZKUSU MED LETOM

10. Kandidat dokaže usposobljenost za:

upravljanje zrakoplova v okviru njegovih omejitev;

tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;

razsodnost in dobro pilotiranje;

uporabo letalskega znanja in

nenehen nadzor zrakoplova, ki zagotavlja, da uspešna izvedba postopka ali manevra v nobenem trenutku ni resno vprašljiva.

11. Uporabljajo se naslednje omejitve, popravljene ob upoštevanju turbulenc ter operativnih značilnosti in zmogljivosti uporabljenega zrakoplova.

Višina

splošno	± 100 čevljev
začetek neuspelega prileta na relativni/absolutni višini odločitve	+ 50 čevljev/- 0 čevljev
minimalna relativna/absolutna spustna višina	+ 50 čevljev/- 0 čevljev

Ohranjanje smeri

z radijsko opremo	± 5°
pri natančnem priletu	odklon za polovico skale, azimut in drsna pot

Kurz

pri vseh delujočih motorjih	± 5°
s simulirano odpovedjo motorja	± 10°

Hitrost

pri vseh delujočih motorjih	± 5 vozlov
s simulirano odpovedjo motorja	+ 10 vozlov/- 5 vozlov

VSEBINA PREIZKUSA

Letala

DEL 1 – OPERACIJE PRED LETOM IN VZLET

Kontrolni sezname, veščine pilotiranja, postopki za preprečevanje zaledenitve/razledenitev itd. se uporabljajo v vseh delih.

a	Uporaba letalskega (ali drugega enakovrednega) priročnika, zlasti izračun zmogljivosti, mase in ravnotežja zrakoplova
b	Uporaba dokumenta služb zračnega prometa, dokumenta o vremenu
c	Priprava načrta leta ATC, načrta leta IFR/dnevnika
d	Pregled pred letom
e	Vremenski minimumi
f	Vožnja po tleh (taksiranje)
g	Posvetovanje pred vzletom, vzlet
h (°)	Prehod v instrumentalno letenje
i (°)	Postopki za instrumentalni vzlet, nastavitev višinomera
j (°)	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T

DEL 2 – SPLOŠNI POSTOPKI (°)

a	Upravljanje letala izključno z instrumenti, vključno z: vodoravnim letom z različnimi hitrostmi, uravnoteženjem (trim)
b	Neprekinjeni zavoji 1. stopnje med vzpenjanjem in spuščanjem
c	Izhodi iz neobičajnih položajev, vključno z zavoji z neprekinjenem 45-stopinjskim nagibom in zavoji med strmim spuščanjem
d (*)	Izhod iz približevanja porušitvi vzgona med vodoravnim letom, zavoji med vzpenjanjem in spuščanjem ter v konfiguraciji za pristane – uporablja se samo za letala
e	Uporaba omejenega števila instrumentov: stabilizirano vzpenjanje ali spuščanje, blagi zavoji 1. stopnje v določene smeri, izhod iz neobičajnih položajev – uporablja se samo za letala

DEL 3 – POSTOPKI IFR NA RUTI (°)	
a	Ohranjanje smeri, vključno s prestrežanjem (intercepcijo), npr. NDB, VOR, RNAV
b	Uporaba radijske opreme
c	Vodoravni let, nadzor smeri, višine in hitrosti, nastavitev moči, tehnika uravnoteženja (trim)
d	Nastavitev višinomerov
e	Merjenje časa in popravek predvidenih časov prihoda (čakanje na ruti – če je potrebno)
f	Spremljanje poteka leta, dnevnik letenja, poraba goriva, upravljanje sistemov
g	Postopki za preprečevanje zaledenitve, ki je po potrebi lahko simulirana
h	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T
DEL 4 – NATANČNI PRILET (°)	
a	Nastavitev in preverjanje navigacijskih sredstev, prepoznavanje naprav
b	Postopki za prihod, preverjanje višinomerov
c	Posvetovanje pred priletom in pristankom, vključno s preverjanji med spuščanjem/priletom/pristankom
d (*)	Postopki za čakanje
e	Upoštevanje objavljenega priletnega postopka
f	Merjenje časa med priletom
g	Višina, hitrost, nadzor kurza (stabilizirani prilet)
h (*)	Neuspeli prilet
i (*)	Postopek pri neuspelem priletu/pristanek
j	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T
DEL 5 – POSTOPKI PRI NENATANČNEM PRILETU (°)	
a	Nastavitev in preverjanje navigacijskih sredstev, prepoznavanje naprav
b	Postopki za prihod, nastavitev višinomerov
c	Posvetovanje pred priletom in pristankom, vključno s preverjanji med spuščanjem/priletom/pristankom
d (*)	Postopki za čakanje
e	Upoštevanje objavljenega priletnega postopka
f	Merjenje časa med priletom
g	Preverjanje višine, hitrosti, kurza (stabilizirani prilet)
h (*)	Neuspeli prilet
i (*)	Postopek pri neuspelem priletu/pristanek
j	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T

DEL 6 – LET Z ENIM NEDELUJOČIM MOTORJEM (samo večmotorna letala) ^(*)

a	Simulirana odpoved motorja po vzletu ali med neuspelim priletom
b	Prilet, neuspeli prilet in proceduralni neuspeli prilet z enim nedelujočim motorjem
c	Prilet in pristanež z enim nedelujočim motorjem.
d	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T

(*) Lahko poteka na simulatorju ali napravi FTD 2/3 ali FNPT II.

(*) Lahko se izvede v delu 4 ali 5.

(*) Izvede se izključno z instrumenti.

Helikopterji

DEL 1 – VZLET

Kontrolni sezname, večšine pilotiranja, postopki za preprečevanje zaledenitve/razledenitev itd. se uporabljajo v vseh delih.

a	Uporaba letalskega (ali drugega enakovrednega) priročnika, zlasti izračun zmogljivosti zrakoplova, mase in ravnotežja
b	Uporaba dokumenta služb zračnega prometa, dokumenta o vremenu
c	Priprava načrta leta ATC, načrta leta IFR/dnevnika
d	Pregled pred letom
e	Vremenski minimumi
f	Vožnja po tleh (taksiranje)/taksiranje v lebdenju po navodilih ATC ali inštruktorja
g	Posvetovanje, postopki in preverjanja pred letom
h	Prehod v instrumentalno letenje
i	Postopki instrumentalnega vzleta

DEL 2 – SPLOŠNI POSTOPKI

a	Upravljanje helikopterja izključno z instrumenti, kar vključuje:
b	Neprekinjeni zavoji 1. stopnje med vzpenjanjem in spuščanjem
c	Izhodi iz neobičajnih položajev, vključno z zavoji z neprekinjenem 30-stopinjskim nagibom in zavoji med strmim spuščanjem

DEL 3 – POSTOPKI IFR NA RUTI

a	Ohranjanje smeri, vključno s prestrežanjem (intercepcijo), npr. NDB, VOR, RNAV
b	Uporaba radijske opreme
c	Vodoravni let, nadzor smeri, absolutne višine in hitrosti, nastavitve moči
d	Nastavitve višinomerov
e	Merjenje časa in popravki predvidenega časa prihoda
f	Spremljanje poteka leta, dnevnik letenja, poraba goriva, upravljanje sistemov
g	Postopki za preprečevanje zaledenitve, ki je lahko po potrebi in če je ustrezno simulirana
h	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T

DEL 4 – NATANČNI PRILET	
a	Nastavitev in preverjanje navigacijskih sredstev, prepoznavanje naprav
b	Postopki za prihod, preverjanje višinomerov
c	Posvetovanje pred priletom in pristankom, vključno s preverjanji med spuščanjem/priletom/pristankom
d (*)	Postopki za čakanje
e	Upoštevanje objavljenega priletnega postopka
f	Merjenje časa med priletom
g	Preverjanje višine, hitrosti, kurza (stabilizirani prilet)
h (*)	Neuspeli prilet
i (*)	Postopek pri neuspelem priletu/pristanek
j	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T
DEL 5 – NENATANČNI PRILET	
a	Nastavitev in preverjanje navigacijskih sredstev, prepoznavanje naprav
b	Postopki za prihod, preverjanje višinomerov
c	Posvetovanje pred priletom in pristankom, vključno s preverjanji med spuščanjem/priletom/pristankom
d (*)	Postopki za čakanje
e	Upoštevanje objavljenega priletnega postopka
f	Merjenje časa med priletom
g	Preverjanje višine, hitrosti, kurza (stabilizirani prilet)
h (*)	Neuspeli prilet
i (*)	Postopek pri neuspelem priletu (*)/pristanek
j	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T
DEL 6 – NEOBIČAJNI POSTOPKI IN POSTOPKI V SILI	
Ta del se lahko združi z deli od 1 do 5. Preizkus se nanaša na nadzor helikopterja, opredelitev nedelujočega motorja, takojšnje ukrepe (navidezna vadba), nadaljnje ukrepe ter preverjanje in točnost letenja v naslednjih okoliščinah:	
a	Simulirana odpoved motorja po vzletu in med priletom (**) (na varni višini, če vaja ne poteka na simulatorju ali napravi FNPT II/III ali FTD 2,3)
b	Odpoved naprav za večjo stabilnost/hidravličnega sistema (če je ustrezno)
c	Omejeno število instrumentov
d	Avtorotacija in vrnitev na vnaprej določeno višino
e	Ročen natančni prilet brez usmerjevalnika leta (***) Ročen natančni prilet z usmerjevalnikom leta (***)

(*) Lahko se izvede v delu 4 ali 5.

(**) Samo pri večmotornih helikopterjih.

(***) Preveri se samo ena naloga.

Zračna ladja**DEL 1 – OPERACIJE PRED LETOM IN VZLET**

Kontrolni sezname, večšine pilotiranja, radijska zveza z ATC, postopki R/T se uporabljajo v vseh delih.

a	Uporaba letalskega (ali drugega enakovrednega) priročnika, zlasti izračun zmogljivosti, mase in ravnotežja zrakoplova
b	Uporaba dokumenta služb zračnega prometa, dokumenta o vremenu
c	Priprava načrta leta ATC, načrta leta IFR/dnevnika
d	Pregled pred letom
e	Vremenski minimumi
f	Posvetovanje pred letom, postopek za vzlet s stebra, manevriranje na tleh
g	Vzlet
h	Prehod v instrumentalno letenje
i	Postopki za instrumentalni vzlet, nastavitev višinomera
j	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T

DEL 2 – SPLOŠNI POSTOPKI

a	Upravljanje zračne ladje izključno z instrumenti
b	Zavoji enake stopnje med dvigovanjem in spuščanjem
c	Izhodi iz neobičajnih položajev
d	Omejeno število instrumentov

DEL 3 – POSTOPKI IFR NA RUTI

a	Ohranjanje smeri, vključno s prestrežanjem (intercepcijo), npr. NDB, VOR, RNAV
b	Uporaba radijske opreme
c	Vodoravni let, nadzor smeri, višine in hitrosti, nastavitev moči, tehnika uravnoteženja (trim)
d	Nastavitev višinomerov
e	Merjenje časa in popravki predvidenega časa prihoda
f	Spremljanje poteka leta, dnevnik letenja, poraba goriva, upravljanje sistemov
g	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T

DEL 4 – POSTOPKI ZA NATANČNI PRILET

a	Nastavitev in preverjanje navigacijskih sredstev, prepoznavanje naprav
b	Postopki za prihod, preverjanje višinomerov
c	Posvetovanje pred priletom in pristankom, vključno s preverjanji med spuščanjem/priletom/pristankom
d (*)	Postopki za čakanje
e	Upoštevanje objavljenega priletnega postopka
f	Merjenje časa med priletom
g	Stabilizirani prilet (preverjanje višine, hitrosti in kurza)

h (*)	Neuspeli prilet
i (*)	Postopek pri neuspelem priletu/pristanek
j	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T
DEL 5 – POSTOPKI ZA NENATANČNI PRILET	
a	Nastavitev in preverjanje navigacijskih sredstev, prepoznavanje naprav
b	Postopki za prihod, nastavitev višinomerov
c	Posvetovanje pred priletom in pristankom, vključno s preverjanji med spuščanjem/priletom/pristankom
d (*)	Postopki za čakanje
e	Upoštevanje objavljenega priletnega postopka
f	Merjenje časa med priletom
g	Stabilizirani prilet (preverjanje višine, hitrosti in kurza)
h (*)	Neuspeli prilet
i (*)	Postopek pri neuspelem priletu/pristanek
j	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T
DEL 6 – LET Z ENIM NEDELUJOČIM MOTORJEM	
Ta del se lahko združi z deli od 1 do 5. Preizkus se nanaša na nadzor zračne ladje, opredelitev nedelujočega motorja, takojšnje ukrep, nadaljnje ukrepe ter preverjanje in točnost letenja v naslednjih okoliščinah:	
a	Simulirana odpoved motorja po vzletu ali med neuspehim priletom
b	Prilet in proceduralni neuspeli prilet z enim nedelujočim motorjem
c	Prilet in pristanek, postopek pri neuspelem priletu z enim nedelujočim motorjem
d	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T

(*) Lahko se izvede v delu 4 ali 5.

Dodatek 8

Upoštevanje dela preverjanja strokovnosti za rating za razred ali tip, ki se nanaša na IR, pri drugih ratingih**A. Letala**

Del preverjanja strokovnosti za rating za razred ali tip, ki se nanaša na rating za instrumentalno letenje, se imetniku upošteva samo pri podaljšanju privilegijev IR za enomotorna letala in večmotorna letala z enim pilotom, kot je ustrezno.

Če se preverja strokovnost, ki vključuje IR, in če ima kandidat veljaven:	Del preverjanja strokovnosti za IR se upošteva za:
rating za tip z več piloti (MP)	razred SE (*) in
rating za tip visoko zmogljivih letal	rating za tip SE (*) ter
	rating za razred SP ME in rating za tip SP ME kompleksnih letal, ki niso visoko zmogljiva, upošteva se samo za del 3B preizkusa praktične usposobljenosti za kompleksna letala z enim pilotom, ki niso visoko zmogljiva, iz dodatka 9 (*)
rating za tip SP ME kompleksnih letal, ki niso visoko zmogljiva in se upravljajo z enim pilotom	rating za razred SP ME (*) in
	SP ME kompleksnih letal, niso visoko zmogljiva, in
	rating za razred in tip SE (*)
rating za tip SP ME kompleksnih letal, ki niso visoko zmogljiva, omejen na operacije MP	a. rating za razred SP ME (*) in
	b. rating za tip SP ME kompleksnih letal, ki niso visoko zmogljiva (*), in
	c. rating za razred in tip SE (*)
rating za razred SP ME, ki se upravljajo z enim pilotom	rating za razred in tip SE in
	rating za razred SP ME (*) in
	SP ME kompleksnih letal, ki niso visoko zmogljiva
rating za razred SP ME, omejen na operacije MP	rating za razred in tip SE (*) in
	rating za razred SP ME (*) in
	SP ME kompleksnih letal, ki niso visoko zmogljiva (*)
rating za razred SP SE	rating za razred in tip SE
rating za tip SP SE	rating za razred in tip SE

(*) Če je kandidat v dvanajstih mesecih med operacijami z enim pilotom opravil najmanj tri vzlete in prilete po pravilih IFR na letalu tipa ali razreda SP ali pri večmotornih nekompleksnih letalih, ki niso visoko zmogljiva, če je uspešno opravil del 6 preizkusa praktične usposobljenosti za nekompleksna letala z enim pilotom, ki niso visoko zmogljiva, med operacijo z enim pilotom izključno po instrumentih.

B. Helikopterji

Navedeni del preverjanja IR se imetniku upošteva samo pri podaljšanju privilegijev IR za enomotorne helikopterje in večmotorne helikopterje z enim pilotom, kot je ustrezno.

Če se preverja strokovnost, ki vključuje IR, in če ima kandidat veljaven:	Del IR preverjanja strokovnosti se upošteva za:
rating za tip MPH	rating za tip SE (*) ter
	rating za tip SP ME. (*)
rating za tip SP ME, ki se upravljajo z enim pilotom	rating za tip SE,
	rating za tip SP ME.
rating za tip SP ME, omejen na operacije z več piloti	rating za tip SE, (*)
	rating za tip SP ME. (*)

(*) Če je kandidat v zadnjih dvanajstih mesecih opravil najmanj tri odlete in prilete po pravilih IFR na tipu helikopterja SP med operacijami SP.

Dodatek 9

Usposabljanje, preizkus praktične usposobljenosti in preverjanje strokovnosti za licenci MPL, ATPL, ratinge za tip in razred ter preverjanje strokovnosti za IRS**A. Splošno**

1. Kandidat za preizkus praktične usposobljenosti opravi praktično usposabljanje na zrakoplovu istega razreda ali tipa, kot je zrakoplov, ki se uporabi za preizkus praktične usposobljenosti.
2. Kandidat, ki ne opravi uspešno vseh delov preizkusa v dveh poskusih, se udeleži dodatnega usposabljanja.
3. Število dovoljenih ponovnih preizkusov praktične usposobljenosti ni omejeno.

VSEBINA USPOSABLJANJA, PREIZKUSA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJA STROKOVNOSTI

4. Če ni drugače določeno v podatkih o operativni ustreznosti, ki se določijo v skladu z delom 21, je program usposabljanja za letenje v skladu s tem dodatkom. Program se lahko skrajša ob upoštevanju predhodnih izkušenj na podobnih tipih zrakoplovov glede na podatke o operativni ustreznosti, ki se določijo v skladu z delom 21.
5. Razen pri preizkusih praktične usposobljenosti za izdajo licence ATPL se za preizkus praktične usposobljenosti, če je tako določeno v podatkih o operativni ustreznosti iz dela 21 za določen tip, lahko upoštevajo naloge, ki so enake kot pri drugih tipih ali različicah, če pilot izpolnjuje pogoje.

IZVEDBA PREIZKUSA/PREVERJANJA

6. Izpraševalec lahko izbira med različnimi scenariji preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti, ki vključujejo simulacijo ustreznih operacij, ki jih pripravi in odobri pristojni organ. Če so popolni simulatorji letenja in druge naprave za usposabljanje na voljo, se uporabijo v skladu s tem delom.
7. Izpraševalec med preverjanjem strokovnosti preveri, ali je imetnik ratinga za razred ali tip pridobil ustrezno teoretično znanje.
8. Kandidat, ki se odloči za prekinitve preizkusa praktične usposobljenosti zaradi razlogov, ki so po mnenju izpraševalca neustrezni, ponavlja celoten preizkus praktične usposobljenosti. Če se po mnenju izpraševalca preizkus prekine iz tehničnih razlogov, se med nadaljnjim letenjem preveri usposobljenost samo v tistih delih, ki še niso bili opravljeni.
9. Izpraševalec po svoji presoji odloči, ali bo kandidat ponavljal kateri koli manever ali postopek, ki je del preizkusa. Izpraševalec lahko preizkus prekine na kateri koli stopnji, če meni, da je treba za prikaz kandidatovih letalskih veščin ponoviti celoten preizkus.
10. Od kandidata se zahteva, da upravlja zrakoplov z mesta, s katerega je mogoče izvajati naloge PIC, in opravlja preizkus, kot da bi bil edini član letalske posadke, če preizkus/preverjanje poteka med operacijo z enim pilotom. Odgovornost za letenje se dodeli v skladu z nacionalnimi predpisi.
11. Kandidat za preizkus med pripravo pred letom določi nastavitve moči in hitrosti. Kandidat izpraševalca sproti obvešča o vseh preverjanjih in nalogah, ki jih opravlja, vključno s prepoznavanjem radijske opreme. Preverjanja se izvajajo v skladu s kontrolnim seznamom zrakoplova, na katerem poteka preizkus, in če je ustrezno, s konceptom MCC. Kandidat izračuna zmogljivostne podatke za vzlet, prilet in pristanek v skladu z operativnim ali letalskim priročnikom uporabljenega zrakoplova. Relativne/absolutne višine odločitve, minimalne relativne/absolutne spustne višine in točko začetka neuspelega prileta določita kandidat in izpraševalec skupaj.
12. Izpraševalec dejavno ne sodeluje pri upravljanju zrakoplova, razen če je njegov poseg nujno potreben zaradi varnosti ali da se prepreči nedopustna zamuda pri drugem prometu.

POSEBNE ZAHTEVE ZA PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATINGE ZA TIP ZRAKOPLOVOV Z VEČ PILOTI, RATINGE ZA TIP LETAL Z ENIM PILOMOM, ZA IZVAJANJE OPERACIJ Z VEČ PILOTI, ZA LICENCI MPL IN ATPL

13. Preizkus praktične usposobljenosti za upravljanje zrakoplova z več piloti ali letala z enim pilotom med operacijami z več piloti poteka med operacijo z veččlansko posadko. Naloge drugega pilota lahko opravlja drug kandidat ali pilot z ratingom za drug tip. Če se uporabi zrakoplov, je drugi pilot izpraševalec ali inštruktor.

14. Od kandidata se zahteva, da upravlja zrakoplov kot leteči pilot (PF) v vseh delih preizkusa praktične usposobljenosti, razen pri neobičajnih postopkih in postopkih v sili, ko lahko deluje kot leteči ali neleteči pilot v skladu z MCC. Kandidat za izdajo prvega ratinga za tip zrakoplovov z več piloti ali licenco ATPL dokaže tudi usposobljenost, da deluje kot neleteči pilot (PNF). Kandidat za preizkus lahko uporabi levi ali desni sedež, če se vse naloge lahko izvedejo z izbranega sedeža.
15. Pri kandidatih za licenco ATPL ali rating za tip zrakoplovov z več piloti ali operacije z več piloti na letalu z enim pilotom, ki se razširi na naloge PIC, ne glede na to, ali kandidat deluje kot leteči ali neleteči pilot, izpraševalec preveri zlasti naslednje:
- (a) vodenje dela v veččlanski posadki;
 - (b) vzdrževanje splošnega pregleda nad delovanjem zrakoplova z ustreznim nadzorom in
 - (c) določitev prednostnih nalog in sprejetje odločitev v skladu z varnostnimi vidiki ter ustreznimi pravili in predpisi, ki ustrezajo operativnemu stanju, vključno s postopki v sili.
16. Če je vključen rating IR, se preizkus/preverjanje opravi po pravilih IFR in po možnosti v simuliranem okolju komercialnega zračnega prevoza. Pomemben vidik, ki se preveri, je sposobnost kandidata, da na podlagi standardne dokumentacije, namenjene predpoletni pripravi, načrtuje in izvede let.
17. Če je tečaj za rating za tip vključeval manj kot dve uri usposabljanja za letenje na zrakoplovu, se lahko preizkus praktične usposobljenosti izvede na simulatorju pred usposabljanjem za letenje na zrakoplovu. V tem primeru se potrdilo o opravljenem tečaju za rating za tip, ki je vključeval usposabljanje za letenje na zrakoplovu, pošlje pristojnemu organu pred vpisom novega ratinga za tip v kandidatovo licenco.

B. Posebne zahteve za kategorijo letal

USPEŠNO OPRAVLJEN PREIZKUS

1. Pri letalih z enim pilotom, razen pri visoko zmogljivih kompleksnih letalih z enim pilotom, kandidat uspešno opravi vse dele preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti. Če uspešno ne opravi katere koli naloge iz dela, ne opravi navedenega dela. Če dobi negativno oceno iz več kot enega dela, ponavlja celoten preizkus ali preverjanje. Kandidat, ki ne opravi samo en del, ponavlja samo negativno ocenjen del. Kandidat, ki pri popravnem preizkusu ali preverjanju dobi negativno oceno pri katerem koli delu, vključno z deli, ki jih je uspešno opravil že pri prvem poskusu, ponavlja celoten preizkus ali preverjanje. Pri večmotornih letalih z enim pilotom je treba uspešno opraviti del 6 ustreznega preizkusa ali preverjanja, ki se nanaša na nesimetrično letenje.
2. Pri visoko zmogljivih kompleksnih letalih z več ali enim pilotom kandidat uspešno opravi vse dele preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti. Kandidat, ki neuspešno opravi več kot pet nalog, ponavlja celoten preizkus ali preverjanje. Kandidat, ki ne opravi uspešno pet ali manj nalog, ponavlja samo negativno ocenjene naloge. Kandidat, ki pri popravnem preizkusu ali preverjanju dobi negativno oceno pri kateri koli nalogi, vključno z nalogami, ki jih je uspešno opravil že pri prvem poskusu, ponavlja celoten preizkus ali preverjanje. del 6 ni vključen v preizkus praktične usposobljenosti za licenco ATPL ali MPL. Če kandidat ne opravi uspešno dela 6 ali če ga ne opravlja, se mu izda rating za tip brez privilegijev za CAT II ali CAT III. Kandidat za razširitev privilegijev ratinga za tip na kategorijo CAT II ali CAT III uspešno opravi del 6 na ustreznem tipu zrakoplova.

DOPUSTNA ODPSTOPANJA PRI PREIZKUSU MED LETOM

3. Kandidat dokaže usposobljenost za:
- (a) upravljanje letala v skladu z njegovimi omejitvami;
 - (b) tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
 - (c) razsodnost in dobro pilotiranje;
 - (d) uporabo letalskega znanja;
 - (e) tako upravljanje letala, ki ves čas zagotavlja uspešen rezultat postopka ali manevra;
 - (f) razumevanje in uporabo postopkov za usklajevanje posadke in postopkov v primeru onesposobljenosti enega od pilotov, če je ustrezno, in
 - (g) učinkovito sporazumevanje z drugimi člani posadke, če je ustrezno.

4. Uporabljajo se naslednje omejitve, določene ob upoštevanju turbulentnih razmer ter operativnih značilnosti in zmogljivosti uporabljenega letala:

Višina

splošno	±100 čevljev
začetek neuspelega prileta na višini odločitve	+ 50 čevljev/-0 čevljev
minimalna relativna/absolutna spustna višina	+ 50 čevljev/-0 čevljev

Ohranjanje smeri

z radijsko opremo	± 5°
-------------------	------

pri natančnem priletu odklon za polovico skale, azimut in drsna pot

Kurz

pri vseh delujočih motorjih	± 5°
s simulirano odpovedjo motorja	± 10°

Hitrost

pri vseh delujočih motorjih	±5 vozlov
s simulirano odpovedjo motorja	+ 10 vozlov/-5 vozlov

VSEBINA USPOSABLJANJA/PREIZKUSA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJA STROKOVNOSTI

5. Za letala z enim pilotom, razen za visoko zmogljiva kompleksna letala

- (a) Naslednji simboli pomenijo:

P = kandidat se usposablja kot PIC ali kopilot in kot leteči pilot (PF) in neleteči pilot (PNF)

X = vaja poteka na simulatorju, če je na voljo, sicer pa na letalu, če je ustrezno za manever ali postopek

P# = usposabljanje se dopolni s pregledom letala pod nadzorom

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

Uporabljene naprave za usposabljanje so označene z naslednjimi kraticami:

A = letalo

FFS = simulator letenja

FTD = naprava za usposabljanje za letenje (vključno z napravo FNPT II za usposabljanje za pridobitev ratinga za razred večmotornih letal)

- (c) Če se preizkus praktične usposobljenosti/preverjanje strokovnosti izvaja tudi za podaljšanje veljavnosti/obnovo ratinga IR, se naloge, ki so v delu 3B označene z zvezdico(*) in ki se v delu 6 nanašajo na večmotorna letala, izvedejo izključno z instrumenti. Če se z zvezdico (*) označene naloge med preizkusom praktične usposobljenosti ali preverjanjem strokovnosti ne izvajajo izključno z instrumenti in če kandidat nima priznanih privilegijev IR, je veljavnost ratinga za razred ali tip omejena samo na operacije po pravilih VFR.
- (d) Če kandidat v zadnjih dvanajstih mesecih ni opravil zahtevanih desetih rutnih sektorjev, za podaljšanje veljavnosti ratinga za tip ali razred večmotornih letal za operacije po pravilih VFR opravi del 3A. Če je opravil naloge iz dela 3B, nalog iz dela 3A ne opravlja.
- (e) Črka „M“ v stolpcih iz preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti označuje obvezne naloge ali možnost izbire med več nalogami.

- (f) Simulator ali naprava FNPT II se uporablja za praktično usposabljanje za ratinge za tip ali razred večmotornih zrakoplovov, če sta sestavni del odobrenega tečaja za razred ali tip. Pri odobritvi tečaja se upoštevata:
- (i) zmogljivost simulatorja ali naprave FNPT II v skladu z delom OR;
 - (ii) usposobljenost inštruktorjev;
 - (iii) obseg usposabljanja na simulatorju ali napravi FNPT II, predvidenega v programu, in
 - (iv) usposobljenost pilota, ki se usposablja, in njegove predhodne izkušnje, pridobljene na podobnih tipih.
- (g) Če se preizkus praktične usposobljenosti ali preverjanje strokovnosti izvaja med operacijami z več piloti, je rating za tip omejen na operacije z več piloti.

LETALA Z ENIM PILOTOM, RAZEN VISOKO ZMOGLJIVIH KOMPLEKSNIH LETAL		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSABLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA RAZRED ALI TIP	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
		FTD	FFS	A		FFS A	
DEL 1							
1	Odhod						
1.1	Pred letom, vključno z: dokumentacijo določitvijo mase in ravnotežja pregledom vremena NOTAM-om						
1.2	Preverjanja pred zagonom motorjev						
1.2.1	Zunanja	P #		P			
1.2.2	V pilotski kabini			P		M	
1.3	Zagon motorjev: Običajne okvare	P→	→	→		M	
1.4	Vožnja po tleh (taksiranje)		P→	→		M	
1.5	Preverjanja pred letom: Preizkus motorjev (če je ustrezno)	P→	→	→		M	
1.6	Postopki za vzlet: običajen, s položajem zakrilc v skladu z letalskim priročnikom z bočnim vetrom (v ustreznih razmerah)		P→	→			
1.7	Dvigovanje: Vx/Vy zavoji v določene smeri prehod v vodoravni let		P→	→		M	

LETALA Z ENIM PILOTOM, RAZEN VISOKO ZMOGLJIVIH KOMPLEKSNIH LETAL		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA RAZRED ALI TIP	
Manevri/postopki		FTD	FFS	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
						FFS A	
1.8	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T						
ODDELEK 2							
2	Letalske vaje v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC)						
2.1	Horizontalno letenje pri različnih hitrostih, vključno z letom pri kritično nizki hitrosti z zakrilci in brez njih (vključno s približevanjem VMCA, če je ustrezno)		P—>	—>			
2.2	Ostri zavoji (360° levo in desno s 45-stopinjskim nagibom)		P—>	—>		M	
2.3	Porušitve vzgona in vrnitev v običajni let: (i) popolna porušitev vzgona pri čisti konfiguraciji (ii) približevanje porušitvi vzgona: zavoji med spuščanjem z nagibom, v konfiguraciji in z močjo za prilet (iii) približevanje porušitvi vzgona pri konfiguraciji in z močjo 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 z avtopilotom in usmerjevalnikom leta (ta vaja se lahko izvede v delu 3), če je ustrezno		P—>	—>		M	
2.5	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T						
DEL 3A							
3A	Postopki po pravilih VFR na ruti (glej B.5(c) in (d))						
3A.1	Načrt leta, računska navigacija in branje kart						

LETALA Z ENIM PILOTOM, RAZEN VISOKO ZMOGLJIVIH KOMPLEKSNIH LETAL		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA RAZRED ALI TIP	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
		FTD	FFS	A		FFS A	
3A.2	Ohranjanje ustrezne višine, smeri in hitrosti						
3A.3	Orientacija, merjenje časa in popravki predvidenega časa prihoda						
3A.4	Uporaba radionavigacijske opreme (če je ustrezno)						
3A.5	Vodenje leta (dnevnik leta, rutinska preverjanja, vključno z gorivom, sistemi in nevarnostjo zaledenitve)						
3A.6	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T						
DEL 3B							
3B	Instrumentalni let						
3B.1*	Vzlet po pravilih IFR		P————>	————>		M	
3B.2*	IFR na ruti		P————>	————>		M	
3B.3*	Postopki za čakanje		P————>	————>		M	
3B.4*	ILS do DH/A na višini 200 čevljev (60 m) ali do proceduralnih minimumov (avtopilot se lahko uporabi za prestrezanje drsne poti)		P————>	————>		M	
3B.5*	Neprecizni prilet do najmanjše spustne relativne/absolutne višine (MDH/A) in začetka neuspelega prileta (MAP)		P————>	————>		M	
3B.6*	Praktične vaje v letenju, vključno s simulirano okvaro kompasa in umetnega horizonta: zavoji 1. stopnje, izhodi iz neobičajnih položajev	P————>	————>	————>		M	
3B.7*	Okvara lokalizatorja ali kazalnika drsne strmine	P————>	————>	————>			
3B0,8*	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T						

LETALA Z ENIM PILOTOM, RAZEN VISOKO ZMOGLJIVIH KOMPLEKSNIH LETAL	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA RAZRED ALI TIP	
Manevri/postopki				Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
	FTD	FFS	A		FFS A	
Namenoma prazno						
ODDELEK 4						
4 Prihod in pristanki						
4.1 Letališki priletni postopek		P→	→		M	
4.2 Običajni pristANEK		P→	→		M	
4.3 Pristanek brez zakrilc		P→	→		M	
4.4 Pristanek z bočnim vetrom (v ustreznih razmerah)		P→	→			
4.5 Prilet in pristANEK z motorjem v prostem teku z višine 2 000 čevljev nad vzletno pristajalno stezo (samo enomotorna letala)		P→	→			
4.6 Neuspeli prilet z najmanjše višine		P→	→		M	
4.7 Neuspeli prilet in pristANEK ponoči (če je ustrezno)	P→	→	→			
4.8 Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T						
ODDELEK 5						
5 Neobičajni postopki in postopki v sili (Ta del se lahko združi z deli 1–4)						
5.1 Prekinjeni vzlet pri primerni hitrosti		P→	→		M	
5.2 Simulirana odpoved motorja po vzletu (samo enomotorna letala)			P		M	

LETALA Z ENIM PILOTOM, RAZEN VISOKO ZMOGLJIVIH KOMPLEKSNIH LETAL		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA RAZRED ALI TIP	
Manevri/postopki		FTD	FFS	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na FFS A	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
5.3	Simuliran zasilni pristanež brez potiska motorjev (samo enomotorna letala)			P		M	
5.4	Simulacija primerov sile: (i) požar ali pojav dima med letom (ii) okvare sistemov, kot je ustrezno	P—>	—>	—>			
5.5	Izključitev in ponovni zagon motorja (samo pri preizkusu praktične usposobljenosti za večmotorne zrakoplove) (na varni višini, če vaja poteka na zrakoplovu)	P—>	—>	—>			
5.6	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje, postopki RT						
ODDELEK 6							
6	Simulacija nesimetričnega leta						
6.1*	(Ta del se lahko združi z deli 1–5) Simulacija odpovedi motorja med vzletom (na varni višini, če preizkus ne poteka na simulatorju ali napravi FNPT II)	P—>	—>	—>X		M	
6.2*	Nesimetrični prilet in neuspeli prilet	P—>	—>	—>		M	
6.3*	Nesimetrični prilet in pristanež s popolno ustavitvijo	P—>	—>	—>		M	
6.4	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T						

6. Letala z več piloti in visoko zmogljiva kompleksna letala z enim pilotom

(a) Naslednji simboli pomenijo:

P = kandidat se usposablja za PIC ali kopilota ter za PF in PNF za izdajo ratinga za tip, kot je ustrezno.

X = vaja poteka na simulatorju, če je na voljo, sicer pa na letalu, če je ustrezno za manever ali postopek.

P# = usposabljanje se dopolni s pregledom letala pod nadzorom.

(b) Praktično usposabljanje poteka na napravah za usposabljanje, 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 z naslednjimi kraticami:

A = letalo

FFS = simulator letenja

FTD = naprava za usposabljanje za letenje

OTD = druge naprave za usposabljanje

(c) Naloge, označene z zvezdico (*), se izvedejo izključno z instrumenti. Če ta pogoj med preizkusom praktične usposobljenosti ali preverjanjem strokovnosti ni izpolnjen, je rating za tip omejen na letenje po pravilih VFR.

(d) Črka „M“ v stolpcih iz preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti označuje obvezne naloge.

(e) Za praktično usposabljanje in preizkus se uporabi simulator, če je vključen v odobreni tečaj usposabljanja za rating. Pri odobritvi tečaja se upoštevata:

(i) zmogljivost simulatorja ali naprave FNPT II;

(ii) usposobljenost inštruktorjev;

(iii) obseg usposabljanja na simulatorju ali napravi FNPT II, predvidenega v programu, in

(iv) usposobljenost pilota, ki se usposablja, in njegove predhodne izkušnje, pridobljene na podobnih tipih.

(f) Manevri in postopki vključujejo MCC za letala z več piloti in visoko zmogljiva kompleksna letala z enim pilotom za operacije z več piloti.

(g) Kandidat manevre in postopke izvaja kot edini pilot na visoko zmogljivih kompleksnih letalih z enim pilotom med operacijami z enim pilotom.

(h) Pri visoko zmogljivih kompleksnih letalih z enim pilotom je rating za tip, če se preizkus praktične usposobljenosti ali preverjanje strokovnosti opravi med operacijami z več piloti, omejen na operacije z več piloti. Kandidat, ki zaprosi za privilegije edinega pilota, kot edini pilot opravi še manevre/postopke iz točk 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 in najmanj en manever/postopek iz dela 3.4.

(i) V primeru omejenega tipa ratinga, izdanega v skladu s FCL.720.A(e), kandidati izpolnjujejo iste zahteve kot drugi kandidati za tip ratinga, razen pri praktičnih vajah v zvezi s fazami vzleta in pristanka.

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKO ZMOGLJIVA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOMOM	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA LICENCO ATPL/ MPL/RATING ZA TIP	
	OTD	FTD	FFS	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na FFS A	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
Manevri/postopki							
ODDELEK 1							
1. Priprava leta							
1.1 Izračun zmogljivosti	P						
1.2 Vizualni pregled zunanosti letala, lokacija posameznih delov in namen pregleda	P#			P			
1.3 Pregled pilotske kabine		P————>	————>	————>			
1.4 Uporaba kontrolnega seznama pred zagonom motorjev, zagon motorjev, preverjanje radijskih in navigacijskih sredstev, izbira in nastavitve navigacijskih in komunikacijskih frekvenc	P————>	————>	————>	————>		M	
1.5 Vožnja po tleh (taksiranje) po navodilih kontrole zračnega nadzora ali inštruktorja			P————>	————>			
1.6 Preverjanja pred vzletom		P————>	————>	————>		M	
ODDELEK 2							
2. Vzleti							
2.1 Običajni vzleti z različno nastavitvijo zakrilc, tudi s pospešenim vzletom			P————>	————>			
2.2* Instrumentalni vzlet, prehod na instrumentalno letenje se zahteva med rotacijo ali takoj, ko se letalo odlepi od tal			P————>	————>			

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKO ZMOGLJIVA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOTOM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA LICENCO ATPL/ MPL/RATING ZA TIP	
Manevri/postopki						Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.3	Vzlet z bočnim vetrom			P————>	————>			
2.4	Vzlet z največjo vzletno maso (dejansko ali simulirano največjo vzletno maso)			P————>	————>			
2.5	Vzlet s simulirano odpovedjo motorja:							
2.5.1*	kmalu po dosegi V2 (Na letalih, ki niso certificirana v kategoriji transportnih letal ali kategoriji regionalnih letal (commuter), ni dovoljeno simulirati odpovedi motorja pod najmanjšo višino 500 čevljev (150 m) nad koncem VPS. Na letalih, ki imajo glede vzletne mase in tlačne višine enako zmogljivost kot letala iz transportne kategorije, lahko inštruktor simulira odpoved motorja takoj, ko letalo doseže V2.)			P————>	————>			
2.5.2*	med V1 in V2			P	X		Samo M FFS	
2.6	Zaustavljeni vzlet pri primerni hitrosti pred V1			P————>	————>X		M	

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKO ZMOGLJIVA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOMOM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA LICENCO ATPL/ MPL/RATING ZA TIP	
Manevri/postopki						Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
DEL 3								
3.	Letalski manevri in postopki							
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 letalske značilnosti letala (npr. nihanje po navpični osi (Dutch Roll))			P————>	————>X zrakoplova se ne uporabi za to vajo			
3.3	Običajno delovanje sistemov in krmil	P————>	————>	————>	————>			
Običajno in neobičajno delovanje naslednjih sistemov:							M	Med nalogami od 3.4.0 do vključno 3.4.14 se izberejo najmanj tri naloge z neobičajnim delovanjem
3.4.0	Motor (po potrebi propellerski)	P————>	————>	————>	————>			
3.4.1	Vzdrževanje tlaka in prezračevanje	P————>	————>	————>	————>			
3.4.2	Pitot/statični sistem	P————>	————>	————>	————>			
3.4.3	Gorivni sistem	P————>	————>	————>	————>			
3.4.4	Električni sistem	P————>	————>	————>	————>			

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKO ZMOGLJIVA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOTOM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA LICENCO ATPL/ MPL/RATING ZA TIP	
Manevri/postopki						Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.5	Hidravlični sistemi	P————>	————>	————>	————>			
3.4.6	Sistem za krmarjenje in uravnoteženje	P————>	————>	————>	————>			
3.4.7	Sistem za preprečevanje zaledenitve in razledenitev, gretje plošče pod vetrobranskim steklom	P————>	————>	————>	————>			
3.4.8	Avtopilot/ usmerjevalnik leta	P————>	————>	————>	————>		M (samo z enim pilotom)	
3.4.9	Opozorilne naprave pri porušitvi vzgona ali naprave za preprečevanje porušitve vzgona in naprave za večjo stabilnost	P————>	————>	————>	————>			
3.4.10	Sistem opozarjanja na nevarno bližino tal, vremenski radar, radijski višinomer, odzivnik		P————>	————>	————>			
3.4.11	Radii, navigacijska oprema, instrumenti, sistem za vodenje leta	P————>	————>	————>	————>			
3.4.12	Pristajalno podvozje in zavorni sistem	P————>	————>	————>	————>			
3.4.13	Sistem predkrilc in zakrilc	P————>	————>	————>	————>			
3.4.14	Pomožna pogonska enota	P————>	————>	————>	————>			
Namenoma prazno								
3.6	Neobičajni postopki in postopki v sili						M	Med nalogami od 3.6.1 do vključno 3.6.9 se izberejo najmanj tri

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKO ZMOGLJIVA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOTOM	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA LICENCO ATPL/ MPL/RATING ZA TIP	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.6.1 Postopek v primeru požara, npr. na motorju, pomožni pogonski enoti, v kabini, prtljažnem prostoru, pilotski kabini, na krilu ali električni napeljavi, vključno z evakuacijo		P————>	————>	————>			
3.6.2 Obvladovanje in odstranjevanje dima		P————>	————>	————>			
3.6.3 Odpoved motorja, izključitev in ponovni zagon na varni višini		P————>	————>	————>			
3.6.4 Izpuščanje goriva v zraku (simulirano)		P————>	————>	————>			
3.6.5 Strižni veter med vzletom/pristankom			P	X		samo na FFS	
3.6.6 Simulirana okvara sistema za vzdrževanje tlaka v kabini/zasilno spuščanje			P————>	————>			
3.6.7 Onesposobitev člana posadke		P————>	————>	————>			
3.6.8 Drugi postopki v sili v skladu z ustreznim letalskim priročnikom		P————>	————>	————>			
3.6.9 Dogodek, ki sproži ACAS	P————>	————>	————>	Za to se zrakoplov ne uporabi		samo na FFS	
3.7 Ostri zavoji s 45-stopinjskim nagibom za od 180° do 360° levo in desno		P————>	————>	————>			

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKO ZMOGLJIVA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOTOM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA LICENCO ATPL/ MPL/RATING ZA TIP	
Manevri/postopki						Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.8	Pravočasno prepoznavanje bližajoče se porušitve vzgona (do sprožitve opozorilne naprave) v konfiguraciji za vzlet (zakrilca v položaju za vzlet), križarjenje in pristanež (zakrilca v položaju za pristanež, podvozje izvlečeno) in protiukrepi			P————>	————>			
3.8.1	Izhod iz popolne porušitve vzgona ali po sprožitvi opozorilnega sistema za zaščito vzgona v konfiguraciji za vzpenjanje, križarjenje in prilet			P	X			
3.9	Postopki za instrumentalni let							
3.9.1*	Upoštevanje odletnih in priletnih rut in navodil ATC		P————>	————>	————>		M	
3.9.2*	Postopki za čakanje		P————>	————>	————>			
3.9.3*	Natančni prileti do višine odločitve (decision height – DH) najmanj 60 m (200 čevljev)							
3.9.3.1*	ročno, brez usmerjevalnika leta			P————>	————>		M (samo za preizkus praktične usposobljenosti)	
3.9.3.2*	ročno, z usmerjevalnikom leta			P————>	————>			
3.9.3.3*	z avtopilotom			P————>	————>			

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKO ZMOGLJIVA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOMOM	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA LICENCO ATPL/ MPL/RATING ZA TIP	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.3.4* Ročno, s simulirano odpovedjo enega motorja, odpoved motorja se simulira med končnim priletom pred preletom zunanjega markerja (OM) in točke dotika ali med celotnim neuspelim priletom Na letalih, ki niso certificirana v kategoriji transportnih letal (JAR/FAR 25) ali kategoriji regionalnih letal (SFAR 23), se prilet s simulirano odpovedjo motorja in neuspeli prilet, ki mu sledi, začneta skupaj z nenatančnim priletom iz 3.9.4. Neuspeli prilet se začne, ko letalo doseže objavljeno najmanjšo relativno/nadmorsko višino nad ovirami (OCH/A), vendar najpozneje na MDH/A 500 čevljev (150 m) nad pragom VPS. Pri letalih, ki imajo glede vzletne mase in tlačne višine enako zmogljivost kot letala transportne kategorije, lahko inštruktor simulira odpoved motorja v skladu s 3.9.3.4.			P————>	————>		M	
3.9.4* Nenatančni prilet do višine MDH/A			P*——>	————>		M	

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKO ZMOGLJIVA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOTOM	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA LICENCO ATPL/ MPL/RATING ZA TIP	
	Manevri/postopki	OTD	FTD	FFS	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
						FFS A	
3.9.5 Krožni prilet v naslednjih okoliščinah: (a)* (a)* prilet do najmanjše dovoljene višine za krožni prilet na zadevnem letališču v skladu z lokalnimi zmogljivostmi za instrumentalni prilet v simuliranih razmerah za instrumentalno letenje; ki mu sledi: (b) krožni prilet na drugo vzletno pristajalno stezo, ki je od srednje osi končnega prileta iz točke (a) odmaknjena najmanj 90°, 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*—>	—>		
DEL 4							
4. Postopki za neuspeli prilet							
4.1 Neuspeli prilet z vsemi delujočimi motorji* po priletu po ILS do višine odločitve				P*—>	—>		

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKO ZMOGLJIVA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOMOM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA LICENCO ATPL/ MPL/RATING ZA TIP	
Manevri/postopki						Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
4.2	Drugi postopki za neuspeli prilet			P*—>	—>			
4.3*	Ročni neuspeli prilet s simulirano odpovedjo ključnega motorja po instrumentalnem priletu do višine DH, MDH ali točke začetka neuspelega prileta (MAPt)			P*—>	—>		M	
4.4	Zaustavljeni pristanek na višini 15 m (50 čevljev) nad pragom VPS in neuspeli prilet			P—>	—>			
DEL 5								
5.	Pristanki							
5.1	Običajni pristanki*, tudi po priletu po ILS do DH s prehodom na vizualno letenje			P				
5.2	Pristanek s simuliranim blokiranim višinskim stabilizatorjem v katerem koli položaju zunaj ravnotežja			P—>	Za to vajo uporaba zrakoplova ni dovoljena.			
5.3	Pristanki z bočnim vetrom (na zrakoplovu, če je izvedljivo)			P—>	—>			
5.4	Šolski krog in pristanek brez izvlečenih zakrilc in predkrilc ali z delno izvlečenimi zakrilci in predkrilci			P—>	—>			
5.5	Pristanek s simulirano odpovedjo ključnega motorja			P—>	—>		M	

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKO ZMOGLJIVA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOTOM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA LICENCO ATPL/ MPL/RATING ZA TIP	
Manevri/postopki						Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
5.6	Pristanek z dvema nedelujočima motorjema: — letala s tremi motorji: osrednji motor in eden od motorjev na krilih ali pod njimi, če je izvedljivo v skladu s podatki iz priročnika AFM, — letala s štirimi motorji: dva motorja na eni strani			P	X		M samo na FFS (samo za preizkus praktične usposobljenosti)	

Splošne pripombe:

Posebne zahteve za razširitev ratinga za tip za instrumentalne prilete do višine odločitve manj kot 200 čevljev (60 m), tj. operacije Cat II/III.

DEL 6

Dodatno potrdilo ratinga za tip za instrumentalne prilete do višine odločitve manj kot 60 m (200 čevljev), (CAT II/III) Naslednji manevri in postopki pomenijo najmanjše zahteve za usposabljanje, ki dopušča instrumentalne prilete do DH manj kot 60 m (200 čevljev). Med naslednjimi postopki za instrumentalne prilete in neuspele prilete je treba uporabiti vso letalsko opremo, ki se zahteva za potrdilo za tip za instrumentalne prilete do DH manj kot 60 m (200 čevljev).								
6.1*	Prekinjeni vzlet pri najmanjšem dovoljenem RVR			p*—>	—>X zrakoplova se ne sme uporabiti za to vajo		M*	

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKO ZMOGLJIVA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOTOM	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA LICENCO ATPL/ MPL/RATING ZA TIP	
	Manevri/postopki	OTD	FTD	FFS	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na FFS A Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
6.2*	Prileti po ILS: v simuliranih razmerah za instrumentalno letenje z uporabo sistema za vodenje leta do veljavnega DH. Upoštevajo se standardni postopki za usklajevanje dela posadke (delitev nalog, postopki za glasno javljanje, medsebojni nadzor, izmenjava informacij in pomoč)			P————>	————>		M
6.3*	Neuspeli prilet: po priletih iz 6.2 na DH Usposabljanje vključuje tudi neuspeli prilet zaradi (simuliranega) nezadostnega RVR, strižnega vetra, odstopanja letala, ki presega omejitve prileta za uspešen prilet, in okvare opreme na zemlji/letalu pred DH ter neuspeli prilet s simulirano okvaro opreme na letalu.			P————>	————>		M*
6.4*	Pristanek (pristanki): z vizualnimi referencami, vzpostavljenimi na višini odločitve, ki sledi instrumentalnemu priletu. Opravi se avtomatski pristanek, ki je odvisen od posebnega sistema za vodenje.			P————>	————>		M

Opomba: Operacije CAT II/III potekajo v skladu z veljavnimi zahtevami za letalske operacije.

7. Ratingi za razred – za morje

Kandidat, ki želi podaljšati veljavnost ratinga za razred večmotornih letal za morske operacije samo po pravilih VFR, opravlja del 6 samo, če v zadnjih dvanajstih mesecih ni opravil zahtevanih desetih rutnih sektorjev.

RATING ZA RAZRED ZA OPERACIJE NA MORJU	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE	
Manevri/postopki	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
DEL 1		
1. Odhod		
1.1 Pred letom, vključno z: dokumentacijo maso in ravnotežjem pregledom vremena NOTAM-om		
1.2 Preverjanja pred zagonom motorjev Zunanja/v pilotski kabini		
1.3 Zagon in izključitev motorja Običajne okvare		
1.4 Vožnja po tleh (taksiranje)		
1.5 Vožnja po gladini (step taxiing)		
1.6 Privez: na obali na pomolu na boji		
1.7 Jadranje z izključenimi motorji		
1.8 Preverjanja pred letom: Preizkus motorjev (če je ustrezno)		
1.9 Postopki za vzlet: običajen, s položajem zakrilc v skladu z letalskim priročnikom z bočnim vetrom (v ustreznih razmerah)		
1.10 Vzpenjanje: zavoji v določene smeri prehod v vodoravni let		
1.11 Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T		
DEL 2		
2. Letalske vaje (VFR)		
2.1 Horizontalno letenje pri različnih hitrostih, vključno z letom pri kritično nizki hitrosti z zakrilci in brez njih (vključno s približevanjem VMCA, če je ustrezno)		

RATING ZA RAZRED ZA OPERACIJE NA MORJU		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE	
Manevri/postopki		Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
2.2	Ostri zavoji (360° levo in desno s 45-stopinjskim nagibom)		
2.3	Porušitve vzgona in vrnitev v običajni let: (i) popolna porušitev vzgona pri čisti konfiguraciji; (ii) približevanje porušitvi vzgona: zavoji med spuščanjem z nagibom, v konfiguraciji in z močjo za prilet; (iii) približevanje porušitvi vzgona v konfiguraciji in z močjo za pristanek; (iv) približevanje porušitvi vzgona: zavoji med vzpenjanjem, zakrilca v položaju za vzlet, moč za vzpenjanje (samo enomotorna letala)		
2.4	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T		
DEL 3			
3.	Postopki po pravilih VFR na ruti		
3.1	Načrt leta, računska navigacija in branje kart		
3.2	Ohranjanje ustrezne višine, smeri in hitrosti		
3.3	Orientacija, merjenje časa in popravki predvidenega časa prihoda		
3.4	Uporaba radionavigacijske opreme (če je ustrezno)		
3.5	Vodenje leta (dnevnik leta, rutinska preverjanja, vključno z gorivom, sistemi in nevarnostjo zaledenitve)		
3.6	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T		
DEL 4			
4.	Prihodi in pristanki		
4.1	Letališki priletni postopek (samo pri amfibijskih letalih)		
4.2	Običajni pristanek		
4.3	Pristanek brez zakrilc		
4.4	Pristanek z bočnim vetrom (v ustreznih razmerah)		
4.5	Prilet in pristanek z motorjem v prostem teku z višine 2 000 čevljev (600 m) nad vodno gladino (samo enomotorna letala)		

RATING ZA RAZRED ZA OPERACIJE NA MORJU	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE	
Manevri/postopki	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
4.6 Neuspeli prilet z najmanjše višine		
4.7 Pristanek na mirni vodni površini Pristanek na nemirni vodni površini		
4.8 Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T		
DEL 5		
5. Neobičajni postopki in postopki v sili (Ta del se lahko združi z deli 1–4.)		
5.1 Prekinjeni vzlet pri primerni hitrosti		
5.2 Simulirana odpoved motorja po vzletu (samo enomotorna letala)		
5.3 Simuliran zasilni pristanek brez potiska motorjev (samo enomotorna letala)		
5.4 Simulacija primerov sile: (i) požar ali pojav dima med letom (ii) okvare sistemov, kot je ustrezno		
5.5 Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T		
DEL 6		
6. Simulacija nesimetričnega leta (Ta del se lahko združi z deli 1–5)		
6.1 Simulirana odpoved motorja med vzletom (na varni višini, če preizkus ne poteka na simulatorju ali napravi FNPT II)		
6.2 Izključitev in ponovni zagon motorjev (samo pri preizkusu praktične usposobljenosti za večmotorna letala)		
6.3 Nesimetrični prilet in neuspeli prilet		
6.4 Nesimetrični prilet in pristanek s popolno ustavitvijo		
6.5 Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T		

C. Posebne zahteve za kategorijo helikopterjev

1. Pri preizkusu praktične usposobljenosti ali preverjanju strokovnosti za ratinge za tip in licenco ATPL kandidat uspešno opravi dele 1–4 ter del 6 (kot je ustrezno) preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti. Kandidat, ki neuspešno opravi več kot pet nalog, ponavlja celoten preizkus ali preverjanje. Kandidat, ki uspešno ne opravi petih ali manj nalog, ponavlja samo negativno ocenjene naloge. Kandidat, ki pri popravnem preizkusu ali preverjanju dobi negativno oceno pri kateri koli nalogi, vključno z nalogami, ki jih je že uspešno opravil, ponavlja celoten preizkus ali preverjanje. Vse dele preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti opravi v šestih mesecih.
2. Pri preverjanju strokovnosti za rating IR kandidat uspešno opravi del 5 preverjanja strokovnosti. Kandidat, ki neuspešno opravi več kot tri naloge, ponavlja celotni del 5. Kandidat, ki uspešno ne opravi največ treh nalog, ponavlja samo negativno ocenjene naloge. Kandidat, ki dobi pri popravnem preverjanju negativno oceno pri kateri koli nalogi, vključno z nalogami iz dela 5, ki jih je že uspešno opravil, ponavlja celotno preverjanje.

DOPUSTNA ODSTOPANJA PRI PREIZKUSU MED LETOM

3. Kandidat dokaže usposobljenost za:

- (a) upravljanje helikopterja v skladu z njegovimi omejitvami;
- (b) tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
- (c) razsodnost in dobro pilotiranje;
- (d) uporabo letalskega znanja;
- (e) tak nadzor helikopterja, da uspešna izvedba postopkov ali manevrov v nobenem trenutku ni dvomljiva;
- (f) razumevanje in uporabo postopkov za usklajevanje posadke in postopkov v primeru onesposobljenosti enega od pilotov, če je ustrezno, in
- (g) učinkovito sporazumevanje z drugimi člani posadke, če je ustrezno.

4. Uporabljajo se naslednje omejitve, določene ob upoštevanju turbulentnih razmer ter operativnih značilnosti in zmogljivosti uporabljenega letala.

- (a) Omejitve pri letenju po pravilih IFR

Višina:

splošno	±100 čevljev
začetek neuspelega prileta na relativni/absolutni višini odločitve	+ 50 čevljev/–0 čevljev
minimalna relativna/absolutna spustna višina	+ 50 čevljev/–0 čevljev

Ohranjanje smeri:

z radijskimi sredstvi	±5°
pri natančnem priletu	odklon za polovico skale, azimut in drsna pot

Kurz:

običajne operacije	$\pm 5^\circ$
neobičajne operacije/operacije v sili	$\pm 10^\circ$

Hitrost:

splošno	± 10 vozlov
s simulirano odpovedjo motorja	+ 10 vozlov/-5 vozlov

(b) Omejitve pri letenju po pravilih VFR

Višina:

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

Kurz:

običajne operacije	$\pm 5^\circ$
neobičajne operacije/operacije v sili	$\pm 10^\circ$

Hitrost:

splošno	± 10 vozlov
s simulirano odpovedjo motorja	+ 10 vozlov/-5 vozlov

Zanos helikopterja v lebdenju:

v lebdenju po vzletu z učinkom tal	± 3 čevlje
pri pristanku	± 2 čevlja (brez premikanja vstran in nazaj)

VSEBINA USPOSABLJANJA/PREIZKUSA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJA STROKOVNOSTI

SPLOŠNO

5. Naslednji simboli pomenijo:

P = kandidat se usposablja kot PIC za izdajo ratinga za tip helikopterjev z enim pilotom ali kot PIC ali kopilot ter kot PF in PNF za izdajo ratinga za tip za helikopterja z več piloti.

6. Praktično usposabljanje poteka na napravah za urjenje, ki so najmanj na ravni, označeni s črko (P), ali na katerih koli drugih napravah višje ravni, označenih s puščico ($\longrightarrow$).

Uporabljene naprave za usposabljanje so označene z naslednjimi kraticami:

FFS = simulator letenja

FTD = naprava za usposabljanje za letenje

H = helikopter

7. Naloge, označene z zvezdico (*), opravljajo v dejanskih ali simuliranih instrumentalnih meteoroloških razmerah samo kandidati, ki želijo obnoviti ali podaljšati veljavnost ratinga IR(H) ali razširiti privilegije navedenega ratinga na drug tip.

8. Instrumentalne postopke (del 5) izvajajo samo kandidati, ki želijo obnoviti ali podaljšati veljavnost ratinga IR(H) ali razširiti privilegije navedenega ratinga na drug tip. Za to se lahko uporabi simulator ali FTD 2/3.

9. Črka „M“ v stolpcih iz preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti označuje obvezne naloge.

10. Za praktično usposabljanje in preizkus se uporabi naprava FSTD, če je vključena v odobreni tečaj usposabljanja za rating. Pri odobritvi tečaja se upoštevajo:

(i) zmogljivost naprave FSTD v skladu z delom OR;

(ii) usposobljenost inštruktorja ali izpraševalca;

(iii) obseg usposabljanja na napravi FSTD v okviru tečaja;

(iv) usposobljenost pilota, ki se usposablja, in njegove predhodne izkušnje, pridobljene na podobnih tipih, ter

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

HELIKOPTERJI Z VEČ PILOTI

11. Kandidati za preizkus praktične usposobljenosti za izdajo ratinga za tip helikopterjev z več piloti in licenco ATPL(H) opravijo samo dele 1–4, in če je ustrezno, del 6.
12. Kandidati za preverjanje strokovnosti za podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratinga za tip helikopterjev z več piloti opravijo samo dele 1–4, in če je ustrezno, del 6.

HELIKOPTERJI Z ENIM/VEČ PILOTI	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
Manevri/postopki	FTD	FFS	H	Začetnici inštruktorja po končanem usposablja- nju	Izvedeno na FFS H	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
DEL 1 – Priprave in preverjanja pred letom						
1.1 Vizualni pregled zunanosti helikopterja, lokacija posameznih delov in namen pregleda			P		M (če poteka v helikopterju)	
1.2 Pregled pilotske kabine		P	—>		M	
1.3 Postopki zagona motorjev, preverjanje radijskih in navigacijskih sredstev, izbira in nastavitve navigacijskih in komunikacijskih frekvenc	P	—>	—>		M	
1.4 Vožnja (taksiranje) po tleh/taksiranje v lebdenju po navodilih kontrole zračnega nadzora ali inštruktorja		P	—>		M	
1.5 Postopki in preverjanja pred vzletom	P	—>	—>		M	
DEL 2 – Letalski manevri in postopki						
2.1 Vzleti (različni profili)		P	—>		M	
2.2 Vzleti in pristanki na nagnjenem terenu ali z bočnim vetrom		P	—>			
2.3 Vzlet z največjo vzletno maso (dejansko ali simulirano največjo vzletno maso)	P	—>	—>			
2.4 Vzlet s simulirano odpovedjo motorja neposredno pred točko TDP ali DPATO		P	—>		M	
2.4.1 Vzlet s simulirano odpovedjo motorja neposredno po točki TDP ali DPATO		P	—>		M	
2.5 Zavoji v vzpenjanju in spuščanju v določene smeri	P	—>	—>		M	

HELIKOPTERJI Z ENIM/VEČ PILOTI	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
Manevri/postopki	FTD	FFS	H	Začetnici inštruktorja po končanem usposablja- nju	Izvedeno na FFS H	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
2.5.1 Zavoji s 30-stopinjskim nagibom v desno in levo za od 180° do 360° izključno po instrumentih	P	—>	—>		M	
2.6 Spuščanje z avtorotacijo	P	—>	—>		M	
2.6.1 Pristanek z avtorotacijo (samo SEH) ali vrnitev v motorni let		P	—>		M	
2.7 Pristanki (različni profili)		P	—>		M	
2.7.1 Neuspeli prilet ali pristanek po simulirani odpovedi motorja pred točko LDP ali DPBL		P	—>		M	
2.7.2 Pristanek po simulirani odpovedi motorja po točki LDP ali DPBL		P	—>		M	
DEL 3 – Običajno in neobičajno delovanje naslednjih sistemov ter izvajanje postopkov						
3 Običajno in neobičajno delovanje naslednjih sistemov ter izvajanje postopkov:					M	V tem delu se izberejo najmanj 3 naloge
3.1 motor	P	—>	—>			
3.2 klimatizacija (ogrevanje, prezračevanje)	P	—>	—>			
3.3 Pitot/statični sistem	P	—>	—>			
3.4 gorivni sistem	P	—>	—>			
3.5 električni sistem	P	—>	—>			
3.6 hidravlični sistemi	P	—>	—>			
3.7 sistema za usmerjanje leta in uravnoteženje	P	—>	—>			
3.8 sistema za razledenitev in preprečevanje zaledenitve	P	—>	—>			
3.9 avtopilot/ usmerjevalnik leta	P	—>	—>			
3.10 naprave za izboljšanje stabilnosti	P	—>	—>			

HELIKOPTERJI Z ENIM/VEČ PILOTI	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
Manevri/postopki				Začetnici inštruktorja po končanem usposablja- nju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
	FTD	FFS	H		FFS H	
3.11 vremenski radar, radijski višino- mer, odzivnik	P	—>	—>			
3.12 območni navigacijski sistem	P	—>	—>			
3.13 sistem pristajalnega podvozja	P	—>	—>			
3.14 pomožna pogonska enota	P	—>	—>			
3.15 radio, navigacijska oprema, inštrumenti, sistemi za vodenje zrakoplova	P	—>	—>			
DEL 4 – Neobičajni postopki in postopki v sili						
4 Neobičajni postopki in postopki v sili					M	V tem delu se izberejo najmanj 3 naloge
4.1 Postopek ob požaru (vključno z evakuacijo, če je ustrezno)	P	—>	—>			
4.2 Obvladovanje in odstranjevanje dima	P	—>	—>			
4.3 Odpoved motorja, izključitev in ponovni zagon na varni višini	P	—>	—>			
4.4 Izpuščanje goriva v zraku (simu- lirano)	P	—>	—>			
4.5 Odpoved komand repnega rotorja (če je izvedljivo)	P	—>	—>			
4.5.1 Odpoved repnega rotorja (če je izvedljivo)	P	—>	Za to vajo uporaba helikop- terja ni dovoljena			
4.6 Onesposobitev člana posadke – samo helikopterji z več piloti	P	—>	—>			
4.7 Okvare transmisije	P	—>	—>			
4.8 Drugi postopki v sili v skladu z ustreznim letalskim priročnikom	P	—>	—>			

HELIKOPTERJI Z ENIM/VEČ PILOTI	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
Manevri/postopki				Začetnici inštruktorja po končanem usposablja- nju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
	FTD	FFS	H		FFS H	
DEL 5 – Postopki pri instrumentalnem letenju (izvedeni v dejanskih ali simuliranih instrumentalnih meteoroloških razmerah)						
5.1 Instrumentalni vzlet: čim prej po vzletu se opravi prehod v instrumentalno letenje	p*	—>*	—>*			
5.1.1 Simulirana odpoved motorja med odletom	p*	—>*	—>*		M*	
5.2 Upoštevanje odletnih in priletnih rut in navodil ATC	p*	—>*	—>*		M*	
5.3 Postopki za čakanje	p*	—>*	—>*			
5.4 Prileti po ILS do višine odločitve CAT I	p*	—>*	—>*			
5.4.1 Ročno, brez usmerjevalnika leta	p*	—>*	—>*		M*	
5.4.2 Ročno izvedeni natančni prilet z usmerjevalnikom leta ali brez njega	p*	—>*	—>*		M*	
5.4.3 Z uporabo avtopilota	p*	—>*	—>*			
5.4.4 Ročno, s simulirano odpovedjo enega motorja. (odpoved motorja se simulira med končnim priletom pred preletom zunanjega markerja (OM) do točke dotika ali do zaključka neuspelega prileta	p*	—>*	—>*		M*	
5.5 Nenatančni prilet do najmanjše spustne višine MDA/H	p*	—>*	—>*		M*	
5.6 Neuspeli prilet z vsemi delujočimi motorji na DA/DH ali MDA/MDH	p*	—>*	—>*			
5.6.1 Drugi postopki za neuspeli prilet	p*	—>*	—>*			
5.6.2 Neuspeli prilet s simulacijo odpovedi enega motorja na DA/DH ali MDA/MDH	p*				M*	

HELIKOPTERJI Z ENIM/VEČ PILOTI	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE				PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSABLJENOSTI/ PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
Manevri/postopki				Začetnici inštruktorja po končanem usposablja- nju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
	FTD	FFS	H		FFS H	
5.7 Avtorotacija z vrnitvijo v motorni let v instrumentalnih meteoroloških razmerah	P*	—>*	—>*		M*	
5.8 Izhod iz neobičajnih položajev	P*	—>*	—>*		M*	
DEL 6 – Uporaba neobvezne opreme						
6 Uporaba neobvezne opreme	P	—>	—>			

D. Posebne zahteve za kategorijo zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem

- Pri preizkusih praktične usposobljenosti ali preverjanjih strokovnosti za ratinge za tip zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem kandidat uspešno opravi dele 1–5 ter del 6 (če je ustrezno) preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti. Kandidat, ki neuspešno opravi več kot pet nalog, ponavlja celoten preizkus ali preverjanje. Kandidat, ki uspešno ne opravi petih ali manj nalog, ponavlja samo negativno ocenjene naloge. Kandidat, ki pri popravnem preizkusu ali preverjanju dobi negativno oceno pri kateri koli nalogi, vključno z nalogami, ki jih je že uspešno opravil, ponavlja celoten preizkus ali preverjanje. Vsi deli preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti se opravijo v šestih mesecih.

DOPUSTNA ODSTOPANJA PRI PREIZKUSU MED LETOM

- Kandidat dokaže usposobljenost za:
 - upravljanje zrakoplova z navpičnim vzletanjem/pristajanjem v okviru njegovih omejitev;
 - tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
 - razsodnost in dobro pilotiranje;
 - uporabo letalskega znanja;
 - tako upravljanje zrakoplova z navpičnim vzletanjem/pristajanjem, da uspešna izvedba postopka ali manevra v nobenem trenutku ni dvomljiva;
 - razumevanje in uporabo postopkov za usklajevanje posadke in postopkov v primeru onesposobljenosti enega od pilotov ter
 - učinkovito sporazumevanje z drugimi člani posadke.
- Uporabljajo se naslednje omejitve, določene ob upoštevanju turbulentnih razmer ter operativnih značilnosti in zmogljivosti uporabljenega zrakoplova z navpičnim vzletanjem/pristajanjem.
 - Omejitve pri letenju po pravilih IFR:

Višina:

splošno	±100 čevljev
začetek neuspelega prileta na relativni/absolutni višini odločitve	+ 50 čevljev/–0 čevljev
minimalna relativna/absolutna spustna višina	+ 50 čevljev/–0 čevljev

Ohranjanje smeri:

z radijskimi sredstvi	$\pm 5^\circ$
pri natančnem priletu	odklon za polovico skale, azimut in drsna pot

Kurz:

običajne operacije	$\pm 5^\circ$
neobičajne operacije/operacije v sili	$\pm 10^\circ$

Hitrost:

splošno	± 10 vozlov
s simulirano odpovedjo motorja	+ 10 vozlov/-5 vozlov

(b) Omejitve pri letenju po pravilih VFR:

Višina:

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

Kurz:

običajne operacije	$\pm 5^\circ$
neobičajne operacije/operacije v sili	$\pm 10^\circ$

Hitrost:

splošno	± 10 vozlov
s simulirano odpovedjo motorja	+ 10 vozlov/-5 vozlov

Zanos helikopterja v lebdenju:

v lebdenju po vzletu z učinkom tal	± 3 čevlje
pri pristanku	± 2 čevlja (brez premikanja vstran in nazaj)

VSEBINA USPOSABLJANJA/PREIZKUSA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJA STROKOVNOSTI

4. Naslednji simboli pomenijo:

P = kandidat se usposablja za PIC ali kopilota ter za PF in PNF za izdajo ratinga za tip, kot je ustrezno.

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

6. Uporabljene naprave za usposabljanje so označene z naslednjimi kraticami:

FFS = simulator letenja

FTD = naprava za usposabljanje za letenje

OTD = druga naprava za usposabljanje

PL = zrakoplov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem

(a) Kandidati za preizkus praktične usposobljenosti za izdajo ratinga za tip zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem opravijo samo dele 1–5, in če je ustrezno, del 6.

(b) Kandidati za preverjanje strokovnosti za podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratinga za tip zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem opravijo samo dele 1–5, in če je ustrezno, del 6 in/ali 7.

(c) Naloge, označene z zvezdico (*), se izvedejo izključno z instrumenti. Če ta pogoj med preizkusom praktične usposobljenosti ali preverjanjem strokovnosti ni izpolnjen, je rating za tip omejen na letenje po pravilih VFR.

7. Črka „M“ v stolpcih iz preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti označuje obvezne naloge.

8. Za praktično usposabljanje in preizkus se uporabijo naprave za usposabljanje za letenje, če so vključene v odobreni tečaj usposabljanja za rating za tip. Pri odobritvi tečaja se upoštevata:

(a) zmogljivost naprav za simulacijo letenja v skladu z delom OR;

(b) usposobljenost inštruktorja.

Kategorija zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/preverjanje strokovnosti	
					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na FFS PL	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
Manevri/postopki	OTD	FTD	FFS	PL			
DEL 1 – Priprave in preverjanja pred letom							
1.1 Vizualni pregled zunanosti zrakoplova z navpičnim vzletanjem/pristajanjem lokacija posameznih delov in namen pregleda				P			
1.2 Pregled pilotske kabine	P	—>	—>	—>			
1.3 Postopki zagona motorjev, preverjanje radijskih in navigacijskih sredstev, izbira in nastavitve navigacijskih in komunikacijskih frekvenc	P	—>	—>	—>		M	
1.4 Vožnja po tleh (taksiranje) v skladu z navodili kontrole zračnega nadzora ali navodili inštruktorja		P	—>	—>			
1.5 Postopki in preverjanja pred vzletom, vključno s preverjanjem moči	P	—>	—>	—>		M	
DEL 2 – Letalski manevri in postopki							
2.1 Običajni profil vzleta po pravilih VFR Operacije na vzletni stezi (kratek vzlet in pristane (STOL) ter navpični vzlet in pristane (VTOL), vključno z bočnim vetrom) Dvignjeni heliporti Heliporti na zemeljski površini		P	—>	—>		M	
2.2 Vzlet z največjo vzletno maso (dejansko ali simulirano največjo vzletno maso)		P	—>				

Kategorija zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/preverjanje strokovnosti	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.3.1 Prekinjeni vzlet: med operacijami na VPS med operacijami na dvignjenem heliportu med operacijami na zemeljski površini		P	—>			M	
2.3.2 Vzlet s simulirano odpovedjo motorja po preletu točke odločitve: med operacijami na VPS med operacijami na dvignjenem heliportu med operacijami na zemeljski površini		P	—>			M	
2.4 Spuščanje z avtorotacijo v načinu helikopterja (za to vajo uporaba zrakoplova ni dovoljena)	P	—>	—>			M samo FFS	
2.4.1 Spuščanje z vrtenjem (windmill descent) v načinu letala (za to vajo uporaba zrakoplova ni dovoljena)		P	—>			M samo FFS	
2.5 Običajni profili pristanka po pravilih VFR operacije na vzletni stezi (STOL in VTOL) dvignjeni heliporti heliporti na zemeljski površini		P	—>	—>		M	
2.5.1 Pristanek s simulirano odpovedjo motorja po preletu točke odločitve: med operacijami na VPS med operacijami na dvignjenem heliportu med operacijami na zemeljski površini							

Kategorija zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/preverjanje strokovnosti	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.6 Neuspeli prilet ali pristane po simulirani odpovedi motorja pred točko odločitve		P	—>			M	
DEL 3 – Običajno in neobičajno delovanje naslednjih sistemov ter izvajanje postopkov							
3 Običajno in neobičajno delovanje naslednjih sistemov in postopkov (lahko se opravi na napravi FSTD, če ustreza vaji)						M	V tem delu se izberejo najmanj 3 naloge
3.1 Motor	P	—>	—>				
3.2 Klimatizacija (ogrevanje, prezračevanje)	P	—>	—>				
3.3 Pitot/statični sistem	P	—>	—>				
3.4 Gorivni sistem	P	—>	—>				
3.5 Električni sistem	P	—>	—>				
3.6 Hidravlični sistemi	P	—>	—>				
3.7 Sistem za krmarjenje in uravnoteženje	P	—>	—>				
3.8 Sistem za preprečevanje zaledenitev in razledenitev, gretje plošče pod vetrobranskim steklom (če je ustrezno)	P	—>	—>				
3.9 Avtopilot/usmerjevalnik leta	P	—>	—>				

Kategorija zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/preverjanje strokovnosti	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.10 Opozorilne naprave pri porušitvi vzgona ali naprave za preprečevanje porušitve vzgona in naprave za večjo stabilnost	P	—>	—>				
3.11 Vremenski radar, radijski višinomer, odzivnik, sistem opozarjanja na nevarno bližino tal (če je ustrezno)	P	—>	—>				
3.12 Sistem pristajalnega podvozja	P	—>	—>				
3.13 Pomožna pogonska enota	P	—>	—>				
3.14 Radio, navigacijska oprema, instrumenti in sistem za vodenje zrakoplova	P	—>	—>				
3.15 Sistema zakril	P	—>	—>				
DEL 4 – Neobičajni postopki in postopki v sili							
4 Neobičajni postopki in postopki v sili (lahko se opravijo na napravi FSTD, če ustreza vaji)						M	V tem delu se izberejo najmanj 3 naloge
4.1 Na primer na motorju, v pomožni pogonski enoti, prtljažnem prostoru, pilotski kabini, na električni napeljavi, vključno z evakuacijo, če je ustrezno	P	—>	—>				
4.2 Obvladovanje in odstranjevanje dima	P	—>	—>				
4.3 Okvara motorja, izključitev in ponovni zagon motorja (za to vajo ni dovoljena uporaba zrakoplova) vključno s prehodom iz načina helikopterja v način letala in obratno pri enem nedelujočem motorju	P	—>	—>			samo FFS	

Kategorija zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/preverjanje strokovnosti	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.4 Izpuščanje goriva v zraku (simulirano, če je ustrezno)	P	—>	—>				
4.5 Strižni veter med vzletom in pristankom (za to vajo uporaba zrakoplova ni dovoljena)			P			samo FFS	
4.6 Simulirana okvara sistema za vzdrževanja tlaka v kabini/zasilno spuščanje (za to vajo uporaba zrakoplova ni dovoljena)	P	—>	—>			samo FFS	
4.7 Dogodek, ki sproži ACAS (za to vajo uporaba zrakoplova ni dovoljena)	P	—>	—>			samo FFS	
4.8 Onesposobitev člana posadke	P	—>	—>				
4.9 Okvare transmisije	P	—>	—>			samo FFS	
4.10 Vrnitev v prvotni položaj po popolni porušitvi vzgona (z vključenim in izključenim motorjem) ali po sprožitvi opozorilnih naprav za porušitev vzgona v konfiguraciji za vzpenjanje, križarjenje in prilet (za to vajo uporaba zrakoplova ni dovoljena)	P	—>	—>			samo FFS	
4.11 Drugi postopki v sili iz ustreznega letalskega priročnika	P	—>	—>				
DEL 5 – Postopki pri instrumentalnem letenju (izvedeni v dejanskih ali simuliranih instrumentalnih meteoroloških razmerah)							
5.1 Instrumentalni vzlet: čim prej po vzletu se opravi prehod v instrumentalno letenje	P*	—>*	—>*				
5.1.1 Simulirana odpoved motorja med odletom po točki odločitve	P*	—>*	—>*			M*	

Kategorija zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/preverjanje strokovnosti	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.2 Upoštevanje odletnih in priletnih rut in navodil ATC	p*	—>*	—>*			M*	
5.3 Postopki za čakanje	p*	—>*	—>*				
5.4 Natančen prilet do višine odločitve najmanj 60 m (200 čevljev)	p*	—>*	—>*				
5.4.1 Ročno, brez usmerjevalnika leta	p*	—>*	—>*			M* (Samo za preizkus praktične usposobljenosti)	
5.4.2 Ročno, z usmerjevalnikom leta	p*	—>*	—>*				
5.4.3 Z avtopilotom	p*	—>*	—>*				
5.4.4 Ročno, s simulirano odpovedjo enega motorja (odpoved motorja se simulira med končnim priletom pred preletom zunanjega markerja (OM) in nadaljuje do točke dotika ali dokončanja postopka neuspelega prileta)	p*	—>*	—>*			M*	
5.5 Nenatančni prilet do najmanjše spustne višine MDA/H	p*	—>*	—>*			M*	
5.6 Neuspeli prilet z vsemi delujočimi motorji na DA/DH ali MDA/MDH	p*	—>*	—>*				
5.6.1 Drugi postopki za neuspeli prilet	p*	—>*	—>*				
5.6.2 Neuspeli prilet s simulacijo odpovedi enega motorja na DA/DH ali MDA/MDH	p*					M*	

Kategorija zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/preverjanje strokovnosti	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.7 Avtorotacija v instrumentalnih meteoroloških razmerah z vrnitvijo v motorni let za pristanek na VPS samo v načinu helikopterja (za to vajo uporaba zrakoplova ni dovoljena)	P*	—>*	—>*			M* samo na FFS	
5.8 Izhod iz neobičajnih položajev (ta vaja je odvisna od kakovosti simulatorja)	P*	—>*	—>*			M*	
DEL 6 – Dodatno potrdilo ratinga za tip za instrumentalne prilete do višine odločitve manj kot 60 m (CAT II/III)							
6 Dodatno potrdilo ratinga za tip za instrumentalne prilete do višine odločitve manj kot 60 m (CAT II/III). Naslednji manevri in postopki pomenijo najmanjše zahteve za usposabljanje, ki dopušča instrumentalne prilete do DH manj kot 60 m (200 čevljev). Med naslednjimi postopki za instrumentalne prilete in neuspele prilete se uporablja vsa oprema na zrakoplovu z navpičnim vzletanjem/pristajanjem, ki se zahteva za potrdilo za tip za instrumentalne prilete do DH manj kot 60 m (200 čevljev).							
6.1 Prekinjeni vzlet pri najmanjšem dovoljenem RVR		P	—>			M*	
6.2 Prileti po ILS v simuliranih razmerah za instrumentalno letenje z uporabo sistema za vodenje leta do veljavnega DH. Upoštevajo se standardni postopki za usklajevanje posadke (postopke SOP).		P	—>	—>		M*	

Kategorija zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/preverjanje strokovnosti	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.3 Neuspeli prilet po priletih iz 6.2 na DH Usposabljanje vključuje tudi neuspeli prilet zaradi (simuliranega) nezadostnega RVR, strižnega vetra, odstopanja letala, ki presega omejitve prileta za uspešen prilet, in okvare opreme na zemlji/zrakoplovu pred DH ter neuspeli prilet s simulirano okvaro opreme na zrakoplovu.		P	—>	—>		M*	
6.4 Pristanek (pristanki): z vidnimi referenčnimi točkami, vzpostavljenimi na višini odločitve po instrumentalnemu priletu. Opravi se avtomatski pristanek, ki je odvisen od posebnega sistema za vodenje.		P	—>			M*	
Del 7 – Neobvezna oprema							
7 Uporaba neobvezne opreme		P	—>	—>			

E. Posebne zahteve za kategorijo zračnih ladij

- Pri preizkusih praktične usposobljenosti ali preverjanjih strokovnosti za ratinge za tip zračnih ladij kandidat uspešno opravi dele 1–5 ter del 6 (če je ustrezno) preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti. Kandidat, ki neuspešno opravi več kot pet nalog, ponavlja celoten preizkus ali preverjanje. Kandidat, ki uspešno ne opravi petih ali manj nalog, ponavlja samo negativno ocenjene naloge. Kandidat, ki pri popravnem preizkusu ali preverjanju dobi negativno oceno pri kateri koli nalogi, vključno z nalogami, ki jih je že uspešno opravil, ponovi celoten preizkus ali preverjanje. Vsi deli preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti se opravijo v šestih mesecih.

DOPUSTNA ODPSTOPANJA PRI PREIZKUSU MED LETOM

- Kandidat dokaže usposobljenost za:
 - upravljanje zračne ladje v skladu z njenimi omejitvami;
 - tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
 - razsodnost in dobro pilotiranje;

- (iv) uporabo letalskega znanja;
 - (v) tako upravljanje zračne ladje, da uspešna izvedba postopkov ali manevrov v nobenem trenutku ni dvomljiva;
 - (vi) razumevanje in uporabo postopkov za usklajevanje posadke in postopkov v primeru onesposobljenosti enega od pilotov ter
 - (vii) učinkovito sporazumevanje z drugimi člani posadke.
3. Uporabljajo se naslednje omejitve, določene ob upoštevanju turbulentnih razmer ter operativnih značilnosti in zmogljivosti uporabljene zračne ladje.

(a) Omejitve pri letenju po pravilih IFR:

Višina:

splošno	±100 čevljev
začetek neuspelega prileta na relativni/absolutni višini odločitve	+ 50 čevljev/–0 čevljev
minimalna relativna/absolutna spustna višina	+ 50 čevljev/–0 čevljev

Ohranjanje smeri:

z radijskimi sredstvi	±5°
pri natančnem priletu	odklon za polovico skale, azimut in drsna pot

Kurz:

običajne operacije	±5°
neobičajne operacije/operacije v sili	±10°

(b) Omejitve pri letenju po pravilih VFR:

Višina:

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

Kurz:

običajne operacije	±5°
neobičajne operacije/operacije v sili	±10°

VSEBINA USPOSABLJANJA/PREIZKUSA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJA STROKOVNOSTI

4. Naslednji simboli pomenijo:

P = kandidat se usposablja za PIC ali kopilota ter za PF in PNF za izdajo ratinga za tip, kot je ustrezno.

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

6. Uporabljene naprave za usposabljanje so označene z naslednjimi kraticami:

FFS = simulator letenja

FTD = naprava za usposabljanje za letenje

OTD = druga naprava za usposabljanje

As = zračna ladja

(a) Kandidati za preizkus praktične usposobljenosti za izdajo ratinga za tip zračnih ladij opravijo dele 1–5, in če je ustrezno, del 6.

(b) Kandidati za preverjanje strokovnosti za podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratinga za tip zračnih ladij opravijo dele 1–5, in če je ustrezno, del 6.

(c) Naloge, označene z zvezdico (*), se izvedejo izključno z instrumenti. Če ta pogoj med preizkusom praktične usposobljenosti ali preverjanjem strokovnosti ni izpolnjen, je rating za tip omejen na letenje po pravilih VFR.

7. Črka „M“ v stolpcih iz preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti označuje obvezne naloge.

8. Za praktično usposabljanje in preizkus se uporabijo naprave za usposabljanje za letenje, če so vključene v tečaj usposabljanja za rating. Pri odobritvi tečaja se upoštevata:

(a) zmogljivost naprav za simulacijo letenja v skladu z delom OR;

(b) usposobljenost inštruktorja.

Kategorija zračnih ladij	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/ preverjanje strokovnosti	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
	OTD	FTD	samo	As		FFS As	
DEL 1 – Priprave in preverjanja pred letom							
1.1 Pregled pred letom				P			
1.2 Pregled pilotske kabine	P	————>	————>	————>			
1.3 Postopki zagona motorjev, preverjanje radijskih in navigacijskih sredstev, izbira in nastavitve navigacijskih in komunikacijskih frekvenc		P	————>	————>		M	
1.4 Postopek odleta s stebra in manevriranje na tleh			P	————>		M	

Kategorija zračnih ladij	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/ preverjanje strokovnosti	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
	OTD	FTD	samo	As		FFS As	
1.5 Postopki in preverjanja pred vzletom	P	—>	—>	—>		M	
DEL 2 – Letalski manevri in postopki							
2.1 Običajni profil vzleta po pravilih VFR			P	—>		M	
2.2 Vzlet s simulirano odpovedjo motorja			P	—>		M	
2.3 Vzlet z obteženostjo > 0 (težki vzlet)			P	—>			
2.4 Vzlet z obteženostjo < 0 (lahki vzlet)			P	—>			
2.5 Običajni postopek vzpenjanja			P	—>			
2.6 Vzpenjanje do barometriške višine			P	—>			
2.7 Prepoznavanje barometriške višine			P	—>			
2.8 Letenje na barometriški ali skoraj barometriški višini			P	—>		M	
2.9 Običajno spuščanje in prilet			P	—>			
2.10 Običajni profili pristanka po pravilih VFR			P	—>		M	
2.11 Pristanek z obteženostjo > 0 (težek pristaneek)			P	—>		M	
2.12 Pristanek z obteženostjo < 0 (lahek pristaneek)			P	—>		M	
Namenoma prazno							

Kategorija zračnih ladij	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/ preverjanje strokovnosti	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
	OTD	FTD	samo	As		FFS As	
DEL 3 – Običajno in neobičajno delovanje naslednjih sistemov ter izvajanje postopkov							
3 Običajno in neobičajno delovanje naslednjih sistemov in postopkov (lahko se opravi na napravi FSTD, če ustreza vaji)						M	V tem delu se izberejo najmanj 3 naloge
3.1 Motor	P	—>	—>	—>			
3.2 Vzdrževanje tlaka v ovoju	P	—>	—>	—>			
3.3 Pitot/statični sistem	P	—>	—>	—>			
3.4 Gorivni sistem	P	—>	—>	—>			
3.5 Električni sistem	P	—>	—>	—>			
3.6 Hidravlični sistemi	P	—>	—>	—>			
3.7 Sistem za krmarjenje in uravnoteženje	P	—>	—>	—>			
3.8 Balonetni sistem	P	—>	—>	—>			
3.9 Avtopilot/ usmerjevalnik leta	P	—>	—>	—>			
3.10 Naprave za izboljšanje stabilnosti	P	—>	—>	—>			
3.11 Vremenski radar, radijski višinomer, odzivnik, sistem opozarjanja na nevarno bližino tal (če je ustrezno)	P	—>	—>	—>			
3.12 Sistem pristajalnega podvozja	P	—>	—>	—>			

Kategorija zračnih ladij	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/ preverjanje strokovnosti	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
	OTD	FTD	samo	As		FFS As	
3.13 Pomožna pogonska enota	P	—>	—>	—>			
3.14 Radio, navigacijska oprema, instrumenti in sistem za vodenje zrakoplova	P	—>	—>	—>			
Namenoma prazno							
DEL 4 – Neobičajni postopki in postopki v sili							
4 Neobičajni postopki in postopki v sili (lahko se opravijo na napravi FSTD, če ustreza vaji)						M	V tem delu se izberejo najmanj 3 naloge v primeru požara:
4.1 Na primer na motorju, v pomožni pogonski enoti, prtljažnem prostoru, pilotski kabini, na električni napeljavi, vključno z evakuacijo, če je ustrezno	P	—>	—>	—>			
4.2 Obvladovanje in odstranjevanje dima	P	—>	—>	—>			
4.3 Okvara motorja, izključitev in ponovni zagon motorja Zlasti faze leta, vključno z okvaro več motorjev	P	—>	—>	—>			
4.4 Onesposobitev člana posadke	P	—>	—>	—>			
4.5 Okvare transmisije/reduktorja	P	—>	—>	—>		samo na FFS	
4.6 Drugi postopki v sili v skladu z ustreznim letalskim priročnikom	P	—>	—>	—>			

Kategorija zračnih ladij	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/preverjanje strokovnosti	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
	OTD	FTD	samo	As		FFS As	
DEL 5 – Postopki pri instrumentalnem letenju (izvedeni v dejanskih ali simuliranih instrumentalnih meteoroloških razmerah)							
5.1 Instrumentalni vzlet: čim prej po vzletu se opravi prehod v instrumentalno letenje	p*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1 Simulirana odpoved motorja med odletom	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2 Upoštevanje odletnih in priletnih rut in navodil ATC	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3 Postopki za čakanje	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4 Natančen prilet do višine odločitve najmanj 60 m (200 čevljev)	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1 Ročno, brez usmerjevalnika leta	p*	—>*	—>*	—>*		M* samo za preizkus praktične usposobljenosti	
5.4.2 Ročno, z usmerjevalnikom leta	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3 Z avtopilotom	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4 Ročno, s simulirano odpovedjo enega motorja (odpoved motorja se simulira med končnim priletom pred preletom zunanjega markerja (OM) in nadaljuje do točke dotika ali zaključka postopka neuspelega prileta	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5 Nenatančni prilet do najmanjše spustne višine MDA/H	p*	—>*	—>*	—>*		M*	

Kategorija zračnih ladij	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/preverjanje strokovnosti	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
	OTD	FTD	samo	As		FFS As	
5.6 Neuspeli prilet z vsemi delujočimi motorji na DA/DH ali MDA/MDH	p*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1 Drugi postopki za neuspeli prilet	p*	—>*	—>*	—>*			
5.6.2 Neuspeli prilet s simulacijo odpovedi enega motorja na DA/DH ali MDA/MDH	p*					M*	
5.7 Izhod iz neobičajnih položajev (ta vaja je odvisna od kakovosti simulatorja)	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
DEL 6 – Dodatno potrdilo ratinga za tip za instrumentalne prilete do višine odločitve manj kot 60 m (CAT II/III)							
6 Dodatno potrdilo ratinga za tip za instrumentalne prilete do višine odločitve manj kot 60 m (CAT II/III). Naslednji manevri in postopki pomenijo najmanjše zahteve za usposabljanje, ki dopušča instrumentalne prilete do DH manj kot 60 m (200 čevljev). Med naslednjimi postopki za instrumentalne prilete in neuspele prilete se uporablja vsa oprema na zračni ladji, ki se zahteva za potrdilo za tip za instrumentalne prilete do DH manj kot 60 m (200 čevljev).							

Kategorija zračnih ladij	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/preverjanje strokovnosti	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
	OTD	FTD	samo	As		FFS As	
6.1 Prekinjeni vzlet pri najmanjšem dovoljenem RVR		P	——>			M*	
6.2 Prileti po ILS v simuliranih razmerah za instrumentalno letenje z uporabo sistema za vodenje leta do veljavnega DH. Upoštevajo se standardni postopki za usklajevanje posadke (postopke SOP).		P	——>			M*	
6.3 Neuspeli prilet po priletih iz 6.2 na DH. Usposabljanje vključuje tudi neuspeli prilet zaradi (simuliranega) nezadostnega RVR, strižnega vetra, odstopanja letala, ki presega omejitve prileta za uspešen prilet, in okvare opreme na zemlji/zrakoplovu pred DH ter neuspeli prilet s simulirano okvaro opreme na zrakoplovu.		P	——>			M*	
6.4 Pristanek (pristanki): z vizualnimi referencami, vzpostavljenimi na višini odločitve, ki sledi instrumentalnemu priletu. Opravi se avtomatski pristanek, ki je odvisen od posebnega sistema za vodenje.		P	——>			M*	

Kategorija zračnih ladij	Praktično usposabljanje					Preizkus praktične usposobljenosti/ preverjanje strokovnosti	
Manevri/postopki					Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Izvedeno na	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
	OTD	FTD	samo	As		FFS As	
DEL 7 – Neobvezna oprema							
7 Uporaba neobvezne opreme		P	—→				

PRILOGA II

POGOJI ZA SPREMEMBO OBSTOJEČIH NACIONALNIH LICENC IN RATINGOV ZA LETALA IN HELIKOPTERJE

A. LETALA

1. Pilotske licence

Pilotska licenca, ki jo je izdala država članica v skladu z nacionalnimi zahtevami, se spremeni v licenco iz dela FCL, če kandidat izpolnjuje naslednje zahteve:

- (a) za licence ATPL(A) in CPL(A) med preverjanjem strokovnosti izpolni zahteve iz dela FCL za podaljšanje veljavnosti ratinga za tip/razred in ratinga za instrumentalno letenje, ki ustrezajo privilegijem iz licence, ki jo ima;
- (b) dokaže znanje ustreznih delov dela OPS in dela FCL;
- (c) dokaže jezikovno znanje v skladu s FCL.055;
- (d) izpolnjuje zahteve iz spodnje tabele:

Nacionalna licenca, ki jo ima	Skupno število ur letenja	Morebitne dodatne zahteve	Sprememba licence iz dela FCL in pogoji (če je ustrezno)	Preklic pogojev	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 kot PIC na letalih z več piloti	Brez	ATPL(A)	Se ne uporablja	(a)
ATPL(A)	> 1 500 kot PIC na letalih z več piloti	Brez	kot v (c)(4)	kot v (c)(5)	(b)
ATPL(A)	> 500 kot PIC na letalih z več piloti	Dokazati znanje o načrtovanju leta in zmogljivosti med letom v skladu s FCL.515	ATPL(A) z ratingom za tip, omejenim na kopilota	Po dokazani usposobljenosti za delovanje kot PIC v skladu z dodatkom 9 k delu FCL	(c)
CPL/IR(A) in uspešno opravljen teoretični preizkus za ATPL ICAO v državi članici, ki je izdala licenco		(i) Dokazati znanje za načrtovanje leta in zmogljivost v skladu s FCL.310 in FCL.615(b) (ii) izpolniti druge zahteve iz FCL.720.A(c)	CPL/IR(A) s priznanim teoretičnim znanjem za ATPL	Se ne uporablja	(d)
CPL/IR(A)	> 500 na letalih z več piloti ali med operacijami z več piloti na letalih z enim pilotom CS-23 kategorije regionalnih letal ali enakovrednih letal v skladu z zahtevami dela OPS za komercialni zračni prevoz	(i) Uspešno opraviti preizkus znanja za ATPL(A) v državi članici, ki je izdala licenco (*) (ii) izpolniti druge zahteve iz FCL.720.A(c)	CPL/IR(A) s priznanim teoretičnim znanjem za ATPL	Se ne uporablja	(e)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 kot PIC na letalih z enim pilotom	Brez	CPL/IR(A) z ratingi za tip/razred, omejenimi na letala z enim pilotom		(f)
CPL/IR(A)	> 500 kot PIC na letalih z enim pilotom	Dokazati znanje za načrtovanje leta in zmogljivost med letom za stopnjo CPL/IR	Kot 4(f)	Po pridobitvi ratinga za tip zrakoplovov z več piloti v skladu z delom FCL	(g)
CPL(A)	> 500 kot PIC na letalih z enim pilotom	Rating za nočno letenje, če je ustrezno	CPL(A) z ratingi za tip/razred, omejenimi na letala z enim pilotom		(h)
CPL(A)	> 500 kot PIC na letalih z enim pilotom	(i) Rating za nočno letenje, če je ustrezno; (ii) dokazati znanje o zmogljivosti med letom in načrtovanju leta v skladu s FCL.310	kot 4(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 v skladu z IFR	Rating za nočno letenje, če rating za instrumentalno letenje ne vključuje privilegijev za nočno letenje	PPL/IR(A) (rating IR omejen na PPL)	Dokazati znanje o zmogljivosti med letom in načrtovanju leta v skladu s FCL.615(b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 na letalih	Prikazati uporabo radionavigacijskih sredstev	PPL(A)		(k)

(*) Imetniki licence CPL, ki že imajo rating za tip za letalo z več piloti, ne opravljajo preizkusa teoretičnega znanja za licenco ATPL(A), če še naprej upravljajo enak tip letala, vendar se jim teoretično znanje za ATPL(A) ne upošteva za licenco iz dela FCL. Če zaprosijo za rating za tip drugih letal z več piloti, izpolnjujejo zahtevo iz stolpca 3, vrstica (e)(i), zgornje tabele.

2. Inštruktorska potrdila

Inštruktorsko potrdilo, ki ga je izdala država članica v skladu z nacionalnimi zahtevami, se spremeni v potrdilo iz dela FCL, če kandidat izpolnjuje naslednje zahteve:

Nacionalno potrdilo ali privilegiji, ki jih ima kandidat	Izkušnje	Morebitne dodatne zahteve	Sprememba potrdila iz dela FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	V skladu z delom FCL za ustrezno potrdilo	Se ne uporablja	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Potrdilo SFI

Potrdilo inštruktorja SFI, ki ga je izdala država članica v skladu z nacionalnimi zahtevami, se spremeni v potrdilo iz dela FCL, če kandidat izpolnjuje naslednje zahteve:

Nacionalno potrdilo, ki ga ima	Izkušnje	Morebitne dodatne zahteve	Sprememba potrdila iz dela FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 ur kot pilot na letalih z več piloti	(i) Ima ali je imel CPL, MPL ali ATPL za letala, ki jo je izdala država članica; (ii) opravi simulatorski del tečaja usposabljanja za ustrezen rating za tip, vključno z MCC	SFI(A)
SFI(A)	Tri leta najnovejših izkušenj kot SFI	Opravi simulatorski del tečaja usposabljanja za ustrezen rating za tip, vključno z MCC	SFI(A)

Sprememba velja največ tri leta. Za podaljšanje veljavnosti se izpolnjujejo zahteve iz dela FCL.

4. Potrdilo STI

Potrdilo inštruktorja STI, ki ga je izdala država članica v skladu z nacionalnimi zahtevami navedene države članice, se lahko spremeni v potrdilo iz dela FCL, če kandidat izpolnjuje zahteve iz spodnje tabele:

Nacionalno potrdilo, ki ga ima	Izkušnje	Morebitne dodatne zahteve	Spremenjeno potrdilo
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 ur kot pilot na letalih z enim pilotom	(i) Ima ali je imel pilotsko licenco, ki jo je izdala država članica; (ii) opravi preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 9 k delu FCL na napravi FSTD, ki ustreza predvidenemu poučevanju	STI(A)
STI(A)	Tri leta najnovejših izkušenj kot STI	Opravi preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 9 k delu FCL na napravi FSTD, ki ustreza predvidenemu poučevanju	STI(A)

Za podaljšanje veljavnosti potrdila se izpolnjujejo ustrezne zahteve iz dela FCL.

B. HELIKOPTERJI**1. Pilotske licence**

Pilotska licenca, ki jo je izdala država članica v skladu z nacionalnimi zahtevami, se spremeni v licenco iz dela FCL, če kandidat izpolnjuje naslednje zahteve:

- (a) s preverjanjem strokovnosti izpolni zahteve iz dela FCL za podaljšanje veljavnosti ratinga za tip in ratinga za instrumentalno letenje, ki ustrezajo privilegijem iz licence, ki jo ima;
- (b) dokaže znanje ustreznih delov dela OPS in dela FCL;
- (c) dokaže jezikovno znanje v skladu s FCL.055;

(d) izpolnjuje zahteve iz spodnje tabele:

Nacionalna licenca, ki jo ima	Skupno število ur letenja	Morebitne dodatne zahteve	Sprememba licence iz dela FCL in pogoji (če je ustrezno)	Preklic pogojev	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) z veljavnim IR(H)	> 1 000 kot PIC na helikopterjih z več piloti	Brez	ATPL(H) in IR	Se ne uporablja	(a)
ATPL(H) brez privilegijev IR(H)	> 1 000 kot PIC na helikopterjih z več piloti	Brez	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) z veljavnim IR(H)	> 1 000 na helikopterjih z več piloti	Brez	ATPL(H) in IR z ratingom za tip, omejenim na kopilota	Po dokazani usposobljenosti za delovanje kot PIC v skladu z dodatkom 9 k delu FCL	(c)
ATPL(H) brez privilegijev IR(H)	> 1 000 na helikopterjih z več piloti	Brez	ATPL(H) z ratingom za tip, omejenim na kopilota	Po dokazani usposobljenosti za delovanje kot PIC v skladu z dodatkom 9 k delu FCL	(d)
ATPL(H) z veljavnim IR(H)	> 500 na helikopterjih z več piloti	Dokazati znanje o načrtovanju leta in zmogljivosti v skladu s FCL.515 in FCL.615(b)	Kot (4)(c)	Kot (5)(c)	(e)
ATPL(H) brez privilegijev IR(H)	> 500 na helikopterjih z več piloti	Kot (3)(e)	Kot (4)(d)	Kot (5)(d)	(f)
CPL/IR(H) in uspešno opravljen teoretični preizkus za ATPL(H) v državi članici, ki je izdala licenco		(i) Dokazati znanje o načrtovanju leta in zmogljivosti med letom v skladu s FCL.310 in FCL.615(b); (ii) izpolniti druge zahteve iz FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) z upoštevanjem teoretičnega preizkusa za ATPL(H), če se oceni, da je teoretični preizkus na ravni ATPL iz dela FCL	Se ne uporablja	(g)
CPL/IR(H)	> 500 na helikopterjih z več piloti	(i) Uspešno opraviti teoretični preizkus za ATPL(H) v državi članici, ki je izdala licenco (*); (ii) izpolniti druge zahteve iz FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) z upoštevanjem teoretičnega znanja za ATPL(H) iz dela FCL	Se ne uporablja	(h)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 kot PIC na helikopterjih z enim pilotom	Brez	CPL/IR(H) z ratingi za tip, omejenimi na helikopterje z enim pilotom	Po pridobitvi ratinga za tip z več piloti v skladu z delom FCL	(i)
CPL/IR(H)	< 500 kot PIC na helikopterjih z enim pilotom	Dokazati znanje o načrtovanju leta in zmogljivosti med letom v skladu s FCL.310 in FCL.615(b)	Kot 4(i)		(j)
CPL(H)	> 500 kot PIC na helikopterjih z enim pilotom	Rating za nočno letenje	CPL(H) z ratingi za tip, omejenimi na helikopterje z enim pilotom		(k)
CPL(H)	< 500 kot PIC na helikopterjih z enim pilotom	Rating za nočno letenje dokazati znanje o zmogljivosti med letom in načrtovanju leta v skladu s FCL.310	Kot 4(k)		(l)
CPL(H) brez ratinga za nočno letenje	> 500 kot PIC na helikopterjih z enim pilotom		Kot (4)(k) in omejeno na dnevne operacije po pravilih VFR	Po pridobitvi ratinga za tip z več piloti v skladu z delom FCL in ratinga za nočno letenje	(m)
CPL(H) brez ratinga za nočno letenje	< 500 kot PIC na helikopterjih z enim pilotom	Dokazati znanje o načrtovanju leta in zmogljivosti med letom v skladu s FCL.310	Kot (4)(k) in omejeno na dnevne operacije po pravilih VFR		(n)
PPL/IR(H)	≥ 75 v skladu z IFR	Rating za nočno letenje, če rating za instrumentalno letenje ne vključuje privilegijev za nočno letenje	PPL/IR(H) (rating IR, omejen na PPL)	Dokazati znanje o zmogljivosti med letom in načrtovanju leta v skladu s FCL.615(b)	(o)
PPL(H)	≥ 75 na helikopterjih	Prikazati uporabo radionavigacijskih sredstev	PPL(H)		(p)

(*) Imetniki licence CPL, ki že imajo rating za tip za letalo z več piloti, ne opravljajo preizkusa teoretičnega znanja za licenco ATPL(H), če še naprej upravljajo enak tip helikopterja, vendar se jim teoretično znanje za ATPL(H) ne upošteva za licenco iz dela FCL. Če zaprosijo za rating za tip drugih letal z več piloti, izpolnjujejo zahtevo iz vrstice (h)(i) stolpca 3 predhodne tabele.

2. Inštruktorska potrdila

Inštruktorsko potrdilo, ki ga je izdala država članica v skladu z nacionalnimi zahtevami, se spremeni v potrdilo iz dela FCL, če kandidat izpolnjuje naslednje zahteve:

Nacionalno potrdilo ali privilegiji, ki jih ima kandidat	Izkušnje	Morebitne dodatne zahteve	Spremenjeno potrdilo
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	v skladu z delom FCL za ustrezno potrdilo		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Za podaljšanje veljavnosti potrdila se izpolnjujejo ustrezne zahteve iz dela FCL.

3. Potrdilo SFI

Potrdilo inštruktorja SFI, ki ga je izdala država članica v skladu z nacionalnimi zahtevami, se spremeni v potrdilo iz dela FCL, če kandidat izpolnjuje naslednje zahteve:

Nacionalno potrdilo, ki ga ima	Izkušnje	Morebitne dodatne zahteve	Spremenjeno potrdilo
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 ur kot pilot na helikopterjih z več piloti	(i) Ima ali je imel CPL, MPL ali ATPL, ki jo je izdala država članica; (ii) opravi simulatorski del tečaja usposabljanja za ustrezen rating za tip, vključno z MCC	SFI(H)
SFI(H)	Tri leta najnovejših izkušenj kot SFI	Opravi simulatorski del tečaja usposabljanja za ustrezen rating za tip, vključno z MCC	SFI(H)

Za podaljšanje veljavnosti potrdila se izpolnjujejo ustrezne zahteve iz dela FCL.

4. Potrdilo STI

Potrdilo inštruktorja STI, ki ga je izdala država članica v skladu z nacionalnimi zahtevami navedene države članice, se lahko spremeni v potrdilo iz dela FCL, če kandidat izpolnjuje zahteve iz spodnje tabele:

Nacionalno potrdilo, ki ga ima	Izkušnje	Morebitne dodatne zahteve	Spremenjeno potrdilo
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 ur kot pilot na helikopterjih z enim pilotom	(i) Ima ali je imel pilotsko licenco, ki jo je izdala država članica; (ii) opravi preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 9 k delu FCL na napravi FSTD, ki ustreza predvidenemu poučevanju	STI(H)
STI(H)	Tri leta najnovejših izkušenj kot STI	Opravi preverjanje strokovnosti v skladu z dodatkom 9 k delu FCL na napravi FSTD, ki ustreza predvidenemu poučevanju	STI(H)

Za podaljšanje veljavnosti potrdila se izpolnjujejo ustrezne zahteve iz dela FCL.

PRILOGA III

POGOJI ZA SPREJETJE LICENC, KI SO JIH IZDALE TRETJE DRŽAVE ALI SO BILE IZDANE V NJIHOVEM IMENU**A. POTRDITEV LICENC****Splošno**

1. Pilotsko licenco, ki jo je izdala tretja država v skladu z zahtevami iz Priloge K Čikaški konvenciji, lahko potrdi pristojni organ države članice.

Piloti oddajo vlogo pristojnemu organu države članice, v kateri prebivajo ali imajo sedež, ali če ne prebivajo na ozemlju držav članic, v kateri ima sedež operator, za katerega letijo ali bodo leteli.

2. Če osnovna licenca ostane veljavna, licenca velja največ eno leto.

To obdobje lahko samo enkrat podaljša pristojni organ, ki je izdal potrditev, če se je pilot med njeno veljavnostjo prijavil za usposabljanje ali opravlja usposabljanje za izdajo licence v skladu z delom FCL. To podaljšanje vključuje čas, potreben za izdajo licence v skladu z delom FCL.

Imetniki licence, ki jo sprejme država članica, izvajajo privilegije v skladu z zahtevami iz dela FCL.

Pilotske licence za komercialni zračni prevoz in druge komercialne dejavnosti

3. Pri pilotskih licencah za komercialni zračni prevoz in druge komercialne dejavnosti imetnik izpolnjuje naslednje zahteve:

(a) med preverjanjem praktične usposobljenosti izpolnjuje zahteve iz dela FCL za podaljšanje veljavnosti ratinga za tip ali razred, ki ustrezajo privilegijem iz licence, ki jo ima;

(b) dokaže pridobljeno znanje iz ustreznih delov dela OPS in dela FCL;

(c) dokažejo pridobljeno znanje angleščine v skladu s FCL.055;

(d) ima veljavno zdravniško spričevalo za razred 1, izdano v skladu z delom Medicina;

(e) pri letalih izpolnjuje zahteve za izkušnje iz naslednje tabele:

Licenca, ki jo ima	Skupno število ur letenja	Privilegiji	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 kot PIC na letalih z več piloti	Kot PIC na letalih z več piloti v komercialnem zračnem prevozu	(a)
ATPL(A) ali CPL(A)/IR (*)	> 1 500 kot PIC ali kopilot na letalih z več piloti v skladu z operativnimi zahtevami	Kot kopilot na letalih z več piloti v komercialnem zračnem prevozu	(b)
CPL(A)/IR	> 1 000 kot PIC v komercialnem zračnem prevozu po pridobitvi ratinga IR	Kot PIC na letalih z enim pilotom v komercialnem zračnem prevozu	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 kot PIC ali kopilot na letalih z enim pilotom v skladu z operativnimi zahtevami	Kot kopilot na letalih z enim pilotom v komercialnem zračnem prevozu v skladu z delom OPS	(d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 na letalih, razen na letalih TMG, vključno z 200 urami v vlogi, za katero prosi za potrditev, in 50 urami v navedeni vlogi v zadnjih 12 mesecih	Izvajanje privilegijev na letalih med operacijami, ki niso komercialni zračni prevoz	(e)

(1)	(2)	(3)	
CPL(A)	> 1 500 ur kot PIC v komercialnem zračnem prevozu, vključno s 500 urami operacij na vodnem letalu	Kot PIC na letalih z enim pilotom v komercialnem zračnem prevozu	(f)

(*) Imetniki CPL(A)/IR za letala z več piloti pred potrditvijo dokažejo raven znanja, ki ustreza ATPL(A) ICAO.

(f) pri helikopterjih izpolnjujejo zahteve za izkušnje iz naslednje tabele:

Licenca, ki jo ima	Skupno število ur letenja	Privilegiji	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) z veljavnim ratingom IR	> 1 000 ur kot PIC na helikopterjih z več piloti	Kot PIC med operacijami po pravilih VFR in IFR na helikopterjih z več piloti v komercialnem zračnem prevozu	(a)
ATPL(H) brez privilegijev IR	> 1 000 ur kot PIC na helikopterjih z več piloti	Kot PIC med operacijami po pravilih VFR na helikopterjih z več piloti v komercialnem zračnem prevozu	(b)
ATPL(H) z veljavnim ratingom IR	> 1 000 kot pilot na helikopterjih z več piloti	Kot kopilot med operacijami po pravilih VFR in IFR na helikopterjih z več piloti v komercialnem zračnem prevozu	(c)
ATPL(H) brez privilegijev IR	> 1 000 kot pilot na helikopterjih z več piloti	Kot kopilot med operacijami po pravilih VFR na helikopterjih z več piloti v komercialnem zračnem prevozu	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 kot pilot na helikopterjih z več piloti	Kot kopilot na helikopterjih z več piloti v komercialnem zračnem prevozu	(e)
CPL(H)/IR	> 1 000 kot PIC v komercialnem zračnem prevozu po pridobitvi ratinga IR	Kot PIC na helikopterjih z enim pilotom v komercialnem zračnem prevozu	(f)
ATPL(H) s privilegiji IR ali brez njih, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 ur na helikopterjih, razen na helikopterjih, certificiranih v skladu s CS-27/29 ali enakovrednimi zahtevami, vključno z 200 urami v vlogi, za katero prosi za potrditev, in 50 urami v navedeni vlogi v zadnjih 12 mesecih	Izvajanje privilegijev na helikopterjih med operacijami, ki niso komercialni zračni prevoz	(g)

(*) Imetniki CPL(H)/IR za helikopterje z več piloti pred potrditvijo dokažejo raven znanja, ki ustreza ATPL ICAO.

Pilotske licence za nekomercialne dejavnosti z ratingom za instrumentalno letenje

4. Piloti z licenco športnega pilota z ratingom za instrumentalno letenje, licencami CPL ali ATPL z ratingom za instrumentalno letenje, ki želijo izvajati samo privilegije športnega pilota, izpolnjujejo naslednje zahteve:
 - (a) opravijo preizkus praktične usposobljenosti za rating za instrumentalno letenje in rating za tip ali razred, ki ustreza privilegijem iz licence, ki jo imajo, v skladu z dodatkom 7 in dodatkom 9 k delu FCL;
 - (b) dokažejo pridobljeno znanje z naslednjih področij: letalsko pravo, letalske vremenske oznake, načrtovanje leta in zmogljivost med letom (IR) ter človeško delovanje;
 - (c) dokažejo pridobljeno znanje angleščine v skladu s FCL.055;
 - (d) imajo veljavno zdravniško spričevalo najmanj za razred 2, izdano v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji;
 - (e) opravijo najmanj 100 ur instrumentalnega letenja kot vodje zrakoplova na zrakoplovu ustrezne kategorije.

Pilotske licence za nekomercialne dejavnosti brez ratinga za instrumentalno letenje

5. Piloti z licenco športnega pilota, licencama CPL ali ATPL brez ratinga za instrumentalno letenje, ki želijo izvajati samo privilegije športnega pilota, izpolnjujejo naslednje zahteve:
- (a) dokažejo pridobljeno znanje s področja letalskega prava in človeške zmogljivosti;
 - (b) uspešno opravijo preizkus praktične usposobljenosti za licenco PPL v skladu z delom FCL;
 - (c) izpolnjujejo ustrezne zahteve iz dela FCL za izdajo ratinga za tip ali razred, ki ustrezajo privilegijem licence, ki jo imajo;
 - (d) imajo zdravniško spričevalo najmanj za razred 2, izdano v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji;
 - (e) dokažejo pridobljeno jezikovno znanje v skladu s FCL.055;
 - (f) opravijo najmanj 100 ur kot piloti zrakoplova iz ustrezne kategorije.

Potrditve pilotskih licenc za posebne naloge, ki so časovno omejene

6. Ne glede na določbe zgornjih odstavkov lahko države članice pri proizvodnih letih sprejmejo licenco, ki jo je izdala tretja država v skladu s Prilogo 1 Čikaški konvenciji, za največ dvanajst mesecev za posebne naloge, ki so časovno omejene, kot so leti za usposabljanje pred začetkom uporabe zrakoplova, predstavitveni leti, preleti ali preizkusni leti, če kandidat izpolnjuje naslednje zahteve:
- (a) ima ustrezno licenco in zdravniško spričevalo ter povezane ratinge ali kvalifikacije, izdane v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji;
 - (b) je neposredno ali posredno zaposlen pri proizvajalcu letala.

V tem primeru so privilegiji imetnika omejeni na izvajanje usposabljanja za letenje in preizkusne lete za prvo izdajo ratingov za tip, nadzor začetnega linijskega letenja operatorjevih pilotov, vročitvene lete ali prelete, začetno linijsko letenje, predstavitvene ali preizkusne lete.

B. SPREMEMBA LICENC

1. Licence PPL/BPL/SPL, CPL ali ATPL, ki jih je izdala tretja država v skladu z zahtevami Priloge 1 k Čikaški konvenciji, lahko pristojni organ države članice spremeni v licence PPL/BPL/SPL iz dela FCL z ratingom za razred ali tip z enim pilotom.

Pilot odda vlogo za spremembo pri pristojnem organu države članice, v kateri prebiva ali ima sedež.

2. Imetnik licence izpolnjuje naslednje minimalne zahteve za ustrezno kategorijo zrakoplovov:
- (a) uspešno opravi pisni preizkus znanja iz letalskega prava in človeške zmogljivosti;
 - (b) uspešno opravi preizkus praktične usposobljenosti za licenco PPL, BPL ali SPL, kot je ustrezno, v skladu z delom FCL;
 - (c) izpolnjuje zahteve za izdajo ustreznega ratinga za razred ali tip v skladu s poddelom H;
 - (d) ima zdravniško spričevalo najmanj za razred 2, izdano v skladu z delom Medicina;
 - (e) dokažejo pridobljeno jezikovno znanje v skladu s FCL.055;
 - (f) opravi najmanj 100 ur letenja kot pilot.

C. SPREJEM RATINGOV ZA RAZRED IN TIP

1. Veljavni rating za razred ali tip iz licence, ki jo je izdala tretja država, se lahko vpiše v licenco iz dela FCL, če kandidat:
- (a) izpolnjuje zahteve za izkušnje in pogoje za izdajo ustreznega ratinga za tip ali razred v skladu z delom FCL;
 - (b) uspešno opravi ustrezni preizkus praktične usposobljenosti za izdajo ustreznega ratinga za tip ali razred v skladu z delom FCL;
 - (c) ima sveže letalske izkušnje;

(d) opravi najmanj:

- (i) pri ratingih za razred letal 100 ur letenja kot pilot v navedenem razredu;
 - (ii) pri ratingih za tip letal 500 ur letenja kot pilot v zadevnem tipu;
 - (iii) pri helikopterjih z enim pilotom in največjo certificirano vzletno maso do 3 175 kg 100 ur letenja kot pilot na zadevnem tipu;
 - (iv) pri vseh drugih helikopterjih 350 ur letenja kot pilot v zadevnem razredu.
-

PRILOGA IV

[DEL-MED]

PODDEL A

SPLOŠNE ZAHTEVE

ODDELEK 1

*Splošno***MED.A.001 Pristojni organ**

Za namene tega dela je pristojni organ:

(a) za centre letalske medicine (AeMC):

1. organ, ki ga imenuje država članica, v kateri ima AeMC svoj sedež;
2. agencija, če ima AeMC svoj sedež v tretji državi;

(b) za zdravnike letalske medicine (AME):

1. organ, ki ga imenuje država članica, v kateri imajo AME svoj sedež delovanja.
2. če ima AME sedež delovanja v tretji državi, organ, ki ga imenuje država članica, katero zaprosi za izdajo pooblastila AME;

(c) za zdravnike splošne medicine (GMP), organ, ki ga imenuje država članica, v kateri GMP prijavi svojo dejavnost;

(d) za zdravnike medicine dela (OHMP), ki ocenjujejo zdravstveno sposobnost kabinskega osebja, organ, ki ga imenuje država članica, v kateri OHMP prijavi svojo dejavnost.

MED.A.005 Področje uporabe

Ta del določa zahteve za:

(a) izdajo, veljavnost, podaljšanje veljavnosti in obnovo zdravniškega spričevala, ki se zahteva za izvajanje privilegijev iz pilotske licence ali pilota pripravnika;

(b) zdravstveno sposobnost kabinskega osebja;

(c) izdajo pooblastil AME in

(d) kvalifikacije zdravnikov splošne medicine (GMP) in zdravnikov medicine dela (OHMP).

MED.A.010 Opredelitev pojmov

Za namene tega dela se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- „akreditirano zdravniško mnenje“ pomeni mnenje enega ali več zdravnikov, ki izpolnjujejo zahteve licenčnega organa, sprejeto na podlagi objektivnih in nediskriminatornih meril za namene zadevnega primera, po potrebi po posvetovanju s strokovnjaki za letalske operacije ali drugimi strokovnjaki,
- „ocena“ pomeni mnenje o zdravstveni sposobnosti posameznika, ki se sprejme na podlagi ocene posameznikove zdravstvene anamneze in/ali letalsko-medicinskih pregledov v skladu s tem delom ter po potrebi dodatnih pregledov in/ali medicinskih preiskav, kot so med drugim EKG, merjenje krvnega tlaka, pregled krvi, rentgensko slikanje,
- „loči barve“ pomeni sposobnost kandidata, da zlahka loči barve, ki se uporabljajo v letalski navigaciji, in pravilno prepoznavanje letalske barvne luči,
- „očesni specialist“ pomeni oftalmologa ali specialista za vid, ki je zaključil študij optometrije in je usposobljen za prepoznavanje patoloških stanj,

- „pregled“ pomeni inspekcijo, palpacijo, perkusijo, avskultacijo ali druge načine pregledovanja, zlasti za diagnosticiranje bolezni,
- „preiskava“ pomeni oceno domnevnega patološkega stanja kandidata na podlagi pregledov in preiskav, da se ugotovi prisotnost ali odsotnost bolezenskega stanja,
- „licenčni organ“ pomeni pristojni organ države članice, ki je izdal licenco ali pri katerem kandidat zaprosi za izdajo licence, ali če oseba še ni zaprosila za izdajo licence, pristojni organ v skladu s tem delom,
- „omejitev“ pomeni pogoj, naveden v zdravniškem spričevalu, licenci ali zdravniškem poročilu kabinskega osebja, ki mora biti izpolnjen med izvajanjem privilegijev iz licence, ali v potrdilu kabinskega osebja,
- „refrakcijska napaka“ pomeni odstopanje od emetropije v dioptrijah najbolj ametropnem meridianu po standardni metodi.

MED.A.015 Zaupnost zdravstvenih podatkov

Vsi, ki so vključeni v zdravniški pregled, oceno in izdajo spričevala, zagotovijo nenehno spoštovanje zaupnosti zdravstvenih podatkov.

MED.A.020 Zmanjšanje zdravstvene sposobnosti

(a) Imetniki licenc ne izvajajo privilegijev iz licence in povezanih ratingov ali pooblastil, če:

1. opazijo kakršno koli zmanjšanje svoje zdravstvene sposobnosti, ki bi jim lahko onemogočilo varno izvajanje navedenih privilegijev;
2. jemljejo ali uživajo predpisano ali nepredpisano zdravilo, ki bi lahko ogrozilo varno izvajanje privilegijev iz zadevne licence;
3. so podvrženi zdravniškemu, kirurškemu ali drugemu zdravljenju, ki lahko vpliva na varnost letenja.

(b) Poleg tega imetniki licence takoj obiščejo zdravnika letalske medicine, če:

1. so imeli operacijo ali večji invazivni poseg;
2. so začeli redno jemati katero koli zdravilo;
3. so utrpeli hujšo telesno poškodbo, zaradi katere ne morejo opravljati nalog člana letalske posadke;
4. so resno zboleli in zato ne morejo opravljati nalog člana letalske posadke;
5. v primeru nosečnosti;
6. so bili sprejeti v bolnišnico ali na kliniko;
7. prvič potrebujejo korektivne leče.

(c) V navedenih primerih:

1. imetniki zdravniškega spričevala razreda 1 in 2 obiščejo AeMC ali AME. AeMC ali AME oceni zdravstveno sposobnost imetnika licence in odloči, ali je sposoben še naprej izvajati svoje privilegije;
2. imetniki zdravniških spričeval za licenco LAPL obiščejo AeMC ali AME ali GMP, ki je podpisal zdravniško spričevalo. AeMC, AME ali GMP oceni zdravstveno sposobnost imetnikov licence in odloči, ali so sposobni še naprej izvajati svoje privilegije.

- (d) Člani kabinskega osebja ne opravljajo nalog na zrakoplovih in, če je ustrezno, ne izvajajo privilegijev iz svojega potrdila kabinskega osebja, če opazijo kakršno koli zmanjšanje svoje zdravstvene sposobnosti in če bi to stanje lahko povzročilo njihovo nesposobnost za izvajanje nalog in odgovornosti glede varnosti.
- (e) Poleg tega člani kabinskega osebja z bolezenskim stanjem iz točk (b)(1) do (b)(5), takoj obiščejo AME, AeMC oziroma OHMP. AME, AeMC ali OHMP oceni zdravstveno sposobnost članov kabinskega osebja in odloči, ali so sposobni še naprej opravljati svoje varnostne naloge.

MED.A.025 Obveznosti AeMC, AME, GMP in OHMP

- (a) AeMC, AME, GMP in OHMP med zdravstvenimi pregledi in/ali ocenami:
1. zagotovijo, da lahko vzpostavijo komunikacijo s kandidatom brez jezikovnih ovir;
 2. kandidata obvestijo o posledicah predložitve nepopolnih, netočnih ali napačnih izjav v zvezi s svojo zdravstveno anamnezo.
- (b) AeMC, AME, GMP in OHMP po opravljenih letalsko-medicinskih pregledih in/ali ocenah:
1. obvestijo kandidata, ali je sposoben ali ne, ali ga napotijo k licenčnemu organu, AeMC oziroma AME, kar je ustrezno;
 2. obvestijo kandidata o vseh omejitvah, ki bi lahko omejile usposabljanje za letenje, privilegije iz licence oz. potrdilo kabinskega osebja;
 3. če je kandidat ocenjen kot nesposoben, ga seznani s pravico do drugega mnenja in
 4. pri kandidatih za zdravniško spričevalo licenčnemu organu takoj pošljejo podpisano ali elektronsko overjeno poročilo, ki vključuje rezultat ocene in kopijo zdravniškega spričevala.
- (c) AeMC, AME, GMP in OHMP vodijo evidenco s podrobnostmi o zdravstvenih pregledih in ocenah, opravljenih v skladu s tem delom, ter njihovih rezultatih v skladu z nacionalno zakonodajo.
- (d) Kadar se zahteva za zdravniško spričevalo in/ali za nadzorne funkcije AeMC, AME, GMP in OHMP na zahtevo predložijo ocenjevalcu pristojnega organa vso letalsko-medicinsko dokumentacijo in poročila ter druge zadevne informacije.

ODDELEK 2

Zahteve za zdravniška spričevala

MED.A.030 Zdravniška spričevala

- (a) Pilot pripravnik ne leti samostojno, če nima zdravniškega spričevala, ki se zahteva za zadevno licenco.
- (b) Kandidati za licenco pilotov lahkih zrakoplovov (LAPL) ali njeni imetniki imajo najmanj zdravniško spričevalo za licenco LAPL.
- (c) Kandidati za licenco športnega pilota (PPL), licenco jadralnega pilota (SPL) ali licenco pilota balona (BPL) ter imetniki navedenih licenc imajo zdravniško spričevalo najmanj razreda 2.
- (d) Kandidati za licenco SPL ali BPL ali imetniki navedenih licenc, ki opravljajo komercialne lete jadralnih letal ali balonov, imajo zdravniško spričevalo najmanj razreda 2.
- (e) Če je licenci PPL ali LAPL dodan rating za nočno letenje, imetnik licence loči barve.
- (f) Kandidati za licenco poklicnega pilota (CPL), pilotsko licenco za letenje v veččlanski posadki (MPL) ali licenco prometnega pilota (ATPL) ter imetniki navedenih licenc imajo zdravniško spričevalo najmanj razreda 1.
- (g) Če se rating instrumenta doda PPL, imetnik licence opravi avdiometrijo s čistimi toni tako pogosto, kot se zahteva za imetnike zdravniškega spričevala razreda 1, in v skladu s standardom, ki se zahteva zanje.
- (h) Imetnik licence nima nikoli več kot enega zdravniškega spričevala, izdanega v skladu s tem delom.

MED.A.035 Vloga za zdravniško spričevalo

- (a) Vloge za zdravniško spričevalo se predložijo v obliki, ki jo določi pristojni organ.
- (b) Kandidati za zdravniško spričevalo AeMC, AME oz. GMP predložijo:
1. dokazilo o identiteti;
 2. podpisano izjavo:
 - (i) o zdravstvenih podatkih o njihovi zdravstveni anamnezi;
 - (ii) ali so bili predhodno že na pregledu za zdravniško spričevalo, in če da, pri kom in kakšno je bilo mnenje zdravnika;
 - (iii) ali so bili že kdaj ocenjeni kot nesposobni in ali jim je bilo zdravniško spričevalo kdaj začasno razveljavljeno ali preklicano.
- (c) Kadar kandidat zaprosi za podaljšanje veljavnosti ali obnovo zdravniškega spričevala, zadevno zdravniško spričevalo predloži AeMC, AME ali GMP, preden opravi zahtevane preglede.

MED.A.040 Izdaja, podaljšanje veljavnosti in obnova zdravniških spričeval

- (a) Zdravniško spričevalo se izda, podaljša ali obnovi, ko se zahtevani zdravniški pregledi in/ali ocene zaključijo in se oceni, da je kandidat sposoben.
- (b) Prva izdaja
1. Zdravniška spričevala razreda 1 izda AeMC.
 2. Zdravniška spričevala razreda 2 izda AeMC ali AME.
 3. Zdravniška spričevala LAPL izda AeMC, AME ali GMP, če nacionalna zakonodaja države članice, kjer se licenca izda, to dovoljuje.
- (c) Podaljšanje veljavnosti in obnova
1. Zdravniška spričevala razreda 1 in 2 podaljša ali obnovi AeMC ali AME.
 2. Zdravniška spričevala podaljša ali obnovi AeMC, AME ali GMP, če nacionalna zakonodaja države članice, kjer se licenca izda, to dovoljuje.
- (d) AeMC, AME ali GMP izdajo, podaljšajo veljavnost ali obnovijo zdravniško spričevalo samo, če:
1. jim je kandidat predložil popolno zdravstveno anamnezo in na zahtevo AeMC, AME ali GMP rezultate zdravniških pregledov in preiskav, ki jih je opravil kandidatov zdravnik ali specialist, in
 2. so AeMC, AME ali GMP opravili oceno zdravstvene sposobnosti za letenje, ki temelji na zdravniških pregledih in preiskavah, ki se zahtevajo za zadevno zdravniško spričevalo, da preverijo, ali je kandidat izpolnjuje zahteve iz tega dela;
- (e) AME, AeMC ali v primeru napotitve licenčni organ lahko od kandidata zahteva, da opravi dodatne zdravniške preglede in preiskave, kadar za to obstajajo klinične indikacije, preden izda, podaljša ali obnovi zdravniško spričevalo.
- (f) Licenčni organ lahko izda oz. ponovno izda zdravniško spričevalo, če:
1. je bil kandidat k njemu napoten;
 2. je ugotovil, da so v spričevalu potrebni popravki informacij.

MED.A.045 Veljavnost, podaljšanje veljavnosti in obnova zdravniških spričeval**(a) Veljavnost**

1. Zdravniška spričevala razreda 1 veljajo 12 mesecev.
2. Obdobje veljavnosti zdravniških spričeval razreda 1 se skrajša na šest mesecev za imetnike licenc, ki:
 - (i) izvajajo potniške lete v komercialnem zračnem prometu z enopilotskimi letali in so dopolnili starost 40 let;
 - (ii) so dopolnili 60 let.
3. Zdravniška spričevala razreda 2 veljajo:
 - (i) 60 mesecev, dokler imetnik licence ne doseže starosti 40 let. Zdravniško spričevalo, izdano preden kandidat doseže 40 let, preneha veljati ko imetnik licence doseže starost 42 let;
 - (ii) 24 mesecev med starostjo 40 in 50 let. Zdravniško spričevalo, izdano preden kandidat doseže 50 let, preneha veljati, ko imetnik licence doseže starost 51 let, in
 - (iii) 12 mesecev po dopolnjenjem 50. letu starosti.
4. Zdravniška spričevala za licenco LAPL veljajo:
 - (i) 60 mesecev, dokler imetnik licence ne dopolni starosti 40 let. Zdravniško spričevalo, izdano preden kandidat dopolni 40 let, preneha veljati ko imetnik licence dopolni starost 42 let;
 - (ii) 24 mesecev po dopolnjenjem 40. letu starosti.
5. Obdobje veljavnosti zdravniškega spričevala, vključno z vsemi povezanimi pregledi ali specialističnimi preiskavami, se:
 - (i) je odvisno od starosti kandidata na dan zdravniškega pregleda in
 - (ii) se izračuna od datuma zdravniškega pregleda pri prvi izdaji in obnovi, pri podalžanju veljavnosti pa od datuma poteka veljavnosti prejšnjega zdravniškega spričevala.

(b) Podaljšanje veljavnosti

Pregledi in/ali ocene za podaljšanje veljavnosti zdravniškega spričevala se lahko opravijo do 45 dni pred datumom poteka zdravniškega spričevala.

(c) Obnova

1. Če imetnik zdravniškega spričevala ne izpolni zahteve iz točke (b), se zahteva pregled in/ali ocena za obnovo.
2. Pri zdravniških spričevalih razreda 1 in 2:
 - (i) če je zdravniško spričevalo poteklo pred več kot dvema letoma, opravi pregled za obnovo AeMC ali AME samo na podlagi ocene letalsko-medicinske dokumentacije kandidata;
 - (ii) če je zdravniško spričevalo poteklo pred več kot petimi leti, se uporabijo zahteve za pregled za prvo izdajo, ocena pa temelji na zahtevah za podaljšanje veljavnosti.
3. Pri zdravniških spričevalih za licenco LAPL AeMC, AME ali GMP oceni zdravstveno anamnezo kandidata in opravi letalsko-medicinski pregled in/ali oceno v skladu z MED.B.095.

MED.A.050 Napotitev

- (a) Če se kandidata za zdravniško spričevalo razreda 1 ali 2 napoti k licenčnemu organu v skladu z MED.B.001, AeMC ali AME pošlje ustrezno zdravstveno dokumentacijo licenčnemu organu.

- (b) Če se kandidata za zdravniško spričevalo za licenco LAPL napoti k AME ali AeMC v skladu z MED.B.001, GMP pošlje ustrezno zdravstveno dokumentacijo centru AeMC ali zdravniku AME.

PODDEL B

ZAHTEVE ZA ZDRAVNIŠKA SPRIČEVALA PILOTOV

ODDELEK 1

Splošno

MED.B.001 Omejitve zdravniških spričeval

(a) *Omejitve zdravniških spričeval razreda 1 in 2*

1. Če kandidat ne izpolnjuje v celoti zahtev za ustrezen razred zdravniškega spričevala, vendar po mnenju AeMC ali AME to ne bo ogrozilo letalske varnosti, AeMC ali AME:
 - (i) pri kandidatih za zdravniško spričevalo razreda 1, odločitev o zdravstveni sposobnosti kandidata prenesejo na licenčni organ v skladu s tem poddelom;
 - (ii) če prenos odločitve na licenčni organ v tem poddelu ni predviden, ocenijo, ali je kandidat sposoben varno opravljati svoje naloge v skladu z eno ali več omejitvami iz zdravniškega spričevala in izdajo zdravniško spričevalo z ustrezno omejitvijo oziroma omejitvami;
 - (iii) pri kandidatih za zdravniško spričevalo razreda 2, ocenijo, ali je kandidat sposoben varno opravljati svoje naloge v skladu z eno ali več omejitvami iz zdravniškega spričevala in po posvetovanju z licenčnim organom izdajo zdravniško spričevalo z ustrezno omejitvijo oziroma omejitvami;
 - (iv) AeMC ali AME lahko podaljša veljavnost ali obnovi zdravniško spričevalo z enako omejitvijo brez napotitve kandidata k licenčnemu organu.

(b) *Omejitve zdravniških spričeval za licenco LAPL*

1. Če GMP ob ustreznem upoštevanju kandidatove zdravstvene anamneze oceni, da kandidat ne izpolnjuje v celoti zahtev za zdravstveno sposobnost, kandidata napoti k AeMC ali AME, razen kandidatov, za katere je treba sprejeti omejitve samo zaradi uporabe korektivnih leč.
2. AeMC ali AME, h kateremu je bil napoten kandidat za zdravniško spričevalo za licenco LAPL, ob ustreznem upoštevanju MED.B.095 oceni, ali je kandidat sposoben varno opravljati svoje naloge ob upoštevanju ene ali več omejitev iz zdravniškega spričevala in izda zdravniško spričevalo z ustrezno omejitvijo oziroma omejitvami. AeMC ali AME vedno prouči, ali je treba pilotu prepovedati prevoz potnikov (OPL).
3. GMP lahko podaljša veljavnost ali obnovi zdravniško spričevalo za licenco LAPL z enako omejitvijo brez napotitve kandidata k AeMC ali AME.

(c) *Pri oceni, ali je omejitev potrebna, se zlasti upošteva:*

1. ali je v potrjenem zdravniškem mnenju navedeno, da je v posebnih okoliščinah kandidatovo neizpolnjevanje zahtev, številčnih ali drugih, tako, da izvajanje privilegijev iz veljavne licence ne bo ogrozilo letalske varnosti;
2. kandidatova sposobnost, strokovno znanje in izkušnje, pomembne za predvideno operacijo.

(d) *Oznake omejitev*

1. Omejitev pri sestavi veččlanske letalske posadke (OML – Samo razred 1)
 - (i) Če imetnik licence CPL, ATPL ali MPL ne izpolnjuje v celoti zahtev za zdravniško spričevalo razreda 1 in je bil napoten k licenčnemu organu, se oceni, ali se zdravniško spričevalo lahko izda z omejitvijo OMP „velja samo za letenje kot usposobljen kopilot ali z usposobljenim kopilotom“. To oceno opravi licenčni organ.

- (ii) Imetnik zdravniškega spričevala z omejitvijo OML upravlja zrakoplov samo med operacijami z več piloti, če je drugi pilot popolnoma usposobljen za upravljanje ustreznega tipa zrakoplova, zanj omejitev OML ne velja in še ni star 60 let.
 - (iii) Omejitev OML za zdravniška spričevala razreda 1 lahko vpiše ali izbriše samo licenčni organ.
2. Omejitev v zvezi z letenjem v prisotnosti varnostnega pilota (OSL – Samo za zdravniško spričevalo razreda 2 in privilegije LAPL)
- (i) Imetnik zdravniškega spričevala z omejitvijo OSL upravlja zrakoplov samo, če je na zrakoplovu drug pilot, ki je popolnoma usposobljen za opravljanje nalog vodje zrakoplova ustreznega razreda ali tipa, če je zrakoplov opremljen z dvojnimi krmili in če je drugi pilot na sedežu ob krmilu.
 - (ii) Omejitev OSL za zdravniška spričevala razreda 2 lahko vpiše ali izbriše samo AeMC ali AME po posvetovanju z licenčnim organom.
3. Operativna omejitev prevoza potnikov (OPL – Razred 2 in privilegiji LAPL)
- (i) Imetnik zdravniškega spričevala z omejitvijo OPL upravlja zrakoplov samo, če na njem ni potnikov.
 - (ii) Omejitev OSL za zdravniška spričevala razreda 2 lahko vpiše ali izbriše samo AeMC ali AME po posvetovanju z licenčnim organom.
 - (iii) Omejitev OPL za zdravniški certifikat LAPL lahko določi AeMC ali AME.
- (e) Za imetnika zdravniškega spričevala se lahko sprejme katera koli druga omejitev, če se zahteva za zagotovitev letalske varnosti.
- (f) Vsaka omejitev, ki se sprejme za imetnika zdravniškega spričevala, se vpiše v zdravniško spričevalo.

ODDELEK 2

Zdravstvene zahteve za zdravniška spričevala razreda 1 in 2

MED.B.005 Splošno

- (a) Kandidati za zdravniško spričevalo ne smejo imeti:
- 1. anomalij, prirojenih ali pridobljenih;
 - 2. aktivne, latentne, akutne ali kronične bolezni ali nezmožnosti;
 - 3. rane, poškodbe ali pooperativnih posledic;
 - 4. učinkov ali stranskih učinkov predpisanih ali nepredpisanih terapevtskih, diagnostičnih ali preventivnih zdravil, ki jih jemljejo;
- zaradi katerih bi bili funkcionalno omejeni v taki meri, da bi to lahko vplivalo na varno izvajanje privilegijev iz veljavne licence, ali zaradi katerih kandidat morda nenadoma ne bi mogel varno opravljati privilegijev licence.
- (b) Kadar se sklep o zdravstveni sposobnosti kandidata za zdravniško spričevalo razreda 1 pošlje licenčnemu organu, lahko ta organ takšen sklep prepusti AeMC, razen kadar je potrebna OML.
- (c) Kadar se sklep o zdravstveni sposobnosti kandidata za zdravniško spričevalo razreda 2 pošlje licenčnemu organu, lahko ta organ takšen sklep prepusti AeMC ali AME, razen kadar je potrebna OSL ali OPL.

MED.B.010 Kardiovaskularni sistem

(a) Pregled

- 1. Opravi se standardni elektrokardiogram z 12 odvodov v mirovanju (EKG), v primeru kliničnih indikacij se sestavi poročilo, in sicer
 - (i) za zdravniško spričevalo razreda 1, pri pregledu za prvo izdajo zdravniškega spričevala, nato pa do starosti 30 let vsakih pet let, do starosti 40 let vsaki dve leti, do starosti 50 let vsako leto, potem pa pri vseh pregledih za podaljšanje veljavnosti ali obnovo;
 - (ii) za zdravniško spričevalo razreda 2 na prvem pregledu po starosti 40 let in nato vsaki 2 leti po 50-em letu starosti.

2. Razširjena ocena kardiovaskularnega profila se zahteva, če obstajajo klinične indikacije.
3. Za zdravniško spričevalo razreda 1 se razširjena ocena kardiovaskularnega profila opravi pri pregledu za prvo podaljšanje ali obnovo po dopolnjenem 65. letu starosti, nato pa vsaka štiri leta.
4. Za zdravniško spričevalo razreda 1 se zahteva ocena serumskih lipidov, vključno s holesterolom, pri pregledu za prvo izdajo zdravniškega spričevala ter pri prvem pregledu po dopolnjenem 40. letu starosti.

(b) *Kardiovaskularni sistem – Splošno*

1. Kandidati ne smejo imeti kardiovaskularne bolezni, ki bi lahko ogrozila varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence.
2. Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1, ki imajo katero koli od naslednjih bolezenskih stanj, se ocenijo kot nesposobni:
 - (i) anevrizma prsne ali nadledvične abdominalne aorte, pred operacijo ali po njej;
 - (ii) večjo funkcionalno okvaro katere koli srčne zaklopke;
 - (iii) presajeno srce/pljuča.
3. K licenčnemu organu se napotijo kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 s potrjeno anamnezo ali diagnozo katerega koli od naslednjih bolezenskih stanj:
 - (i) periferna arterijska bolezen pred operacijo ali po njej;
 - (ii) anevrizma abdominalne aorte, pred operacijo ali po njej;
 - (iii) funkcionalno nepomembna nepravilnost srčnih zaklopk;
 - (iv) po operaciji srčne zaklopke;
 - (v) anomalija perikarda, miokarda ali endokarda;
 - (vi) prirojena srčna napaka, pred korektivno operacijo ali po njej;
 - (vii) ponavljajoče se vazovagalne sinkope;
 - (viii) tromboza arterij ali ven;
 - (ix) pljučna embolija;
 - (x) kardiovaskularna bolezen, ki zahteva sistemsko antikoagulantno zdravljenje.

4. Kandidate za zdravniško spričevalo razreda 2 s potrjeno diagnozo ene od bolezni, navedenih v 2 in 3 zgoraj, pregleda in oceni kardiolog, preden se kandidata oceni za sposobnega po posvetovanju z licenčnim organom.

(c) *Krvni tlak*

1. Krvni tlak se izmeri pri vsakem pregledu.
2. Krvni tlak kandidata je v okviru normalnih vrednosti.
3. Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1:
 - (i) s simptomatsko hipotenzijo ali
 - (ii) katerih sistolični krvni tlak na pregledu vedno presega 160 mmHg in/ali diastolični 95 mmHg, če se zdravijo ali ne,se ocenijo kot nesposobni.

4. Kandidatu, ki začne jemati zdravila za obvladovanje krvnega tlaka, se zdravniško spričevalo začasno razveljavi, dokler se ne ugotovi, da zdravila nimajo resnejših stranskih učinkov.

(d) *Bolezni koronarnih arterij*

1. Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 z:

- (i) sumom na miokardno ishemijo;
- (ii) asimptomatsko blažjo obliko bolezni koronarne arterije, ki ne zahteva zdravljenja z zdravili proti angini pectoris;

se napotijo k licenčnemu organu in opravijo kardiološko oceno, da se izključi ishemija srčne mišice, preden se lahko ocenijo kot sposobni.

2. Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 2 s katerim koli bolezenskim stanjem iz točke 1 opravijo kardiološko oceno, preden se lahko ocenijo kot sposobni.

3. Kandidati, ki imajo katero koli od naslednjih bolezenskih stanj, se ocenijo kot nesposobni:

- (i) ishemija srčne mišice;
- (ii) simptomatska bolezen koronarnih arterij;
- (iii) simptomi bolezni koronarnih arterij, ki se obvladujejo z zdravili.

4. Kot nesposobni se ocenijo kandidati za prvo izdajo zdravniškega spričevala razreda 1 z anamnezo ali diagnozo katerega koli od naslednjih bolezenskih stanj:

- (i) ishemija srčne mišice;
- (ii) srčni infarkt;
- (iii) revaskulacija zaradi bolezni koronarnih arterij.

5. Kandidate za zdravniško spričevalo razreda 2, ki po srčnem infarktu ali operaciji zaradi bolezni koronarnih arterij ne kažejo nobenih bolezenskih simptomov, mora kardiolog oceniti pozitivno, preden se po posvetovanju z licenčnim organom ocenijo kot sposobni. Kandidati za podaljšanje veljavnosti zdravniškega spričevala razreda 1 se napotijo k licenčnemu organu.

(e) *Motnje srčnega ritma in prevajanja*

1. Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 se napotijo k licenčnemu organu, če imajo resnejše motnje srčnega prevajanja ali ritma, vključno z:

- (i) motnjami supraventikularnega ritma, vključno s sporadično (občasno) ali potrjeno sinuatrijsko nepravilnostjo, atrijsko fibrilacijo in/ali migetanjem ter asimptomatskimi sinusnimi premori;
- (ii) popolnim levokračnim blokom;
- (iii) atrioventrikularnim blokom tipa Mobitz 2;
- (iv) tahikardijo s širokimi in/ali ozkimi kompleksi;
- (v) prekatno preekscitacijo;
- (vi) asimptomatskim podaljšanjem intervala QT;
- (vii) EKG z Brugadaovim sindromom.

2. Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 2 s katerim koli bolezenskim stanjem iz točke 1 zadovoljivo opravijo kardiološko oceno, preden se po posvetovanju z licenčnim organom lahko ocenijo kot sposobni.

3. Kandidati z/s:

- (i) nepopolnim kračnim blokom;
- (ii) popolnim desnokračnim blokom;
- (iii) stabilno deviacijo leve osi;
- (iv) asimptomatsko sinusno bradikardijo;
- (v) asimptomatsko sinusno tahikardijo;
- (vi) asimptomatsko izolirano supraventrikularno ali ventrikularno ektopično aktivnostjo;
- (vii) atrioventrikularnim blokom prve stopnje, ali
- (viii) atrioventrikularnim blokom tipa Mobitz 1;

se lahko ocenijo kot sposobni, če nimajo drugih anomalij in po zadovoljivo opravljeni kardiološki oceni.

4. Kandidati, ki imajo v anamnezi:

- (i) zdravljenje s kirurško odstranitvijo;
- (ii) vstavev srčnega spodbujevalnika;

zadovoljivo opravijo kardiovaskularno oceno, preden se lahko ocenijo kot sposobni. Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 se napotijo k licenčnemu organu. Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 2 se ocenijo po posvetovanju z licenčnim organom.

5. Kandidati, ki imajo katero koli od naslednjih bolezenskih stanj, se ocenijo kot nesposobni:

- (i) simptomatsko sinoatrijsko bolezen;
- (ii) popolni atrioventrikularni blok;
- (iii) simptomatsko podaljšanje intervala QT;
- (iv) vstavljen avtomatski defibrilator;
- (v) spodbujevalnik v primeru ventrikularne tahikardije.

MED.B.015 Dihalni sistem

- (a) Kandidati z znatno zmanjšano pljučno funkcijo se ocenijo kot nesposobni. Kot sposobni se lahko ocenijo, ko se pljučna funkcija izboljša in je zadovoljiva.
- (b) Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 morajo opraviti preizkus pljučne funkcije pri prvem pregledu in če obstajajo klinične indikacije.
- (c) Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 2 morajo opraviti preizkus pljučne funkcije, če obstajajo klinične indikacije.
- (d) Kandidati, ki imajo anamnezo ali potrjeno diagnozo:
 - 1. astmo, ki jo je treba zdraviti z zdravili;
 - 2. aktivno vnetje dihal;
 - 3. aktivno sarkoidozo;
 - 4. pnevmotoraks;
 - 5. sindrom spalne apneje;

6. večjo operacijo prsnega koša;

7. pneumonektomijo

opravijo respiratorno oceno z zadovoljivim rezultatom, preden se lahko ocenijo kot sposobni. Kandidati z ugotovljeno diagnozo bolezenskega stanja iz točk 3 in 5 zadovoljivo opravijo kardiološko oceno, preden se lahko ocenijo kot sposobni.

(e) Letalsko-medicinska ocena:

1. kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 s katerim koli bolezenskim stanjem iz predhodne točke (d) se napotijo k licenčnemu organu;
2. kandidati za zdravniško spričevalo razreda 2 s katerim koli bolezenskim stanjem iz predhodne točke (d) se ocenijo po posvetovanju z licenčnim organom;

(f) Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1, ki so imeli popolno pneumonektomijo, se ocenijo kot nesposobni.

MED.B.020 Prebavni sistem

- (a) Kandidati ne smejo imeti funkcijske ali strukturne bolezni gastrointestinalnega trakta ali njegovih adneksov, ki bi lahko ogrožala varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence oziroma licenc.
- (b) Kandidati, ki imajo posledice zaradi bolezni ali kirurškega posega na katerem koli delu prebavnega trakta ali njegovih adneksov, ki bi jih lahko onesposobile med letom, zlasti zapore zaradi zožitve ali kompresije, se ocenijo kot nesposobni.

(c) Kandidati ne smejo imeti hernij, ki bi lahko sprožila simptome, zaradi katerih ne bi bili sposobni opravljati svojega dela.

(d) Kandidati, ki imajo bolezen gastrointestinalnega trakta, vključno s:

1. ponavljajočimi se prebavnimi motnjami, ki jih morajo zdraviti z zdravili;
2. vnetjem trebušne slinavke;
3. simptomatskimi žolčnimi kamni;
4. potrjeno diagnozo ali anamnezo kronične vnetne črevesne bolezni;
5. po operaciji prebavnega trakta ali njegovih adneksov, vključno z delno ali popolno kirurško odstranitvijo ali obvozom katerega koli drugega organa;

se ocenijo kot nesposobni. Kot sposobni se lahko ocenijo po uspešnem zdravljenju ali popolnem okrevanju po operaciji in po zadovoljivo opravljeni gastroenterološki oceni.

(e) Letalsko-medicinska ocena:

1. kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 z diagnozo bolezni iz točk 2, 4 in 5 se napotijo k licenčnemu organu;
2. sposobnost kandidatov za zdravniško spričevalo razreda 2, ki imajo vnetje trebušne slinavke, se oceni po posvetovanju z licenčnim organom.

MED.B.025 Metabolični in endokrini sistem

(a) Kandidati ne smejo imeti funkcijskih ali strukturnih presnovnih, prehranskih ali endokrinih motenj, ki bi lahko ogrozile varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence oziroma licenc.

(b) Kandidati s presnovnimi, prehranskimi ali endokrinimi motnjami se lahko ocenijo kot sposobni, če dokažejo, da je stanje stabilno, in če zadovoljivo opravijo letalsko-medicinsko oceno.

(c) *Sladkorna bolezen*

1. Kandidati s sladkorno boleznijo, ki se morajo zdraviti z inzulinom, se ocenijo kot nesposobni.
2. Kandidati s sladkorno boleznijo, ki je ni treba zdraviti z inzulinom, se ocenijo kot nesposobni, razen če lahko dokažejo, da imajo sladkor v krvi pod nadzorom.

(d) Letalsko-medicinska ocena:

1. kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1, ki za obvladovanje krvnega sladkorja potrebujejo druga zdravila in ne inzulin, se napotijo k licenčnemu organu;
2. sposobnost kandidatov za zdravniško spričevalo razreda 2, ki za obvladovanje krvnega sladkorja ne uporabljajo inzulina, temveč druga zdravila, se oceni po posvetovanju z licenčnim organom.

MED.B.030 Hematologija

(a) Kandidati ne smejo imeti krvnih bolezni, ki bi lahko ogrozile varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence oziroma licenc.

(b) Za zdravniško spričevalo razreda 1 se hemoglobin preveri pri vsakem pregledu za izdajo zdravniškega spričevala.

(c) Kandidati s krvnimi boleznimi, kot so:

1. motnje pri strjevanju krvi ali nagnjenost h krvavitvam ali tromboza;
2. kronična levkemija;

se lahko ocenijo kot sposobni, če zadovoljivo opravijo letalsko-medicinsko oceno.

(d) Letalsko-medicinska ocena:

1. kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 s katerim koli bolezenskim stanjem iz predhodne točke (c) se napotijo k licenčnemu organu;
2. sposobnost kandidatov za zdravniško spričevalo razreda 2 s katero koli boleznijo iz predhodne točke (c) se oceni po posvetovanju z licenčnim organom.

(e) Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1, ki imajo katero koli od spodaj naštetih krvnih bolezni, se napotijo k licenčnemu organu:

1. nenormalen hemoglobin, vključno med drugim z anemijo, policitemijo ali hemoglobinopatijo;
2. znatno povečane limfne žleze;
3. povečano vranico.

MED.B.035 Urogenitalen sistem

(a) Kandidati ne smejo imeti funkcionalne ali strukturne bolezni renalnega ali urogenitalnega sistema ali njegovih adneksov, ki bi lahko ogrozila varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence.

(b) Analiza urina je sestavni del vsakega letalsko-medicinskega pregleda. V urinu ne sme biti neobičajnih patološko pomembnih elementov.

(c) Kandidati s posledicami bolezni ali kirurških posegov na ledvicah ali urinarnem traktu, ki bi jih lahko onemogočili, zlasti zapore zaradi zožitve ali kompresije, se ocenijo kot nesposobni.

(d) Kandidati z urogenitalno boleznijo, kot so:

1. bolezen ledvic;
2. eden ali več sečnih kamnov ali anamneza, ki vključuje ledvične kolike;

se lahko ocenijo kot sposobni, če zadovoljivo opravijo nefrološko/urološko oceno.

(e) Kandidati, ki so imeli večji kirurški poseg na urinarnem aparatu, ki je vključeval popolni ali delni izrez ali obvod katerega koli izmed njegovih organov, se ocenijo kot nesposobni in se ponovno ocenijo po popolnem okrevanju, preden se lahko ocenijo kot sposobni. Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 se napotijo k licenčnemu organu za ponovno oceno.

MED.B.040 Nalezljiva bolezen

- (a) Kandidati ne smejo imeti potrjene zdravstvene anamneze ali klinične diagnoze katere koli nalezljive bolezni, ki bi lahko ogrozila varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence, ki jo imajo.
- (b) Kandidati, ki so HIV pozitivni, se lahko ocenijo kot sposobni, če zadovoljivo opravijo letalsko-medicinsko oceno. Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 se napotijo k licenčnemu organu.

MED.B.045 Porodništvo in ginekologija

- (a) Kandidatke ne smejo imeti funkcijskih ali strukturnih porodniških ali ginekoloških bolezenskih stanj, ki bi lahko ogrozila varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence oziroma licenc.
- (b) Kandidatke, ki so imele večji ginekološki kirurški poseg, se ocenijo kot nesposobne, dokler popolnoma ne okrevajo.
- (c) *Nosečnost*
 - 1. Če AeMC ali AME v primeru nosečnosti meni, da je imetnica licence sposobna izvajati svoje privilegije, ji omeji obdobje veljavnosti zdravniškega spričevala do konca 26. tedna nosečnosti. Po tem času se zdravniško spričevalo začasno razveljavi. Začasna razveljavitev se odpravi, ko kandidatka po nosečnosti popolnoma okreva.
 - 2. Imetnice zdravniškega spričevala razreda 1 lahko izvajajo privilegije iz svojih licenc samo do 26. tedna nosečnosti z omejitvijo OML. Brez poseganja v MED.B.001 v navedenem primeru omejitev OML lahko sprejme ali preklicae AeMC ali AME.

MED.B.050 Mišično-kostni sistem

- (a) Kandidati ne smejo imeti prirojenih ali pridobljenih anomalij kosti, sklepov, mišic in kit, ki bi lahko ogrozile varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence oziroma licenc.
- (b) Višina kandidata mora ustrezati standardni višini sedeža, njegove roke in noge morajo biti dovolj dolge, njihova mišična moč pa zadostna za varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence oziroma licenc.
- (c) Kandidat mora zadovoljivo uporabljati mišično-skeletni sistem, kar mu omogoča varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence. Sposobnost kandidatov se oceni po posvetovanju z licenčnim organom.

MED.B.055 Psihiatrija

- (a) Kandidati nimajo potrjene zdravstvene anamneze ali klinične diagnoze duševne bolezni ali prizadetosti ali motnje, akutne ali kronične, prirojene ali pridobljene ki bi lahko vplivala na varno izvajanje privilegijev iz zadevne licenc.
- (b) Kandidati z duševnimi ali vedenjskimi motnjami zaradi alkohola ali uporabe ali zlorabe drugih psihotropnih substanc se ocenijo kot nesposobni, dokler ne zaključijo zdravljenja in niso več odvisni zadevnih substanc ter prejmejo pozitivno oceno psihiatra po uspešnem zdravljenju. Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 se napotijo k licenčnemu organu. Sposobnost kandidatov za zdravniško spričevalo razreda 2 se oceni po posvetovanju z licenčnim organom.
- (c) Kandidati z duševnimi motnjami, kot so:
 - 1. motnje v razpoloženju;
 - 2. nevrotične motnje;
 - 3. osebnostne motnje;
 - 4. duševne ali vedenjske motnje;

zadovoljivo opravijo psihiatrično oceno, preden se lahko ocenijo kot sposobni.

- (d) Kandidati, ki so se v preteklosti enkrat ali večkrat namerno samopoškodovali, se ocenijo kot nesposobni. Kandidati zadovoljivo opravijo psihiatrično oceno, preden se lahko ocenijo kot sposobni.

(e) Letalsko-medicinska ocena:

1. kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 s katerim koli bolezenskim stanjem iz predhodnih točk (b), (c) ali (d) se napotijo k licenčnemu organu;
2. sposobnost kandidatov za zdravniško spričevalo razreda 2 z bolezenskim stanjem iz točk (b), (c) ali (d) se oceni po posvetovanju z licenčnim organom.

(f) Kandidati s potrjeno anamnezo ali klinično diagnozo shizofrenije, shizoidno ali blodnjavo motnjo se ocenijo kot nesposobni.

MED.B.060 Psihologija

- (a) Kandidati ne smejo imeti ugotovljenih psiholoških pomanjkljivosti, ki bi lahko ogrozile varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence oziroma licenc.
- (b) Psihološka ocena se lahko zahteva v okviru specialističnega psihiatričnega ali nevrološkega pregleda ali kot njegova dopolnitev.

MED.B.065 Nevrologija

- (a) Kandidati ne smejo imeti potrjene zdravstvene anamneze ali klinične diagnoze katerega koli nevrološkega bolezenskega stanja, ki bi lahko ogrozilo varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence.
- (b) Kandidati s potrjeno anamnezo ali klinično diagnozo:

1. epilepsija;
 2. ponavljajoče se motnje zavesti neznanega vzroka,
- se ocenijo kot nesposobni.

(c) Kandidati s potrjeno anamnezo ali klinično diagnozo:

1. epilepsija, ki se po petem letu starosti ni več ponovila;
2. epilepsija, ki se ni ponovila že več kot deset let in se ne zdravi;
3. epileptiformne anomalije EEG in fokalni počasni valovi;
4. progresivna ali neprogresivna bolezen živčnega sistema;
5. enkratna epizoda motnje zavesti neznanega vzroka;
6. izguba zavesti po poškodbi glave;
7. penetracijska poškodba možganov;
8. poškodba spinalnega ali perifernega živca,

opravijo dodatno oceno, preden se lahko ocenijo kot sposobni. Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 se napotijo k licenčnemu organu. Sposobnost kandidatov za zdravniško spričevalo razreda 2 se oceni po posvetovanju z licenčnim organom.

MED.B.070 Vizualni sistem

- (a) Kandidati nimajo nobene nepravilnosti pri delovanju oči ali njihovih adneksov ali nobenega prirojenega ali pridobljenega akutnega ali kroničnega patološkega stanja ali posledic operacije ali poškodbe oči, ki bi verjetno vplivali na varno izvajanje privilegijev zadevne licence.

(b) *Pregled*

1. Za zdravniško spričevalo razreda 1:

- (i) obsežen očesni pregled je del začetnega pregleda in se opravlja redno, odvisno od refrakcije in funkcionalnega delovanja očesa, in
- (ii) rutinski pregled oči je sestavni del pregledov za podaljšanje veljavnosti in obnovo.

2. Za zdravniško spričevalo razreda 2:

- (i) rutinski pregled oči je del vseh začetnih pregledov ter pregledov za podaljšanje veljavnosti in obnovo in
- (ii) podroben pregled oči se opravi, če obstajajo klinične indikacije.

(c) Ostrina vida na daljavo, s korekcijo ali brez nje, je:

- 1. za zdravniška spričevala razreda 1, 6/9 (0,7) ali boljša za posamezno oko in ostrina vida z obema očesoma 6/6 (1,0) ali boljša;
- 2. za zdravniška spričevala razreda 2, 6/12 (0,5) ali boljša za posamezno oko in ostrina vida z obema očesoma 6/9 (0,7) ali boljša. Kandidat z vidom v enem očesu, ki ne dosega predpisane vrednosti, se lahko oceni kot sposoben po posvetovanju z licenčnim organom, če zadovoljivo opravi oftalmološko oceno;
- 3. kandidati za prvo izdajo zdravniškega spričevala razreda 1 z vidom v enem očesu, ki ne dosega predpisanih vrednosti, se ocenijo kot nesposobni. Pri podalžanju veljavnosti se kandidati, ki se jim je vid enega očesa poslabšal pod predpisano vrednost, napotijo k licenčnemu organu in se lahko ocenijo kot sposobni, če ni verjetno, da bi to ogrozilo varno izvajanje privilegijev iz licence, ki jo imajo.

(d) Kandidat mora biti sposoben brati tablico N5 (ali drugo enakovredno tablico) z razdalje 30–50 cm in tablico N14 (ali drugo enakovredno tablico) z razdalje 100 cm, s korekcijskimi pripomočki, če so predpisani.

(e) Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 morajo imeti normalno vidno polje in normalno binokularno funkcijo.

(f) Kandidati, ki so imeli kirurški poseg na očesu, se lahko ocenijo kot sposobni, če zadovoljivo opravijo oftalmološko oceno.

(g) Kandidati s klinično diagnozo keratokonusa se lahko ocenijo kot sposobni, če zadovoljivo opravijo pregled pri oftalmologu. Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 se napotijo k licenčnemu organu.

(h) Kandidati, ki imajo:

- 1. astigmatizem;
- 2. anizometropijo;

se lahko ocenijo kot sposobni, če zadovoljivo opravijo oftalmološko oceno.

(i) Kandidati z diplopijo se ocenijo kot nesposobni.

(j) Očala in kontaktne leče. Če se zahteve glede vida lahko izpolnijo samo s korekcijskimi pripomočki, velja naslednje:

- 1. (i) za gledanje na daljavo, kandidat med izvajanjem privilegijev iz ustrezne licence oziroma licenc nosi očala ali kontaktne leče;
- (ii) za gledanje na blizu ima kandidat med izvajanjem privilegijev iz licence ves čas na voljo očala za uporabo na blizu;
- 2. med izvajanjem privilegijev iz ustrezne licence oziroma licenc ima takoj na voljo za takojšnjo uporabo rezervna očala z enako korekcijo;
- 3. korekcijski pripomoček zagotavlja optimalno vidno funkcijo, kandidat ga dobro prenaša in ustreza uporabi v letalstvu;
- 4. če kandidat uporablja kontaktne leče, morajo biti za vid na daljavo, monofokalne, niso obarvane in jih dobro prenaša;
- 5. kandidati z veliko refrakcijsko napako uporabljajo kontaktne leče ali očala z lečami z visokim indeksom;

6. za izpolnitev zahtev glede vida se uporabljajo največ ena očala;

7. ortokeratološke leče se ne uporabljajo.

MED.B.075 Barvni vid

(a) Kandidati morajo dokazati, da lahko brez težav zaznavajo barve, ki so potrebne za varno opravljanje nalog.

(b) *Pregled*

1. Kandidati za prvo izdajo zdravniškega spričevala opravijo Ishiharov test.

2. Kandidati, ki ne opravijo uspešno Ishiharovega testa, opravijo dodatne preizkuse zaznavanja barv, da se ugotovi, ali so barvno varni.

(c) Za zdravniško spričevalo razreda 1 morajo kandidati biti sposobni normalno zaznavati barve ali so barvno varni. Kandidati, ki ne opravijo dodatnih preizkusov zaznavanja barv, se ocenijo kot nesposobni. Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 se napotijo k licenčnemu organu.

(d) Pri zdravniških spričevalih razreda 2 se kandidatu, ki ne zaznava zadovoljivo barv, njegovi privilegiji omejijo na letenje podnevi.

MED.B.080 Otorinolaringologija

(a) Kandidati ne smejo imeti prirojenih ali pridobljenih anomalij delovanja ušes, nosa, sinusov ali grla (vključno z ustno votlino, zobmi in grlom), aktivnega patološkega stanja, akutnega ali kroničnega, ali posledic kirurških posegov ali poškodb, ki bi lahko ogrozile varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence oziroma licenc.

(b) Sluh mora zadoščati za varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence oziroma licenc.

(c) *Pregled*

1. Sluh se preveri pri vsakem pregledu.

(i) Pri zdravniških spričevalih razreda 1 in 2, če se licenci doda rating za instrumentalno letenje, se preveri sluh z avdiometrijo čistih tonov pri prvem pregledu, pri poznejših pregledih za podaljšanje veljavnosti ali obnovo pa vsakih pet let do dopolnjenega 40. leta, nato pa vsaki dve leti.

(ii) Pri ločenem preizkusu sluha posameznega ušesa z avdiometrijo čistih tonov izguba sluha pri kandidatih za prvo zdravniško spričevalo ne sme presegati 35 dB pri frekvencah 500, 1 000 ali 2 000 Hz, ali več kot 50 dB pri 3 000 Hz. Kandidati za podaljšanje veljavnosti ali obnovo z večjo izgubo sluha dokažejo zadovoljiv sluh.

(iii) Kandidati z naglušnostjo dokažejo zadovoljiv sluh.

2. Podroben pregled ušes, nosa in grla se opravi pri pregledu za prvo izdajo zdravniškega spričevala razreda 1, nato pa, če obstajajo klinični znaki.

(d) Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 z:

1. aktivnim patološkim procesom, akutnim ali kroničnim, v notranjem ali srednjem ušesu;

2. nezdravljeno perforacijo ali disfunkcijo bobniča oziroma bobničev;

3. motnjo vestibularne funkcije;

4. večjo omejitvijo nosnih poti;

5. težavami s sinusi;

6. večjo anomalijo ali večjo akutno ali kronično okužbo ustne votline ali zgornjega dihalnega trakta;

7. večjo motnjo govora ali motnjo pri tvorjenju glasov;

opravijo dodatne zdravniške preglede in ocene, da se ugotovi, da stanje ne ogroža varnega izvajanja privilegijev iz ustrezne licence.

(e) Letalsko-medicinska ocena:

1. kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 z motnjo vestibularne funkcije se napotijo k licenčnemu organu.
2. sposobnost kandidatov za zdravniško spričevalo razreda 2, ki imajo motnjo vestibularne funkcije, se oceni po posvetovanju z licenčnim organom.

MED.B.085 Dermatologija

Kandidati ne smejo imeti ugotovljenih dermatoloških obolenj, ki bi lahko ogrozila varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence oziroma licenc.

MED.B.090 Onkologija

- (a) Kandidati ne smejo imeti ugotovljene primarne ali sekundarne rakave bolezni, ki bi lahko ogrozila varno izvajanje privilegijev iz ustrezne licence oziroma licenc.
- (b) Po zdravljenju zaradi rakave bolezni se kandidati lahko ocenijo kot sposobni, če zadovoljivo opravijo onkološko oceno. Kandidati za zdravniško spričevalo razreda 1 se napotijo k licenčnemu organu. Sposobnost kandidatov za zdravniško spričevalo razreda 2 se oceni po posvetovanju z licenčnim organom.
- (c) Kandidati z ugotovljeno zdravstveno anamnezo ali klinično diagnozo intracerebralnega malignega tumorja se ocenijo kot nesposobni.

ODDELEK 3

Posebne zahteve za zdravniška spričevala za licenco LAPL

MED.B.095 Zdravniški pregled in/ali ocena kandidatov za zdravniško spričevalo za licenco LAPL

- (a) Kandidat za zdravniško spričevalo za licenco LAPL se oceni v skladu z najboljšo letalsko medicinsko prakso.
- (b) Posebno pozorno se preveri kandidatova popolna zdravstvena anamneza.
- (c) Prvi pregled in vsi poznejši ponovni pregledi po doseženi starosti 50 let ter pregledi, kadar pregledovalec nima na voljo kandidatove zdravstvene anamneze, vključujejo vsaj naslednje:
 1. klinični pregled;
 2. krvni tlak;
 3. pregled urina;
 4. vid;
 5. sluh.
- (d) Po prvem pregledu nadaljnji ponovni pregledi, dokler kandidat ne dopolni 50 let, vključujejo:
 1. oceno zdravstvene anamneze imetnika licence LAPL in
 2. ostavke iz odstavka (c), kot zahtevajo AeMC, AME ali GMP v skladu z najboljšimi praksami letalske medicine.

PODDEL C

ZAHTEVE ZA ZDRAVSTVENO SPOSOBNOST KABINSKEGA OSEBJA

ODDELEK 1

Splošne zahteve

MED.C.001 Splošno

Člani kabinskega osebja na zrakoplovu izvajajo naloge in odgovornosti, ki se zahtevajo v skladu s predpisi o letalski varnosti, samo če izpolnjujejo ustrezne zahteve tega dela.

MED.C.005 Letalsko-medicinske ocene

- (a) Člani kabinskega osebja morajo opraviti letalsko-medicinske ocene, da se ugotovi, da nimajo psihične ali duševne bolezni, ki bi lahko povzročila njihovo onesposobitev ali nezmožnost opravljati dodeljene naloge in odgovornosti na področju varnosti.
- (b) Vsak član kabinskega osebja mora opraviti letalsko-medicinsko oceno, preden se mu prvič dodelijo naloge na zrakoplovu, nato pa v presledkih največ 60 mesecev.
- (c) Letalsko-medicinske ocene opravlja AME, AeMC ali OHMP, če izpolnjuje zahteve iz MED.D.040.

ODDELEK 2***Zahteve za letalsko-medicinsko oceno kabinskega osebja*****MED.C.020 Splošno**

Člani kabinskega osebja ne smejo imeti:

- (a) anomalij, prirojenih ali pridobljenih;
- (b) aktivne, latentne, akutne ali kronične bolezni ali prizadetosti;
- (c) rane, poškodbe ali pooperativnih posledic in
- (d) učinkov ali stranskih učinkov predpisanih ali nepredpisanih terapevtskih, diagnostičnih ali preventivnih zdravil, ki jih uživajo, ki bi povzročili določeno stopnjo funkcionalne nezmožnosti, ki bi lahko povzročila onesposobitev kandidata ali njegovo nezmožnost za varno opravljanje nalog in odgovornosti.

MED.C.025 Vsebina letalsko-medicinskih ocen

- (a) Prva letalsko-medicinska ocena vključuje najmanj:

1. oceno zdravstvene anamneze kandidata člana kabinskega osebja in

2. klinični pregled:

(i) kardiovaskularnega sistema;

(ii) dihalnega sistema;

(iii) mišično-kostnega sistema;

(iv) otorinolaringologijo;

(v) vida in

(vi) barvnega vida.

- (b) Vsak nadaljnji ponovni letalsko-medicinski pregled vključuje:

1. oceno zdravstvene anamneze člana kabinskega osebja in

2. klinični pregled, če je potreben, v skladu z najboljšo prakso letalske medicine.

- (c) Za namen točk (a) in (b), če obstajajo dvom ali klinični znaki, se v letalsko-medicinsko oceno člana kabinskega osebja vključijo vsi dodatni zdravniški pregledi, testi in preiskave, ki so po mnenju AME, AeMC ali OHMP potrebni.

ODDELEK 3***Dodatne zahteve za kandidate za potrdilo kabinskega osebja ali njegove imetnike*****MED.C.030 Zdravniško poročilo kabinskega osebja**

- (a) Po vsaki opravljeni letalsko-medicinski oceni kandidatom za potrdilo kabinskega osebja in imetnikom takega potrdila:

1. AME, AeMC ali OHMP zagotovi zdravniško poročilo kabinskega osebja in

2. kandidati povezane informacije ali kopijo svojega zdravniškega poročila kabinskega osebja predložijo operatorju, ki uporablja njihove storitve.

(b) *Zdravniško poročilo kabinskega osebja*

V zdravniškem poročilu kabinskega osebja se navedejo datum letalsko-medicinske ocene, ali je bil član kabinskega osebja ocenjen kot sposoben ali nesposoben, datum naslednje zahtevane letalsko-medicinske ocene in, če je ustrezno, morebitne omejitve. Vsi drugi zdravstveni podatki so zaupni v skladu z MED.A.015.

MED.C.035 Omejitve

- (a) Če imetniki potrdila kabinskega osebja ne izpolnjujejo v celoti zdravstvenih zahtev iz Oddelka 2, AME, AeMC ali OHMP oceni, ali lahko varno izvajajo naloge kabinskega osebja ob upoštevanju ene ali več omejitev.
- (b) Vse omejitve izvajanja privilegijev, ki se sprejmejo s potrdilom kabinskega osebja, se navedejo v zdravniškem poročilu kabinskega osebja in jih lahko prekliče samo AME, AeMC ali pa OHMP po posvetovanju z AME.

PODDEL D

ZDRAVNIKI ZA LETALSKO OSEBJE (AME), SPLOŠNI ZDRAVNIKI (GMP), ZDRAVNIKI MEDICINE DELA (OHMP)

ODDELEK 1

Zdravniki za letalsko osebje (AME)

MED.D.001 Privilegiji

- (a) Privilegiji AME so izdaja, podaljševanje veljavnosti in obnova zdravniških spričeval razreda 2 in zdravniških spričeval za licenco LAPL ter opravljanje ustreznih zdravniških pregledov in ocen.
- (b) Imetniki pooblastila AME lahko zaprosijo za razširitev svojih privilegijev zaradi vključitve zdravniških pregledov za podaljšanje veljavnosti in obnovo zdravniških spričeval razreda 1, če izpolnjujejo zahteve iz MED.D.015.
- (c) Obseg privilegijev AME in pogoji zanje se določijo v pooblastilu.
- (d) Imetniki pooblastila AME opravljajo letalsko-medicinske preglede in ocene samo v državi članici, ki jim je izdala pooblastilo AME, razen če:
1. jim je država članica gostiteljica odobrila izvajanje njihove poklicne dejavnosti kot zdravnikom specialistom;
 2. so obvestili pristojni organ države članice gostiteljice, da nameravajo opravljati letalsko-medicinske preglede in ocene ter izdajati zdravniška spričevala v okviru svojih privilegijev kot AME, in
 3. so prejeli navodila pristojnega organa države članice gostiteljice.

MED.D.005 Vloga

- (a) Vloga za pooblastilo AME se predloži v obliki in na način, ki ju določi pristojni organ.
- (b) Kandidati za pooblastilo AME pristojnemu organu predložijo:
1. osebne podatke in naslov ordinacije;
 2. dokazno dokumentacijo o izpolnjevanju zahtev iz MED.D.010, vključno s potrdilom o opravljenem usposabljanju iz letalske medicine, ki ustreza privilegijem, za katere zaprosijo;
 3. pisno izjavo, da bo AME izdajal zdravniška spričevala na podlagi zahtev tega dela.
- (c) Če AME opravlja letalsko-medicinske preglede na več lokacijah, pristojnemu organu sporoči ustrezne informacije o vseh lokacijah ordinacij.

MED.D.010 Zahteve za izdajo pooblastila AME

Kandidati za pooblastilo AME, ki imajo privilegije za prvo izdajo, podaljšanje veljavnosti ali obnovo zdravniškega spričevala razreda 2, morajo:

- (a) biti polno usposobljeni in imeti dovoljenje za opravljanje zdravstvene dejavnosti ter potrdilo o opravljenem specialističnem usposabljanju;
- (b) opraviti osnovni tečaj usposabljanja iz letalske medicine;
- (c) pristojnemu organu dokazati, da:
 - 1. imajo ustrezne prostore, postopke, dokumentacijo in delujočo opremo, ki ustrezajo letalsko-medicinskim pregledom, in
 - 2. imajo vzpostavljene potrebne postopke in pogoje za zagotovitev zaupnosti zdravstvenih podatkov.

MED.D.015 Zahteve za razširitev privilegijev

Kandidati za pooblastilo AME za razširitev privilegijev na podaljšanje veljavnosti in obnovo zdravniških spričeval razreda 1 morajo imeti veljavno pooblastilo AME in:

- (a) opravljenih najmanj 30 pregledov za izdajo, podaljšanje veljavnosti ali obnovo zdravniških spričeval razreda 2 v zadnjih petih letih pred oddajo vloge;
- (b) opravljen nadaljevalni tečaj usposabljanja iz letalske medicine in
- (c) opravljeno praktično usposabljanje pri AeMC ali pod nadzorom licenčnega organa.

MED.D.020 Tečaji usposabljanja iz letalske medicine

- (a) Tečaje usposabljanja iz letalske medicine odobri pristojni organ države članice, v kateri ima organizacija, ki ga organizira, svoj sedež. Organizacija, ki organizira tečaj, dokaže, da je učni program usposabljanja ustrezen ter da imajo osebe, odgovorne za izvajanje usposabljanja, ustrezno znanje in izkušnje.
- (b) Razen pri usposabljanju za osvežitev znanja, se tečaji usposabljanja zaključijo s pisnim izpitom iz predmetov, vključenih v vsebino tečaja.
- (c) Organizacija, ki organizira tečaj, izda potrdilo o opravljenem tečaju kandidatom, ki so uspešno opravili izpit.

MED.D.025 Spremembe pooblastila AME

- (a) AME obvestijo pristojni organ o naslednjih spremembah, ki bi lahko vplivale na njihovo pooblastilo:

- 1. če regulativni organ za zdravstvo proti njim uvede disciplinski postopek ali preiskavo;
- 2. če se spremenijo pogoji, na podlagi katerih je bilo odobreno pooblastilo, vključno z vsebino izjav, priloženih vlogi;
- 3. če niso več izpolnjene zahteve za izdajo;
- 4. če pride do spremembe kraja oziroma krajev izvajanja dejavnosti zdravnika za letalsko osebje ali korespondenčnega naslova.

- (b) Če pristojnega organa ne obvestijo, se jim začasno odvzamejo ali prekličejo privilegiji potrdila na podlagi odločitve pristojnega organa, ki odvzame ali prekliče potrdilo.

MED.D.030 Veljavnost pooblastil AME

Pooblastilo AME se izda za največ tri leta. Obdobje njegove veljavnosti se podaljša, če imetnik:

- (a) še naprej izpolnjuje splošne pogoje, ki se zahtevajo za opravljanje zdravstvene dejavnosti in ohranitev registracije kot zdravnik v skladu z nacionalno zakonodajo;
- (b) opravi usposabljanje za osvežitev znanja iz letalske medicine v zadnjih treh letih;

- (c) opravi najmanj deset zdravniških pregledov letalske medicine na leto;
- (d) še naprej izpolnjuje pogoje iz svojega pooblastila;
- (e) izvaja svoje privilegije v skladu s tem delom.

ODDELEK 2

Splošni zdravniki (GMP)

MED.D.035 Zahteve za splošne zdravnike

- (a) GMP delujejo kot AME za izdajo zdravniških spričeval za licenco LAPL samo:
 - 1. če opravljajo svojo dejavnost v državi članici, v kateri imajo ustrezen dostop do popolne zdravstvene evidence kandidatov, in
 - 2. v skladu z vsemi dodatnimi zahtevami, določenimi na podlagi nacionalne zakonodaje.
- (b) Za izdajo zdravniških spričeval za licenco LAPL morajo biti splošni zdravniki polno usposobljeni in morajo imeti dovoljenje za izvajanje zdravstvene dejavnosti v skladu z nacionalno zakonodajo.
- (c) GMP, ki delujejo kot AME, morajo prijaviti svojo dejavnost pristojnemu organu.

ODDELEK 3

Zdravniki medicine dela (OHMP)

MED.D.040 Zahteve za zdravnike medicine dela

OHMP opravljajo letalsko medicinske ocene kabinskega osebja samo, če

- (a) je pristojni organ prepričan, da ustrezni nacionalni sistem medicine dela lahko zagotovi izpolnjevanje ustreznih zahtev tega dela;
 - (b) imajo dovoljenje za opravljanje zdravniške prakse in so usposobljeni iz medicine dela v skladu z nacionalno zakonodajo, in
 - (c) so pridobili znanje iz letalske medicine, ki je pomembno za delovno okolje kabinskega osebja.
-