

Jednotné letecké predpisy

Joint Aviation Requirements

JAR-FCL 2

**Licencovanie letovej posádky
(Vrtuľník)**

**Flight Crew Licensing
(Helicopter)**

Zmena textu 6/Amendment 6

1. február 2007/1 February 2007

Členovia Výboru Spojených leteckých úradov sú zástupcovia civilných leteckých úradov krajín a Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktoré podpísali dokument „Dohoda o vývoji, prijatí a zavedení jednotných leteckých predpisov“. Zoznam týchto krajín archivuje Európska konferencia civilného letectva, adresa: European Civil Aviation Conference, 3 bis Villa Emile Bergerat, 92522 NEUILLY SUR SEINE Cedex, France. *

Ďalšie výtlačky dokumentov Spojených leteckých úradov je možné získať u firmy Global Engineering Documents, ktorej pobočky rozmiestnené po celom svete, sú uvedené na web-stránke JAA (www.jaa.nl) a web-stránke firmy Global (www.global.ihs.com).

V prípade elektronických verzií dokumentov Spojených leteckých úradov sa obráťte, prosím, na web-stránku firmy Information Handling Services (IHS) www.ihsaviation.com, kde nájdete informácie o spôsobe objednávania.

Otázky týkajúce sa pôvodného obsahu adresujte JAA Headquarters, Saturnusstraat 50, P.O. Box 3000, 2130 KA HOOFFDORP, Netherlands, (číslo faxu: 0031 23 5621 714).

* Sú to tieto krajiny:

Albánsko, Arménsko, Rakúsko, Belgicko, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Chorvátsko, Cyprus, Česká republika, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Macedónsko, Francúzsko, Nemecko, Grécko, Maďarsko, Island, Írsko, Taliansko, Litva, Lotyšsko, Luxembursko, Malta, Moldavská republika, Monako, Holandsko, Nórsko, Poľsko, Portugalsko, Rumunsko, Srbsko, Slovenská republika, Slovinsko, Španielsko, Švédsko, Švajčiarsko, Turecko, Ukrajina a Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska.

The members of the Joint Aviation Authorities Committee are representatives of the Civil Aviation Authorities of the countries and the European Aviation Safety Agency that have signed the 'Arrangements Concerning the Development and the Acceptance of Joint Aviation Requirements'. A list of these countries is kept by European Civil Aviation Conference, 3 bis Villa Emile Bergerat, 92522 NEUILLY SUR SEINE Cedex, France.*

Applications for further copies of the Joint Aviation Requirements should be addressed to Global Engineering Documents, whose world wide offices are listed on the JAA website (www.jaa.nl) and Global website (www.global.ihs.com).

For electronic versions of Joint Aviation Authorities Documents please refer to the website of Information Handling Services (IHS) on www.ihsaviation.com, where you will find information on how to order.

Enquiries regarding the contents should be addressed to the JAA Headquarters, Saturnusstraat 50, PO Box 3000, 2130 KA Hoofddorp, The Netherlands. (Fax. No. (31) (0) 23 5621714).

* These countries are:

Albania, Armenia, Austria, Belgium, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, Former Yugoslav Republic of Macedonia, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Moldova, Monaco, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Serbia, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey, Ukraine, and the United Kingdom.

Vydavateľ: Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, štátny podnik
Autor: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

JAR-FCL 2
Licencovanie letovej posádky (Vrtuľník)
Flight Crew Licensing (Helicopter)

ISBN 978-80-89297-39-9

Všetky práva vyhradené. Žiadna časť tejto publikácie nesmie byť reprodukováná, uchovaná v informačnom systéme, alebo rozširovaná elektronicky, mechanicky, fotokópiami či iným spôsobom bez predchádzajúceho súhlasu majiteľa práv.

MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SLOVENSKEJ REPUBLIKY
Sekcia civilného letectva a vodnej dopravy

Úprava č. 8/2010

Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
zo 16. novembra 2010,

ktorou sa vydáva predpis JAR-FCL 2 Licencovanie letovej posádky (Vrtuľník).

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“), v súlade s oznámením Ministerstva zahraničných vecí SR č. 130/1999 Z. z. o Dohode o vývoji, prijatí a zavedení jednotných leteckých predpisov a podľa § 56 ods. 1 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov, vydáva túto úpravu:

Čl. 1

Touto úpravou sa podľa JAR-FCL 2 Licencovanie letovej posádky (Vrtuľník), Zmena textu 6 – 1. február 2007 (JAR-FCL 2 Flight Crew Licensing (Helicopter), Amendment 6 – 1 February 2007), schváleného Výborom Spojených leteckých úradov (JAAC) vydáva predpis JAR-FCL 2 Licencovanie letovej posádky (Vrtuľník), prvé vydanie – december 2010 (ďalej len „predpis JAR-FCL 2“).

Čl. 2

Predpis JAR-FCL 2 sa člení na:

Sekcia	1	Požiadavky
Článok A		Všeobecné požiadavky
Článok B		Žiak-pilot (Vrtuľník)
Článok C		Preukaz spôsobilosti súkromného pilota (Vrtuľník) – PPL(H)
Článok D		Preukaz spôsobilosti obchodného pilota (Vrtuľník) – CPL(H)
Článok E		Prístrojová kvalifikácia (Vrtuľník) – IR(H)
Článok F		Typová kvalifikácia (Vrtuľník)
Článok G		Preukaz spôsobilosti dopravného pilota (Vrtuľník) – ATPL(H)
Článok H		Kvalifikácie inštruktora (Vrtuľník)
Článok I		Examinátori (Vrtuľník)
Článok J		Požiadavky na teoretické vedomosti a postupy vykonávania skúšok z teoretických vedomostí na získanie preukazov spôsobilosti profesionálneho pilota a prístrojových kvalifikácií.
Sekcia	2	Prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek (AMC)/výkladový a vysvetľujúci materiál (IEM)
AMC/IEM A		Všeobecné požiadavky
AMC/IEM C		Preukaz spôsobilosti súkromného pilota
AMC/IEM D		Preukaz spôsobilosti obchodného pilota
AMC/IEM E		Prístrojová kvalifikácia
AMC/IEM F		Typová kvalifikácia
AMC/IEM H		Kvalifikácia inštruktora
AMC/IEM I		Examinátori
AMC/IEM J		Požiadavky na teoretické vedomosti

Čl. 3

Táto úprava nadobúda účinnosť 31. decembra 2010.

Ing. Ján Figel'
1. podpredseda vlády a minister

OBSAH (Všeobecný prehľad)**JAR-FCL 2****LICENCOVANIE LETOVEJ POSÁDKY (Vrtuľník)****PREDHOVOR****KONTROLNÝ ZOZNAM STRÁN****SEKCIA 1 - POŽIADAVKY**

ČLÁNOK A	-	VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY
ČLÁNOK B	-	ŽIAK-PILOT (Vrtuľník)
ČLÁNOK C	-	PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA (Vrtuľník) - PPL(H)
ČLÁNOK D	-	PREUKAZ SPÔSOBILOSTI OBCHODNÉHO PILOTA (Vrtuľník) - CPL(H)
ČLÁNOK E	-	PRÍSTROJOVÁ KVALIFIKÁCIA (Vrtuľník) - IR(H)
ČLÁNOK F	-	TYPOVÁ KVALIFIKÁCIA (Vrtuľník)
ČLÁNOK G	-	PREUKAZ SPÔSOBILOSTI DOPRAVNÉHO PILOTA (Vrtuľník) - ATPL(H)
ČLÁNOK H	-	KVALIFIKÁCIE INŠTRUKTORA (Vrtuľník)
ČLÁNOK I	-	EXAMINÁTORI (Vrtuľník)
ČLÁNOK J	-	POŽIADAVKY NA TEORETICKÉ VEDOMOSTI A POSTUPY VYKONÁVANIA SKÚŠOK Z TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ NA ZÍSKANIE PREUKAZOV SPÔSOBILOSTI PROFESIONÁLNEHO PILOTA A PRÍSTROJOVÝCH KVALIFIKÁCIÍ

**SEKCIA 2 - PRIJATEĽNÉ SPÔSOBY PLNENIA POŽIADAVIEK (AMC)/
VÝKLADOVÝ A VYSVETĽUJÚCI MATERIÁL (IEM)**

AMC/IEM A	-	VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY
AMC/IEM C	-	PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA
AMC/IEM D	-	PREUKAZ SPÔSOBILOSTI OBCHODNÉHO PILOTA
AMC/IEM E	-	PRÍSTROJOVÁ KVALIFIKÁCIA
AMC/IEM F	-	TYPOVÁ KVALIFIKÁCIA
AMC/IEM H	-	KVALIFIKÁCIA INŠTRUKTORA
AMC/IEM I	-	EXAMINÁTORI
AMC/IEM J	-	POŽIADAVKY NA TEORETICKÉ VEDOMOSTI

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

OBSAH (PODROBNE)

JAR-FCL 2

LICENCOVANIE LETOVEJ POSÁDKY (Vrtuľník)

Paragraf		Strana
Sekcia 1 - Požiadavky		1-0-1
Všeobecne a prezentácia		
ČLÁNOK A - VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY		
JAR-FCL 2.001	Definície a skratky	1-A-1
JAR-FCL 2.005	Použitelnosť	1-A-3
JAR-FCL 2.010	Základné oprávnenie zastávať funkciu člena letovej posádky	1-A-5
JAR-FCL 2.015	Uznávanie preukazov spôsobilosti, kvalifikácií, oprávnení, schválení alebo osvedčení	1-A-6
JAR-FCL 2.016	Zápočet priznaný držiteľovi preukazu spôsobilosti vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA	1-A-8
JAR-FCL 2.017	Oprávnenia/kvalifikácie na zvláštne účely	1-A-8
JAR-FCL 2.020	Zápočet vojenskej služby	1-A-8
JAR-FCL 2.025	Platnosť preukazov spôsobilosti a kvalifikácií	1-A-9
JAR-FCL 2.026	Rozlietanosť pilotov v prevádzke, ktorá nie je v súlade s JAR-OPS 3	1-A-10
JAR-FCL 2.030	Systém preskúšavania	1-A-10
JAR-FCL 2.035	Zdravotná spôsobilosť	1-A-11
JAR-FCL 2.040	Zníženie zdravotnej spôsobilosti	1-A-11
JAR-FCL 2.045	Zvláštne okolnosti	1-A-12
JAR-FCL 2.050	Započítavanie času letu a teoretických vedomostí	1-A-13
JAR-FCL 2.055	Výcvikové organizácie a registrované zariadenia	1-A-15
JAR-FCL 2.060	Obmedzenie oprávnení držiteľov preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov alebo viac	1-A-16
(CZ)JAR-FCL 2.060	Obmedzenie oprávnení držiteľov preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov alebo viac (Česká republika)	1-A-16
(F)JAR-FCL 2.060	Obmedzenie oprávnení držiteľov preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov alebo viac (Francúzsko)	1-A-16
(I)JAR-FCL 2.060	Obmedzenie oprávnení držiteľov preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov alebo viac (Taliansko)	1-A-16
JAR-FCL 2.065	Štát vydania preukazu spôsobilosti	1-A-16
JAR-FCL 2.070	Normálne bydlisko	1-A-17
JAR-FCL 2.075	Formát a požiadavky na preukazy spôsobilosti letovej posádky	1-A-17
JAR-FCL 2.080	Zaznamenávanie času letu	1-A-18
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.005	Minimálne požiadavky na vydanie preukazu spôsobilosti/oprávnenia podľa JAR-FCL na základe národného preukazu spôsobilosti/oprávnenia vydaného členským štátom JAA	1-A-22
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.010	Požiadavky na spôsobilosť v jazykoch využívaných v rádiotelefónnej komunikácii	1-A-30
Dodatok 2 k JAR-FCL 2.010	Stupnica jazykovej spôsobilosti	1-A-32
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.015	Minimálne požiadavky na uznanie platnosti preukazov spôsobilosti pilota vydaných štátmi, ktoré nie sú členmi JAA	1-A-34
Dodatok 2 k JAR-FCL 2.015	Konverzia PPL(H) vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA na PPL(H) podľa JAR-FCL	1-A-38

Dodatok 3 k JAR-FCL 2.015	Platnosť preukazov spôsobilosti pilota vydaných štátom, ktorý nie je členom JAA k plneniu zvláštnych úloh s časovo obmedzeným trvaním	1-A-39
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.050	Započítavanie teoretických vedomostí - Rozdielová výučba a skúšobné požiadavky	1-A-41
Dodatok 2 k JAR-FCL 2.050	Započítavanie teoretických vedomostí na vydanie CPL(H) - Rozdielová výučba a skúšobné požiadavky	1-A-42
Dodatok 3 k JAR-FCL 2.050	Započítavanie teoretických vedomostí na vydanie ATPL(H) - Rozdielová výučba a skúšobné požiadavky	1-A-46
Dodatok 4 k JAR-FCL 2.050	Započítavanie požiadaviek na teoretické vedomosti na vydanie CPL(H), IR(H) alebo ATPL(H)	1-A-50
Dodatok 1a k JAR-FCL 2.055	Organizácie letového výcviku na získanie preukazu spôsobilosti pilota a priznanie kvalifikácií	1-A-52
Dodatok 1b k JAR-FCL 2.055	Čiastočný výcvik mimo členských štátov JAA	1-A-59
Dodatok 1c k JAR-FCL 2.055	Ďalšie požiadavky na výcvik v organizáciách letového výcviku (FTO), ktorých výkon činností a hlavné sídlo sa nachádza mimo členských štátov JAA	1-A-60
Dodatok 2 k JAR-FCL 2.055	Organizácia na výcvik typovej kvalifikácie na vydanie typových kvalifikácií výlučne držiteľom preukazu spôsobilosti pilota	1-A-63
Dodatok 3 k JAR-FCL 2.055	Schválenie modulových diaľkových kurzov výučby teoretických vedomostí	1-A-68
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.075	Špecifikácie týkajúce sa preukazov spôsobilosti letovej posádky	1-A-69

ČLÁNOK B - ŽIAK-PILOT (Vrtník)

JAR-FCL 2.085	Požiadavky	1-B-1
JAR-FCL 2.090	Minimálny vek	1-B-1
JAR-FCL 2.095	Zdravotná spôsobilosť	1-B-1

ČLÁNOK C - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA (Vrtník) – PPL(H)

JAR-FCL 2.100	Minimálny vek	1-C-1
JAR-FCL 2.105	Zdravotná spôsobilosť	1-C-1
JAR-FCL 2.110	Oprávnenia a podmienky	1-C-1
JAR-FCL 2.115	Zámerne nepoužité	1-C-1
JAR-FCL 2.120	Skúsenosti a započítavanie	1-C-1
JAR-FCL 2.125	Výcvikový kurz	1-C-1
JAR-FCL 2.130	Skúška z teoretických vedomostí	1-C-2
JAR-FCL 2.135	Praktické skúsenosti	1-C-2
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.125	Výcvikový kurz pre PPL(H) – Prehľad	1-C-3
Dodatok 2 k JAR-FCL 2.125	Registrácia zariadení výlučne na výcvik PPL	1-C-6
Dodatok 3 k JAR-FCL 2.125	Obsah formulára žiadosti o registráciu zariadenia na výcvik PPL	1-C-7
Dodatok 4 k JAR-FCL 2.125	Kurz kvalifikácie PPL(H) na lety v noci	1-C-9
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.130 a 2.135	Skúška z teoretických vedomostí a praktická skúška pre PPL(H)	1-C-12
Dodatok 2 k JAR-FCL 2.135	Obsah praktickej skúšky na vydanie PPL(H)	1-C-18

ČLÁNOK D - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI OBCHODNÉHO PILOTA (Vrtník) – CPL(H)

JAR-FCL 2.140	Minimálny vek	1-D-1
JAR-FCL 2.145	Zdravotná spôsobilosť	1-D-1
JAR-FCL 2.150	Oprávnenia a podmienky	1-D-1
JAR-FCL 2.155	Skúsenosti a započítavanie	1-D-1

JAR-FCL 2.160	Teoretické vedomosti	1-D-2
JAR-FCL 2.165	Letový výcvik	1-D-3
JAR-FCL 2.170	Praktické skúsenosti	1-D-3
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (1)	Integrovaný kurz ATP(H)/IR	1-D-4
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (2)	Integrovaný kurz ATPL(H) (bez prístrojovej kvalifikácie)	1-D-8
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (3)	Integrovaný kurz CPL(H)/IR	1-D-12
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (4)	Integrovaný kurz CPL(H)	1-D-16
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (5)	Modulový kurz CPL(H)	1-D-19
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.170	Praktická skúška na vydanie CPL(H)	1-D-21
Dodatok 2 k JAR-FCL 2.170	Obsah praktickej skúšky na vydanie CPL(H)	1-D-24

ČLÁNOK E - PRÍSTROJOVÁ KVALIFIKÁCIA (Vrtuľník) – IR(H)

JAR-FCL 2.174	Zdravotná spôsobilosť	1-E-1
JAR-FCL 2.175	Okolnosti, za ktorých sa vyžaduje IR(H)	1-E-1
JAR-FCL 2.180	Oprávnenia a podmienky	1-E-1
JAR-FCL 2.185	Platnosť, predĺženie a obnovenie platnosti	1-E-2
JAR-FCL 2.190	Skúsenosti	1-E-2
JAR-FCL 2.195	Teoretické vedomosti	1-E-2
JAR-FCL 2.200	Používanie anglického jazyka	1-E-2
JAR-FCL 2.205	Letový výcvik	1-E-3
JAR-FCL 2.210	Praktické skúsenosti	1-E-3
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.200	IR(H) – Používanie anglického jazyka	1-E-4
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.205	IR(H) – Modulový kurz letového výcviku	1-E-6
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.210	IR(H) – Praktická skúška	1-E-9
Dodatok 2 k JAR-FCL 2.210	Obsah praktickej skúšky na vydanie IR(H)	1-E-12

ČLÁNOK F - TYPOVÁ KVALIFIKÁCIA (Vrtuľník)

JAR-FCL 2.215	Zámerné nepoužité	1-F-1
JAR-FCL 2.220	Typové kvalifikácie (H)	1-F-1
JAR-FCL 2.225	Okolnosti, za ktorých sa vyžadujú typové kvalifikácie	1-F-1
JAR-FCL 2.230	Zvláštne oprávnenie typových kvalifikácií	1-F-1
JAR-FCL 2.235	Typové kvalifikácie – oprávnenia, počet a varianty	1-F-2
JAR-FCL 2.240	Typové kvalifikácie – požiadavky	1-F-2
JAR-FCL 2.245	Typové kvalifikácie – platnosť, predĺženie a obnovenie platnosti	1-F-3
JAR-FCL 2.246	Prístrojové kvalifikácie, predĺženie platnosti a obnovenie platnosti	1-F-6
JAR-FCL 2.250	Typová kvalifikácia pre viacpilotné vrtuľníky – podmienky	1-F-6
JAR-FCL 2.255	Typová kvalifikácia pre jednopilotné vrtuľníky – podmienky	1-F-7
JAR-FCL 2.260	Zámerné nepoužité	1-F-8
JAR-FCL 2.261	Typové kvalifikácie – výučba vedomostí a letový výcvik	1-F-8
JAR-FCL 2.262	Typové kvalifikácie – praktické skúsenosti	1-F-9

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.220	Celý dodatok je zrušený	1-F-11
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295	Praktická skúška a preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie typovej kvalifikácie na vrtuľník a vydanie ATPL vrátane preskúšania odbornej spôsobilosti na prístrojovú kvalifikáciu	1-F-12
Dodatok 2 k JAR-FCL 2.240 a 2.295	Obsah praktickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na získanie typovej kvalifikácie na viacpilotné vrtuľníky a ATPL, vrátane preskúšania odbornej spôsobilosti na prístrojovú kvalifikáciu	1-F-17
Dodatok 3 k JAR-FCL 2.240	Obsah typovej kvalifikácie/výcviku/practickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na jednomotorové a viacmotorové jednopilotné vrtuľníky vrátane preskúšania odbornej spôsobilosti na prístrojovú kvalifikáciu	1-F-26
Dodatok 4 k JAR-FCL 2.240	Ďalšie oprávnenie k typovej kvalifikácii pre priblíženie podľa prístrojov do výšky rozhodnutia menšej ako 60 m (200 ft) (CAT II/III)	1-F-35
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.245 (b) (3)	Vzájomné započítavanie preskúšania odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti typovej kvalifikácie	1-F-37
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.255	Obsah schváleného vstupného kurzu za účelom prvej typovej kvalifikácie pre viacmotorový vrtuľník	1-F-38
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (a)	Požiadavky na výučbu teoretických vedomostí na praktickú skúšku/preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie typovej kvalifikácie	1-F-39
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (b)	Letový výcvik a praktická skúška	1-F-41
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (d)	Kurz spolupráce vo viacčlennej posádke (Vrtuľník)	1-F-45

ČLÁNOK G - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI DOPRAVNÉHO PILOTA (Vrtuľník) - ATPL(H)

JAR-FCL 2.265	Minimálny vek	1-G-1
JAR-FCL 2.270	Zdravotná spôsobilosť	1-G-1
JAR-FCL 2.275	Oprávnenia a podmienky	1-G-1
JAR-FCL 2.280	Skúsenosti a započítavanie	1-G-1
JAR-FCL 2.285	Teoretické vedomosti	1-G-2
JAR-FCL 2.290	Letový výcvik	1-G-2
JAR-FCL 2.295	Praktické skúsenosti	1-G-2
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.285	ATPL(H) – Modulový kurz teoretických vedomostí	1-G-4

ČLÁNOK H - KVALIFIKÁCIE INŠTRUKTORA (Vrtuľník)

JAR-FCL 2.300	Kvalifikácie a oprávnenie inštruktora – Ciele	1-H-1
JAR-FCL 2.305	Inštruktor – Všeobecne	1-H-1
JAR-FCL 2.310	Kvalifikácie a oprávnenie inštruktora – Všeobecne	1-H-2
JAR-FCL 2.315	Kvalifikácie a oprávnenia inštruktora – doba platnosti	1-H-3
JAR-FCL 2.320A	FI(H) – Základné požiadavky	1-H-3
JAR-FCL 2.320B	FI(H) – Obmedzené oprávnenia	1-H-3
JAR-FCL 2.320C	FI(H) – Oprávnenia a požiadavky	1-H-4
JAR-FCL 2.320D	FI(H) – Kurz	1-H-5
JAR-FCL 2.320E	FI(H) – Praktická skúška	1-H-5
JAR-FCL 2.320F	FI(H) – Priznanie kvalifikácie	1-H-5
JAR-FCL 2.320G	FI(H) – Predĺženie a obnovenie platnosti	1-H-6
JAR-FCL 2.330A	TRI(H) – Oprávnenia	1-H-7
JAR-FCL 2.330B	TRI(H) – Základné požiadavky a požiadavky	1-H-7
JAR-FCL 2.330C	TRI(H) – Kurz	1-H-7
JAR-FCL 2.330D	TRI(H) – Hodnotenie spôsobilosti	1-H-7
JAR-FCL 2.330E	TRI(H) – Priznanie kvalifikácie	1-H-8
JAR-FCL 2.330F	TRI(H) – Predĺženie a obnovenie platnosti	1-H-8
JAR-FCL 2.340A	IRI(H) – Oprávnenia	1-H-9
JAR-FCL 2.340B	IRI(H) – Základné požiadavky a požiadavky	1-H-9
JAR-FCL 2.340C	IRI(H) – Kurz	1-H-10

JAR-FCL 2.340D	IRI(H) – Praktická skúška	1-H-10
JAR-FCL 2.340E	IRI(H) – Priznanie kvalifikácie	1-H-10
JAR-FCL 2.340F	IRI(H) – Predĺženie a obnovenie platnosti	1-H-10
JAR-FCL 2.350A	SFI(H) – Oprávnenia	1-H-11
JAR-FCL 2.350B	SFI(H) – Základné požiadavky a požiadavky	1-H-11
JAR-FCL 2.350C	SFI(H) – Kurz	1-H-12
JAR-FCL 2.350D	SFI(H) – Hodnotenie spôsobilosti	1-H-12
JAR-FCL 2.350E	SFI(H) – Vydanie oprávnenia	1-H-12
JAR-FCL 2.350F	SFI(H) – Predĺženie a obnovenie platnosti	1-H-13
JAR-FCL 2.360A	STI(H) – Oprávnenia	1-H-13
JAR-FCL 2.360B	STI(H) – Požiadavky	1-H-14
JAR-FCL 2.360C	STI(H) – Kurz	1-H-14
JAR-FCL 2.360D	STI(H) – Hodnotenie spôsobilosti	1-H-14
JAR-FCL 2.360E	STI(H) – Vydanie oprávnenia	1-H-15
JAR-FCL 2.360F	STI(H) – Predĺženie a obnovenie platnosti	1-H-15
JAR-FCL 2.375	Zámerne nepoužité	1-H-16
JAR-FCL 2.380	Zámerne nepoužité	1-H-16
JAR-FCL 2.385	Zámerne nepoužité	1-H-16
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.305	Požiadavky na zvláštne oprávnenie inštruktorov, ktorí nie sú držiteľmi preukazu spôsobilosti vydaného podľa JAR-FCL na vykonávanie výcviku v FTO alebo TRTO mimo členských štátov JAA	1-H-17
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.320D	Kurz kvalifikácie letového inštruktora (vrtuľník) (FI(H))	1-H-19
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.320E a 2.345	Program praktickej skúšky, preskúšania odbornej spôsobilosti a ústnej skúšky z teoretických vedomostí na získanie kvalifikácie letového inštruktora (FI(H))	1-H-21
Dodatok 2 k JAR-FCL 2.320E a 2.345	Obsah praktickej skúšky, ústnej skúšky z teoretických vedomostí a preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie kvalifikácie letového inštruktora (FI(H))	1-H-23
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.330C	Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora typovej kvalifikácie (vrtuľník) pre, podľa toho, čo je vhodné, jednopilotné alebo viacpilotné vrtuľníky osvedčené pre prevádzku podľa VFR alebo IFR (TRI(H))	1-H-27
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.340C	Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora prístrojovej kvalifikácie (vrtuľník) (IRI (H))	1-H-29

ČLÁNOK I - EXAMINÁTORI (Vrtuľník)

JAR-FCL 2.420	Examinátori – Ciele	1-I-1
JAR-FCL 2.425	Examinátori – Všeobecne	1-I-1
JAR-FCL 2.430	Examinátori – Doba platnosti	1-I-3
JAR-FCL 2.435	Letový examinátor (vrtuľník) (FE(H)) – Oprávnenia	1-I-3
JAR-FCL 2.439	Examinátor typovej kvalifikácie (vrtuľník) (TRE(H)) – Základné požiadavky	1-I-3
JAR-FCL 2.440	Examinátor typovej kvalifikácie (vrtuľník) (TRE(H)) – Oprávnenia	1-I-4
JAR-FCL 2.442	Examinátor typovej kvalifikácie (vrtuľník) (TRE(H)) – Oprávnenie	1-I-4
JAR-FCL 2.445	Examinátor prístrojovej kvalifikácie (vrtuľník) (IRE(H)) – Základné požiadavky	1-I-5
JAR-FCL 2.450	IRE(H) – Oprávnenia	1-I-5
JAR-FCL 2.452	IRE(H) – Oprávnenie	1-I-5
JAR-FCL 2.455A	Examinátor na letovom simulátore (vrtuľník) (SFE(H)) – Základné požiadavky	1-I-5
JAR-FCL 2.455B	SFE(H) – Oprávnenia	1-I-5
JAR-FCL 2.457	SFE(H) – Oprávnenie	1-I-6
JAR-FCL 2.459	Examinátor letového inštruktora (vrtuľník) (FIE(H)) – Základné požiadavky	1-I-6
JAR-FCL 2.460	Examinátor letového inštruktora (vrtuľník) (FIE(H)) – Oprávnenia	1-I-6
JAR-FCL 2.461	Examinátor letového inštruktora (vrtuľník) (FIE(H)) – Oprávnenie	1-I-6
Dodatok 1 k JAR-FCL 2.425	Štandardizačné opatrenia pre examinátorov	1-I-7

**ČLÁNOK J - POŽIADAVKY NA TEORETICKÉ VEDOMOSTI A POSTUPY VYKONÁVANIA SKÚŠOK
Z TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ NA ZÍSKANIE PREUKAZOV SPÔSOBILOSTI PROFESIONÁLNEHO PILOTA
A PRÍSTROJOVÝCH KVALIFIKÁCIÍ**

JAR-FCL 2.465	Požiadavky	1-J-1
JAR-FCL 2.470	Obsah skúšok z teoretických vedomostí	1-J-1
JAR-FCL 2.475	Otázky	1-J-2
JAR-FCL 2.480	Postup skúšky	1-J-2
JAR-FCL 2.485	Zodpovednosti žiadateľa	1-J-3
JAR-FCL 2.490	Normy na úspešné absolvovanie skúšky	1-J-3
JAR-FCL 2.495	Obdobie uznania	1-J-3
Dodatok 1 k		
JAR-FCL 2.470	Osnova teoretických vedomostí – ATPL/IR, ATPL, CPL a IR	1-J-5

**SEKCIA 2 - PRIJATEĽNÉ SPÔSOBY PLNENIA POŽIADAVIEK (AMC)/
VÝKLADOVÝ A VYSVETĽUJÚCI MATERIÁL (IEM) 2-0-1**

AMC/IEM A - VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

IEM FCL 2.001	Skratky	2-A-1
AMC FCL 2.005 a 2.015	Požiadavky na vedomosti pre vydanie preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL na základe národného preukazu spôsobilosti vydaného členským štátom JAA, alebo pre uznanie platnosti preukazu spôsobilosti pilota štátov, ktoré nie sú členmi JAA	2-A-3
IEM FCL 2.010	Poradenský materiál pre proces hodnotenia jazykovej spôsobilosti	2-A-9
IEM FCL 2.025	Platnosť osvedčenia zdravotnej spôsobilosti	2-A-10
IEM FCL 2.035	Prítomnosť bezpečnostných pilotov počas letu	2-A-11
AMC FCL 2.055	Systém kvality FTO/TRTO	2-A-13
AMC FCL 2.055 (d)	Schválenie modulových diaľkových kurzov teoretických vedomostí	2-A-14
AMC č. 1 k		
JAR-FCL 2.010	Stupnica jazykovej spôsobilosti	2-A-15
AMC č. 2		
JAR-FCL 2.010	Preskúšanie jazykovej spôsobilosti	2-A-18
IEM č. 1 k		
JAR-FCL 2.055	Systém kvality FTO/TRTO	2-A-21
IEM č. 2 k	Finančné hodnotenie organizácií letového výcviku (FTO)/organizácií na výcvik typovej kvalifikácie (TRTO)	2-A-28
JAR-FCL 2.055		
IEM č. 3 k		
JAR-FCL 2.055	Organizácia letového výcviku pre preukazy spôsobilosti pilotov a kvalifikácie	2-A-29
IEM č. 4 k		
JAR-FCL 2.055	Prehľad zápočtov syntetického letového výcviku pre výcvik s inštruktorom v kurze letového výcviku na vrtuľník	2-A-33
JAR-FCL 2.055		
IEM FCL 2.080	Zaznamenávanie času letu	2-A-35

AMC/IEM C - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA

AMC FCL 2.125	Osnova výučby teoretických vedomostí a letového výcviku pre preukaz spôsobilosti súkromného pilota (vrtuľník) - PPL(H)	2-C-1
IEM FCL 2.135	Formulár na praktickú skúšku PPL(H)	2-C-28

AMC/IEM D - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI OBCHODNÉHO PILOTA

AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (1)	Integrovaný kurz ATP(H)	2-D-1
AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (2)	Integrovaný kurz ATPL(H) (bez prístrojovej kvalifikácie)	2-D-3
AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (3)	Integrovaný kurz CPL(H)	2-D-4
AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (4)	Integrovaný kurz CPL(H)	2-D-6
AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (5)	Modulový kurz CPL(H)	2-D-7
IEM FCL 2.170	Formulár na praktickú skúšku CPL(H)	2-D-8

AMC/IEM E - PRÍSTROJOVÁ KVALIFIKÁCIA

IEM FCL 2.210 Formulár na praktickú skúšku IR(H) 2-E-1

AMC/IEM F - TYPOVÁ KVALIFIKÁCIA

IEM FCL 2.240 (b) (1) ATPL/typová kvalifikácia/praktická skúška a preskúšanie odbornej spôsobilosti na viacpilotné vrtuľníky 2-F-1

IEM FCL 2.240 (b) (2) Typová kvalifikácia/výcvik/praktická skúška a preskúšanie odbornej spôsobilosti na jednomotorové a viacmotorové jednopilotné vrtuľníky a doplnok k praktickej skúške PPL a CPL na viacmotorové jednopilotné vrtuľníky 2-F-2

AMC FCL 2.261 (a) Osnova teoretickej výučby na typovú kvalifikáciu/kvalifikáciu na jedno a viacmotorové vrtuľníky 2-F-3

AMC FCL 2.261 (c) (2) Postupy na schválenie kurzu typovej kvalifikácie na vrtuľníky 2-F-8

AMC FCL 2.261 (d) Kurz spolupráce vo viacčlennej posádke (vrtuľník) 2-F-10

Dodatok 1 k AMC FCL 2.261 (d) Kurz spolupráce vo viacčlennej posádke (vrtuľník) - Osvedčenie o ukončení výcviku MCC 2-F-13

AMC/IEM H - KVALIFIKÁCIA INŠTRUKTORA

IEM FCL 2.320E Formulár na praktickú skúšku kvalifikácie letového inštruktora (Vrtuľník) (FI(H)) 2-H-1

AMC FCL 2.320D Kurz kvalifikácie letového inštruktora (Vrtuľník) (FI(H)) 2-H-4

IEM FCL 2.320G Kvalifikácia letového inštruktora (Vrtuľník) (FI(H)) – formulár na predĺženie a obnovenie platnosti 2-H-23

AMC FCL 2.320 (a) (2) Opakovací seminár letového inštruktora 2-H-25

AMC FCL 2.365 Nový paragraf JAR-FCL 2.330B 2-H-26

AMC FCL 2.340C Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora prístrojovej kvalifikácie (vrtuľník) (IRI(H)) 2-H-27

AMC/IEM I - EXAMINÁTORI

AMC FCL 2.425 Štandardizačné opatrenia pre examinátorov 2-I-1

IEM FCL 2.425 Poznámky na vedenie a výcvik examinátorov typovej kvalifikácie (TRE) 2-I-4

AMC/IEM J - POŽIADAVKY NA TEORETICKÉ VEDOMOSTI

IEM FCL 2.475 (a) Zostavovanie počítačovej verzie otázok 2-J-1

IEM FCL 2.475 (b) Bežné skratky na využitie pre európsku Centrálnu databanku otázok (CQB) 2-J-2

IEM FCL 2.480 Rozdelenie skúšobných otázok 2-J-10

IEM FCL 2.490 Terminológia použitá v článku J pre postupy na vykonanie preskúšania teoretických vedomostí 2-J-16

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

CONTENTS (General Layout)**JAR-FCL 2****FLIGHT CREW LICENSING (HELICOPTER)****FOREWORD****CHECK LIST OF PAGES****SECTION 1 - REQUIREMENTS**

SUBPART A	-	GENERAL REQUIREMENTS
SUBPART B	-	STUDENT PILOT (Helicopter)
SUBPART C	-	PRIVATE PILOT LICENCE (Helicopter) - PPL(H)
SUBPART D	-	COMMERCIAL PILOT LICENCE (Helicopter) - CPL(H)
SUBPART E	-	INSTRUMENT RATING (Helicopter) - IR(H)
SUBPART F	-	TYPE RATING (Helicopter)
SUBPART G	-	AIRLINE TRANSPORT PILOT LICENCE (Helicopter) - ATPL(H)
SUBPART H	-	INSTRUCTOR RATINGS (Helicopter)
SUBPART I	-	EXAMINERS (Helicopter)
SUBPART J	-	THEORETICAL KNOWLEDGE REQUIREMENTS AND PROCEDURES FOR THE CONDUCT OF THEORETICAL KNOWLEDGE EXAMINATIONS FOR PROFESSIONAL PILOT LICENCES AND INSTRUMENT RATINGS

**SECTION 2 - ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE (AMC)/
INTERPRETATIVE AND EXPLANATORY MATERIAL (IEM)**

AMC/IEM A	-	GENERAL REQUIREMENTS
AMC/IEM C	-	PRIVATE PILOT LICENCE
AMC/IEM D	-	COMMERCIAL PILOT LICENCE
AMC/IEM E	-	INSTRUMENT RATING
AMC/IEM F	-	TYPE RATING
AMC/IEM H	-	INSTRUCTOR RATINGS
AMC/IEM I	-	EXAMINERS
AMC/IEM J	-	THEORETICAL KNOWLEDGE REQUIREMENTS

INTENTIONALLY LEFT BLANK

CONTENTS (details)

JAR-FCL 2

FLIGHT CREW LICENSING (HELICOPTER)

<i>Paragraph</i>		<i>Page</i>
SECTION 1 - REQUIREMENTS		1-0-1
General and Presentation		
SUBPART A - GENERAL REQUIREMENTS		
JAR-FCL 2.001	Definitions and Abbreviations	1-A-1
JAR-FCL 2.005	Applicability	1-A-3
JAR-FCL 2.010	Basic authority to act as a flight crew member	1-A-5
JAR-FCL 2.015	Acceptance of licences, ratings, authorisations, approvals or certificates	1-A-6
JAR-FCL 2.016	Credit given to a holder of a licence issued by a non-JAA State Member State	1-A-8
JAR-FCL 2.017	Authorisations/Ratings for special purposes	1-A-8
JAR-FCL 2.020	Credit for military service	1-A-8
JAR-FCL 2.025	Validity of licences and ratings	1-A-9
JAR-FCL 2.026	Recent experience for pilots not operating in accordance with JAR-OPS 3	1-A-10
JAR-FCL 2.030	Arrangements for testing	1-A-10
JAR-FCL 2.035	Medical fitness	1-A-11
JAR-FCL 2.040	Decrease in medical fitness	1-A-11
JAR-FCL 2.045	Special circumstances	1-A-12
JAR-FCL 2.050	Crediting of flight time and theoretical knowledge	1-A-13
JAR-FCL 2.055	Training organisations and registered facilities	1-A-15
JAR-FCL 2.060	Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more	1-A-16
(CZ)JAR-FCL 2.060	Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more (Czech Republic)	1-A-16
(F)JAR-FCL 2.060	Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more (France)	1-A-16
(I)JAR-FCL 2.060	Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more (Italy)	1-A-16
JAR-FCL 2.065	State of licence issue	1-A-16
JAR-FCL 2.070	Normal residency	1-A-17
JAR-FCL 2.075	Format and specifications for flight crew licences	1-A-17
JAR-FCL 2.080	Recording of flight time	1-A-18
Appendix 1 to JAR-FCL 2.005	Minimum requirements for the issue of a JAR-FCL licence/authorisation on the basis of a national licence/authorisation issued in a JAA Member State	1-A-26
Appendix 1 to JAR-FCL 2.010	Requirements for proficiency in languages used for radiotelephony communications	1-A-31
Appendix 2 to JAR-FCL 2.010	Language Proficiency Rating Scale	1-A-33
Appendix 1 to JAR-FCL 2.015	Minimum requirements for the validation of pilot licences of non-JAA States	1-A-36
Appendix 2 to JAR-FCL 2.015	Conversion of a PPL issued by a non-JAA Member State to a JAR-FCL PPL(H)	1-A-38

Appendix 3 to JAR-FCL 2.015	Validation of pilot licenses of non-JAA States for specific tasks of finite duration	1-A-40
Appendix 1 to JAR-FCL 2.050	Crediting of theoretical knowledge - Bridge instruction and examination requirements	1-A-41
Appendix 2 to JAR-FCL 2.050	Crediting of theoretical knowledge for the issue of a CPL(H) - Bridge instruction and examination requirements	1-A-44
Appendix 3 to JAR-FCL 2.050	Crediting of theoretical knowledge for the issue of a ATPL(H) - Bridge instruction and examination requirements	1-A-48
Appendix 4 to JAR-FCL 2.050	Crediting of theoretical knowledge for the issue of a CPL(H), an IR(H) or ATPL(H)	1-A-51
Appendix 1a to JAR-FCL 2.055	Flying Training Organisations for pilot licences and ratings	1-A-52
Appendix 1b to JAR-FCL 2.055	Partial Training outside JAA Member States	1-A-59
Appendix 1c to JAR-FCL 2.055	Additional Requirements for training in FTOs whose principal place of business and registered office are located outside the JAA States	1-A-60
Appendix 2 to JAR-FCL 2.055	Type Rating Training Organisations for the issue of type ratings only to pilot licence holders	1-A-63
Appendix 3 to JAR-FCL 2.055	Approval of Modular Theoretical Knowledge Distance Learning Courses	1-A-68
Appendix 1 to JAR-FCL 2.075	Specifications for flight crew licences	1-A-69

SUBPART B - STUDENT PILOT (Helicopter)

JAR-FCL 2.085	Requirements	1-B-1
JAR-FCL 2.090	Minimum age	1-B-1
JAR-FCL 2.095	Medical fitness	1-B-1

SUBPART C - PRIVATE PILOT LICENCE (Helicopter) – PPL(H)

JAR-FCL 2.100	Minimum age	1-C-1
JAR-FCL 2.105	Medical fitness	1-C-1
JAR-FCL 2.110	Privileges and conditions	1-C-1
JAR-FCL 2.115	Intentionally blank	1-C-1
JAR-FCL 2.120	Experience and crediting	1-C-1
JAR-FCL 2.125	Training course	1-C-1
JAR-FCL 2.130	Theoretical knowledge examination	1-C-2
JAR-FCL 2.135	Skill	1-C-2
Appendix 1 to JAR-FCL 2.125	PPL(H) training course – Summary	1-C-3
Appendix 2 to JAR-FCL 2.125	Registration of facilities for PPL instruction only	1-C-6
Appendix 3 to JAR-FCL 2.125	Contents of an application form for registration of a facility for PPL instruction	1-C-8
Appendix 4 to JAR-FCL 2.125	PPL(H) Night Qualification Course	1-C-9
Appendix 1 to JAR-FCL 2.130 & 2.135	Theoretical knowledge examination and skill test for the PPL(H)	1-C-15
Appendix 2 to JAR-FCL 2.135	Contents of the skill test for the issue of a PPL(H)	1-C-20

SUBPART D - COMMERCIAL PILOT LICENCE (Helicopter) - CPL(H)

JAR-FCL 2.140	Minimum age	1-D-1
JAR-FCL 2.145	Medical fitness	1-D-1
JAR-FCL 2.150	Privileges and conditions	1-D-1
JAR-FCL 2.155	Experience and crediting	1-D-1

JAR-FCL 2.160	Theoretical knowledge	1-D-2
JAR-FCL 2.165	Flight instruction	1-D-3
JAR-FCL 2.170	Skill	1-D-3
Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (1)	ATP(H)/IR integrated course	1-D-4
Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (2)	ATP(H) integrated course (No Instrument Rating)	1-D-8
Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (3)	CPL(H)/IR integrated course	1-D-12
Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (4)	CPL(H) integrated course	1-D-16
Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (5)	CPL(H) modular course	1-D-19
Appendix 1 to JAR-FCL 2.170	Skill test for the issue of the CPL(H)	1-D-21
Appendix 2 to JAR-FCL 2.170	Contents of the skill test for the issue of the CPL(H)	1-D-26

SUBPART E - INSTRUMENT RATING (Helicopter) - IR(H)

JAR-FCL 2.174	Medical Fitness	1-E-1
JAR-FCL 2.175	Circumstances in which an IR(H) is required	1-E-1
JAR-FCL 2.180	Privileges and conditions	1-E-1
JAR-FCL 2.185	Validity, revalidation and renewal	1-E-2
JAR-FCL 2.190	Experience	1-E-2
JAR-FCL 2.195	Theoretical knowledge	1-E-2
JAR-FCL 2.200	Use of English language	1-E-2
JAR-FCL 2.205	Flight instruction	1-E-3
JAR-FCL 2.210	Skill	1-E-3
Appendix 1 to JAR-FCL 2.200	IR(H) – Use of English language	1-E-4
Appendix 1 to JAR-FCL 2.205	IR(H) – Modular flying training course	1-E-6
Appendix 1 to JAR-FCL 2.210	IR(H) – Skill test	1-E-9
Appendix 2 to JAR-FCL 2.210	Contents of the skill test for the issue of an IR(H)	1-E-14

SUBPART F - TYPE RATING (Helicopter)

JAR-FCL 2.215	Intentionally blank	1-F-1
JAR-FCL 2.220	Type ratings (H)	1-F-1
JAR-FCL 2.225	Circumstances in which type ratings are required	1-F-1
JAR-FCL 2.230	Special authorisation of type rating	1-F-1
JAR-FCL 2.235	Type ratings – Privileges, number and variants	1-F-2
JAR-FCL 2.240	Type ratings – Requirements	1-F-2
JAR-FCL 2.245	Type ratings – Validity, revalidation and renewal	1-F-3
JAR-FCL 2.246	Instrument Rating, revalidation and renewal	1-F-6
JAR-FCL 2.250	Type rating, multi-pilot – Conditions	1-F-6
JAR-FCL 2.255	Type rating, single-pilot – Conditions	1-F-7
JAR-FCL 2.260	Intentionally blank	1-F-8
JAR-FCL 2.261	Type ratings – Knowledge and flight instruction	1-F-8
JAR-FCL 2.262	Type ratings – Skill	1-F-9

Appendix 1 to JAR-FCL 2.220	Complete Appendix deleted	1-F-11
Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 & 2.295	Skill test and proficiency check for helicopter type ratings and ATPL including proficiency checks for the instrument rating	1-F-12
Appendix 2 to JAR-FCL 2.240 & 2.295	Contents of the skill test and proficiency check for multi-pilot helicopter type ratings and ATPL, including proficiency checks for the instrument rating	1-F-17
Appendix 3 to JAR-FCL 2.240	Contents of the type rating/training/skill test and proficiency check for single-engine and multi-engine single-pilot helicopters including proficiency checks for the instrument rating	1-F-26
Appendix 4 to JAR-FCL 2.240	Additional authorisation on a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 60m (200 ft) (CAT II/III)	1-F-36
Appendix 1 to JAR-FCL 2.245 (b) (3)	Cross-Crediting of Proficiency Checks for revalidation of type ratings	1-F-37
Appendix 1 to JAR-FCL 2.255	Contents of the approved pre-entry course for the purpose of a first type rating for a multiengine helicopter	1-F-38
Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (a)	Theoretical knowledge instruction requirements for skill test/proficiency checking for type ratings	1-F-39
Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (b)	Flight Instruction and Skill Test	1-F-43
Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (d)	Multi-crew co-operation course (Helicopter)	1-F-45

SUBPART G -AIRLINE TRANSPORT PILOT LICENCE (Helicopter) - ATPL(A)

JAR-FCL 2.265	Minimum age	1-G-1
JAR-FCL 2.270	Medical fitness	1-G-1
JAR-FCL 2.275	Privileges and conditions	1-G-1
JAR-FCL 2.280	Experience and crediting	1-G-1
JAR-FCL 2.285	Theoretical knowledge	1-G-2
JAR-FCL 2.290	Flight instruction	1-G-2
JAR-FCL 2.295	Skill	1-G-2
Appendix 1 to JAR-FCL 2.285	ATPL(H) - Modular theoretical knowledge course	1-G-4

SUBPART H - INSTRUCTOR RATINGS (Helicopter)

JAR-FCL 2.300	Instructor Ratings & Authorisation – Purposes	1-H-1
JAR-FCL 2.305	Instructor - General	1-H-1
JAR-FCL 2.310	Instructor Ratings and Authorisations - General	1-H-2
JAR-FCL 2.315	Instructor ratings and authorisation - Period of validity	1-H-3
JAR-FCL 2.320A	FI(H) – Pre-requisite Requirements	1-H-3
JAR-FCL 2.320B	FI(H) – Restricted Privileges	1-H-3
JAR-FCL 2.320C	FI(H) – Privileges & Requirements	1-H-4
JAR-FCL 2.320D	FI(H) – Course	1-H-5
JAR-FCL 2.320E	FI(H) – Skill Test	1-H-5
JAR-FCL 2.320F	FI(H) – Rating Issue	1-H-5
JAR-FCL 2.320G	FI(H) – Revalidation & Renewal	1-H-6
JAR-FCL 2.330A	TRI(H) – Privileges	1-H-7
JAR-FCL 2.330B	TRI(H) – Pre-requisite Requirements	1-H-7
JAR-FCL 2.330C	TRI(H) – Course	1-H-7
JAR-FCL 2.330D	TRI(H) – Assessment of Competence	1-H-7
JAR-FCL 2.330E	TRI(H) – Rating Issue	1-H-8
JAR-FCL 2.330F	TRI(H) – Revalidation & Renewal	1-H-8
JAR-FCL 2.340A	IRI(H) – Privileges	1-H-9
JAR-FCL 2.340B	IRI(H) – Pre-requisite and Requirements	1-H-9
JAR-FCL 2.340C	IRI(H) – Course	1-H-10

JAR-FCL 2.340D	IRI(H) – Skill Test	1-H-10
JAR-FCL 2.340E	IRI(H) – Rating Issue	1-H-10
JAR-FCL 2.340F	IRI(H) – Revalidation & Renewal	1-H-10
JAR-FCL 2.350A	SFI(H) – Privileges	1-H-11
JAR-FCL 2.350B	SFI(H) – Pre-requisites & Requirements	1-H-11
JAR-FCL 2.350C	SFI(H) – Course	1-H-12
JAR-FCL 2.350D	SFI(H) – Assessment of Competence	1-H-12
JAR-FCL 2.350E	SFI(H) – Authorisation Issue	1-H-12
JAR-FCL 2.350F	SFI(H) – Revalidation & Renewal	1-H-13
JAR-FCL 2.360A	STI(H) – Privileges	1-H-13
JAR-FCL 2.360B	STI(H) – Requirements	1-H-14
JAR-FCL 2.360C	STI(H) – Course	1-H-14
JAR-FCL 2.360D	STI(H) – Assessment of Competence	1-H-14
JAR-FCL 2.360E	STI(H) – Authorisation Issue	1-H-15
JAR-FCL 2.360F	STI(H) – Revalidation & Renewal	1-H-15
JAR-FCL 2.375	Intentionally blank	1-H-16
JAR-FCL 2.380	Intentionally blank	1-H-16
JAR-FCL 2.385	Intentionally blank	1-H-16
Appendix 1 to JAR-FCL 2.305	Requirements for a specific authorisation for instructors not holding a JAR-FCL licence to instruct in a FTO or TRTO outside JAA member States	1-H-17
Appendix 1 to JAR-FCL 2.320D	Flight Instructor rating (Helicopter) (FI(H)) course	1-H-19
Appendix 1 to JAR-FCL 2.320E and 2.345	Arrangements for the flight instructor rating (FI(H)) skill test, proficiency check and oral theoretical knowledge examination	1-H-21
Appendix 2 to JAR-FCL 2.320E and 2.345	Contents of the flight instructor rating (FI(H)) skill test, oral theoretical knowledge examination and proficiency check	1-H-25
Appendix 1 to JAR-FCL 2.330C	Course for the type rating instructor (helicopter) for, as applicable, single- or multi-pilot helicopters certificated for VFR or IFR operation (TRI(H))	1-H-27
Appendix 1 to JAR-FCL 2.340C	Course for the Instrument Rating Instructor (Helicopter) IRI(H)	1-H-29

SUBPART I - EXAMINERS (Helicopter)

JAR-FCL 2.420	Examiners – Purposes	1-I-1
JAR-FCL 2.425	Examiners – General	1-I-1
JAR-FCL 2.430	Examiners – Period of validity	1-I-3
JAR-FCL 2.435	FE(H) – Privileges	1-I-3
JAR-FCL 2.439	TRE(H) – Pre-requisites	1-I-3
JAR-FCL 2.440	TRE(H) – Privileges	1-I-4
JAR-FCL 2.442	TRE(H) – Authorisation	1-I-4
JAR-FCL 2.445	IRE(H) – Pre-requisites	1-I-5
JAR-FCL 2.450	IRE(H) – Privileges	1-I-5
JAR-FCL 2.452	IRE(H) – Authorisation	1-I-5
JAR-FCL 2.455A	SFE(H) – Pre-requisites	1-I-5
JAR-FCL 2.455B	SFE(H) – Privileges	1-I-5
JAR-FCL 2.457	SFE(H) – Authorisation	1-I-6
JAR-FCL 2.459	FIE(H) – Pre-requisites	1-I-6
JAR-FCL 2.460	FIE(H) – Privileges	1-I-6
JAR-FCL 2.461	FIE(H) – Authorisation	1-I-6
Appendix 1 to JAR-FCL 2.425	Standardisation arrangements for examiners	1-I-7

SUBPART J - THEORETICAL KNOWLEDGE REQUIREMENTS AND PROCEDURES FOR THE CONDUCT OF THEORETICAL KNOWLEDGE EXAMINATIONS FOR PROFESSIONAL PILOT LICENCES AND INSTRUMENT RATINGS

JAR-FCL 2.465	Requirements	1-J-1
JAR-FCL 2.470	Contents of theoretical knowledge examinations	1-J-1
JAR-FCL 2.475	Questions	1-J-2
JAR-FCL 2.480	Examination procedure	1-J-2
JAR-FCL 2.485	Responsibilities of the applicant	1-J-3
JAR-FCL 2.490	Pass standards	1-J-3
JAR-FCL 2.495	Acceptance period	1-J-3
Appendix 1 to JAR-FCL 2.470	Theoretical Knowledge Syllabus – ATPL/IR, ATPL, CPL and IR	1-J-10

**SECTION 2 - ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE (AMC)/
INTERPRETATIVE AND EXPLANATORY MATERIAL (IEM) 2-0-1**

AMC/IEM A - GENERAL REQUIREMENTS

IEM FCL 2.001	Abbreviations	2-A-1
AMC FCL 2.005 & 2.015	Knowledge requirements for the issue of a JAR-FCL licence on the basis of a national licence issued in a JAA Member State or for the validation of pilot licences of non-JAA States	2-A-3
IEM FCL 2.010	Language Proficiency assessment guide	2-A-9
IEM FCL 2.025	Validity of medical certificates	2-A-10
IEM FCL 2.035	Carriage of safety pilot	2-A-11
AMC FCL 2.055	Quality system for FTO/TRTOs	2-A-13
AMC FCL 2.055 (d)	Approval of Modular Theoretical Knowledge Distance Learning Courses	2-A-14
AMC No. 1 to JAR-FCL 2.010	Language Proficiency Rating Scale	2-A-15
AMC No. 2 to JAR-FCL 2.010	Language Proficiency Assessment	2-A-18
IEM No. 1 to JAR-FCL 2.055	Quality system for FTOs/TRTOs	2-A-21
IEM No. 2 to JAR-FCL 2.055	Financial Evaluation of Flying Training Organisations (FTOs)/Type Rating Training to Organisations (TRTOs)	2-A-28
IEM No. 3 to JAR-FCL 2.055	Flying Training Organisations for pilot licences and ratings	2-A-29
IEM No. 4 to JAR-FCL 2.055	Overview of Synthetic Flight Training Credits for Dual Instruction in Helicopter Flying Training Courses	2-A-33
IEM FCL 2.080	Recording of flight time	2-A-35

AMC/IEM C - PRIVATE PILOT LICENCE

AMC FCL 2.125	Syllabus of theoretical knowledge and flight instruction for the private pilot licence (helicopter) - PPL(H)	2-C-1
IEM FCL 2.135	PPL(H) skill test form	2-C-28

AMC/IEM D - COMMERCIAL PILOT LICENCE

AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (1)	ATP(H) integrated course	2-D-1
AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (2)	ATPL(H) integrated course (No Instrument Rating)	2-D-3
AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (3)	CPL(H) integrated course	2-D-4
AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (4)	CPL(H) integrated course	2-D-6
AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (5)	CPL(H) modular course	2-D-7
IEM FCL 2.170	CPL(H) skill test form	2-D-8

AMC/IEM E - INSTRUMENT RATING

IEM FCL 2.210	IR(H) skill test form	2-E-1
---------------	-----------------------	-------

AMC/IEM F - TYPE RATING

IEM FCL 2.240 (b) (1)	ATPL/type rating/training/skill test and proficiency check on multi-pilot helicopters	2-F-1
IEM FCL 2.240 (b) (2)	Type rating/training/skill test and proficiency check on single-engine and multi-engine single-helicopters and the addendum to the PPL and the CPL skill test in multi-engine single-pilot helicopters	2-F-2
AMC FCL 2.261 (a)	Syllabus of theoretical instruction for type ratings for single and multi-engine helicopters	2-F-3
AMC FCL 2.261 (c) (2)	Guidelines for Approval of a Helicopter Type Rating Course	2-F-8
AMC FCL 2.261 (d)	Multi-crew co-operation course (helicopter)	2-F-10
Appendix 1 to AMC FCL 2.261 (d)	Multi-crew co-operation course (helicopter) - Certificate of completion of MCC training	2-F-13

AMC/IEM H - INSTRUCTOR RATINGS

IEM FCL 2.320E	Flight instructor rating (Helicopter) (FI(H)) – Skill test form	2-H-1
AMC FCL 2.320D	Flight instructor rating (helicopter) (FI(H)) course	2-H-4
IEM FCL 2.320G	Flight instructor rating (Helicopter) (FI(H)) – Revalidation and renewal form	2-H-23
AMC FCL 2.320 (a) (2)	Instructor Refresher Seminar	2-H-25
AMC FCL 2.365	New paragraph JAR-FCL 2.330B	2-H-26
AMC FCL 2.340C	Course for the instrument rating instructor rating (helicopter) (IRI(H))	2-H-27

AMC/IEM I - EXAMINERS

AMC FCL 2.425	Standardisation arrangements for examiners	2-I-1
IEM FCL 2.425	Notes for guidance and training of type rating examiners (TREs)	2-I-4

AMC/IEM J - THEORETICAL KNOWLEDGE REQUIREMENTS

IEM FCL 2.475 (a)	Construction of computer compatible questions	2-J-1
IEM FCL 2.475 (b)	Common abbreviations to be used for the European CQB	2-J-2
IEM FCL 2.480	Distribution of examination questions	2-J-10
IEM FCL 2.490	Terminology used in Subpart J for procedures for the Conduct of Theoretical Knowledge Examinations	2-J-16

INTENTIONALLY LEFT BLANK

PREDHOVOR

- 1 Európske letecké systémy sa v minulosti rozvíjali s veľkými odchýlkami v štruktúre i v podrobnostiach. Z toho dôvodu bolo nevyhnutné vypracovať harmonizované predpisy.

Letecké úrady niektorých európskych štátov schválili spoločné, úplné a podrobné letecké predpisy, označované ako jednotné letecké predpisy (Join Aviation Requirements (JAR)), s úmyslom minimalizovať problémy súvisiace s typovým osvedčovaním v spoločných podnikoch, uľahčiť vývoz a dovoz leteckých výrobkov, uľahčiť uznávanie údržby vykonávanej v jednom európskom štáte leteckým úradom iného európskeho štátu a regulovať prevádzku obchodnej leteckej dopravy a vydávanie a udržiavanie preukazov spôsobilosti pilotov.

Spoločné letecké predpisy pre licencovanie letovej posádky (JAR-FCL) sú vypracované pre všetky kategórie preukazov spôsobilosti pilotov letúnov a vrtuľníkov, čo umožňuje používanie preukazov spôsobilosti a kvalifikácií bez ďalších formalít v ktoromkoľvek z účastníckych štátov.
- 2 Za základnú štruktúru predpisu JAR-FCL, teda predpisu JAR na licencovanie letovej posádky, bol zvolený Annex 1 ICAO, ale s ďalším členením tam, kde to bolo považované za vhodné. Obsah Annex 1 bol použitý a pridaný tam, kde to bolo nevyhnutné pri použití jestvujúcich európskych predpisov.
- 3 JAR-FCL bol pôvodne vydaný bez národných odchýlok. K predpisu JAR-FCL 1.060 boli deklarované dve národné odchýlky, včlenené do tohto znenia zmeny textu 1 k JAR-FCL 1.060.

Môže jestvovať pocit, že dokument neobsahuje všetky podrobné informácie týkajúce sa plnenia požiadaviek a vysvetľujúce informácie, ktoré by v ňom niektoré letecké úrady a organizácie leteckého priemyslu chceli vidieť. Akokoľvek bolo prijaté, že JAR-FCL sa uvedie do praxe a získané poznatky budú včlenené do budúcich zmien. Z toho dôvodu sa letecké úrady združené v JAA zaväzujú predkladať včas zmeny na základe skúseností. V priebehu prechodného obdobia od prijatia predpisu do jeho úplnej implementácie sa potvrdilo, že niektoré zmeny sú nevyhnutné. Predbežný výsledok tohto procesu splatnosti sa odráža v tomto znení zmeny textu 6. Súčasné znenie JAR-FCL obsahuje prijatý text navrhnutých zmien NPA-FCL-5, 7, 10, 14, 16, 19, [25, 26,] 29, 30 [a 32] [].
- 4 Budúci vývoj požiadaviek predpisu JAR-FCL, vrátane záväzku v paragrafe 3, bude v súlade s postupmi JAA týkajúcimi sa oznamovania navrhovaných zmien (NPA). Tieto postupy dovoľujú vykonať zmenu predpisu JAR-FCL navrhnutú leteckým úradom ktoréhokoľvek účastníckeho štátu a ktoroukoľvek organizáciou zastúpenou v Interested Party Advisory Panel (IPAP). [Od 1. decembra 2007 technické poznámky k vydávaniu predpisov bude viesť Európska agentúra pre bezpečnosť letectva pre JAA na základe dohody o zdieľaní povinností a zodpovedností medzi týmito dvoma organizáciami.]
- 5 Letecké úrady sa dohodli, že nebudú jednostranne iniciovať zmenu svojich národných predpisov bez predchádzajúceho podania návrhu na zmenu predpisu JAR-FCL v súlade s dohodnutým postupom.
- 6 Definície a skratky pojmov používaných v JAR-FCL, ktoré sa používajú všeobecne, sú obsiahnuté v JAR-1, Definície a skratky. Avšak definície a skratky pojmov použitých v JAR-FCL, ktoré sú pre tento predpis špecifické, sú uvedené v JAR-FCL 2.001 a IEM FCL 2.001.
- 7 Zmeny textu do predpisu JAR-FCL sa vydávajú ako zmenové stránky obsahujúce revidované paragrafy následne po prijatí NPA.
- 8 Nový, zmenený a opravený text sa uvádza v tučných hranatých zátvorkách až do vydania nesledujúcej zmeny textu.
- 9 JAR-FCL 1 obsahuje požiadavky pre pilotov letúnov.
JAR-FCL 2 obsahuje požiadavky pre pilotov vrtuľníkov.
JAR-FCL 3 obsahuje požiadavky zdravotnej spôsobilosti.
JAR-FCL 4 obsahuje požiadavky pre palubných inžinierov.
- 10 Vydavateľský postup použitý v tomto dokumente je nasledovný:
 - (a) Výraz *shall* (je povinný) je použitý k označeniu záväznej požiadavky a môže sa vyskytnúť v ustanoveniach JAR.
 - (b) Výraz *should* (mal by) je použitý na označenie odporúčania a obyčajne sa objavuje v AMC a IEM.
 - (c) Výraz *may* (smie) je použitý na označenie možnosti rozhodnutia leteckým úradom, leteckým priemyslom alebo žiadateľom, podľa vhodnosti.

- (d) Výraz *will (musí)* označuje záväznú požiadavku a je použitý ako rada pilotom v činnostiach, ktoré sú povinnosťou leteckého úradu.
- 11 Keď je v JAR-FCL uvedený výraz obchodná letecká doprava, zodpovedajúce požiadavky sú predpísané v JAR-OPS 1 and 3.
- 12 Nasledujúce zmeny paragrafov, prehľad zmien textu je označený v hranatých zátvorkách. Tento text nemá právny štatút.

POZNÁMKA: *Použitie mužského rodu zahŕňa i použitie ženského rodu a naopak.*

FOREWORD

- 1 European aviation systems had developed in the past with great variations in structures and details. Therefore, it was necessary to write harmonised requirements.

The Civil Aviation Authorities of certain European States have agreed common comprehensive and detailed aviation requirements, referred to as the Joint Aviation Requirements (JAR), with a view to minimising type certification problems on joint ventures, to facilitate the export and import of aviation products, to make it easier for maintenance carried out in one European State to be accepted by the Civil Aviation Authority in another European State and to regulate commercial air transport operations, and for the issuance and maintenance of pilot licences.

Joint Aviation Requirements for Flight Crew Licensing (JAR-FCL) are being developed for aeroplane and helicopter of pilot licences to permit use of licences and ratings without further formality in any of the participating States.
- 2 ICAO Annex 1 has been selected to provide the basic structure of JAR-FCL, the JAR for licensing, but with additional sub-division where considered appropriate. The content of Annex 1 has been used and added to where necessary by making use of existing European regulations.
- 3 JAR-FCL has initially been issued with no National Variants. National variants have been declared to JAR-FCL 1.060 and are mentioned in Appendix 1 to JAR-FCL 1.060.

It may be felt that the document does not contain all of the detailed compliance and interpretative information which some Civil Aviation Authorities and Industry Organisation would like to see. However, it has been accepted that JAR-FCL should be applied in practice and the lessons learned embodied in future amendments. The Civil Aviation Authorities of the JAA are therefore committed to early amendment in the light of experience. During the transition period from adoption to full implementation it was acknowledged that some amendment was necessary. The preliminary result of this maturity process is reflected in this Amendment 6 version. The present version of JAR-FCL contains the adopted text of NPA-FCL-5, 7, 10, 14, 16, 19, [25, 26,] 29, 30 [and 32] [].
- 4 Future development of the requirements of JAR-FCL, including the commitment in Paragraph 3, will be in accordance with the JAA's Notice of Proposed Amendment (NPA) procedures. These procedures allow for the amendment of JAR-FCL to be proposed by the Civil Aviation Authority of any of the participating countries and by any Organisation represented on the Interested Party Advisory Panel (IPAP). [It should be noted that, from the 1st of December 2007 the technical note of rulemaking will be conducted by the European Aviation Safety Agency on behalf of the JAA under the arrangement made for the sharing of tasks and responsibilities between these two organisations.]
- 5 The Civil Aviation Authorities have agreed they should not unilaterally initiate amendment of their national codes without having made a proposal for amendment of JAR-FCL in accordance with the agreed procedure.
- 6 Definitions and abbreviations of terms used in JAR-FCL that are considered generally applicable are contained in JAR-1, Definitions and Abbreviations. However, definitions and abbreviations of terms used in JAR-FCL that are specific to JAR-FCL are given in JAR-FCL 2.001 and IEM FCL 2.001.
- 7 Amendments to the text in JAR-FCL are issued as amendment pages containing revised paragraphs, following NPA adoption.
- 8 New, amended and corrected text will be enclosed within heavy brackets until a subsequent 'Amendment' is issued.
- 9 JAR-FCL Part 1 contains requirements for Aeroplane pilots.
JAR-FCL Part 2 contains requirements for Helicopter pilots.
JAR-FCL Part 3 contains Medical requirements.
JAR-FCL Part 4 contains requirements for Flight Engineers.
- 10 The editing practices used in this document are as follows:
 - (a) 'Shall' is used to indicate a mandatory requirement and may appear in JARs.
 - (b) 'Should' is used to indicate a recommendation and normally appears in AMCs and IEMs.
 - (c) 'May' is used to indicate discretion by the Authority, the industry or the applicant, as appropriate.

(d) 'Will' indicates a mandatory requirement and is used to advise pilots of action incumbent on the Authority.

- 11 When 'commercial air transportation' is referred to in JAR-FCL, the corresponding requirements are prescribed in JAR-OPS 1 and 3.
- 12 Following amended paragraphs, a summary of the amendments made to the paragraph is indicated in square brackets. This text has no regulatory status.

NOTE: The use of the male gender implies the female gender and vice versa.

JEDNOTNÉ LETECKÉ PREDPISY

KONTROLNÝ ZOZNAM STRÁN

JAR-FCL 2 LICENCOVANIE LETOVEJ POSÁDKY (VRTULNÍK)

ZMENA TEXTU 6 ZO DŇA 1. februára 2007

V súčasnosti sú platné nasledujúce strany JAR-FCL 2:

<i>Číslo strany</i>	<i>Legenda</i>	<i>Dátum</i>
Titulná strana	Zmena textu 6	1. február 2007
ii	Zmena textu 6	1. február 2007
C-1 až C-10	Zmena textu 6	1. február 2007
F-1	Zmena textu 6	1. február 2007
F-2	Zmena textu 6	1. február 2007
CL-1	Zmena textu 6	1. február 2007
CL-2	Zmena textu 6	1. február 2007
CL-3	Zmena textu 6	1. február 2007
CL-4	Zmena textu 6	1. február 2007
CL-5	Zmena textu 6	1. február 2007
CL-6	Zmena textu 6	1. február 2007
CL-7	Zmena textu 6	1. február 2007
CL-8	Zmena textu 6	1. február 2007
1-0-1	Zmena textu 1	1. december 2000
1-0-2	Zmena textu 1	1. december 2000
1-A-1	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-2	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-3	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-4	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-5	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-6	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-7	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-8	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-9	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-10	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-11	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-12	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-13	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-14	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-15	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-16	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-17	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-18	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-19	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-20	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-21	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-22	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-23	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-24	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-25	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-26	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-27	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-28	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-29	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-30	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-31	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-32	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-33	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-34	Zmena textu 6	1. február 2007

<i>Číslo strany</i>	<i>Legenda</i>	<i>Dátum</i>
1-A-35	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-36	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-37	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-38	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-39	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-40	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-41	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-42	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-43	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-44	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-45	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-46	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-47	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-48	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-49	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-50	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-51	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-52	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-53	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-54	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-55	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-56	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-57	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-58	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-59	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-60	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-61	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-62	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-63	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-64	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-65	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-66	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-67	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-68	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-69	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-70	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-71	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-72	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-73	Zmena textu 6	1. február 2007
1-A-74	Zmena textu 6	1. február 2007
1-B-1	Zmena textu 1	1. december 2000
1-B-2	Zmena textu 1	1. december 2000
1-C-1	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-2	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-3	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-4	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-5	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-6	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-7	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-8	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-9	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-10	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-11	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-12	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-13	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-14	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-15	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-16	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-17	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-18	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-19	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-20	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-21	Zmena textu 5	1. december 2006
1-C-22	Zmena textu 5	1. december 2006

<i>Číslo strany</i>	<i>Legenda</i>	<i>Dátum</i>
1-D-1	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-2	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-3	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-4	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-5	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-6	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-7	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-8	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-9	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-10	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-11	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-12	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-13	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-14	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-15	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-16	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-17	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-18	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-19	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-20	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-21	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-22	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-23	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-24	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-25	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-26	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-27	Zmena textu 5	1. december 2006
1-D-28	Zmena textu 5	1. december 2006
1-E-1	Zmena textu 6	1. február 2007
1-E-2	Zmena textu 6	1. február 2007
1-E-3	Zmena textu 6	1. február 2007
1-E-4	Zmena textu 6	1. február 2007
1-E-5	Zmena textu 6	1. február 2007
1-E-6	Zmena textu 6	1. február 2007
1-E-7	Zmena textu 6	1. február 2007
1-E-8	Zmena textu 6	1. február 2007
1-E-9	Zmena textu 6	1. február 2007
1-E-10	Zmena textu 6	1. február 2007
1-E-11	Zmena textu 6	1. február 2007
1-E-12	Zmena textu 6	1. február 2007
1-E-13	Zmena textu 6	1. február 2007
1-E-14	Zmena textu 6	1. február 2007
1-E-15	Zmena textu 6	1. február 2007
1-E-16	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-1	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-2	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-3	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-4	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-5	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-6	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-7	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-8	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-9	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-10	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-11	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-12	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-13	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-14	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-15	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-16	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-17	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-18	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-19	Zmena textu 6	1. február 2007

<i>Číslo strany</i>	<i>Legenda</i>	<i>Dátum</i>
1-F-20	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-21	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-22	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-23	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-24	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-25	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-26	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-27	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-28	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-29	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-30	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-31	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-32	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-33	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-34	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-35	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-36	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-37	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-38	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-39	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-40	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-41	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-42	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-43	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-44	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-45	Zmena textu 6	1. február 2007
1-F-46	Zmena textu 6	1. február 2007
1-G-1	Zmena textu 5	1. december 2006
1-G-2	Zmena textu 5	1. december 2006
1-G-3	Zmena textu 5	1. december 2006
1-G-4	Zmena textu 5	1. december 2006
1-H-1	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-2	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-3	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-4	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-5	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-6	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-7	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-8	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-9	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-10	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-11	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-12	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-13	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-14	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-15	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-16	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-17	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-18	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-19	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-20	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-21	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-22	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-23	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-24	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-25	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-26	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-27	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-28	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-29	Zmena textu 6	1. február 2007
1-H-30	Zmena textu 6	1. február 2007
1-I-1	Zmena textu 4	1. august 2006
1-I-2	Zmena textu 4	1. august 2006

<i>Číslo strany</i>	<i>Legenda</i>	<i>Dátum</i>
1-I-3	Zmena textu 4	1. august 2006
1-I-4	Zmena textu 4	1. august 2006
1-I-5	Zmena textu 4	1. august 2006
1-I-6	Zmena textu 4	1. august 2006
1-I-7	Zmena textu 4	1. august 2006
1-I-8	Zmena textu 4	1. august 2006
1-J-1	Zmena textu 4	1. august 2006
1-J-2	Zmena textu 4	1. august 2006
1-J-3	Zmena textu 4	1. august 2006
1-J-4	Zmena textu 4	1. august 2006
1-J-5	Zmena textu 4	1. august 2006
1-J-6	Zmena textu 4	1. august 2006
1-J-7	Zmena textu 4	1. august 2006
1-J-8	Zmena textu 4	1. august 2006
1-J-9	Zmena textu 4	1. august 2006
1-J-10	Zmena textu 4	1. august 2006
1-J-11	Zmena textu 4	1. august 2006
1-J-12	Zmena textu 4	1. august 2006
1-J-13	Zmena textu 4	1. august 2006
1-J-14	Zmena textu 4	1. august 2006
2-0-1	Zmena textu 1	1. december 2000
2-0-2	Zmena textu 1	1. december 2000
2-A-1	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-2	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-3	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-4	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-5	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-6	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-7	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-8	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-9	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-10	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-11	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-12	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-13	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-14	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-15	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-16	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-17	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-18	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-19	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-20	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-21	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-22	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-23	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-24	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-25	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-26	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-27	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-28	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-29	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-30	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-31	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-32	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-33	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-34	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-35	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-36	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-37	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-38	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-39	Zmena textu 5	1. december 2006
2-A-40	Zmena textu 5	1. december 2006

<i>Číslo strany</i>	<i>Legenda</i>	<i>Dátum</i>
2-C-1	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-2	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-3	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-4	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-5	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-6	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-7	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-8	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-9	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-10	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-11	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-12	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-13	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-14	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-15	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-16	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-17	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-18	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-19	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-20	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-21	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-22	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-23	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-24	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-25	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-26	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-27	Zmena textu 4	1. august 2006
2-C-28	Zmena textu 4	1. august 2006
2-D-1	Zmena textu 4	1. august 2006
2-D-2	Zmena textu 4	1. august 2006
2-D-3	Zmena textu 4	1. august 2006
2-D-4	Zmena textu 4	1. august 2006
2-D-5	Zmena textu 4	1. august 2006
2-D-6	Zmena textu 4	1. august 2006
2-D-7	Zmena textu 4	1. august 2006
2-D-8	Zmena textu 4	1. august 2006
2-E-1	Zmena textu 1	1. december 2000
2-E-2	Zmena textu 1	1. december 2000
2-F-1	Zmena textu 4	1. august 2006
2-F-2	Zmena textu 4	1. august 2006
2-F-3	Zmena textu 4	1. august 2006
2-F-4	Zmena textu 4	1. august 2006
2-F-5	Zmena textu 4	1. august 2006
2-F-6	Zmena textu 4	1. august 2006
2-F-7	Zmena textu 4	1. august 2006
2-F-8	Zmena textu 4	1. august 2006
2-F-9	Zmena textu 4	1. august 2006
2-F-10	Zmena textu 4	1. august 2006
2-F-11	Zmena textu 4	1. august 2006
2-F-12	Zmena textu 4	1. august 2006
2-F-13	Zmena textu 4	1. august 2006
2-F-14	Zmena textu 4	1. august 2006
2-H-1	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-2	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-3	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-4	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-5	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-6	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-7	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-8	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-9	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-10	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-11	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-12	Zmena textu 5	1. december 2006

<i>Číslo strany</i>	<i>Legenda</i>	<i>Dátum</i>
2-H-13	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-14	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-15	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-16	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-17	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-18	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-19	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-20	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-21	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-22	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-23	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-24	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-25	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-26	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-27	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-28	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-29	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-30	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-31	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-32	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-33	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-34	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-35	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-36	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-37	Zmena textu 5	1. december 2006
2-H-38	Zmena textu 5	1. december 2006
2-I-1	Zmena textu 2	1. november 2002
2-I-2	Zmena textu 2	1. november 2002
2-I-3	Zmena textu 2	1. november 2002
2-I-4	Zmena textu 2	1. november 2002
2-I-5	Zmena textu 2	1. november 2002
2-I-6	Zmena textu 2	1. november 2002
2-J-1	Zmena textu 3	1. september 2003
2-J-2	Zmena textu 3	1. september 2003
2-J-3	Zmena textu 3	1. september 2003
2-J-4	Zmena textu 3	1. september 2003
2-J-5	Zmena textu 3	1. september 2003
2-J-6	Zmena textu 3	1. september 2003
2-J-7	Zmena textu 3	1. september 2003
2-J-8	Zmena textu 3	1. september 2003
2-J-9	Zmena textu 3	1. september 2003
2-J-10	Zmena textu 3	1. september 2003
2-J-11	Zmena textu 3	1. september 2003
2-J-12	Zmena textu 3	1. september 2003
2-J-13	Zmena textu 3	1. september 2003
2-J-14	Zmena textu 3	1. september 2003
2-J-15	Zmena textu 3	1. september 2003
2-J-16	Zmena textu 3	1. september 2003

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

JOINT AVIATION REQUIREMENTS

CHECK LIST OF PAGES

JAR-FCL 2 FLIGHT CREW LICENSING (HELICOPTER))

AMENDMENT 6 DATED 1 February 2007

The following pages of JAR-FCL 2 are now current:

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Date</i>
Title Page	Amendment 6	1 February 2007
ii	Amendment 6	1 February 2007
C-1 to C-10	Amendment 6	1 February 2007
F-1	Amendment 6	1 February 2007
F-2	Amendment 6	1 February 2007
CL-1	Amendment 6	1 February 2007
CL-2	Amendment 6	1 February 2007
CL-3	Amendment 6	1 February 2007
CL-4	Amendment 6	1 February 2007
CL-5	Amendment 6	1 February 2007
CL-6	Amendment 6	1 February 2007
CL-7	Amendment 6	1 February 2007
CL-8	Amendment 6	1 February 2007
1-0-1	Amendment 1	1 December 2000
1-0-2	Amendment 1	1 December 2000
1-A-1	Amendment 6	1 February 2007
1-A-2	Amendment 6	1 February 2007
1-A-3	Amendment 6	1 February 2007
1-A-4	Amendment 6	1 February 2007
1-A-5	Amendment 6	1 February 2007
1-A-6	Amendment 6	1 February 2007
1-A-7	Amendment 6	1 February 2007
1-A-8	Amendment 6	1 February 2007
1-A-9	Amendment 6	1 February 2007
1-A-10	Amendment 6	1 February 2007
1-A-11	Amendment 6	1 February 2007
1-A-12	Amendment 6	1 February 2007
1-A-13	Amendment 6	1 February 2007
1-A-14	Amendment 6	1 February 2007
1-A-15	Amendment 6	1 February 2007
1-A-16	Amendment 6	1 February 2007
1-A-17	Amendment 6	1 February 2007
1-A-18	Amendment 6	1 February 2007
1-A-19	Amendment 6	1 February 2007
1-A-20	Amendment 6	1 February 2007
1-A-21	Amendment 6	1 February 2007
1-A-22	Amendment 6	1 February 2007
1-A-23	Amendment 6	1 February 2007
1-A-24	Amendment 6	1 February 2007
1-A-25	Amendment 6	1 February 2007
1-A-26	Amendment 6	1 February 2007
1-A-27	Amendment 6	1 February 2007
1-A-28	Amendment 6	1 February 2007
1-A-29	Amendment 6	1 February 2007
1-A-30	Amendment 6	1 February 2007
1-A-31	Amendment 6	1 February 2007
1-A-32	Amendment 6	1 February 2007
1-A-33	Amendment 6	1 February 2007
1-A-34	Amendment 6	1 February 2007

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Date</i>
1-A-35	Amendment 6	1 February 2007
1-A-36	Amendment 6	1 February 2007
1-A-37	Amendment 6	1 February 2007
1-A-38	Amendment 6	1 February 2007
1-A-39	Amendment 6	1 February 2007
1-A-40	Amendment 6	1 February 2007
1-A-41	Amendment 6	1 February 2007
1-A-42	Amendment 6	1 February 2007
1-A-43	Amendment 6	1 February 2007
1-A-44	Amendment 6	1 February 2007
1-A-45	Amendment 6	1 February 2007
1-A-46	Amendment 6	1 February 2007
1-A-47	Amendment 6	1 February 2007
1-A-48	Amendment 6	1 February 2007
1-A-49	Amendment 6	1 February 2007
1-A-50	Amendment 6	1 February 2007
1-A-51	Amendment 6	1 February 2007
1-A-52	Amendment 6	1 February 2007
1-A-53	Amendment 6	1 February 2007
1-A-54	Amendment 6	1 February 2007
1-A-55	Amendment 6	1 February 2007
1-A-56	Amendment 6	1 February 2007
1-A-57	Amendment 6	1 February 2007
1-A-58	Amendment 6	1 February 2007
1-A-59	Amendment 6	1 February 2007
1-A-60	Amendment 6	1 February 2007
1-A-61	Amendment 6	1 February 2007
1-A-62	Amendment 6	1 February 2007
1-A-63	Amendment 6	1 February 2007
1-A-64	Amendment 6	1 February 2007
1-A-65	Amendment 6	1 February 2007
1-A-66	Amendment 6	1 February 2007
1-A-67	Amendment 6	1 February 2007
1-A-68	Amendment 6	1 February 2007
1-A-69	Amendment 6	1 February 2007
1-A-70	Amendment 6	1 February 2007
1-A-71	Amendment 6	1 February 2007
1-A-72	Amendment 6	1 February 2007
1-A-73	Amendment 6	1 February 2007
1-A-74	Amendment 6	1 February 2007
1-B-1	Amendment 1	1 December 2000
1-B-2	Amendment 1	1 December 2000
1-C-1	Amendment 5	1 December 2006
1-C-2	Amendment 5	1 December 2006
1-C-3	Amendment 5	1 December 2006
1-C-4	Amendment 5	1 December 2006
1-C-5	Amendment 5	1 December 2006
1-C-6	Amendment 5	1 December 2006
1-C-7	Amendment 5	1 December 2006
1-C-8	Amendment 5	1 December 2006
1-C-9	Amendment 5	1 December 2006
1-C-10	Amendment 5	1 December 2006
1-C-11	Amendment 5	1 December 2006
1-C-12	Amendment 5	1 December 2006
1-C-13	Amendment 5	1 December 2006
1-C-14	Amendment 5	1 December 2006
1-C-15	Amendment 5	1 December 2006
1-C-16	Amendment 5	1 December 2006
1-C-17	Amendment 5	1 December 2006
1-C-18	Amendment 5	1 December 2006
1-C-19	Amendment 5	1 December 2006
1-C-20	Amendment 5	1 December 2006
1-C-21	Amendment 5	1 December 2006
1-C-22	Amendment 5	1 December 2006

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Date</i>
1-D-1	Amendment 5	1 December 2006
1-D-2	Amendment 5	1 December 2006
1-D-3	Amendment 5	1 December 2006
1-D-4	Amendment 5	1 December 2006
1-D-5	Amendment 5	1 December 2006
1-D-6	Amendment 5	1 December 2006
1-D-7	Amendment 5	1 December 2006
1-D-8	Amendment 5	1 December 2006
1-D-9	Amendment 5	1 December 2006
1-D-10	Amendment 5	1 December 2006
1-D-11	Amendment 5	1 December 2006
1-D-12	Amendment 5	1 December 2006
1-D-13	Amendment 5	1 December 2006
1-D-14	Amendment 5	1 December 2006
1-D-15	Amendment 5	1 December 2006
1-D-16	Amendment 5	1 December 2006
1-D-17	Amendment 5	1 December 2006
1-D-18	Amendment 5	1 December 2006
1-D-19	Amendment 5	1 December 2006
1-D-20	Amendment 5	1 December 2006
1-D-21	Amendment 5	1 December 2006
1-D-22	Amendment 5	1 December 2006
1-D-23	Amendment 5	1 December 2006
1-D-24	Amendment 5	1 December 2006
1-D-25	Amendment 5	1 December 2006
1-D-26	Amendment 5	1 December 2006
1-D-27	Amendment 5	1 December 2006
1-D-28	Amendment 5	1 December 2006
1-E-1	Amendment 6	1 February 2007
1-E-2	Amendment 6	1 February 2007
1-E-3	Amendment 6	1 February 2007
1-E-4	Amendment 6	1 February 2007
1-E-5	Amendment 6	1 February 2007
1-E-6	Amendment 6	1 February 2007
1-E-7	Amendment 6	1 February 2007
1-E-8	Amendment 6	1 February 2007
1-E-9	Amendment 6	1 February 2007
1-E-10	Amendment 6	1 February 2007
1-E-11	Amendment 6	1 February 2007
1-E-12	Amendment 6	1 February 2007
1-E-13	Amendment 6	1 February 2007
1-E-14	Amendment 6	1 February 2007
1-E-15	Amendment 6	1 February 2007
1-E-16	Amendment 6	1 February 2007
1-F-1	Amendment 6	1 February 2007
1-F-2	Amendment 6	1 February 2007
1-F-3	Amendment 6	1 February 2007
1-F-4	Amendment 6	1 February 2007
1-F-5	Amendment 6	1 February 2007
1-F-6	Amendment 6	1 February 2007
1-F-7	Amendment 6	1 February 2007
1-F-8	Amendment 6	1 February 2007
1-F-9	Amendment 6	1 February 2007
1-F-10	Amendment 6	1 February 2007
1-F-11	Amendment 6	1 February 2007
1-F-12	Amendment 6	1 February 2007
1-F-13	Amendment 6	1 February 2007
1-F-14	Amendment 6	1 February 2007
1-F-15	Amendment 6	1 February 2007
1-F-16	Amendment 6	1 February 2007
1-F-17	Amendment 6	1 February 2007
1-F-18	Amendment 6	1 February 2007
1-F-19	Amendment 6	1 February 2007

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Date</i>
1-F-20	Amendment 6	1 February 2007
1-F-21	Amendment 6	1 February 2007
1-F-22	Amendment 6	1 February 2007
1-F-23	Amendment 6	1 February 2007
1-F-24	Amendment 6	1 February 2007
1-F-25	Amendment 6	1 February 2007
1-F-26	Amendment 6	1 February 2007
1-F-27	Amendment 6	1 February 2007
1-F-28	Amendment 6	1 February 2007
1-F-29	Amendment 6	1 February 2007
1-F-30	Amendment 6	1 February 2007
1-F-31	Amendment 6	1 February 2007
1-F-32	Amendment 6	1 February 2007
1-F-33	Amendment 6	1 February 2007
1-F-34	Amendment 6	1 February 2007
1-F-35	Amendment 6	1 February 2007
1-F-36	Amendment 6	1 February 2007
1-F-37	Amendment 6	1 February 2007
1-F-38	Amendment 6	1 February 2007
1-F-39	Amendment 6	1 February 2007
1-F-40	Amendment 6	1 February 2007
1-F-41	Amendment 6	1 February 2007
1-F-42	Amendment 6	1 February 2007
1-F-43	Amendment 6	1 February 2007
1-F-44	Amendment 6	1 February 2007
1-F-45	Amendment 6	1 February 2007
1-F-46	Amendment 6	1 February 2007
1-G-1	Amendment 5	1 December 2006
1-G-2	Amendment 5	1 December 2006
1-G-3	Amendment 5	1 December 2006
1-G-4	Amendment 5	1 December 2006
1-H-1	Amendment 6	1 February 2007
1-H-2	Amendment 6	1 February 2007
1-H-3	Amendment 6	1 February 2007
1-H-4	Amendment 6	1 February 2007
1-H-5	Amendment 6	1 February 2007
1-H-6	Amendment 6	1 February 2007
1-H-7	Amendment 6	1 February 2007
1-H-8	Amendment 6	1 February 2007
1-H-9	Amendment 6	1 February 2007
1-H-10	Amendment 6	1 February 2007
1-H-11	Amendment 6	1 February 2007
1-H-12	Amendment 6	1 February 2007
1-H-13	Amendment 6	1 February 2007
1-H-14	Amendment 6	1 February 2007
1-H-15	Amendment 6	1 February 2007
1-H-16	Amendment 6	1 February 2007
1-H-17	Amendment 6	1 February 2007
1-H-18	Amendment 6	1 February 2007
1-H-19	Amendment 6	1 February 2007
1-H-20	Amendment 6	1 February 2007
1-H-21	Amendment 6	1 February 2007
1-H-22	Amendment 6	1 February 2007
1-H-23	Amendment 6	1 February 2007
1-H-24	Amendment 6	1 February 2007
1-H-25	Amendment 6	1 February 2007
1-H-26	Amendment 6	1 February 2007
1-H-27	Amendment 6	1 February 2007
1-H-28	Amendment 6	1 February 2007
1-H-29	Amendment 6	1 February 2007
1-H-30	Amendment 6	1 February 2007
1-I-1	Amendment 4	1 August 2006
1-I-2	Amendment 4	1 August 2006

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Date</i>
1-I-3	Amendment 4	1 August 2006
1-I-4	Amendment 4	1 August 2006
1-I-5	Amendment 4	1 August 2006
1-I-6	Amendment 4	1 August 2006
1-I-7	Amendment 4	1 August 2006
1-I-8	Amendment 4	1 August 2006
1-J-1	Amendment 4	1 August 2006
1-J-2	Amendment 4	1 August 2006
1-J-3	Amendment 4	1 August 2006
1-J-4	Amendment 4	1 August 2006
1-J-5	Amendment 4	1 August 2006
1-J-6	Amendment 4	1 August 2006
1-J-7	Amendment 4	1 August 2006
1-J-8	Amendment 4	1 August 2006
1-J-9	Amendment 4	1 August 2006
1-J-10	Amendment 4	1 August 2006
1-J-11	Amendment 4	1 August 2006
1-J-12	Amendment 4	1 August 2006
1-J-13	Amendment 4	1 August 2006
1-J-14	Amendment 4	1 August 2006
2-0-1	Amendment 1	1 December 2000
2-0-2	Amendment 1	1 December 2000
2-A-1	Amendment 5	1 December 2006
2-A-2	Amendment 5	1 December 2006
2-A-3	Amendment 5	1 December 2006
2-A-4	Amendment 5	1 December 2006
2-A-5	Amendment 5	1 December 2006
2-A-6	Amendment 5	1 December 2006
2-A-7	Amendment 5	1 December 2006
2-A-8	Amendment 5	1 December 2006
2-A-9	Amendment 5	1 December 2006
2-A-10	Amendment 5	1 December 2006
2-A-11	Amendment 5	1 December 2006
2-A-12	Amendment 5	1 December 2006
2-A-13	Amendment 5	1 December 2006
2-A-14	Amendment 5	1 December 2006
2-A-15	Amendment 5	1 December 2006
2-A-16	Amendment 5	1 December 2006
2-A-17	Amendment 5	1 December 2006
2-A-18	Amendment 5	1 December 2006
2-A-19	Amendment 5	1 December 2006
2-A-20	Amendment 5	1 December 2006
2-A-21	Amendment 5	1 December 2006
2-A-22	Amendment 5	1 December 2006
2-A-23	Amendment 5	1 December 2006
2-A-24	Amendment 5	1 December 2006
2-A-25	Amendment 5	1 December 2006
2-A-26	Amendment 5	1 December 2006
2-A-27	Amendment 5	1 December 2006
2-A-28	Amendment 5	1 December 2006
2-A-29	Amendment 5	1 December 2006
2-A-30	Amendment 5	1 December 2006
2-A-31	Amendment 5	1 December 2006
2-A-32	Amendment 5	1 December 2006
2-A-33	Amendment 5	1 December 2006
2-A-34	Amendment 5	1 December 2006
2-A-35	Amendment 5	1 December 2006
2-A-36	Amendment 5	1 December 2006
2-A-37	Amendment 5	1 December 2006
2-A-38	Amendment 5	1 December 2006
2-A-39	Amendment 5	1 December 2006
2-A-40	Amendment 5	1 December 2006

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Date</i>
2-C-1	Amendment 4	1 August 2006
2-C-2	Amendment 4	1 August 2006
2-C-3	Amendment 4	1 August 2006
2-C-4	Amendment 4	1 August 2006
2-C-5	Amendment 4	1 August 2006
2-C-6	Amendment 4	1 August 2006
2-C-7	Amendment 4	1 August 2006
2-C-8	Amendment 4	1 August 2006
2-C-9	Amendment 4	1 August 2006
2-C-10	Amendment 4	1 August 2006
2-C-11	Amendment 4	1 August 2006
2-C-12	Amendment 4	1 August 2006
2-C-13	Amendment 4	1 August 2006
2-C-14	Amendment 4	1 August 2006
2-C-15	Amendment 4	1 August 2006
2-C-16	Amendment 4	1 August 2006
2-C-17	Amendment 4	1 August 2006
2-C-18	Amendment 4	1 August 2006
2-C-19	Amendment 4	1 August 2006
2-C-20	Amendment 4	1 August 2006
2-C-21	Amendment 4	1 August 2006
2-C-22	Amendment 4	1 August 2006
2-C-23	Amendment 4	1 August 2006
2-C-24	Amendment 4	1 August 2006
2-C-25	Amendment 4	1 August 2006
2-C-26	Amendment 4	1 August 2006
2-C-27	Amendment 4	1 August 2006
2-C-28	Amendment 4	1 August 2006
2-D-1	Amendment 4	1 August 2006
2-D-2	Amendment 4	1 August 2006
2-D-3	Amendment 4	1 August 2006
2-D-4	Amendment 4	1 August 2006
2-D-5	Amendment 4	1 August 2006
2-D-6	Amendment 4	1 August 2006
2-D-7	Amendment 4	1 August 2006
2-D-8	Amendment 4	1 August 2006
2-E-1	Amendment 1	1 December 2000
2-E-2	Amendment 1	1 December 2000
2-F-1	Amendment 4	1 August 20
2-F-2	Amendment 4	1 August 2006
2-F-3	Amendment 4	1 August 2006
2-F-4	Amendment 4	1 August 2006
2-F-5	Amendment 4	1 August 2006
2-F-6	Amendment 4	1 August 2006
2-F-7	Amendment 4	1 August 2006
2-F-8	Amendment 4	1 August 2006
2-F-9	Amendment 4	1 August 2006
2-F-10	Amendment 4	1 August 2006
2-F-11	Amendment 4	1 August 2006
2-F-12	Amendment 4	1 August 2006
2-F-13	Amendment 4	1 August 2006
2-F-14	Amendment 4	1 August 2006
2-H-1	Amendment 5	1 December 2006
2-H-2	Amendment 5	1 December 2006
2-H-3	Amendment 5	1 December 2006
2-H-4	Amendment 5	1 December 2006
2-H-5	Amendment 5	1 December 2006
2-H-6	Amendment 5	1 December 2006
2-H-7	Amendment 5	1 December 2006
2-H-8	Amendment 5	1 December 2006
2-H-9	Amendment 5	1 December 2006
2-H-10	Amendment 5	1 December 2006
2-H-11	Amendment 5	1 December 2006
2-H-12	Amendment 5	1 December 2006

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Date</i>
2-H-13	Amendment 5	1 December 2006
2-H-14	Amendment 5	1 December 2006
2-H-15	Amendment 5	1 December 2006
2-H-16	Amendment 5	1 December 2006
2-H-17	Amendment 5	1 December 2006
2-H-18	Amendment 5	1 December 2006
2-H-19	Amendment 5	1 December 2006
2-H-20	Amendment 5	1 December 2006
2-H-21	Amendment 5	1 December 2006
2-H-22	Amendment 5	1 December 2006
2-H-23	Amendment 5	1 December 2006
2-H-24	Amendment 5	1 December 2006
2-H-25	Amendment 5	1 December 2006
2-H-26	Amendment 5	1 December 2006
2-H-27	Amendment 5	1 December 2006
2-H-28	Amendment 5	1 December 2006
2-H-29	Amendment 5	1 December 2006
2-H-30	Amendment 5	1 December 2006
2-H-31	Amendment 5	1 December 2006
2-H-32	Amendment 5	1 December 2006
2-H-33	Amendment 5	1 December 2006
2-H-34	Amendment 5	1 December 2006
2-H-35	Amendment 5	1 December 2006
2-H-36	Amendment 5	1 December 2006
2-H-37	Amendment 5	1 December 2006
2-H-38	Amendment 5	1 December 2006
2-I-1	Amendment 2	1 November 2002
2-I-2	Amendment 2	1 November 2002
2-I-3	Amendment 2	1 November 2002
2-I-4	Amendment 2	1 November 2002
2-I-5	Amendment 2	1 November 2002
2-I-6	Amendment 2	1 November 2002
2-J-1	Amendment 3	1 September 2003
2-J-2	Amendment 3	1 September 2003
2-J-3	Amendment 3	1 September 2003
2-J-4	Amendment 3	1 September 2003
2-J-5	Amendment 3	1 September 2003
2-J-6	Amendment 3	1 September 2003
2-J-7	Amendment 3	1 September 2003
2-J-8	Amendment 3	1 September 2003
2-J-9	Amendment 3	1 September 2003
2-J-10	Amendment 3	1 September 2003
2-J-11	Amendment 3	1 September 2003
2-J-12	Amendment 3	1 September 2003
2-J-13	Amendment 3	1 September 2003
2-J-14	Amendment 3	1 September 2003
2-J-15	Amendment 3	1 September 2003
2-J-16	Amendment 3	1 September 2003

INTENTIONALLY LEFT BLANK

SEKCIA 1 - POŽIADAVKY

1 VŠEOBECNE

Táto sekcia obsahuje požiadavky na licencovanie letovej posádky (vrtuľník). Je zosúladený, všade, kde je to možné, s JAR-FCL 1 (letún), ale ide o samostatný dokument pre pilotov vrtuľníkov.

2 PREZENTÁCIA

2.1 Každá strana je označená dátumom vydania a číslom zmeny textu, pod ktorým je zmenená alebo znovu vydaná.

2.2 Podkapitoly sú uvedené kurzívou.

2.3 Nový, zmenený a opravený text sa uvádza v tučných hranatých zátvorkách až do vydania nasledujúcej zmeny textu.

SECTION 1 - REQUIREMENTS

1 GENERAL

This section contains the Requirements for Flight Crew Licensing (Helicopter). It is aligned wherever possible with JAR-FCL 1 (Aeroplane) but remains a 'stand alone' document for helicopter pilots.

2 PRESENTATION

2.1 Each page is identified by the date of issue or the Amendment number under which it is amended or reissued.

2.2 Sub-headings are in italic typeface.

2.3 New, amended and corrected text will be enclosed within heavy brackets until a subsequent amendment is issued.

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY LEFT BLANK**

ČLÁNOK A - VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

SUBPART A - GENERAL REQUIREMENTS

JAR-FCL 2.001	Definície a skratky (Pozri IEM FCL 2.001)
<i>Kategória (lietadiel)</i>	Kategorizácia lietadiel podľa stanovených základných charakteristík, napr. letún, vrtuľník, klzák, voľný balón.
<i>Konverzia (preukazu spôsobilosti)</i>	Vydanie preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL na základe preukazu spôsobilosti vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA.
<i>Druhý pilot</i>	Druhý pilot je označenie pilota, ktorý vykonáva inú činnosť ako veliaci pilot na viacpilotnom vrtuľníku, okrem pilota, ktorý je na palube lietadla výhradne za účelom získania letového výcviku na preukaz spôsobilosti alebo kvalifikáciu.
<i>Čas výcviku s inštruktorom</i>	Čas letu alebo pozemný prístrojový čas, v priebehu ktorého osoba získa letový výcvik od inštruktora s príslušným oprávnením.
<i>Čas letu</i>	Celkový čas od okamihu, keď sa listy rotora vrtuľníka začnú točiť do okamihu úplného zastavenia vrtuľníka na konci letu a zastavenia listov rotora.
<i>Výcvikové zariadenie letovej simulácie (FSTD)</i>	Syntetické výcvikové zariadenie čiastočne alebo úplne kopírujúce typ vrtuľníka, systémy, vrátane technického prostredia použitého pre všeobecné (nešpecifikované) postupy, ako časť výcvikového kurzu a ktorý bol schválený na tento účel v súlade s JA-FSTD(H).
<i>Prístrojový čas</i>	Prístrojový čas letu alebo pozemný prístrojový čas.
<i>Prístrojový čas letu</i>	Čas, v priebehu ktorého pilot riadi lietadlo počas letu výlučne podľa prístrojov.
<i>Pozemný prístrojový čas</i>	Čas, v priebehu ktorého pilot získava výcvik na simulovanom lete podľa prístrojov v syntetických výcvikových zariadeniach (STD).
<i>Spolupráca vo viacčlennej posádke</i>	Pôsobenie letovej posádky ako tímu, v ktorom jeho členovia spolupracujú pod vedením veliaceho pilota.
<i>Viacpilotné vrtuľníky</i>	Typ vrtuľníka, u ktorého je v letovej príručke alebo v osvedčení leteckého prevádzkovateľa alebo v rovnocennom dokumente požiadavka na prevádzku s druhým pilotom.

JAR-FCL 2.001	Definitions and Abbreviations (See IEM FCL 2.001)
<i>Category (of aircraft)</i>	Categorisation of aircraft according to specified basic characteristics, e.g. aeroplane, helicopter, glider, free balloon.
<i>Conversion (of a licence)</i>	The issue of a JAR-FCL licence on the basis of a licence issued by a non-JAA State.
<i>Co-pilot</i>	"Co-pilot" means a pilot operating other than as pilot-in-command of a multi-pilot helicopter, but excluding a pilot who is on board the aircraft for the sole purpose of receiving flight instruction for a licence or rating.
<i>Dual instruction time</i>	Flight time or instrument ground time during which a person is receiving flight instruction from a properly authorised instructor.
<i>Flight time</i>	The total time from the moment a helicopter's rotor blades start turning until the moment the helicopter finally comes to rest at the end of the flight, and the rotor blades are stopped.
<i>Flight Simulation Training Device (FSTD)</i>	Any synthetic training device replicating in part or completely, a helicopter type, systems, and including a generic device used for general (nonspecific) procedures as part of a training course and which has been approved for this purpose in accordance with JA-FSTD(H).
<i>Instrument time</i>	Instrument flight time or instrument ground time.
<i>Instrument flight time</i>	Time during which a pilot is controlling an aircraft in flight solely by reference to instruments.
<i>Instrument ground time</i>	Time during which a pilot is receiving instruction in simulated instrument flight in synthetic training devices (STDs).
<i>Multi-crew co-operation</i>	The functioning of the flight crew as a team of co-operating members led by the pilot-in-command.
<i>Multi-pilot helicopters</i>	A type of helicopter that is required to be operated with a co-pilot as specified in the flight manual or by the air operator certificate or equivalent document.

Viacpilotná prevádzka

Prevádzka schválená leteckým úradom, ktorá si vyžaduje minimálne dvoch pilotov s využitím spolupráce vo viacčlennej posádke na viacpilotnom vrtuľníku.

Noc

Časový úsek medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania alebo iný takýto časový úsek medzi západom a východom slnka, ako to stanoví príslušný letecký úrad.

Súkromný pilot

Pilot, ktorý je držiteľom preukazu spôsobilosti neoprávňujúceho na riadenie lietadiel pri letoch za odplatu.

Profesionálny pilot

Pilot, ktorý je držiteľom preukazu spôsobilosti oprávňujúceho na riadenie lietadiel pri letoch za odplatu.

Preskúšanie odbornej spôsobilosti

Preukázanie schopnosti na predĺženie alebo obnovenie platnosti kvalifikácií, vrátane takej ústnej skúšky, ktorú môže požadovať examinátor.

Kvalifikácia

Záznam v preukaze spôsobilosti stanovujúci zvláštne podmienky, oprávnenia alebo obmedzenia, vzťahujúce sa na daný preukaz spôsobilosti.

Obnovenie platnosti (napr. kvalifikácie alebo schválenia)

Administratívny akt, ktorý po uplynutí platnosti kvalifikácie alebo schválenia obnovuje platnosť oprávnení kvalifikácie alebo schválenia na ďalšie vymedzené časové obdobie po splnení stanovených požiadaviek.

Predĺženie platnosti (napr. kvalifikácie alebo schválenia)

Administratívny akt uskutočnený v priebehu platnosti kvalifikácie alebo schválenia, ktorý umožňuje držiteľovi pokračovať vo využívaní oprávnení vyplývajúcich z kvalifikácie alebo schválenia na ďalšie vymedzené časové obdobie po splnení stanovených požiadaviek.

Jednopilotné vrtuľníky

Vrtuľníky osvedčené na prevádzku s jedným pilotom.

Jednopilotná prevádzka:

Prevádzka vedená len jedným pilotom.

Praktické skúšky

Praktické skúšky sú preukázaním schopnosti na vydanie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácie, vrátane takej ústnej skúšky, ktorú môže požadovať examinátor.

Samostatný čas letu

Čas letu, v priebehu ktorého je žiak-pilot jedinou osobou v lietadle.

Čas letu ako žiak-veliaci pilot (SPIC)

Čas letu, v priebehu ktorého letový inštruktor iba pozoruje konanie žiaka vo funkcii veliaceho pilota a nesmie ovplyvniť alebo riadiť let lietadla.

Multi-pilot operation

An operation approved by the Authority requiring at least two pilots using multi-crew cooperation on multi-pilot helicopters.

Night

The period between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight, or such other period between sunset and sunrise as may be prescribed by the appropriate Authority.

Private pilot

A pilot who holds a licence which prohibits the piloting of aircraft in operations for which remuneration is given.

Professional pilot

A pilot who holds a licence which permits the piloting of aircraft in operations for which remuneration is given.

Proficiency checks

Demonstrations of skill to revalidate or renew ratings, and including such oral examination as the examiner may require.

Rating

An entry in a licence stating special conditions, privileges or limitations pertaining to that licence.

Renewal (of e.g. a rating or approval)

The administrative action taken after a rating or approval has lapsed that renews the privileges of the rating or approval for a further specified period consequent upon the fulfillment of specified requirements.

Revalidation (of e.g. a rating or approval)

The administrative action taken within the period of validity of a rating or approval that allows the holder to continue to exercise the privileges of a rating or approval for a further specified period consequent upon the fulfillment of specified requirements.

Single-pilot helicopters

Helicopters certificated for operation by one pilot.

Single-pilot operations

Operations conducted by only one pilot.

Skill tests

Skill tests are demonstrations of skill for licence or rating issue, including such oral examination as the examiner may require.

Solo flight time

Flight time during which a student pilot is the sole occupant of an aircraft.

Flight time as student pilot-in-command (SPIC)

Flight time during which the flight instructor will only observe the student acting as pilot-in-command and shall not influence or control the flight of the aircraft.

Turistický motorový klzák (TMG)

Motorový klzák s osvedčením letovej spôsobilosti vydaným alebo uznaným členským štátom JAA, vybavený napevno zastavaným motorom a vrtulou, ktoré sa nedajú zatahovať a tie, ktoré sú uvedené v dodatku 1 k JAR-FCL 1.215.

Musí byť schopný vzletu a stúpania vlastnou silou v súlade s jeho letovou príručkou.

Typ (lietadla)

Všetky lietadlá rovnakej základnej konštrukcie, vrátane všetkých modifikácií okrem tých, ktorých výsledkom je zmena ovládania, letových charakteristík alebo zloženia letovej posádky.

Skratky pozri v IEM FCL 2.001

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.005**Použitelnosť**

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.005)
(Pozri AMC FCL 2.005 a 2.015)
[(Pozri JAR-FCL 2.010 (a) (4))]

(a) Všeobecne

(1) Požiadavky stanovené v JAR-FCL sa musia uplatňovať na celý systém výcviku, preskúšavania a podávania žiadostí na vydanie preukazov spôsobilosti, kvalifikácií, oprávnení, schválení alebo osvedčení prijatých leteckým úradom po 1. januári 2000.

(2) (i) Kedykoľvek sú preukazy spôsobilosti, kvalifikácie, oprávnenia, schválenia alebo osvedčenia uvedené v JAR-FCL chápe sa, že ide o preukazy spôsobilosti, kvalifikácie, oprávnenia, schválenia alebo osvedčenia vydané v súlade s JAR-FCL. Vo všetkých ostatných prípadoch sú tieto dokumenty špecifikované ako napr. preukazy spôsobilosti ICAO alebo národné preukazy spôsobilosti.

(ii) Kedykoľvek je v požiadavkách na skúsenosti zmienka o čase letu, ide o čas letu na vrtuľníku, ak nie je uvedené inak.

(3) Kdekoľvek je urobený v JAR-FCL odkaz na členský štát JAA za účelom vzájomného uznávania preukazov spôsobilosti, kvalifikácií, oprávnení, schválení alebo osvedčení, ide o odkaz na členský štát s plným členstvom v JAA.

(4) Všetky syntetické výcvikové zariadenia uvádzané v JAR-FCL, ktoré nahrádzajú pre výcvikové účely lietadlo, musia byť zariadenia spôsobilé na výcvik v súlade s JAR-STD(H) a užívateľ musí byť schválený v súlade s JAR-FCL na daný výkon činností.

(5) Kedykoľvek je v texte odkaz na letúny, nezahŕňa to mikroľahké letúny definované v rámci národných predpisov, pokiaľ nie je uvedené inak.

(6) Preukaz spôsobilosti vydaný na základe výcviku vykonaného mimo členského štátu JAA, s výnimkou výcviku vykonaného v súlade s JAR-FCL 2.055 (a) (1), musí obsahovať zápis o obmedzení oprávnení na lietadlá, ktoré sú registrované v štáte, v ktorom bol vydaný preukaz spôsobilosti.

Touring Motor Glider (TMG)

A motor glider having a certificate of airworthiness issued or accepted by a JAA Member State having an integrally mounted, nonretractable engine and a non-retractable propeller plus those listed in Appendix 1 to JAR-FCL 1.215.

It shall be capable of taking off and climbing under its own power according to its flight manual.

Type (of aircraft)

All aircraft of the same basic design, including all modifications except those modifications which result in a change of handling, flight characteristics or flight crew complement.

For abbreviations see IEM FCL 2.001

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03, Amdt.4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.005**Applicability**

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.005)
(See AMC FCL 2.005 & 2.015)
[(See JAR-FCL 2.010 (a) (4))]

(a) General

(1) The requirements set out in JAR-FCL shall apply to all arrangements made for training, testing and applications for the issue of licences, ratings, authorisations, approvals or certificates received by the Authority from 1 January 2000.

(2) (i) Whenever licences, ratings, authorisations, approvals or certificates are mentioned in JAR-FCL, these are meant to be licences, ratings, authorisations, approvals or certificates issued in accordance with JAR-FCL. In all other cases these documents are specified as e.g. ICAO or national licences.

(ii) Whenever experience requirements mention flight time, this means flight time in helicopters, unless specified otherwise.

(3) Whenever a reference is made in JAR-FCL to JAA Member State for the purpose of mutual recognition of licences, ratings, authorisations, approvals or certificates, this JAA full Member State.

(4) All synthetic training devices mentioned in JAR-FCL substituting an aircraft for training purposes are to be device qualified in accordance with JAR-STD(H) and user approved in accordance with JAR-FCL for the exercises to be conducted.

(5) Whenever a reference is made to aeroplanes this does not include micro-lights as defined nationally, unless otherwise specified.

(6) A licence issued on the basis of the training performed outside a JAA Member State, except training done according to JAR-FCL 2.055 (a) (1), shall have an entry to limit the privileges to aircraft registered in the State of licence issue.

(7) Kvalifikácia(ie) zapísaná(é) na základe výcviku vykonaného mimo členského štátu JAA s výnimkou výcviku vykonaného v súlade s JAR-FCL 2.055 (a) (1), musí(ia) byť obmedzená(é) na lietadlá registrované v štáte, v ktorom bol vydaný(é) preukaz spôsobilosti.

(b) *Prechodné opatrenie*

(1) Výcvik začatý pred 1. januárom 2000 podľa národných predpisov bude prijateľný pre vydanie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácií podľa národných predpisov za predpokladu, že výcvik a skúšky na príslušný preukaz spôsobilosti alebo kvalifikáciu sú skončené pred 31. decembrom 2002.

(2) Preukazy spôsobilosti a kvalifikácie, oprávnenia, schválenia alebo osvedčenia zdravotnej spôsobilosti vydané v súlade s národnými predpismi členských štátov JAA pred 1. januárom 2000 alebo vydané v súlade s uvedeným paragrafom (1), musia naďalej platiť s rovnakými oprávneniami, kvalifikáciami a obmedzeniami, ak nejaké sú, za predpokladu, že po 1. júli 2000 všetky požiadavky na predĺženie alebo obnovenie platnosti týchto preukazov spôsobilosti alebo kvalifikácií, oprávnení, schválení alebo osvedčení zdravotnej spôsobilosti sú v súlade s požiadavkami JAR-FCL, okrem prípadov stanovených v odseku (4).

(3) Držiteľia preukazu spôsobilosti vydaného v súlade s národnými predpismi členského štátu JAA pred 1. januárom 2000 alebo v súlade s uvedeným (b) (1) sa môžu obrátiť na štát, ktorý preukaz spôsobilosti vydal so žiadosťou o vydanie rovnocenného preukazu spôsobilosti špecifikovaného v JAR-FCL, ktorý rozširuje jeho oprávnenia na ďalšie štáty, ako stanovuje JAR-FCL 2.015 (a) (1). Na vydanie takýchto preukazov spôsobilosti musí držiteľ splniť požiadavky stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.005.

(4) Držiteľom preukazu spôsobilosti vydaného v súlade s národnými predpismi členského štátu JAA, ktorí v plnom rozsahu nespĺňajú požiadavky sekcie 1 JAR-FCL 3 (Zdravotná spôsobilosť), sa musí povoliť ďalšie využívanie oprávnení daných národným preukazom spôsobilosti, ktorého sú držiteľom.

[(5) A. Letecké úrady členských štátov JAA musia, ak je to príslušné:

- (i) zahrnúť potvrdenie jazykovej spôsobilosti v súlade s JAR-FCL 1.010 (a) (4) do všetkých nových a opätovne vydaných preukazov spôsobilosti. Pilot môže mať potvrdenie na viac ako jeden jazyk (pozri poznámku v FCL 1.010 (a) (4)),
- (ii) Pred 5. marcom 2008, zaviesť také postupy, aby všetky platné preukazy spôsobilosti obsahovali potvrdenie jazykovej spôsobilosti v súlade s JAR-FCL 1.075 (a) (2) (XIII).

B. Držiteľia preukazov spôsobilosti pred 5. marcom 2008:

Na základe platných hodnotiacich metód letecký úrad môže vystaviť potvrdenie jazykovej spôsobilosti na úrovni 4 (prevádzková úroveň) držiteľom preukazu spôsobilosti s osvedčením rádiotelefonistu v anglickom a inom jazyku, podľa príslušnosti.]

(7) Rating(s) issued on the basis of training performed outside a JAA Member State except training performed according to JAR-FCL 2.055 (a) (1), shall be limited to aircraft registered in the State of licence issue.

(b) *Transitional arrangements*

(1) Training commenced prior to 1 January 2000 according to national regulations will be acceptable for the issue of licences or ratings under national regulations provided that training and testing is completed before 31 December 2002 for the applicable licence or rating.

(2) Licences and ratings, authorisations, approvals or medical certificates issued in accordance with the national regulations of JAA Member States before 1 January 2000 or issued in accordance with paragraph (1) above, shall continue to be valid with the same privileges, ratings and limitations, if any, provided that after 1 July 2000 all requirements for revalidation or renewal of such licences or ratings, authorisations, approvals or medical certificates shall be in accordance with the requirements of JAR-FCL, except as specified in sub paragraph (4).

(3) Holders of a licence issued in accordance with the national regulations of a JAA Member State before 1 January 2000 or in accordance with (b) (1) above, may apply to the State of licence issue for the issue of the equivalent licence specified in JAR-FCL which extends the privileges to other States as set out in JAR-FCL 2.015 (a) (1). For the issue of such licences, the holder shall meet the requirements set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.005.

(4) Holders of a licence issued in accordance with the national regulations of a JAA Member State who do not fully meet the Section 1 requirements of JAR-FCL 3 (Medical) shall be permitted to continue to exercise the privileges of the national licence held.

[(5) A. The Authorities of the JAA Member States shall, if applicable:

- (i) Include a Language Proficiency endorsement in accordance with JAR-FCL 1.010 (a) (4) in all new and re-issued licences. A pilot may have an endorsement for more than one language (see the Note in FCL 1.010 (a) (4));
- (ii) Prior to 5 March 2008, introduce a procedure so that existing licences have a Language Proficiency endorsement included in accordance with JAR-FCL 1.075 (a) (2) (XIII).

B. Holders of licences prior to 5 March 2008:

Based on existing assessment methods, the Authority may make a language proficiency endorsement at level 4 (operational level) for licence holders with a radiotelephony operator certificate in English and other language, as appropriate.]

(c) *Zachovanie práv examinátorov s národnými oprávneniami*

Examinátori, ktorí sú držiteľmi národných oprávnení ešte pred dátumom zavedenia, môžu dostať oprávnenie examinátora podľa JAR-FCL za predpokladu, že preukázali leteckému úradu znalosť predpisov JAR-FCL a JAR-OPS. Toto oprávnenie bude mať platnosť najviac 3 roky. Ďalšie predĺženie platnosti oprávnenia bude potom závisieť od splnenia požiadaviek stanovených v JAR-FCL 2.425 (a) a (b).

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06; ZT 5, 01.12.06; ZT 6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.010 Základné oprávnenie zastávať funkciu člena letovej posádky

[(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.010)
(Pozri AMC č. 1 k JAR-FCL 2.010)]

(a) *Preukaz spôsobilosti a kvalifikácia*

(1) Osoba nesmie vykonávať funkciu člena letovej posádky civilného vrtuľníka zapísaného do registra lietadiel členského štátu JAA, pokiaľ nie je držiteľom platného preukazu spôsobilosti a kvalifikácie vyhovujúcej požiadavkám predpisu JAR-FCL, ktoré sú primerané na výkon povinností alebo oprávnenia, ako je stanovené v JAR-FCL 2.085 a/alebo 2.230. Preukaz spôsobilosti musí byť vydaný

- (i) členským štátom JAA alebo
- (ii) iným zmluvným štátom ICAO a uznaný za platný v súlade s JAR-FCL 2.015 (b) alebo (c).

(2) Piloti, ktorí sú držiteľmi národných preukazov spôsobilosti/kvalifikácií/oprávnení na motorové klzáky, môžu riadiť aj turistické motorové klzáky podľa národných predpisov.

(3) Piloti, ktorí sú držiteľmi národného preukazu spôsobilosti súkromného pilota s obmedzením, môžu v súlade s národnými predpismi riadiť vrtuľníky zapísané v registri lietadiel štátu vydania preukazu spôsobilosti len vo vzdušnom priestore tohto štátu.

[(4) Od 5. marca 2008, žiadatelia o preukaz spôsobilosti a držiteľia preukazu spôsobilosti, od ktorých sa vyžaduje využívanie rádiatelefónnej komunikácie musia preukázať schopnosť rozumieť a hovoriť v jazyku používanom v rádiatelefónnej komunikácii v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 1.010. Požadovaná jazyková spôsobilosť musí byť minimálne na prevádzkovej úrovni (úroveň 4) ICAO stupnice jazykovej spôsobilosti (pozri dodatok 2 k JAR-FCL 1.010 a AMC č. 1 k JAR-FCL 1.010).

Poznámka: Toto ustanovenie sa odvoláva na ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5, v súlade s čím jazyk používaný v rádiatelefónnej komunikácii môže byť jazykom bežne používaným stanicou na zemi alebo anglický jazyk. V praxi sú preto situácie, keď držiteľ preukazu spôsobilosti potrebuje len hovoriť jazykom bežne používaným stanicou na zemi.]

(b) *Využívanie právomocí.* Držiteľ preukazu spôsobilosti, kvalifikácie alebo oprávnenia nesmie využívať iné

(c) *Continuation of examiners holding national authorisations*

Examiners holding national authorisations prior to implementation date may be authorised as JAR-FCL examiner provided that they have demonstrated a knowledge of JAR-FCL and JAR-OPS to the Authority. The authorisation will be for a maximum of 3 years. Thereafter re-authorisation will be subject to completion of the requirements set out in JAR-FCL 2.425 (a) and (b).

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.4, 01.08.06; Amdt.5, 01.12.06; Amdt.6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.010 Basic authority to act as a flight crew member

[(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.010)
(See AMC No. 1 to JAR-FCL 2.010)]

(a) *Licence and rating*

(1) A person shall not act as a flight crew member of a civil helicopter registered in a JAA Member State unless that person holds a valid licence and rating complying with the requirements of JAR-FCL and appropriate to the duties being performed, or an authorization as set out in JAR-FCL 2.085 and/or 2.230. The licence shall have been issued by:

- (i) a JAA Member State; or
- (ii) another ICAO Contracting State and rendered valid in accordance with JAR-FCL 2.015 (b) or (c).

(2) Pilots holding national motor gliders licences/ratings/authorisations are also permitted to operate touring motor gliders under national regulations.

(3) Pilots holding a restricted national private pilot's licence are permitted under national regulations to operate helicopters registered in the State of licence issue within that State's airspace.

[(4) From 5 March 2008, applicants for a licence and licence holders who are required to use the radio telephone shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 1.010. The language proficiency required must be at least Operational Level (level 4) of the ICAO Language Proficiency Rating (see Appendix 2 to JAR-FCL 1.010 and AMC No. 1 to JAR-FCL 1.010).

Note: These provisions refer to ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5, whereby the language used for radiotelephony communications may be the language normally used by the station on the ground or English. In practise, therefore, there will be situations whereby a licence holder will only need to speak the language normally used by the station on the ground.]

(b) *Exercise of privileges.* The holder of a licence, rating or authorisation shall not exercise privileges

oprávnenia ako tie, ktoré má priznané daným preukazom spôsobilosti, kvalifikáciou alebo oprávnením.

(c) *Odvolaania, uvedenie do platnosti*

(1) Členský štát JAA môže kedykoľvek v súlade so svojimi národnými postupmi odvolať, obmedziť oprávnenia, pozastaviť platnosť alebo zrušiť akýkoľvek preukaz spôsobilosti, kvalifikáciu, oprávnenie, schválenie alebo osvedčenie, ktoré vydal v súlade s požiadavkami JAR-FCL, ak zistil, že žiadateľ alebo držiteľ preukazu spôsobilosti nespĺnil alebo neplní požiadavky predpisu JAR-FCL alebo príslušného národného zákona štátu vydania preukazu spôsobilosti.

(2) Ak členský štát JAA zistí, že žiadateľ alebo držiteľ preukazu spôsobilosti, vydaného v súlade s JAR-FCL iným členským štátom JAA nespĺnil alebo už viac neplní požiadavky JAR-FCL alebo príslušného národného zákona štátu, v ktorom lietadlo lieta, členský štát JAA musí informovať štát, ktorý preukaz spôsobilosti vydal a odbor licencovania personálu v ústredí JAA. V súlade s jeho národným zákonom môže členský štát JAA nariadiť, že v záujme bezpečnosti žiadateľ alebo držiteľ preukazu spôsobilosti, o ktorom bola podaná náležitá správa štátu vydania preukazu spôsobilosti a JAA z hore uvedených dôvodov, nesmie riadiť lietadlo zapísané v registri lietadiel tohto štátu alebo vôbec riadiť lietadlo vo vzdušnom priestore tohto štátu.

[ZT 2, 01.11.02; ZT 5, 01.12.06; ZT 6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.015 Uznávanie preukazov spôsobilosti, kvalifikácií, oprávnení, schválení alebo osvedčení
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.015)
(Pozri dodatok 2 k JAR-FCL 2.015)
(Pozri AMC FCL 2.005 a 2.015)

(a) *Preukazy spôsobilosti, kvalifikácie, oprávnenia, schválenia alebo osvedčenia vydané členskými štátmi JAA*

(1) Členské štáty JAA musia bez akýchkoľvek formalít uznať za platné preukazy spôsobilosti, kvalifikácie, oprávnenia, schválenia alebo osvedčenia vydané leteckým úradom členského štátu JAA v súlade s požiadavkami JAR-FCL a príslušnými postupmi osobám, organizáciám alebo službám.

(2) Výcvik vykonávaný po 19. júni 1997 a v súlade so všetkými požiadavkami JAR-FCL a príslušnými postupmi musí byť uznaný na vydanie preukazov spôsobilosti a kvalifikácií podľa JAR-FCL za predpokladu, že preukazy spôsobilosti, ktoré sú v súlade s JAR-FCL nesmú byť vydané skôr ako po 31. decembri 1999.

(b) *Preukazy spôsobilosti vydané štátmi, ktoré nie sú členmi JAA*

(1) Preukaz spôsobilosti vydaný štátom, ktorý nie je členom JAA, môže byť uznaný za platný podľa rozhodnutia leteckého úradu členského štátu JAA za účelom jeho využitia na lietadlách zapísaných v registri lietadiel tohto členského štátu JAA v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.015.

other than those granted by that licence, rating or authorisation.

(c) *Appeals, Enforcement*

(1) A JAA Member State may at any time in accordance with its national procedures act on appeals, limit privileges, or suspend or revoke any licence, rating, authorisation, approval or certificate it has issued in accordance with the requirements of JAR-FCL if it is established that an applicant or a licence holder has not met, or no longer meets, the requirements of JAR-FCL or relevant national law of the State of licence issue.

(2) If a JAA Member State establishes that an applicant or licence holder of a JAR-FCL licence issued by another JAA Member State has not met, or no longer meets, the requirements of JAR-FCL or relevant national law of the State in which an aircraft is being flown, the JAA Member State shall inform the State of licence issue and the Licensing Division of the Central JAA. In accordance with its national law, a JAA Member State may direct that in the interest of safety an applicant or licence holder it has duly reported to the State of licence issue and the JAA for the above reason may not pilot aircraft registered in that State or pilot any aircraft in that State's airspace.

[Amdt.2, 01.11.02; Amdt.5, 01.12.06; Amdt.6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.015 Acceptance of licences, ratings, authorisations, approvals or certificates
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.015)
(See Appendix 2 to JAR-FCL 2.015)
(See AMC FCL 2.005 & 2.015)

(a) *Licences, ratings, authorisations, approvals or certificates issued by JAA Member States*

(1) Where a person, an organisation or a service has been licensed, issued with a rating, authorisation, approval or certificate by the Authority of a JAA Member State in accordance with the requirements of JAR-FCL and associated procedures, such licences, ratings, authorisations, approvals or certificates shall be accepted without formality by other JAA Member States.

(2) Training performed after 19 June 1997 and in accordance with all the requirements of JAR-FCL and associated procedures shall be accepted for the issuance of JAR-FCL licences and ratings, provided that licences in accordance with JAR-FCL shall not be issued until after 31 December 1999.

(b) *Licences issued by non-JAA States*

(1) A licence issued by a non-JAA State may be rendered valid at the discretion of the Authority of a JAA Member State for use on aircraft registered in that JAA Member State in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.015.

(2) Platnosť preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota a preukazu spôsobilosti súkromného pilota s prístrojovou kvalifikáciou nesmie presiahnuť jeden rok odo dňa uznania platnosti za predpokladu, že základný preukaz spôsobilosti zostáva v platnosti. Akékoľvek ďalšie uznanie platnosti preukazu spôsobilosti za účelom jeho využitia na lietadlách zapísaných v registri lietadiel ktoréhokoľvek členského štátu JAA je predmetom dohody členských štátov JAA a akýchkoľvek podmienok zapadajúcich do rámca JAA. Využívanie preukazu spôsobilosti, ktorého platnosť bola uznaná členským štátom JAA, musí spĺňať požiadavky stanovené v JAR-FCL.

(3) Požiadavky uvedené v (1) a (2) sa nesmú uplatňovať, ak lietadlo zapísané v registri lietadiel členského štátu JAA je prenajímané prevádzkovateľovi v štáte, ktorý nie je členom JAA za predpokladu, že štát prevádzkovateľa uznal zodpovednosť za technický a/alebo prevádzkový dohľad počas doby prenájmu v súlade s JAR-OPS 3.165. Platnosť preukazov spôsobilosti členov letových posádok prevádzkovateľa zo štátu, ktorý nie je členom JAA, môže byť uznaná na základe rozhodnutia príslušného leteckého úradu členského štátu JAA za predpokladu, že oprávnenia vyplývajúce z uznania platnosti preukazu spôsobilosti člena letovej posádky sú obmedzené na využitie len počas trvania prenájmu, na menovite uvedené lietadlá v presne stanovenej letovej prevádzke, priamo alebo nepriamo nezahrňujúcej prevádzkovateľa JAA prostredníctvom prenájmu lietadla s posádkou alebo inej obchodnej dohody.

(c) *Konverzia preukazu spôsobilosti vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA*

(1) Preukaz spôsobilosti profesionálneho pilota a/alebo prístrojová kvalifikácia vydané štátom, ktorý nie je členom JAA, môžu byť prevedené na preukaz spôsobilosti podľa JAR-FCL za predpokladu, že existuje dohoda medzi členským štátom JAA a štátom, ktorý nie je členom JAA. Táto dohoda musí byť založená na báze reciprocity uznávania preukazov spôsobilosti a musí zabezpečiť, aby existovala rovnocenná úroveň bezpečnosti v požiadavkách na výcvik a vykonávanie skúšok medzi členským štátom JAA a štátom, ktorý nie je členom JAA. V súlade s dohodou medzi členským štátom JAA a štátom, ktorý nie je členom JAA, sa akákoľvek uzavretá dohoda musí periodicky posudzovať. Preukaz spôsobilosti prevedený v súlade s takouto dohodou musí obsahovať záznam s označením štátu, ktorý nie je členom JAA, na základe ktorého sa prevod vykonáva. Ostatné členské štáty nesmú byť zaviazané uznávať takýto preukaz spôsobilosti.

(2) Preukaz spôsobilosti súkromného pilota vydaný štátom, ktorý nie je členom JAA, môže byť prevedený na preukaz spôsobilosti podľa JAR-FCL s typovými kvalifikáciami na jednopilotný vrtuľník v súlade s požiadavkami uvedenými v dodatku 2 k JAR-FCL 2.015.

(d) Ak letecký úrad vydá preukaz spôsobilosti, ktorý sa odchyľuje od JAR-FCL, musí sa do tohto preukazu spôsobilosti vykonať záznam do bodu XIII.

[ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03]

(2) Validation of a professional pilot's licence and a private pilot licence with instrument rating shall not exceed one year from the date of validation, provided that the basic licence remains valid. Any further validation for use on aircraft registered in any JAA Member State is subject to agreement by the JAA Member States and to any conditions seen fit within the JAA. The use of a licence validated by a JAA Member State shall comply with the requirements stated in JAR-FCL.

(3) The requirements stated in (1) and (2) above shall not apply where aircraft registered in a JAA Member State are leased to an operator in a non-JAA State, provided that the State of the operator has accepted for the period of lease the responsibility for the technical and/or operational supervision in accordance with JAR-OPS 3.165. The licences of the flight crews of the non-JAA State operator may be validated at the discretion of the Authority of the JAA Member State concerned, provided that the privileges of the flight crew licence validation are restricted for use during the lease period only on nominated aircraft in specified operations and not involving a JAA operator, directly or indirectly, through a wet lease or other commercial arrangement.

(c) *Conversion of a licence issued by a non-JAA State*

(1) A professional pilot licence and/or IR issued by a non-JAA State may be converted to a JAR-FCL licence provided that an arrangement exists between the JAA Member State and the non-JAA State. This arrangement shall be established on the basis of reciprocity of licence acceptance and shall ensure that an equivalent level of safety exists between the training and testing requirements of the JAA and the non-JAA State. Any arrangement entered into will be reviewed periodically, as agreed by the non-JAA State and the JAA. A licence converted according to such an arrangement shall have an entry indicating the non-JAA State upon which the conversion is based. Other Member States shall not be obliged to accept any such licence.

(2) A private pilot licence issued by a non-JAA Member State may be converted to a JAR-FCL licence with single-pilot type ratings by complying with the requirements shown in Appendix 2 to JAR-FCL 2.015.

(d) When an Authority issues a licence which deviates from JAR-FCL, an endorsement shall be made on the licence, under item XIII.

[Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 3, 01.09.03]

JAR-FCL 2.016 Zápočet priznaný držiteľovi preukazu spôsobilosti vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA

(a) Žiadateľ o vydanie preukazu spôsobilosti na vrtuľníky podľa JAR-FCL a zapísanie prístrojovej kvalifikácie IR(H), ak je to príslušné, ktorý je už držiteľom aspoň rovnocenného preukazu spôsobilosti vydaného v súlade s ICAO Annex 1 štátom, ktorý nie je členom JAA, musí plniť všetky požiadavky JAR-FCL s výnimkou, že požiadavky na trvanie kurzu, na počet vyučovacích hodín a hodín špecifického výcviku môžu byť redukované. Pokiaľ ide o priznávanie zápočtov môže byť letecký úrad usmernený na základe odporúčania príslušnej výcvikovej organizácie.

(b) Držiteľ preukazu spôsobilosti ATPL(H) s platnou prístrojovou kvalifikáciou IR(H), vydaného v súlade s ICAO Annex 1, ktorý splnil požiadavky letovej praxe 1 000 hodín na viacpilotných vrtuľníkoch vo funkcii PIC alebo druhého pilota podľa dodatku 1 k JAR-FCL 2.015, môže byť oslobodený od požiadaviek podrobiť sa schválenému výcviku pred vykonaním skúšky z teoretických vedomostí a praktickej skúšky, za predpokladu, že jeho preukaz spôsobilosti obsahuje platnú typovú kvalifikáciu na viacpilotný vrtuľník na funkciu PIC s prístrojovou kvalifikáciou IR(H) na vrtuľník, na ktorom bude vykonaná praktická skúška na ATPL(H) a IR v súlade s JAR-FCL 2.295.

(c) Držiteľ preukazu spôsobilosti ATPL(H) vydaného v súlade s ICAO Annex 1, ktorý spĺňa požiadavky na 1 000 hodín letovej praxe na viacpilotných vrtuľníkoch vo funkcii PIC alebo druhého pilota podľa dodatku 1 k JAR-FCL 2.015, môže byť oslobodený od požiadaviek podrobiť sa schválenému výcviku pred vykonaním skúšky z teoretických vedomostí a praktickej skúšky, za predpokladu, že jeho preukaz spôsobilosti obsahuje platnú typovú kvalifikáciu na viacpilotný vrtuľník na funkciu PIC na vrtuľník, na ktorom bude vykonaná praktická skúška na ATPL(H) v súlade s JAR-FCL 2.295.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.017 Oprávnenia/kvalifikácie na zvláštne účely

Oprávnenia/kvalifikácie na zvláštne účely súvisiace s preukazom spôsobilosti (napr. IMC lietanie, práškovanie plodín, horské lietanie, hasenie ohňa a pod.) môže letecký úrad stanoviť v súlade s požiadavkami členského štátu JAA na použitie výlučne vo vzdušnom priestore tohto členského štátu. Využitie tohto oprávnenia/kvalifikácie vo vzdušnom priestore iného členského štátu si vyžaduje predchádzajúcu dohodu s týmto štátom(-mi), ak neexistuje bilaterálna dohoda.

[ZT 1, 01.12.00]

JAR-FCL 2.020 Zápočet vojenskej služby
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.005)

Žiadosť o zápočet:
Členovia vojenských letových posádok, žiadajúci o preukazy spôsobilosti a kvalifikácie špecifikované

JAR-FCL 2.016 Credit given to a holder of a licence issued by a non-JAA Member State

(a) An applicant for a JAR-FCL(H) licence and IR(H), if applicable, already holding at least an equivalent licence issued in accordance with ICAO Annex 1 by a non-JAA Member State shall meet all the requirements of JAR-FCL, except that the requirements of course duration, number of lessons and specific training hours may be reduced. The Authority may be guided as to the credits to be granted on the basis of a recommendation from an appropriate training organisation.

(b) The holder of an ATPL(H) with valid IR(H) issued in accordance with ICAO Annex 1 who meets the 1 000 hours flying experience requirements on multi-pilot helicopters as PIC or co-pilot of Appendix 1 to JAR-FCL 2.015 may be exempted from the requirements to undergo approved training prior to undertaking the theoretical knowledge examinations and the skill test, provided that the licence contains a valid multi-pilot type rating as PIC with IR(H) privileges for the helicopter to be used for the ATPL(H) and IR skill test in accordance with JAR-FCL 2.295.

(c) The holder of an ATPL(H) issued in accordance with ICAO Annex 1 who meets the 1 000 hours flying experience requirements on multi-pilot helicopters as PIC or co-pilot of Appendix 1 to JAR-FCL 2.015 may be exempted from the requirements to undergo approved training prior to undertaking the theoretical knowledge examinations and the skill test, provided that the licence contains a valid multipilot helicopter type rating as PIC for the helicopter to be used for the ATPL(H) skill test in accordance with JAR-FCL 2.295.

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02, Amdt.4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.017 Authorisations/Ratings for special purposes

Authorisations/Ratings for special purposes associated with a licence (e.g. IMC flying, crop dusting, mountain flying, firefighting, etc.) may be established by the Authority in accordance with the requirements of that JAA Member State for use solely within that Member State's airspace. The use of such an authorisation/rating in another JAA Member State's airspace requires the prior agreement of the State(s) visited, except where a bilateral agreement exists.

[Amdt. 1, 01.12.00]

JAR-FCL 2.020 Credit for military service
(See Appendix 1 of JAR-FCL 2.005)

Application for credit:
Military flight crew members applying for licences and ratings specified in JAR-FCL shall apply to the

v JAR-FCL sa musia obrátiť so žiadosťou na letecký úrad štátu, pre ktorý vykonávajú (vykonávali) vojenskú službu. Vedomosti, prax a schopnosť získaná počas vojenskej služby sa musí započítať s ohľadom na príslušné požiadavky preukazov spôsobilosti a kvalifikácií JAR-FCL podľa zváženia leteckého úradu. Zásady započítavania musia byť oznámené JAA. Oprávnenia takýchto preukazov spôsobilosti musia byť obmedzené na lietadlá zapísané do registra lietadiel štátu vydania preukazu spôsobilosti, pokiaľ nebudú splnené požiadavky stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.005.

Authority of the State for which they serve(d). The knowledge, experience and skill gained in military service will be credited towards the relevant requirements of JAR-FCL licences and ratings at the discretion of the Authority. The policy for the credit given shall be reported to the JAA. The privileges of such licences shall be restricted to aircraft registered in the State of licence issue until the requirements set out in the Appendix 1 to JAR-FCL 2.005 are met.

JAR-FCL 2.025 **Platnosť preukazov spôsobilosti a kvalifikácií**
[(Pozri JAR-FC 2.010 (a) (4))]
(Pozri IEM FCL 2.025)

JAR-FCL 2.025 **Validity of licences and ratings**
[(See JAR-FCL 2.010 (a) (4))]
(See IEM FCL 2.025)

(a) Držiteľ preukazu spôsobilosti nesmie vykonávať oprávnenia priznané akýmkoľvek preukazom spôsobilosti alebo kvalifikáciou, vydanou členským štátom JAA, pokiaľ si držiteľ neudržiava spôsobilosť plnením príslušných požiadaviek JAR-FCL.

(a) A licence holder shall not exercise the privileges granted by any licence or rating issued by a JAA Member State unless the holder maintains competency by meeting the relevant requirements of JAR-FCL.

(b) Platnosť preukazu spôsobilosti a predĺženie platnosti kvalifikácie

(b) Validity of the licence and revalidation of a rating

- (1) Platnosť preukazu spôsobilosti je určená platnosťou kvalifikácie, ktorá je v preukaze spôsobilosti zapísaná a platnosťou osvedčenia zdravotnej spôsobilosti (pozri IEM FCL 2.025) [a pokiaľ ide o využívanie rádiotelefónnej komunikácie podľa JAR-FCL 2.010 (A) (4), platným potvrdením jazykovej spôsobilosti].
- (2) Pri vydaní, predĺžení alebo obnovení platnosti kvalifikácie letecký úrad môže predĺžiť platnosť kvalifikácie až do konca mesiaca, v ktorom by platnosť mala uplynúť a tento dátum zostane dátumom uplynutia platnosti kvalifikácie.

- (1) The validity of the licence is determined by the validity of the ratings contained therein and the medical certificate (see IEM FCL 2.025) [and, with reference to the use of radiotelephony in JAR-FCL 2.010 (A) (4), a valid language proficiency endorsement].
- (2) When issuing or revalidating/renewing a rating, the Authority may extend the validity period of the rating until the end of the month in which the validity would otherwise expire, that date remains the expiry date of the rating.

(c) Preukaz spôsobilosti sa vydáva maximálne na 5 rokov. V priebehu týchto 5 rokov musí byť preukaz spôsobilosti leteckým úradom opätovne vydaný:

(c) The licence will be issued for a maximum period of 5 years. Within this period of 5 years the licence will be re-issued by the Authority:

- (1) po prvom vydaní alebo obnovení platnosti kvalifikácie,
- (2) ak je paragraf XII v preukaze spôsobilosti zaplnený a nezostáva žiadne voľné miesto,
- (3) z akýchkoľvek iných administratívnych dôvodov,
- (4) podľa zváženia leteckého úradu, pri predĺžovaní platnosti kvalifikácie.

- (1) after initial issue or renewal of a rating;
- (2) when paragraph XII in the licence is completed and no further spaces remain;
- (3) for any administrative reason; or
- (4) at the discretion of the Authority when a rating is revalidated.

Platné kvalifikácie musia byť leteckým úradom prevedené do nového dokladu preukazu spôsobilosti.

Valid ratings will be transferred to the new licence document by the Authority.

Držiteľ preukazu spôsobilosti musí požiadať letecký úrad o opätovné vydanie preukazu spôsobilosti.

The licence holder shall apply to the Authority for the re-issue of the licence.

Žiadosť musí obsahovať potrebnú dokumentáciu.

The application shall include the necessary documentation.

[ZT 3, 01.09.03; ZT 5, 01.12.06, ZT 6, 01.02.07]

[Amdt.3, 01.09.03; Amdt.5, 01.12.06; Amdt.6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.026 Rozlietanosť pilotov v prevádzke, ktorá nie je v súlade s JAR-OPS 3

(a) Pilot nesmie riadiť vrtuľník s cestujúcimi na palube vo funkcii veliaceho pilota, pokiaľ tento pilot nevykonával v priebehu posledných 90 dní najmenej tri okruhy, z ktorých každý zahŕňal vzlety a pristátia, ako riadiaci pilot na vrtuľníku tohto istého typu alebo na letovom simulátore tohto typu vrtuľníka, ktorý sa má použiť.

(b) Druhý pilot nesmie vykonávať funkciu pilota pri riadení letu vrtuľníka s cestujúcimi na palube počas vzletu a pristátia, pokiaľ tento druhý pilot nevykonával v priebehu posledných 90 dní funkciu riadiaceho pilota počas vzletu a pristátia na vrtuľníku tohto istého typu alebo na letovom simulátore tohto typu vrtuľníka, ktorý sa má použiť.

(c) Držiteľ preukazu spôsobilosti, ktorý neobsahuje platnú prístrojovú kvalifikáciu (vrtuľník) nesmie vykonávať funkciu veliaceho pilota vrtuľníka s cestujúcimi na palube v noci, pokiaľ v priebehu posledných 90 dní nevykonával požiadavky JAR-FCL 2.026 (a) v noci.

[ZT 1, 01.12.00]

JAR-FCL 2.030 Systém preskúšavania

(a) *Oprávnenie examinátorov.* Letecký úrad menuje a splnomocní ako examinátorov vhodne kvalifikované bezúhonné osoby, aby v jeho mene vykonávali praktické skúšky a preskúšanie odbornej spôsobilosti. Minimálne kvalifikácie examinátorov sú stanovené v článku I predpisu JAR-FCL 2. Letecký úrad oznámi každému examinátorovi jednotlivo písomnou formou ich povinnosti a oprávnenia.

(b) *Počet examinátorov.* Letecký úrad určí počet examinátorov, ktorých potrebuje, pri zohľadnení počtu a geografického rozmiestnenia pilotov.

(c) *Oznámenie o examinátoroch*

(1) Letecký úrad musí udržiavať zoznam všetkých examinátorov spolu s úlohami, na ktoré boli oprávnení. Zoznam musí byť k dispozícii TRTO, FTO a registrovaným zariadeniam v rámci členského štátu JAA. Letecký úrad musí určiť akým spôsobom budú examinátori pridelovaní na praktickú skúšku.

(2) Letecký úrad oznámi každému žiadateľovi examinátora(-ov), ktorých menoval na vykonanie praktických skúšok na vydanie preukazu spôsobilosti dopravného pilota vrtuľníka ATPL(H).

(d) Examinátori nesmú preskúšavať žiadateľov, ktorým oni sami poskytovali letový výcvik na vydanie tohto preukazu spôsobilosti alebo zapísanie kvalifikácie s výnimkou, že majú písomné vyjadrenie súhlasu leteckého úradu.

(e) *Predpoklady žiadateľov o absolvovanie praktickej skúšky.* Pred vykonaním praktickej skúšky na vydanie preukazu spôsobilosti alebo zapísanie kvalifikácie musí

JAR-FCL 2.026 Recent experience for pilots not operating in accordance with JAR-OPS 3

(a) A pilot shall not operate a helicopter as pilot-in-command carrying passengers unless that pilot has made three circuits, each to include takeoffs and landings, as pilot flying in a helicopter of the same type or a flight simulator of the helicopter type to be used, in the preceding 90 days; and

(b) A co-pilot shall not operate as pilot at the flight controls of a helicopter carrying passengers during take-off and landing unless that co-pilot has operated as pilot flying during take-off and landing in a helicopter of the same type or a flight simulator, of the helicopter type to be used, in the preceding 90 days.

(c) The holder of a licence which does not include a valid instrument rating (helicopter) shall not act as pilot-in-command of a helicopter carrying passengers at night unless during the previous 90 days the licence holder fulfilled the requirements of JAR-FCL 2.026 (a) by night.

[Amdt. 1, 01.12.00]

JAR-FCL 2.030 Arrangements for testing

(a) *Authorisation of examiners.* The Authority will designate and authorise as examiners suitably qualified persons of integrity to conduct on its behalf, skill tests and proficiency checks. The minimum qualifications for examiners are set out in JAR-FCL 2 Subpart I. Examiners' responsibilities and privileges will be notified to them individually in writing by the Authority.

(b) *Number of examiners.* The Authority will determine the number of examiners it requires, taking account of the number and geographic distribution of its pilot population.

(c) *Notification of examiners*

(1) The Authority will maintain a list of all examiners it has authorised stating for which roles they are authorised. The list will be made available to TRTOs, FTOs and registered facilities within the JAA Member State. The Authority will determine by which means the examiners will be allocated to the skill test.

(2) The Authority will advise each applicant of the examiner(s) it has designated for the conduct of the skill test for the issue of an ATPL(H).

(d) Examiners shall not test applicants to whom flight instruction has been given by them for that licence or rating except with the expressed consent in writing of the Authority.

(e) *Pre-requisites for applicants undergoing a skill test.* Before a skill test for the issue of a licence or rating is taken the applicant shall have passed the

žiadateľ úspešne absolvovať príslušnú skúšku z teoretických vedomostí za predpokladu, že letecký úrad smie udeliť výnimky žiadateľom absolvujúcim kurz integrovaného letového výcviku. Výučba na príslušnú skúšku z teoretických vedomostí musí byť vždy ukončená skôr, než sa takéto praktické skúšky vykonajú. Okrem prípadu vydania preukazu spôsobilosti dopravného pilota musí byť žiadateľ o vykonanie praktickej skúšky na túto skúšku odporučený organizáciou/osobou zodpovednou za výcvik.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02]

JAR-FCL 2.035 Zdravotná spôsobilosť

(a) *Spôsobilosť.* Držiteľ osvedčenia zdravotnej spôsobilosti musí byť duševne a fyzicky spôsobilý bezpečne využívať oprávnenia vyplývajúce z príslušného preukazu spôsobilosti.

(b) *Požiadavky na vydanie osvedčenia zdravotnej spôsobilosti.* Za účelom podania žiadosti o vydanie preukazu spôsobilosti alebo vykonávanie oprávnení vyplývajúcich z preukazu spôsobilosti musí tento žiadateľ alebo držiteľ mať osvedčenie zdravotnej spôsobilosti vydané v súlade s ustanoveniami predpisu JAR-FCL 3 (Zdravotná spôsobilosť) a musí byť primerané oprávneniam vyplývajúcim z preukazu spôsobilosti.

(c) *Letecké zdravotné dispozície.* Po skončení vyšetrenia musí byť žiadateľ informovaný, či je spôsobilý, nespôsobilý alebo musí byť odkázaný na letecký úrad. Poverený lekár (AME) musí žiadateľa informovať o všetkých podmienkach (zdravotných, prevádzkových alebo iných), ktoré môžu obmedziť letový výcvik a/alebo oprávnenia ktoréhokoľvek vydaného preukazu spôsobilosti.

[ZT 1, 01.12.00]

JAR-FCL 2.040 Zníženie zdravotnej spôsobilosti (Pozri IEM FCL 3.040)

(a) Držiteľ osvedčenia zdravotnej spôsobilosti nesmú využívať oprávnenia vyplývajúce z ich preukazov spôsobilosti, súvisiacich kvalifikácií alebo oprávnení kedykoľvek, keď sú si vedomí akéhokoľvek zníženia svojej zdravotnej spôsobilosti, ktoré by mohlo spôsobiť ich neschopnosť bezpečne využívať tieto oprávnenia.

(b) Držiteľ osvedčenia zdravotnej spôsobilosti nesmú užívať žiadne lieky alebo lieky na recept alebo bez receptu alebo sa podrobiť akejkoľvek liečbe, pokiaľ si nie sú úplne istí, že lieky, lieky alebo liečenie nebude mať nepriaznivý vplyv na ich schopnosť bezpečne plniť svoje povinnosti. V prípade akejkoľvek pochybnosti sa musia poradiť s AMS, AMC alebo s AME. Ďalšie informácie sú uvedené v JAR-FCL 3 (IEM FCL 3.040).

(c) Držiteľ osvedčenia zdravotnej spôsobilosti sa musia okamžite poradiť s AMS, AMC alebo AME, keď zistia, že budú

- (1) hospitalizovaní alebo prijatí na kliniku na viac ako 12 hodín alebo
- (2) podrobení chirurgickému zákroku alebo inému invazívnemu zákroku, alebo

associated theoretical knowledge examination, provided that exceptions may be made by the Authority for applicants undergoing a course of integrated flying training. Instruction for the associated theoretical knowledge examination shall always have been completed before such skill tests are taken. Except for ATPL issue, the applicant for a skill test shall be recommended for the test by the organisation/person responsible for the training.

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 2, 01.11.02]

JAR-FCL 2.035 Medical fitness

(a) *Fitness.* The holder of a medical certificate shall be mentally and physically fit to exercise safely the privileges of the applicable licence.

(b) *Requirement for medical certificate.* In order to apply for or to exercise the privileges of a licence, the applicant or the holder shall hold a medical certificate issued in accordance with the provisions of JAR-FCL 3 (Medical) and appropriate to the privileges of the licence.

(c) *Aeromedical disposition.* After completion of the examination the applicant shall be advised whether fit, unfit or referred to the Authority. The authorised medical examiner (AME) shall inform the applicant of any condition(s) (medical, operational or otherwise) that may restrict flying training and/or the privileges of any licence issued.

[Amdt. 1, 01.12.00]

JAR-FCL 2.040 Decrease in medical fitness (See IEM FCL 3.040)

(a) Holders of a medical certificate shall not exercise the privileges of their licences, related ratings or authorisations at any time when they are aware of any decrease in their medical fitness which might render them unable to safely exercise those privileges.

(b) Holders of a medical certificate shall not take any prescription or non-prescription medication or drug, or undergo any other treatment, unless they are completely sure that the medication, drug or treatment will not have any adverse effect on their ability to perform safely their duties. If there is any doubt, advice is to be sought from the AMS, an AMC, or an AME. Further advice is given in JAR-FCL 3 (IEM FCL 3.040).

(c) Holders of a medical certificate shall, without undue delay, seek the advice of the AMS, an AMC or an AME when becoming aware of:

- (1) hospital or clinic admission for more than 12 hours; or
- (2) surgical operation or invasive procedure; or

- (3) musieť pravidelne užívať lieky, alebo (3) the regular use of medication; or
- (4) musieť pravidelne používať korekčné šošovky. (4) the need for regular use of correcting lenses.
- (d) Držiteľia/držiteľky osvedčenia zdravotnej spôsobilosti, ktorí(-é) zistia (d) Holders of medical certificates who are aware of:
- (1) akékoľvek dôležité osobné zranenie, ktoré zapríčiní nespôsobilosť vykonávať funkciu člena letovej posádky, alebo (1) any significant personal injury involving incapacity to function as a member of a flight crew; or
- (2) akékoľvek ochorenie, ktoré zapríčiní nespôsobilosť vykonávať funkciu člena letovej posádky po dobu 21 dní a viac, alebo (2) any illness involving incapacity to function as a member of a flight crew throughout a period of 21 days or more; or
- (3) že sú tehotné, (3) being pregnant,
- musia písomne informovať letecký úrad o takomto zranení alebo tehotenstve a v prípade ochorenia čo najskôr po uplynutí 21 dní. Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti musí byť považované za pozastavené, keď sa vyskytne takéto zranenie alebo uplynie takáto doba ochorenia alebo sa potvrdí tehotenstvo. shall inform the Authority in writing of such injury or pregnancy, and as soon as the period of 21 days has elapsed in the case of illness. The medical certificate shall be deemed to be suspended upon the occurrence of such injury or the elapse of such period of illness or the confirmation of the pregnancy, and:
- (4) V prípade zranenia alebo ochorenia pozastavenie platnosti musí byť zrušené potom, keď bol držiteľ osvedčenia zdravotnej spôsobilosti lekársky vyšetrený v súlade s opatreniami leteckého úradu a uznaný za spôsobilého na výkon funkcie člena letovej posádky alebo na základe výnimky udelennej leteckým úradom držiteľovi osvedčenia zdravotnej spôsobilosti z požiadavky na lekárske vyšetrenie za takých podmienok, ktoré letecký úrad uzná za vhodné. (4) in the case of injury or illness the suspension shall be lifted upon the holder being medically examined under arrangements made by the Authority and being pronounced fit to function as a member of the flight crew, or upon the Authority exempting, subject to such conditions as it thinks fit, the holder from the requirement of a medical examination; and
- (5) V prípade tehotenstva pozastavenie platnosti môže letecký úrad zrušiť na taký čas a za takých podmienok, ktoré letecký úrad uzná za vhodné a musí toto pozastavenie platnosti zrušiť potom, keď držiteľka osvedčenia zdravotnej spôsobilosti bola lekársky vyšetrená v súlade s opatreniami leteckého úradu po skončení tehotenstva a bola uznaná za spôsobilú pokračovať vo výkone funkcie členky letovej posádky. (5) in the case of pregnancy, the suspension may be lifted by the Authority for such period and subject to such conditions as it thinks fit and shall cease upon the holder being medically examined under arrangements made by the Authority after the pregnancy has ended and being pronounced fit to resume her functions as a member of the flight crew.

[ZT 1, 01.12.00]

[Amdt. 1, 01.12.00]

JAR-FCL 2.045 Zvláštne okolnosti**JAR-FCL 2.045 Special circumstances**

(a) Ukázalo sa, že ustanovenia všetkých častí predpisu JAR-FCL nepokryjú každú možnú situáciu. V prípade, že uplatňovanie predpisu JAR-FCL by malo neobvyklé dôsledky, alebo kde by vývoj nových výcvikových alebo skúšobných koncepcií nespĺňal požiadavky tohto predpisu, môže žiadateľ požiadať príslušný letecký úrad o udelenie výnimky. Výnimka môže byť udelená iba vtedy, ak bude preukázané, že táto výnimka zabezpečí alebo povedie prinajmenšom k rovnocennej úrovni bezpečnosti.

(a) It is recognised that the provisions of all parts of JAR-FCL will not cover every possible situation. Where the application of JAR-FCL would have anomalous consequences, or where the development of new training or testing concepts would not comply with the requirements, an applicant may ask the Authority concerned for an exemption. An exemption may be granted only if it can be shown that the exemption will ensure or lead to at least an equivalent level of safety.

(b) Výnimky sa delia na krátkodobé a dlhodobé (viac ako 6 mesiacov). Dlhodobá výnimka sa môže udeliť len po dohode s komisiou JAA pre FCL.

(b) Exemptions are divided into short term exemptions and long term exemptions (more than 6 months). The granting of a long term exemption may only be undertaken in agreement with the JAA Licensing Sectorial Team.

[ZT 2, 01.11.02]

[Amdt. 2, 01.11.02]

JAR-FCL 2.050 Započítavanie času letu a teoretických vedomostí

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.050)
(Pozri dodatok 2 k JAR-FCL 2.050)
(Pozri dodatok 3 k JAR-FCL 2.050)
[(Pozri dodatok 4 k JAR-FCL 2.050)]

(a) Započítavanie času letu

(1) Ak nie je v JAR-FCL uvedené inak, čas letu, ktorý má byť započítaný na vydanie alebo obnovenie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácie, musí byť nalietaný na rovnakej kategórii lietadla, pre ktorú bude preukaz spôsobilosti alebo kvalifikácia platiť.

(2) PIC alebo PIC vo výcviku

- (i) Žiadateľovi o vydanie alebo obnovenie preukazu spôsobilosti alebo zapísanie kvalifikácie sa započítavajú všetky samostatné lety, výcvik s inštruktorom alebo čas letu vo funkcii veliaceho pilota do celkového času letu požadovaného na vydanie alebo obnovenie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácie.
- (ii) Absolvent integrovaného kurzu letového výcviku na dopravného pilota je oprávnený započítať si až 50 hodín času žiaka-veliaceho pilota do času veliaceho pilota, požadovaného na vydanie preukazu spôsobilosti dopravného pilota, preukazu spôsobilosti obchodného pilota a typovú kvalifikáciu na viacmotorové vrtuľníky.

(3) Druhý pilot

- (i) Keď je držiteľ preukazu spôsobilosti pilota vo funkcii druhého pilota, je oprávnený na započítavanie celkového času vo funkcii druhého pilota do celkového času požadovaného na získanie vyššieho stupňa preukazu spôsobilosti pilota.
- (ii) Keď je držiteľ preukazu spôsobilosti pilota vo funkcii druhého pilota a vykonáva pod dohľadom veliaceho pilota činnosti a povinnosti veliaceho pilota, je oprávnený na započítanie celého času tohto letu do celkového času letu, požadovaného na získanie vyššieho stupňa preukazu spôsobilosti pilota za predpokladu, že spôsob vykonávania dohľadu nad ním je odsúhlasený leteckým úradom.

(b) Započítavanie teoretických vedomostí

(1) Držiteľ IR(A) je oslobodený od požiadavky na výcvik a skúšky z teoretických vedomostí na získanie IR(H).

(2) Držiteľ preukazu spôsobilosti súkromného pilota letúna (PPL(A)), obchodného pilota letúna (CPL(A)) alebo dopravného pilota letúna (ATPL(A)) musí splniť požiadavky stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.050 za účelom získania preukazu spôsobilosti súkromného pilota vrtuľníka (PPL(H)).

JAR-FCL 2.050 Crediting of flight time and theoretical knowledge

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.050)
(See Appendix 2 to JAR-FCL 2.050)
(See Appendix 3 to JAR-FCL 2.050)
[(See Appendix 4 to JAR-FCL 2.050)]

(a) Content of flight time

(1) Unless otherwise specified in JAR-FCL, flight time to be credited for a licence or rating shall have been flown in the same category of aircraft for which the licence or rating is sought.

(2) Pilot-in-command or under instruction

- (i) An applicant for a licence or rating is credited in full with all solo, dual instruction or pilot-in-command flight time towards the total flight time required for the licence or rating.
- (ii) A graduate of an airline transport pilot integrated flying training course is entitled to be credited with up to 50 hours of student pilot-in-command time towards the pilot-in-command time required for the issue of the airline transport pilot licence, commercial pilot licence and a multi-engine type rating.

(3) Co-pilot

- (i) The holder of a pilot licence, when acting as co-pilot, is entitled to be credited with all of the co-pilot time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence.
- (ii) The holder of a pilot licence, when acting as co-pilot performing under the supervision of the pilot-in-command the functions and duties of a pilot-in-command, shall be entitled to be credited in full with this flight time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence, provided that the method of supervision is agreed with the Authority.

(b) Crediting of theoretical knowledge

(1) The holder of a IR(A) will be exempted from the theoretical knowledge instruction and examination requirement for a IR(H).

(2) In order to obtain a PPL(H), the holder of a PPL(A), CPL(A) or ATPL(A) shall fulfil the requirements specified in Appendix 1 to JAR-FCL 2.050.

(3) Držiteľ preukazu spôsobilosti obchodného pilota letúna (CPL(A)) alebo dopravného pilota letúna (ATPL(A)) musí splniť požiadavky stanovené v dodatku 2 k JAR-FCL 2.050 za účelom získania obchodného pilota vrtuľníka (CPL(H)).

(4) Držiteľ preukazu spôsobilosti dopravného pilota letúna (ATPL(A)) musí splniť požiadavky stanovené v dodatku 3 k JAR-FCL 2.050 za účelom získania preukazu spôsobilosti dopravného pilota vrtuľníka (ATPL(H)).

(5) Zápočty stanovené hore v (b) (2), (b) (3) a (b) (4) musia byť započítané žiadateľom, ktorý úspešne absolvoval skúšku z teoretických vedomostí vo všetkých predmetoch požadovaných na vydanie príslušných preukazov spôsobilosti pilotov letúnov za predpokladu, že splnili obdobie uznania v súlade s JAR-FCL 1.495.

(6) Žiadateľovi, ktorý úspešne absolvoval skúšku z teoretických vedomostí na udelenie preukazu spôsobilosti dopravného pilota vrtuľníkov (ATPL(H)), sa započítajú požiadavky na teoretické vedomosti na udelenie preukazu spôsobilosti súkromného pilota vrtuľníkov (PPL(H)) a obchodného pilota vrtuľníkov (CPL(H)).

(7) Žiadateľovi, ktorý úspešne absolvoval skúšku z teoretických vedomostí na udelenie preukazu spôsobilosti obchodného pilota vrtuľníkov (CPL(H)) sa započítajú požiadavky na teoretické vedomosti na udelenie preukazu spôsobilosti súkromného pilota vrtuľníkov (PPL(H)).

(8) Žiadateľovi, ktorý úspešne absolvoval príslušnú skúšku z teoretických vedomostí na udelenie preukazu spôsobilosti obchodného pilota vrtuľníkov (CPL(H)) alebo zapísanie prístrojovej kvalifikácie na vrtuľníky (IR(H)), sa musia započítať požiadavky na teoretické vedomosti tak, ako je stanovené v dodatku 4 k JAR-FCL 2.050.

(9) Žiadateľovi, ktorý úspešne absolvoval skúšku z teoretických vedomostí na udelenie preukazu spôsobilosti obchodného pilota vrtuľníkov (CPL(H)) na základe predchádzajúcich zmien textu z JAR-FCL 2 vrátane zmeny textu 3, sa započítajú požiadavky na teoretické vedomosti na udelenie preukazu spôsobilosti dopravného pilota vrtuľníkov (ATPL(H)).

(10) Držiteľovi preukazu spôsobilosti obchodného pilota vrtuľníkov (CPL(H)) získaného na základe predchádzajúcich zmien textu k JAR-FCL 2 vrátane zmeny textu 3, sa započítajú požiadavky na teoretické vedomosti na udelenie preukazu spôsobilosti dopravného pilota vrtuľníkov (ATPL(H)).

(11) Držiteľovi preukazu spôsobilosti obchodného pilota vrtuľníkov (CPL(H)) a prístrojovej kvalifikácie na vrtuľníky (IR(H)) získané na základe predchádzajúcich zmien textu k JAR-FCL 2 vrátane zmeny textu 3, sa započítajú požiadavky na teoretické vedomosti na získanie preukazu spôsobilosti dopravného pilota vrtuľníkov (ATPL(H)) a zapísanie prístrojovej kvalifikácie na vrtuľníky (IR(H)).

[ZT 1, 01.12.00; ZT 4, 01.08.06; ZT 5, 01.12.06; ZT 6, 01.02.07]

(3) In order to obtain a CPL(H), the holder of a CPL(A) or (ATPL(A)) shall fulfil the requirements specified in Appendix 2 to JAR-FCL 2.050.

(4) In order to obtain an ATPL(H), the holder of an ATPL(A) shall fulfil the requirements specified in Appendix 3 to JAR-FCL 2.050.

(5) The credits specified in paragraphs (b) (2), (b) (3) and (b) (4) above shall also apply to applicants having passed the theoretical knowledge examination in all subjects required for the issue of the relevant aeroplane pilot licence, provided they meet the acceptance period in accordance with JAR-FCL 1.495.

(6) An applicant having passed the theoretical knowledge examination for an ATPL(H) is credited with the theoretical knowledge requirements for PPL(H) and CPL(H).

(7) An applicant having passed the theoretical knowledge examination for a CPL(H) is credited with the theoretical knowledge requirements for a PPL(H).

(8) An applicant having passed the relevant theoretical knowledge examination for CPL(H) or IR(H) shall be credited with the theoretical knowledge requirements as specified in Appendix 4 to JAR-FCL 2.050.

(9) An applicant having passed the theoretical knowledge examination for a CPL(H) under previous amendments of JAR-FCL 2 up to and including Amendment 3 is credited with the theoretical knowledge requirements for ATPL(H).

(10) The holder of a CPL(H) gained under previous amendments of JAR-FCL 2 up to and including Amendment 3 is credited with the theoretical knowledge requirements for ATPL(H).

(11) The holder of a CPL(H) and IR(H) gained under previous amendments of JAR-FCL 2 up to and including Amendment 3 is credited with the theoretical knowledge requirements for ATPL(H) and IR(H).

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.4, 01.08.06; Amdt.5, 01.12.06; Amdt.6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.055 Výcvikové organizácie a registrované zariadenia
(Pozri dodatok 1a, 1b, 1c a dodatok 2 k JAR-FCL 2.055)
(Pozri dodatok 2 k JAR-FCL 2.125)
(Pozri dodatok 3 k JAR-FCL 2.055)

(a) (1) Organizácie letového výcviku (FTO), ktoré chcú poskytovať výcvik na získanie preukazov spôsobilosti s príslušnými kvalifikáciami, ktorých výkon činnosti a hlavné sídlo sa nachádza v členskom štáte JAA, získajú schválenie od leteckého úradu tohto štátu, keď sú v súlade s JAR-FCL. Požiadavky na vydanie schválenia FTO sú stanovené v dodatku 1a k JAR-FCL 2.055. Časť výcviku sa môže uskutočniť mimo členských štátov JAA (pozri tiež dodatok 1b k JAR-FCL 2.055).

(2) Organizácie letového výcviku (FTO), ktoré chcú poskytovať výcvik na získanie preukazov spôsobilosti s príslušnými kvalifikáciami, ktorých výkon činnosti a hlavné sídlo sa nachádza mimo členských štátov JAA, môžu získať schválenie od leteckého úradu štátu s plným členstvom v JAA bez ohľadu na umiestnenie:

- (i) ak bola schválená dohoda medzi leteckým úradom členského štátu JAA a leteckým úradom štátu, ktorý nie je členom JAA, v ktorom FTO vykonáva činnosť a nachádza sa v ňom jej hlavné sídlo za predpokladu spoluúčasti tohto leteckého úradu na schvaľovacom procese a pri vykonávaní predpísaného auditu FTO, alebo
- (ii) (A) ak adekvátne súdna právomoc a dohľad môžu byť zabezpečené schvaľujúcim leteckým úradom,
(B) príslušné dodatočné požiadavky dodatku 1c k JAR-FCL 2.055 sú splnené a
(C) schvaľujúci letecký úrad použil schvaľovací proces, ktorý je v súlade s administratívnymi postupmi prijatými JAA.

(b) (1) Organizácie na výcvik typovej kvalifikácie (TRTO) nachádzajúce sa v členskom štáte JAA, ktoré chcú poskytovať výcvik na získanie typovej kvalifikácie, získajú schválenie, keď sú v súlade s JAR-FCL a schválenie im udelí tento štát. Požiadavky na schválenie TRTO sú stanovené v dodatku 2 k JAR-FCL 2.055.

(2) TRTO nachádzajúcim sa mimo členských štátov JAA bude schválenie udelené štátom, ktorý obdrží žiadosť, keď budú v súlade s JAR-FCL. Požiadavky na schválenie TRTO sú stanovené v dodatku 2 k JAR-FCL 2.055.

(c) Zariadenia, ktoré chcú poskytovať výcvik iba pre PPL a nachádzajú sa v členských štátoch JAA, musia byť na tento účel registrované leteckým úradom (pozri JAR-FCL 2.125).

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.055 Training organisations and registered facilities
(See Appendix 1a, 1b, 1c and Appendix 2 to JAR-FCL 2.055)
(See Appendix 2 to JAR-FCL 2.125)
(See Appendix 3 to JAR-FCL 2.055)

(a) (1) Flying training organisations (FTO's) wishing to offer training for licences and associated ratings whose principle place of business and registered office is located in a JAA Member State, will be granted approval by that State when in compliance with JAR-FCL. Requirements for approval of FTO's are given in Appendix 1a to JAR-FCL 2.055. Part of the training may be performed outside the JAA Member States (see also Appendix 1b to JAR-FCL 2.055).

(2) FTOs wishing to offer training for licences and associated ratings whose principal place of business and registered office is located outside the JAA Member States, may be granted approval by a JAA full Member Authority in respect of any such location:

- (i) if an arrangement has been agreed between the JAA and the non-JAA Authority of the State in which the FTO has its principal place of business and registered office, providing for the participation of that Authority in the approval process and provide regulatory oversight of the FTO; or
- (ii) (A) if adequate jurisdiction and supervision by the approving Authority can be assured;
(B) the relevant additional requirements of Appendix 1c to JAR-FCL 2.055 are satisfied; and
(C) an approval process in accordance with the administrative procedures accepted by the JAA is applied by the approving Authority.

(b) (1) Type rating training organisations (TRTOs) located in a JAA Member State, wishing to offer training for type ratings will be granted approval when in compliance with JAR-FCL and the approval will be given by that State. Requirements for approval of TRTOs are given in Appendix 2 to JAR-FCL 2.055.

(2) For TRTOs located outside a JAA Member States approval will be granted, when in compliance with JAR-FCL, by the State which receives the application. Requirements for approval of TRTOs are given in Appendix 2 to JAR-FCL 2.055.

(c) Facilities wishing to offer training for PPL only and located in the JAA Member States shall register for that purpose with the Authority (see JAR-FCL 2.125).

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03; Amdt.4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.060 **Obmedzenie oprávnění držitelův preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov alebo viac**

(a) *Vek 60 až 64 rokov.* Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 60 rokov nesmie vykonávať funkciu pilota lietadla v obchodnej leteckej doprave s výnimkou,

(1) keď je členom viacpilotnej posádky a za predpokladu, že

(2) je jediným pilotom v letovej posádke, ktorý dosiahol vek 60 rokov.

(b) *Vek 65 rokov.* Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 65 rokov, nesmie vykonávať funkciu pilota lietadla v obchodnej leteckej doprave.

JAR-FCL 2.060 **Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more**

(a) *Age 60 - 64.* The holder of a pilot licence who has attained the age of 60 years shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport operations except:

(1) as a member of a multi-pilot crew and provided that,

(2) such holder is the only pilot in the flight crew who has attained age 60.

(b) *Age 65.* The holder of a pilot licence who has attained the age of 65 years shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport operations.

(CZ)JAR-FCL 2.060 **Obmedzenie oprávnění držitelův preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov alebo viac (Česká republika)**

Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 62 rokov, nesmie vykonávať funkciu pilota lietadla v obchodnej leteckej doprave.

(CZ)JAR-FCL 2.060 **Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more (Czech Republic)**

The holder of a pilot licence who has attained the age of 62 years shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport operations.

(F)JAR-FCL 2.060 **Obmedzenie oprávnění držitelův preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov alebo viac (Francúzsko)**

Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 60 rokov, nesmie vykonávať funkciu pilota lietadla v obchodnej leteckej doprave.

(F)JAR-FCL 2.060 **Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more (France)**

The holder of a pilot licence who has attained the age of 60 years shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport operations.

(I)JAR-FCL 2.060 **Obmedzenie oprávnění držitelův preukazu spôsobilosti vo veku 60 rokov alebo viac (Taliansko)**

Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 60 rokov, nesmie vykonávať funkciu pilota lietadla v obchodnej leteckej doprave.

(I)JAR-FCL 2.060 **Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more (Italy)**

The holder of a pilot licence who has attained the age of 60 years shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport operations.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02]

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 2, 01.11.02]

JAR-FCL 2.065 **Štát vydania preukazu spôsobilosti**

(a) Žiadateľ musí preukázať uspokojivé plnenie všetkých požiadaviek na vydanie preukazu spôsobilosti leteckému úradu štátu vydania preukazu spôsobilosti (pozri JAR-FCL 2.010 (c)).

(b) V prípadoch odsúhlasených oboma leteckými úradmi, žiadateľ, ktorý začal výcvik v pôsobnosti jedného leteckého úradu, môže dokončiť tento výcvik v pôsobnosti iného leteckého úradu.

JAR-FCL 2.065 **State of licence issue**

(a) An applicant shall demonstrate the satisfactory completion of all requirements for licence issue to the Authority of the 'State of licence issue' (see JAR-FCL 2.010 (c)).

(b) In circumstances agreed by both Authorities, an applicant who has commenced training under the responsibility of one Authority may be permitted to complete the requirements under the responsibility of the other Authority.

Dohoda musí zohľadniť:

- (1) výučbu a skúšky z teoretických vedomostí,
- (2) lekárske vyšetrenie a hodnotenie,
- (3) letový výcvik a preskúšanie.

Letecké úrady musia odsúhlasiť, ktorý štát bude štátom vydania preukazu spôsobilosti.

(c) Ďalšie kvalifikácie môžu byť získané na základe požiadaviek JAR-FCL v ktoromkoľvek členskom štáte JAA a musia byť zapísané do preukazu spôsobilosti štátom vydania preukazu spôsobilosti.

(d) S cieľom zabezpečiť pohodlné administratívne vybavovanie, napr. pri predĺžení platnosti, môže držiteľ preukazu spôsobilosti následne previesť preukaz spôsobilosti vydaný štátom vydania preukazu spôsobilosti na preukaz spôsobilosti vydaný iným členským štátom JAA za predpokladu, že v tomto štáte získal zamestnanie alebo normálne bydlisko (pozri JAR-FCL 2.070). Takýto štát by sa potom mal stať štátom vydania preukazu spôsobilosti a mal by prevziať zodpovednosť za vydanie preukazu spôsobilosti uvedenú vyššie v (a).

(e) Žiadateľ môže byť držiteľom vždy iba jedného preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL (vrtuľník) a jedného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03]

JAR-FCL 2.070 Normálne bydlisko

Normálne bydlisko je miesto, kde osoba zvyčajne žije aspoň 185 dní v každom kalendárnom roku kvôli osobným a pracovným záväzkom alebo v prípade osoby bez pracovných záväzkov kvôli osobným záväzkom, ktoré poukazujú na jej úzke spojenie s miestom, kde žije.

JAR-FCL 2.075 Formát a požiadavky na preukazy spôsobilosti letovej posádky (Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.075)

Preukaz spôsobilosti letovej posádky vydaný členským štátom JAA v súlade s JAR-FCL musí vyhovovať nasledovným požiadavkám.

(a) *Obsah.* Číslo uvedenej položky je vždy vytlačené v spojení s nadpisom položky. Štandardný formát preukazu spôsobilosti JAA je uvedený v dodatku 1 k JAR-FCL 2.075. Položky I až XI sú stále položky a položky XII až XIV sú meniteľné položky, ktoré sa môžu uviesť na oddelenej alebo oddeliteľnej časti hlavného formulára. Ktorákoľvek oddelená alebo oddeliteľná časť musí byť zreteľne rozpoznateľná ako časť preukazu spôsobilosti.

(1) *Stále položky*

- (I) štát vydania preukazu spôsobilosti,
- (II) názov preukazu spôsobilosti,
- (III) sériové číslo začínajúce kódom krajiny vydávajúceho štátu a s následným kódom

The agreement shall allow for:

- (1) theoretical knowledge training and examinations;
- (2) medical examination and assessment;
- (3) flight training and testing.

The Authorities shall agree the 'State of licence issue'.

(c) Further ratings may be obtained under JAR-FCL requirements in any JAA Member State and will be entered into the licence by the State of licence issue.

(d) For administrative convenience, e.g. revalidation, the licence holder may subsequently transfer a licence issued by the State of licence issue to another JAA Member State, provided that employment or normal residency is established in that State (see JAR-FCL 2.070). That State would thereafter become the State of licence issue and would assume the responsibility for licence issue referred to in (a) above.

(e) An applicant shall hold only one JAR-FCL licence (Helicopter) and only one medical certificate at any time.

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03]

JAR-FCL 2.070 Normal residency

Normal residency means the place where a person usually lives for at least 185 days in each calendar year because of personal and occupational ties or, in the case of a person with no occupational ties, because of personal ties which show close links between that person and the place where she or he is living.

JAR-FCL 2.075 Format and specifications for flight crew licences (See Appendix 1 to JAR-FCL 2.075)

The flight crew licence issued by a JAA Member State in accordance with JAR-FCL will conform to the following specifications.

(a) *Content.* The item number shown will always be printed in association with the item heading. A standard JAA licence format is shown in Appendix 1 to JAR-FCL 2.075. Items I to XI are the 'permanent' items and items XII to XIV are the 'variable' items which may appear on a separate or detachable part of the main form. Any separate or detachable part shall be clearly identifiable as part of the licence.

(1) *Permanent items*

- (I) State of licence issue.
- (II) Title of licence.
- (III) Serial number commencing with the postal code of the issuing State and followed by a

čísiel a/alebo písmen s arabskými číslicami a latinským písmom,	code of numbers and/or letters in Arabic numerals and in Roman script.
(IV) meno držiteľa (latinskou abecedou, ak je písmeno národného jazyka iné ako latinka),	(IV) Name of holder, (in Roman alphabet, if script of national language is other than Roman).
(V) adresa držiteľa,	(V) Holder's address.
(VI) štátna príslušnosť držiteľa,	(VI) Nationality of holder.
(VII) podpis držiteľa,	(VII) Signature of holder.
(VIII) letecký úrad, a kde je to nevyhnutné, aj podmienky, za ktorých bol preukaz spôsobilosti vydaný,	(VIII) Authority and, where necessary, conditions under which the licence was issued.
(IX) osvedčenie platnosti a oprávnenie na udeľené oprávnenia,	(IX) Certification of validity and authorisation for the privileges granted.
(X) podpis úradníka vydávajúceho preukaz spôsobilosti a dátum vydania,	(X) Signature of the officer issuing the licence and the date of issue.
(XI) pečiatka leteckého úradu.	(XI) Seal or stamp of the Authority.

(2) Meniteľné položky**(2) Variable items**

(XII) Kvalifikácie – na triedu, typové, na inštruktora atď. s dátumom uplynutia platnosti. Oprávnenia rádiotelefonistu (R/T) sa môžu uvádzať na formulári preukazu spôsobilosti alebo na samostatnom osvedčení.	(XII) Ratings – class, type, instructor, etc., with dates of expiry. Radio telephony (R/T) privileges may appear on the licence form or on a separate certificate.
(XIII) Poznámky – t. j. zvláštne doložky vzťahujúce sa na obmedzenia a doložky oprávnení, vrátane potvrdenia jazykovej spôsobilosti (pozri JAR-FCL 2.005 (b) (5)).	(XIII) Remarks – i.e. special endorsements relating to limitations and endorsements for privileges, including endorsements of language proficiency (see JAR-FCL 2.005 (b) (5)).
(XIV) Všetky ostatné podrobnosti požadované leteckým úradom.	(XIV) Any other details required by the Authority.

(b) *Materiál.* Papier alebo iný použitý materiál musí znemožňovať úpravy alebo výmazy alebo zmeny musia byť ľahko poznateľné. Všetky zápisy alebo výmazy vo formulári musia byť zreteľne overené leteckým úradom.

(b) *Material.* The paper or other material used will prevent or readily show any alterations or erasures. Any entries or deletions to the form will be clearly authorised by the Authority.

(c) *Farba.* Na preukazy spôsobilosti pilotov vydané v súlade s JAR-FCL musí byť použitý biely materiál.

(c) *Colour.* White material will be used for pilot licences issued in accordance with JAR-FCL.

(d) *Jazyk.* Preukazy spôsobilosti musia byť napísané v národnom jazyku a v anglickom jazyku a v ďalších jazykoch, ktoré letecký úrad považuje za vhodné.

(d) *Language.* Licences shall be written in the national language and in English and such other languages as the Authority deems appropriate.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 5, 01.12.06]

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 5, 01.12.06]

JAR-FCL 2.080 Zaznamenávanie času letu**JAR-FCL 2.080 Recording of flight time**

(a) Podrobnosti o všetkých letoch odlietaných vo funkcii pilota musia byť spoľahlivo zaznamenávané v zápisníku letov, ktorého formát je prijateľný pre letecký úrad (pozri IEM FCL 2.080). Podrobnosti o letoch vykonaných v súlade s JAR-OPS 3 môžu byť zaznamenávané v prijateľnom počítačovom formáte udržiavanom prevádzkovateľom. V tomto prípade musí prevádzkovateľ vykonávať záznamy všetkých letov vykonaných pilotom, vrátane rozdielového a zoznamovacieho výcviku a tieto musia byť na požiadanie ktoréhokoľvek člena letovej posádky k dispozícii.

(a) Details of all flights flown as a pilot shall be kept in a reliable record in a logbook format acceptable to the Authority (see IEM FCL 2.080). Details of flights flown under JAR-OPS 3, may be recorded in an acceptable computerised format maintained by the operator. In this case an operator shall make the records of all flights operated by the pilot, including differences and familiarisation training, available on request to the flight crew member concerned.

(b) Záznam musí obsahovať nasledovné informácie:

- (1) Osobné údaje:
Meno a adresa držiteľa.
- (2) Pre každý let:
 - (i) meno veliaceho pilota,
 - (ii) dátum (deň, mesiac, rok) letu,
 - (iii) miesto a čas odletu a priletu (v časoch UTC od času začatia do času ukončenia rolovania),
 - (iv) typ (vrtuľníka, jeho model a variant) a registrácia vrtuľníka,
 - (v) SE, ME,
 - (vi) celkový čas letu,
 - (vii) súčet všetkých časov letu (celkový nálet).

(3) Pre každú vyučovaciu hodinu na letovom simulátore alebo na tréžeri letových a navigačných postupov (FNPT):

- (i) typ a kvalifikačné číslo výcvikového zariadenia,
- (ii) výcvik na syntetickom výcvikovom zariadení,
- (iii) dátum (d/m/r),
- (iv) celkový čas vyučovacej hodiny,
- (v) súčet celkového času.

(4) Funkcia pilota:

- (i) veliaci pilot (vrátane samostatného času letu, času letu ako žiak-veliaci pilot, čas letu ako veliaci pilot pod dohľadom),
- (ii) druhý pilot,
- (iii) letový výcvik s inštruktorom,
- (iv) letový inštruktor/letový examinátor,
- (v) k dispozícii musí byť stĺpec na poznámky na udávanie podrobností o špecifických funkciách napr. SPIC, PICUS, prístrojový čas letu* a pod.

* Pilot smie zapísať do zázpisníka letov ako prístrojový čas letu iba ten čas, počas ktorého riadil vrtuľník samostatne podľa prístrojov, pri skutočných alebo simulovaných podmienkach prístrojového letu.

(5) Prevádzkové podmienky:

- (i) Noc,
- (ii) IFR.

(c) *Zaznamenávanie času*

(1) Čas letu vo funkcii veliaceho pilota:

- (i) Držiteľ preukazu spôsobilosti si môže zaznamenať ako čas vo funkcii veliaceho pilota celý čas letu, v priebehu ktorého bol vo funkcii veliaceho pilota.
- (ii) Žiadateľ o vydanie preukazu spôsobilosti pilota alebo jeho držiteľ si môže

(b) The record shall contain the following information:

(1) Personal details:

Name and address of the holder.

(2) For each flight:

- (i) Name of Pilot-in-command.
- (ii) Date (day, month, year) of flight.
- (iii) Place and time of departure and arrival (times (UTC) to be block time).
- (iv) Type helicopter make, model and variant) and registration of helicopter.
- (v) SE, ME.
- (vi) Total time of flight.
- (vii) Accumulated total time of flight.

(3) For each simulator or FNPT session:

- (i) Type and qualification number of training device.
- (ii) Synthetic training device instruction.
- (iii) Date (d/m/y).
- (iv) Total time of session.
- (v) Accumulated total time.

(4) Pilot function:

- (i) Pilot-in-command (including solo, SPIC, PICUS time).
- (ii) Co-pilot.
- (iii) Dual.
- (iv) Flight instructor/Flight examiner.
- (v) A remarks column will be provided to give details of specific functions e.g. SPIC, PICUS, instrument flight time*, etc.

* A pilot may log as instrument flight time only that time during which he operates the helicopter solely by reference to instruments, under actual or simulated instrument flight conditions.

(5) Operational conditions:

- (i) Night.
- (ii) IFR.

(c) *Logging of time*

(1) Pilot-in-command flight time:

- (i) The holder of a licence may log as pilot-in-command time all of the flight time during which he is the pilot-in-command
- (ii) The applicant for or the holder of a pilot licence may log as pilot-in-command

zaznamenať ako čas vo funkcii veliaceho pilota celý samostatný čas letu a čas letu ako žiak-veliaci pilot za podmienky, že tento čas letu ako žiak-veliaci pilot je parafovaný inštruktorom.

- (iii) Držiteľ kvalifikácie inštruktora si môže zaznamenať ako čas vo funkcii veliaceho pilota celý čas letu, v priebehu ktorého pôsobil na palube vrtuľníka vo funkcii inštruktora.
- (iv) Držiteľ oprávnenia examinátora si môže zaznamenať ako čas vo funkcii veliaceho pilota celý čas letu, v priebehu ktorého sedel na pilotnom sedadle a pôsobil na palube vrtuľníka vo funkcii examinátora.
- (v) Druhý pilot vo funkcii veliaceho pilota pod dohľadom veliaceho pilota, na viacpilotnom vrtuľníku, si môže zaznamenať celý čas letu vo funkcii veliaceho pilota pod dohľadom za predpokladu, že tento čas vo funkcii veliaceho pilota pod dohľadom je parafovaný veliacim pilotom (pozri (c) (5)).
- (vi) Ak držiteľ preukazu spôsobilosti vykonáva v priebehu toho istého dňa viac letov zakaždým s návratom na to isté miesto odletu a interval medzi letmi nasledujúcimi za sebou nepresahuje tridsať minút, tieto série letov sa zaznamenávajú ako jeden záznam.

(2) Čas letu vo funkcii druhého pilota:

Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý sedí na pilotnom sedadle ako druhý pilot si môže zaznamenať celý čas letu ako čas letu vo funkcii druhého pilota na viacpilotnom vrtuľníku.

(3) Zámerne nepoužitá.

(4) Čas výcviku:

Celkový prehľad času zaznamenaného žiadateľom na preukaz spôsobilosti alebo kvalifikáciu ako letový výcvik, prístrojový letový výcvik, pozemný prístrojový čas a podobne, musí byť potvrdený vhodne kvalifikovaným a/alebo oprávneným inštruktorom, ktorý ho poskytol.

(5) PICUS (Veliaci pilot pod dohľadom):

Za podmienky, že spôsob dohľadu je prijateľný pre letecký úrad, druhý pilot si môže zaznamenať čas letu, ktorý letel vo funkcii veliaceho pilota pod dohľadom (PICUS) ako čas letu vo funkcii PIC, keď všetky povinnosti a funkcie veliaceho pilota pri tomto lete boli vykonané tak, že zásah veliaceho pilota v záujme bezpečnosti nebol potrebný.

(d) *Predkladanie záznamu o čase letu*

(1) Držiteľ preukazu spôsobilosti alebo žiak-pilot musí okamžite predložiť svoj záznam o čase letu na kontrolu, ak ho požaduje oprávnený zástupca leteckého úradu.

time all solo flight time and flight time as student pilot-in-command provided that such SPIC time is countersigned by the instructor.

- (iii) The holder of an instructor rating may log as pilot-in-command all flight time during which he acts as an instructor in a helicopter.
- (iv) The holder of an examiner's authorisation may log as pilot-in-command all flight time during which he occupies a pilot's seat and acts as an examiner in a helicopter.
- (v) A co-pilot acting as pilot-in-command under the supervision of the pilot-in-command on a multi-pilot helicopter may log all flight time as pilot-in-command under supervision, provided such pilot-in-command time under supervision is countersigned by the pilot-in-command (see (c) (5)).
- (vi) If the holder of a licence carries out a number of flights upon the same day returning on each occasion to the same place of departure and the interval between successive flights does not exceed thirty minutes, such series of flights are to be recorded as a single entry.

(2) Co-pilot flight time:

The holder of a pilot licence occupying a pilot seat as co-pilot may log all flight time as co-pilot flight time on a multi-pilot helicopter.

(3) Intentionally blank.

(4) Instruction time:

A summary of all time logged by an applicant for a licence or rating as flight instruction, instrument flight instruction, instrument ground time, etc. shall be certified by the appropriately rated and/or authorised instructor from whom it was received.

(5) PICUS (Pilot-in-command under supervision):

Provided that the method of supervision is acceptable to the Authority, a co-pilot may log as PIC flight time flown as PICUS, when all of the duties and functions of PIC on that flight were carried out, such that the intervention of the PIC in the interest of safety was not required.

(d) *Presentation of flight time record*

(1) The holder of a licence or a student pilot shall without undue delay present his flight time record for inspection upon request by an authorised representative of the Authority.

(2) Žiak-pilot musí nosiť svoj zápisník letov s časmi letov so sebou na všetky samostatné prelety ako doklad o požadovanom oprávnení inštruktorom.

(e) Zaznamenávanie času letu na viacpilotných vrtuľníkoch

Letecký úrad môže schváliť vrtuľník na prevádzku ako viacpilotný vrtuľník, ak ide o:

- (1) viacmotorový vrtuľník a
- (2) adekvátne a permanentne vybavený pre viacpilotnú prevádzku s minimálne:
 - (i) dvojitém riadením, a dvomi nezávislými sústavami letových prístrojov, po jednej pred každým miestom pre pilota, a
 - (ii) všetky úkony riadenia nevyhnutné na bezpečnú prevádzku vrtuľníka môžu byť prevádzkované z každého sedadla pre pilota, a

(3) prevádzkovaný posádkou zloženou z minimálne dvoch pilotov kvalifikovaných v súlade s JAR-FCL 2.250 a schválenými letovými postupmi prevádzkovateľa.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 4, 01.08.06]

(2) A student pilot shall carry his flight time record logbook with him on all solo cross-country flights as evidence of the required instructor authorisations.

(e) Recording of flight time in multi-pilot helicopters

The Authority may approve a helicopter to be operated as a multi-pilot helicopter if it is:

- (1) A multi-engine helicopter; and
- (2) Adequately and permanently equipped for multi-pilot operations with a least:
 - (i) dual flight controls; and two independent sets of flight instruments, one in front of each pilot station; and
 - (ii) all controls necessary for the safe operations of the helicopter can be operated from either pilot seat.; and

(3) To be operated by a crew of at least two pilots qualified in accordance with JAR-FCL 2.250, and the approved flight procedures of the operator.

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.005**Minimálne požiadavky na vydanie preukazu spôsobilosti/oprávnenia podľa JAR-FCL na základe národného preukazu spôsobilosti/oprávnenia vydaného členským štátom JAA**

(Pozri JAR-FCL 2.005 (b) (3))

(Pozri AMC FCL 2.005 a 2.015)

1 Preukazy spôsobilosti pilotov

Preukaz spôsobilosti pilota vydaný členským štátom JAA v súlade s národnými predpismi tohto štátu môže byť vymenený za preukaz spôsobilosti podľa JAR-FCL, ak sú splnené, kde sa to požaduje, dané podmienky. Na výmenu takýchto preukazov spôsobilosti je držiteľ povinný:

(a) preukázať plnenie, formou preskúšania odbornej spôsobilosti, požiadavky JAR-FCL 2.245 (b) na predĺženie platnosti typovej a prístrojovej kvalifikácie (IR, ak sa požaduje), príslušné k oprávneniam jeho preukazu spôsobilosti.

(b) (i) pre ATPL(H) a CPL(H) uspokojivo preukázať leteckému úradu, že nadobudol vedomosti príslušných častí JAR-OPS 3 a JAR-FCL (pozri AMC FCL 2.005 a 2.015),

(ii) pre PPL(H) iba uspokojivo preukázať leteckému úradu, že nadobudol vedomosti príslušných častí požiadaviek JAA (pozri AMC FCL 2.125),

(c) preukázať znalosť anglického jazyka v súlade s JAR-FCL 2.200, ak je držiteľom oprávnení IR,

(d) splniť požiadavky praxe a všetky ďalšie požiadavky tak, ako sú stanovené v tejto tabuľke:

Získaný národný preukaz spôsobilosti	Celková prax v letových hodinách	Všetky ďalšie požiadavky JAA	Výmena za preukaz spôsobilosti podľa JAR-FCL a podmienky (kde je to príslušné)	Odstránenie podmienok	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) platná IR(H)	>1 000 ako PIC na viacpilotných vrtuľníkoch	Žiadne	ATPL(H) a IR	Nepríslušné	(a)
ATPL(H) bez oprávnení IR(H)	>1 000 ako PIC na viacpilotných vrtuľníkoch	Žiadne	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) platná IR(H)	>1 000 na viacpilotných vrtuľníkoch	Žiadne	ATPL(H) a IR s typovou kvalifikáciou obmedzenou na druhého pilota	Preukázať schopnosť vykonávať funkciu PIC ako to požaduje dodatok 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295, paragrafy 9 až 15.	(c)
ATPL(H) bez oprávnení IR(H)	>1 000 na viacpilotných vrtuľníkoch	Žiadne	ATPL(H) typová kvalifikácia obmedzená na druhého pilota	(i) Preukázať schopnosť vykonávať funkciu PIC ako to požaduje dodatok 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295, paragrafy 9 až 15.	(d)
ATPL(H) platná IR(H)	>500 na viacpilotných vrtuľníkoch	Preukázať leteckému úradu vedomosti z plánovania letov a letových výkonov ako to požaduje dodatok 1 k JAR-FCL 2.470.	ako (4) (c)	ako (5) (c)	(e)
ATPL(H) bez oprávnení IR(H)	>500 na viacpilotných vrtuľníkoch	ako (3) (e)	ako (4) (d)	ako (5) (d)	(f)

Získaný národný preukaz spôsobilosti	Celková prax v letových hodinách	Všetky ďalšie požiadavky JAA	Výmena za preukaz spôsobilosti podľa JAR-FCL a podmienky (kde je to príslušné)	Odstránenie podmienok	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H) a úspešné absolvovanie skúšky z teoretických vedomostí na ATPL(H) v štáte vydania preukazu spôsobilosti, ktorý je členským štátom JAA*	>500 na viacpilotných vrtuľníkoch	(i) Preukázať leteckému úradu vedomosti z plánovania letov a letových výkonov ako to požaduje dodatok 1 k JAR-FCL 2.470, (ii) plniť zvyšné požiadavky JAR-FCL 2.250 (a)	CPL/IR(H) so zápočtom teórie ATPL(H) podľa JAR-FCL	Nepríslušné	(g)
CPL/IR(H)	>500 hodín na viacpilotných vrtuľníkoch	(i) úspešne absolvovať preskúšanie z teoretických vedomostí na ATPL(H) podľa JAR-FCL v štáte vydania preukazu spôsobilosti, ktorý je členským štátom JAA *(pozri text pod tabuľkou) (ii) plniť zvyšné požiadavky JAR-FCL 2.250 (a)	CPL/IR(H) so zápočtom teórie ATPL(H) podľa JAR-FCL	Nepríslušné	(h)
CPL/IR(H)	>500 ako PIC na jednopilotných vrtuľníkoch	žiadne	CPL/IR(H) s typovými kvalifikáciami obmedzenými na jednopilotné vrtuľníky	získať viacpilotnú typovú kvalifikáciu ako to požaduje JAR-FCL 2.240	(i)
CPL/IR(H)	>500 ako PIC na jednopilotných vrtuľníkoch	Preukázať leteckému úradu vedomosti z plánovania letov a letových výkonov ako to požaduje dodatok 1 k JAR-FCL 2.470	ako (4) (h)		(j)
CPL(H)	>500 ako PIC na jednopilotných vrtuľníkoch	kvalifikácia pre lety v noci, ak je to príslušné	CPL(H), s typovými kvalifikáciami obmedzenými na jednopilotné vrtuľníky		(k)
CPL(H)	<500 ako PIC na jednopilotných vrtuľníkoch	kvalifikácia pre lety v noci, ak je to príslušné, preukázať leteckému úradu vedomosti z letových výkonov a plánovania ako to požaduje dodatok 1 k JAR-FCL 2.470	ako (4) (j)		(l)
PPL/IR(H)	≥75 v súlade s IFR	Kvalifikácia pre lety v noci, ak oprávnenia na lety v noci nie sú zahrnuté v prístrojovej kvalifikácii	PPL/IR(H) (IR obmedzená na PPL)		Preukázať leteckému úradu vedomosti z letových výkonov a plánovania ako to požaduje dodatok 1 k JAR-FCL 2.470.
PPL(H)	≥75 na vrtuľníkoch	Predviesť využitie rádionavigačných prostriedkov	PPL(H)		(n)

* Od držiteľov CPL, ktorí už majú typovú kvalifikáciu na viacpilotné vrtuľníky, sa nevyžaduje úspešné absolvovanie skúšky z teoretických vedomostí na získanie preukazu spôsobilosti ATPL, pokiaľ lietajú na tom istom type vrtuľníka, ale nezapočíta sa im teória na ATPL na preukaz spôsobilosti podľa JAR-FCL. Ak budú požadovať ďalšiu typovú kvalifikáciu na iný viacpilotný vrtuľník, musia úspešne absolvovať preskúšanie ATPL(H) vedomostí podľa JAR-FCL v členskom štáte JAA, ktorý preukaz spôsobilosti vydal.

2 Kvalifikácie inštruktora

Získaná národná kvalifikácia, poverenie alebo oprávnenie	Prax	Všetky ďalšie požiadavky JAA	Výmena za kvalifikáciu JAA
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	ako požaduje JAR-FCL 2 (Vrtuľník) pre príslušnú kvalifikáciu	Preukázať vedomosti z príslušných častí JAR-FCL 2 (Vrtuľník) a JAR-OPS ako je stanovené v AMC FCL 2.005 a 2.015	FI(H)/IRI(H)/TRI(H) *

* Inštruktori členských štátov JAA, ktorí spĺňajú všetky vyššie uvedené požiadavky pre nahradenie, ale nie sú schopní získať príslušné preukazy spôsobilosti/kvalifikácie podľa JAR-FCL vzhľadom na súčasný implementačný stav v ich štátoch vydania preukazu spôsobilosti, môžu byť akceptovaní na vykonávanie výcviku na preukaz spôsobilosti a/alebo kvalifikácie podľa JAR-FCL.

3 Oprávnenie inštruktora na letovom simulátore (SFI)

Oprávnenie inštruktora na letovom simulátore vydané členským štátom JAA v súlade s národnými predpismi tohto štátu môže byť vymenené za oprávnenie podľa JAR-FCL za predpokladu, že držiteľ spĺňa požiadavky praxe a všetky ďalšie požiadavky tak, ako sú stanovené v tejto tabuľke:

Získané národné oprávnenie	Prax	Všetky ďalšie požiadavky JAA	Výmena za oprávnenie JAA
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	>1 000 hodín ako pilot na viacpilotných vrtuľníkoch (MPH)	(i) Má alebo mal preukaz spôsobilosti profesionálneho pilota vydaný členským štátom JAA, alebo preukaz spôsobilosti, ktorý nie je podľa JAR-FCL, prijateľný pre letecký úrad. (ii) Absolvoval objem výcviku na letovom simulátore vo vhodnom kurze typovej kvalifikácie, zahŕňajúcom spoluprácu vo viacčlennej posádke (MCC).	SFI(H)
SFI(H)	3 roky nedávnej praxe ako SFI prijateľnej pre letecký úrad	Absolvoval objem výcviku na letovom simulátore vo vhodnom kurze typovej kvalifikácie, zahŕňajúcom spoluprácu vo viacčlennej posádke (MCC).	SFI(H)

Toto oprávnenie nesmie platiť dlhšie ako 3 roky.

Ďalšie predĺženie platnosti oprávnenia musí byť podmienené splnením požiadaviek stanovených v JAR-FCL 2.415.

4 Oprávnenie výcvikového inštruktora na letovom simulátore (STI)

Oprávnenie výcvikového inštruktora na letovom simulátore (STI) vydané členským štátom JAA v súlade s národnými predpismi tohto štátu môže byť vymenené za oprávnenie podľa JAR-FCL za predpokladu, že držiteľ spĺňa požiadavky praxe a všetky ďalšie požiadavky tak, ako sú stanovené v tejto tabuľke:

Získané národné oprávnenie	Prax	Všetky ďalšie požiadavky JAA	Výmena za oprávnenie JAA
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	>500 hodín ako pilot na jednopilotných vrtuľníkoch (SPH)	(i) Má alebo mal preukaz spôsobilosti pilota vydaný členským štátom JAA, alebo preukaz spôsobilosti, ktorý nie je podľa JAR-FCL, prijateľný pre letecký úrad. (ii) Absolvoval preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 3 k JAR-FCL 2.240 na výcvikovom zariadení letovej simulácie (FSTD) príslušnom k plánovanému výcviku.	STI(H)
STI(H)	3 roky nedávnej praxe ako STI prijateľnej pre letecký úrad	Absolvoval preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 3 k JAR-FCL 2.240 na výcvikovom zariadení letovej simulácie (FSTD) príslušnom k plánovanému výcviku.	STI(H)

Toto oprávnenie nesmie platiť dlhšie ako 3 roky.

Ďalšie predĺženie platnosti oprávnenia musí byť podmienené splnením požiadaviek stanovených v JAR-FCL 2.360 F.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01. 08.06]

Appendix 1 to JAR-FCL 2.005**Minimum requirements for the issue of a JAR-FCL licence/authorisation on the basis of a national licence/authorisation issued in a JAA Member State**

(See JAR-FCL 2.005 (b) (3))

(See AMC FCL 2.005 a 2.015)

1 Pilot licences

A pilot licence issued by a JAA Member State in accordance with the national requirements of that State may be replaced by a JAR-FCL licence subject, where applicable, to conditions. For the replacement of such licences the holder shall:

- (a) complete, as a proficiency check, the type and instrument rating (IR, if applicable) revalidation requirements of JAR-FCL 2.245(b) relevant to the privileges of the licence held;
- (b) (i) for ATPL(H) and CPL(H) demonstrate to the satisfaction of the Authority that a knowledge of the relevant parts of JAR-OPS 3 and JAR-FCL (see AMC FCL 2.005 & 2.015) has been acquired;
- (ii) for PPL(H) only demonstrate to the satisfaction of the Authority that a knowledge of the relevant parts of JAA Requirements (see AMC FCL 2.125) has been acquired;
- (c) demonstrate a knowledge of English in accordance with JAR-FCL 2.200 if IR privileges are held;
- (d) comply with the experience requirements and any further requirements as set out in the table below:

National licence held	Total flying hours experience	Any further JAA requirements	Replacement JAR-FCL licence and conditions (where applicable)	Removal of conditions	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) valid IR(H)	>1 000 as PIC on multi-pilot helicopters	None	ATPL(H) and IR	Not applicable	(a)
ATPL(H) no IR(H) privileges	>1 000 as PIC on multi-pilot helicopters	None	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) valid IR(H)	>1 000 on multi-pilot helicopters	None	ATPL(H) and IR with type rating restricted to co-pilot	Demonstrate ability to act as PIC as required by Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 and 2.295 paras 9 to 15.	(c)
ATPL(H) no IR(H) privileges	>1 000 on multi-pilot helicopters	None	ATPL(H) type rating restricted to co-pilot	(i) demonstrate ability to act as PIC as required by Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 and 2.295 paras 9 to 15.	(d)
ATPL(H) valid IR(H)	>500 on multi-pilot helicopters	Demonstrate to the Authority a knowledge of flight planning and flight performance as required by Appendix 1 to JAR-FCL 2.470.	as (4) (c)	as (5) (c)	(e)
ATPL(H) no IR(H) privileges	>500 on multi-pilot helicopters	as (3) (e)	as (4) (d)	as (5) (d)	(f)

National licence held	Total flying hours experience	Any further JAA requirements	Replacement JAR-FCL licence and conditions (where applicable)	Removal of conditions	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H) and passed an ICAO ATPL(H) theory test in the JAA Member State of licence issue*	>500 on multi-pilot helicopters	(i) demonstrate to the Authority a knowledge of flight planning and flight performance as required by Appendix 1 to JAR-FCL 2.470; (ii) meet remaining requirements of JAR-FCL 2.250 (a)	CPL/IR(H) with JAR-FCL ATPL(H) theory credit	Not applicable	(g)
CPL/IR(H)	>500 on multi-pilot helicopters	(i) to pass an examination for JAR-FCL ATPL(H) theoretical knowledge in the JAA Member State of licence issue *(see text below table) (ii) meet remaining requirements of JAR-FCL 2.250 (a)	CPL/IR(H) with JAR-FCL ATPL(H) theory credit	Not applicable	(h)
CPL/IR(H)	>500 as PIC on single-pilot helicopters	None	CPL/IR(H) with type ratings restricted to single-pilot helicopters	Obtain multi-pilot type rating as required by JAR-FCL 2.240	(i)
CPL/IR(H)	>500 as PIC on single-pilot helicopters	Demonstrate to the Authority a knowledge of flight planning and flight performance as required by Appendix 1 to JAR-FCL 2.470	as (4) (h)		(j)
CPL(H)	>500 as PIC on single-pilot helicopters	night qualification, if applicable	CPL(H), with type ratings restricted to single-pilot helicopters		(k)
CPL(H)	<500 as PIC on single-pilot helicopters	night qualification, if applicable, demonstrate to the Authority a knowledge of flight planning and flight performance as required by Appendix 1 to JAR-FCL 2.470	as (4) (j)		(l)
PPL/IR(H)	≥75 in accordance with IFR	night qualification, if night flying privileges are not included in the instrument rating	PPL/(IR(H) (the IR restricted to PPL)	demonstrate to the Authority a knowledge of flight performance and planning as required by Appendix 1 to JAR-FCL 2.470	(m)
PPL(H)	≥75 on helicopters	demonstrate the use of radio navigation aids	PPL(H)		(n)

* CPL holders already holding a type rating for a multi-pilot helicopter are not required to have passed an examination for ATPL theoretical knowledge whilst they continue to operate that same helicopter type, but will not be given ATPL theory credit for a JAR-FCL licence. If they require another type rating for a different multi-pilot helicopter, they must pass an examination in JAR-FCL ATPL(H) knowledge in the JAA Member State of licence issue.

2 Instructor ratings

National rating, authorisation or privileges held	Experiences	Any further JAA requirements	Replacement JAA rating
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	As required JAR-FCL 2 (Helicopter) for relevant rating	demonstrate a knowledge of the relevant parts of JAR-FCL 2 (Helicopter) and JAR-OPS as set out in AMC FCL 2.005 and 2.015	FI(H)/IRI(H)/TRI(H) *

* JAA Member States' instructors fulfilling all the above replacements requirement, but unable to obtain relevant JAR-FCL licence/rating(s) due to present implementation status of their State of licence issue, may be accepted to instruct for JAR-FCL licence and/or rating(s).

3 SFI authorisation

A SFI authorisation issued by a JAA State in accordance with the national requirements of that State may be replaced by a JAR-FCL authorisation provided that the holder complies with the experience requirements and any further requirements as set out in the table below:

National rating, authorisation or privileges held	Experiences	Any further JAA requirements	Replacement JAA rating
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	>1 000 hrs as pilot of MPH	(i) hold or have held a professional pilot licence issued by a JAA Member State or a non JAR-FCL professional licence acceptable to the Authority; (ii) have completed the flight simulator content of the applicable type rating course including MCC.	SFI(H)
SFI(H)	3 years recent experience as a SFI acceptable to the Authority	have completed the simulator content of the applicable type rating course including MCC	SFI(H)

This authorisation will be for a maximum period of 3 years.

Further re-authorisation will be subject to completion of the requirements set out in JAR-FCL 2.415.

4 STI authorisation

A STI authorisation issued by a JAA State in accordance with the national requirements of that State may be replaced by a JAR-FCL authorisation provided that the holder complies with the experience requirements and any further requirements as set out in the table below:

National rating, authorisation or privileges held	Experiences	Any further JAA requirements	Replacement JAA rating
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	>500 hrs as pilot on SPH	(i) hold or have held a pilot licence issued by a JAA Member State or a non JAR-FCL licence acceptable to the Authority; (ii) have completed a proficiency check in accordance with appendix 3 to JAR-FCL 2.240 in a FSTD appropriate to the instruction intended.	STI(H)
STI(H)	3 years recent experience as a STI acceptable to the Authority	have completed a proficiency check in accordance with appendix 3 to JAR-FCL 2.240 in a FSTD appropriate to the instruction intended	STI(H)

This authorisation will be for a maximum period of 3 years.

Further re-authorisation will be subject to completion of the requirements set out in JAR-FCL 2.360 F.

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 3, 01.09.03; Amdt. 4, 01. 08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.010**Požiadavky na spôsobilosť v jazykoch využívaných v rádiotelefontnej komunikácii**

(Pozri JAR-FCL 2.010 (a) (4))

(Pozri AMC č. 1 k JAR-FCL 2.010)

(Pozri AMC č. 2 k JAR-FCL 2.010)

(Pozri IEM FCL 2.010)

- 1 Požiadavky na jazykovú spôsobilosť sa týkajú nielen frazeológie, ale aj jasnej a zrozumiteľnej reči.
- 2 Na splnenie požiadaviek na jazykovú spôsobilosť obsiahnuté v JAR-FCL [] [2].010 (a) (4) žiadateľ o vydanie preukazu spôsobilosti alebo držiteľ preukazu spôsobilosti musí preukázať, spôsobom prijateľným pre letecký úrad, schopnosť:
 - a) efektívne sa dorozumieť pri komunikácii iba prostredníctvom hlasového spojenia (telefónna/rádiotelefontná komunikácia) a pri osobnom kontakte,
 - b) komunikovať jasne a výstižne na všeobecné a pracovné témy,
 - c) používať vhodné komunikačné stratégie, vymieňať správy a rozpoznať a vyriešiť nedorozumenie (napríklad schopnosť overiť, potvrdiť alebo objasniť si prijatú informáciu) vo všeobecnom alebo pracovnom kontexte,
 - d) úspešne spracovať jazykové úlohy predstavujúce komplikácie alebo náhle zvraty v situáciách, ktoré sa vyskytujú počas bežnej práce alebo komunikačné úlohy, ktoré sú inak pre neho dôverne známe, a
 - e) používať dialekt alebo prízvuk zrozumiteľný pre leteckú komunitu.
- 3 Jazyková spôsobilosť musí byť formálne preskúšaná v intervaloch stanovených leteckým úradom (pozri AMC č. 2 k JAR-FCL [] [2].010 paragrafy 4 a 5).
- 4 Metódy hodnotenia a preskúšania sú stanovené leteckým úradom. (pozri AMC č. 2 k JAR-FCL [] [2].010).
- 5 Organizácie vykonávajúce preskúšanie jazykovej spôsobilosti pre letecký úrad členského štátu JAA musia byť prijateľné pre tento letecký úrad (pozri AMC č. 2 k JAR-FCL [] [2].010).
- 6 Ak takéto hodnotenie jazykovej spôsobilosti spĺňa požiadavky stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL [] [2].200, môže byť použité za účelom rozšírenia rádiotelefontných oprávnení v anglickom jazyku v súlade s JAR-FCL [] [2].200 paragraf (b).

[ZT 5, 01.12.06; ZT 6, 01.02.07]

Appendix 1 to JAR-FCL 2.010

Requirements for proficiency in languages used for radiotelephony communications

(See JAR-FCL 2.010 (a) (4))
(See AMC No. 1 k JAR-FCL 2.010)
(See AMC No. 2 k JAR-FCL 2.010)
(See IEM FCL 2.010)

- 1 The language proficiency requirements are applicable to the use of both phraseologies and plain language.
- 2 To meet the language proficiency requirements contained in JAR-FCL [] [2].010 (a) (4), an applicant for a licence or a licence holder shall demonstrate, in a manner acceptable to the Authority, the ability to:
 - a) communicate effectively in voice-only (telephone/radiotelephone) and in face-to-face situations;
 - b) communicate on common, and work-related topics with accuracy and clarity;
 - c) use appropriate communicative strategies, to exchange messages and to recognize and resolve misunderstandings (e.g. to check, confirm, or clarify information) in a general or work-related context;
 - d) handle successfully the linguistic challenges presented by a complication or unexpected turn of events that occurs within the context of a routine work situation or communicative task with which they are otherwise familiar; and
 - e) use a dialect or accent which is intelligible to the aeronautical community.
- 3 The Language Proficiency shall be formally re-evaluated at intervals determined by the Authority (see AMC No. 2 to JAR-FCL [] [2].010 paragraphs 4 and 5).
- 4 The method of assessment and re-evaluation shall be determined by the Authority (see AMC No. 2 to JAR-FCL [] [2].010).
- 5 A language assessment body offering service on behalf of an Authority of a JAA Member State shall be acceptable to that Authority (see AMC No. 2 to JAR-FCL [] [2].010).
- 6 Where the language assessment referred to above meets the requirements stated in Appendix 1 to JAR-FCL [] [2].200, it may be used for the purpose of extending the radiotelephony privileges in English in accordance with JAR-FCL [] [2].200 paragraph (b).

[Amdt. 5, 01.12.06; Amdt. 6, 01.02.07]

Dodatok 2 k JAR-FCL 2.010

Stupnica jazykovej spôsobilosti

(Pozri JAR-FCL 2.010 (a) (4))

(Pozri AMC č. 1 k JAR-FCL 2.010)

(Pozri AMC č. 2 k JAR-FCL 2.010)

(Pozri IEM FCL 2.010)

ÚROVEŇ	VÝSLOVNOSŤ Pripúšťa sa dialekt a/alebo prízvuk zrozumiteľný pre leteckú komunitu	VETNÁ SKLADBA Príslušné gramatické konštrukcie a druhy viet sú určené funkciami jazyka zodpovedajúcimi danej úlohe	SLOVNÁ ZÁSoba	PLYNULOSŤ	CHÁPANIE	INTERAKCIA
Prevádzkové vedomosti (Úroveň 4)	Výslovnosť, dôraz, rytmus a intonácia sú ovplyvnené prvým (rodným) jazykom alebo miestnym nárečím, avšak len občas ruší ľahkosť chápania.	Základné gramatické konštrukcie a druhy viet sú kreatívne používané a zvyčajne dobre dodržiavané. Chyby sa môžu objaviť predovšetkým v neobvyklých alebo v neočakávaných situáciách, avšak zriedka majú vplyv na význam vety.	Rozsah slovnej zásoby a jej presnosť je dostatočná na efektívnu komunikáciu všeobecných, konkrétnych a odborných tém. Dokáže kedykoľvek úspešne parafrázovať, pri nedostatku slovnej zásoby, hlavne v neobvyklých alebo v neočakávaných situáciách.	Rozsiahla tvorivosť reči v primeranom tempe. Občas môže strácať plynulosť pri prechode z nacvičeného alebo vzorového prejavu k spontánnej komunikácii, toto však nebráni jej efektívnosti. Obmedzené používanie vhodných znakov a spojok. Neodvracia pozornosť vsuvkami.	Všeobecne chápanie je zväčša presné, konkrétne a k danej téme, keď použitý prízvuk alebo dialekt je dostatočne zrozumiteľný pre leteckú komunitu užívateľov. Keď je hovoriaci v priamej konfrontácii s jazykovou alebo situačnou komplikáciou alebo nepredvídanými zvratom situácie, chápanie môže byť pomalšie alebo si vyžadovať širšie objasnenie.	Reakcie sú obvykle bezprostredné, vhodné a informatívne. Inicjuje a udržiava výmenu názorov, aj keď prejednáva náhly zvrat situácie. Zjavné neporozumenie informácie rieši overením, potvrdením alebo objasnením.

Poznámka: Prevádzková úroveň vedomostí (Úroveň 4) je minimálny stupeň spôsobilosti požadovaný pre rádiotelefonnú komunikáciu.

[ZT 5, 01.12.06]

Appendix 2 to JAR-FCL 2.010

Language Proficiency Rating Scale

(See JAR-FCL 2.010 (a) (4))

(See AMC No. 1 to JAR-FCL 2.010)

(See AMC No. 2 to JAR-FCL 2.010)

(See IEM FCL 2.010)

LEVEL	PRONUNCIATION Assumes a dialect and/or accent intelligible to the aeronautical community	STRUCTURE Relevant grammatical structures and sentence patterns are determined by language functions appropriate to the task	VOCABULARY	FLUENCY	COMPRE- HENSION	INTERACTIONS
Operational (Level 4)	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are influenced by the first language or regional variation but only sometimes interfere with ease of understanding.	Basic grammatical structures and sentence patterns are used creatively and are usually well controlled. Errors may occur, particularly in unusual or unexpected circumstances, but rarely interfere with meaning.	Vocabulary range and accuracy are usually sufficient to communicate effectively on common, concrete, and work related topics. Can often paraphrase successfully when lacking vocabulary particularly in unusual or unexpected circumstances.	Produces stretches of language at an appropriate tempo. There may be occasional loss of fluency on transition from rehearsed or formulaic speech to spontaneous interaction, but this does not prevent effective communication. Can make limited use of discourse markers and connectors. Fillers are not distracting.	Comprehension is mostly accurate on common, concrete, and work related topics when the accent or variety used is sufficiently intelligible for an international community of users. When the speaker is confronted with a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events, comprehension may be slower or require clarification strategies.	Responses are usually immediate, appropriate, and informative. Initiates and maintains exchanges even when dealing with an unexpected turn of events. Deals adequately with apparent misunderstandings by checking, confirming, or clarifying.

Note: The Operational Level (Level 4) is the minimum required proficiency level for Radiotelephony communication.

[Amdt. 5, 01.12.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.015**Minimálne požiadavky na uznanie platnosti preukazov spôsobilosti pilota vydaných štátmi, ktoré nie sú členmi JAA**

(Pozri JAR-FCL 2.015)

- 1 Minimálne požiadavky členského štátu JAA na uznanie platnosti preukazu spôsobilosti pilota vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA, sú uvedené nižšie.

Preukazy spôsobilosti pilota na obchodnú leteckú dopravu a iné profesionálne aktivity

- 2 Platnosť preukazu spôsobilosti pilota vydaného v súlade s ICAO Annex 1 štátom, ktorý nie je členom JAA, môže byť uznaná pri plnení podmienok stanovených členským štátom JAA za účelom povolenia letov (iných ako pre letový výcvik) s vrtníkmi zapísanými do registra lietadiel tohto členského štátu JAA. Na uznanie platnosti takýchto preukazov spôsobilosti ich držiteľia musia
- (a) preukázať formou praktickej skúšky plnenie požiadaviek JAR-FCL 2.245 na predĺženie platnosti typovej kvalifikácie príslušné k oprávneniam získaného preukazu spôsobilosti,
 - (b) leteckému úradu uspokojivo preukázať, že nadobudli vedomosti príslušných častí predpisu JAR-OPS a JAR-FCL (pozri AMC FCL 2.005 a 2.015),
 - (c) preukázať znalosť anglického jazyka v súlade s JAR-FCL 2.200,
 - (d) byť držiteľom platného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy podľa JAR-FCL,
 - (e) plniť všetky ďalšie publikované požiadavky, ktoré členský štát JAA považuje za nevyhnutné a
 - (f) plniť požiadavky týkajúce sa praxe stanovené v stĺpci (2) nasledujúcej tabuľky vo vzťahu k podmienkam na uznanie platnosti preukazu spôsobilosti špecifikovaných v stĺpci (3):

Získaný preukaz spôsobilosti	Celková prax v letových hodinách	Podmienky na uznanie platnosti preukazu spôsobilosti	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) Platná IR	>1 000 hodín ako PIC na viacpilotných vrtníkoch	Ako PIC na viacpilotných vrtníkoch v obchodnej leteckej doprave v prevádzke VFR a IR	(a)
ATPL(H) Bez oprávnení IR	>1 000 hodín ako PIC na viacpilotných vrtníkoch	Ako PIC na viacpilotných vrtníkoch v obchodnej leteckej doprave v prevádzke VFR	(b)
ATPL(H) Platná IR	>1 000 hodín ako pilot na viacpilotných vrtníkoch	Ako druhý pilot na viacpilotných vrtníkoch v obchodnej leteckej doprave v prevádzke VFR a IFR	(c)
ATPL(H) Bez oprávnení IR	>1 000 hodín ako pilot na viacpilotných vrtníkoch	Ako druhý pilot na viacpilotných vrtníkoch v obchodnej leteckej doprave v prevádzke VFR	(d)
CPL(H)/IR*	>1 000 hodín ako pilot na viacpilotných vrtníkoch	Ako druhý pilot na viacpilotných vrtníkoch v obchodnej leteckej doprave	(e)
CPL(H)/IR	>1 000 hodín ako PIC v obchodnej leteckej doprave od nadobudnutia IR	Ako PIC na jednopilotných vrtníkoch v obchodnej leteckej doprave	(f)
CPL(H)**	>700 hodín na vrtníkoch iných ako tých, ktoré sú osvedčené podľa JAR-27/29, vrátane 200 hodín vo funkcii, na ktorú sa uznanie platnosti požaduje a 50 hodín v tejto funkcii za posledných 12 mesiacov	Činnosti vo vrtníkoch iné ako v obchodnej leteckej doprave	(g)

* Držiteľia CPL/IR na viacpilotné vrtníky musia pred uznaním platnosti preukazu spôsobilosti preukázať úroveň vedomostí v súlade s požiadavkami ICAO na vydanie ATPL.

Preukazy spôsobilosti súkromného pilota s prístrojovou kvalifikáciou

- 3 Platnosť preukazu spôsobilosti súkromného pilota s prístrojovou kvalifikáciou vydaného v súlade s ICAO Annex 1 štátom, ktorý nie je členom JAA, môže byť uznaná pri plnení podmienok stanovených členským štátom JAA za účelom povolenia letov (iných ako pre letový výcvik) s vrtuľníkmi zapísanými do registra lietadiel tohto členského štátu JAA. Na uznanie platnosti takýchto preukazov spôsobilosti ich držiteľia musia:
- (a) preukázať formou praktickej skúšky plnenie všetkých častí typovej praktickej skúšky v súlade s dodatkom 1 a 3 k JAR-FCL 2.240,
 - (b) leteckému úradu uspokojivo preukázať, že v súlade s článkom J nadobudli vedomosti z leteckého práva a kódov leteckej meteorológie, predmet číslo 050 10 03 01, ako aj plánovania letov a výkonov (IR), predmet číslo 030 00 00 00, ľudská výkonnosť - predmet číslo 040 00 00 00 v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.470,
 - (c) preukázať znalosť anglického jazyka v súlade s JAR-FCL 2.200,
 - (d) byť držiteľom platného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti aspoň 2. triedy podľa JAR-FCL, vrátane požiadaviek na sluch v súlade s JAR-FCL 3.355 (b),
 - (e) byť držiteľom oprávnenia rádiotelefonistu (R/T) prijateľného pre letecký úrad,
 - (f) plniť požiadavky týkajúce sa praxe stanovené v stĺpci (2) nasledujúcej tabuľky:

Získaný preukaz spôsobilosti	Celková prax v letových hodinách
(1)	(2)
PPL(H)/IR	>100 hodín prístrojového času letu ako PIC

[ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

Appendix 1 to JAR-FCL 2.015**Minimum requirements for the validation of pilot licences of non-JAA States**

(See JAR-FCL 2.015)

1 The minimum requirements for the validation of a pilot licence of a non-JAA State by a JAA Member State are specified below.

Pilot licences for commercial air transportation and other professional activities

2 A pilot licence issued in accordance with ICAO Annex 1 by a non-JAA State may be validated subject to conditions by a JAA Member State in order to permit flights (other than for flight instruction) in helicopters registered in that JAA Member State. To validate such licences, the holder shall:

- (a) complete, as a skill test, the type rating revalidation requirements of JAR-FCL 2.245 relevant to the privileges of the licence held;
- (b) demonstrate to the satisfaction of the Authority that a knowledge of the relevant parts of JAR-OPS and JAR-FCL (see AMC FCL 2.005 and 2.015) has been acquired;
- (c) demonstrate a knowledge of English in accordance with JAR-FCL 2.200,
- (d) hold a valid JAR-FCL Class 1 medical certificate;
- (e) meet any published additional requirements that the JAA Member State deems necessary; and
- (f) comply with the experience requirements set out in column (2) of the following table in relation to the validation conditions specified in column (3):

Licence held	Total flying hours experience	Validation conditions	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) valid IR	>1 000 hours as PIC on multi-pilot helicopters	Commercial air transport in multi-pilot helicopters as PIC in VFR and IR operations	(a)
ATPL(H) no IR privileges	>1 000 hours as PIC on multi-pilot helicopters	Commercial air transport in multi-pilot helicopters as PIC in VFR operations	(b)
ATPL(H) valid IR	>1 000 hours as pilot on multi-pilot helicopters	Commercial air transport in multi-pilot helicopters as co-pilot in VFR and IFR operations	(c)
ATPL(H) no IR privileges	>1 000 hours as pilot on multi-pilot helicopters	Commercial air transport in multi-pilot helicopters as co-pilot in VFR operations	(d)
CPL(H)/IR*	>1 000 hours as pilot on multi-pilot helicopters	Commercial air transport in multi-pilot helicopters as co-pilot	(e)
CPL(H)/IR	>1 000 hours as PIC in commercial air transport since gaining an IR	Commercial air transport in single-pilot helicopters as PIC	(f)
CPL(H)**	>700 hours in helicopters other than those certificated under JAR-27/29, including 200 hours in the activity role for which validation is sought, and 50 hours in that role in the last 12 months	Activities in helicopters other than commercial air transport	(g)

* CPL/IR holders on multi-pilot helicopters shall have demonstrated ICAO ATPL level knowledge before validation.

Private pilot licences with Instrument Rating

3 A private pilot licence with instrument rating issued in accordance with ICAO Annex 1 by a non-JAA State may be validated subject to conditions by a JAA Member State in order to permit flights (other than flight instruction) in helicopters registered in that JAA Member State. To validate such licences, the holder shall:

- (a) complete, as a skill test, all sections of the type skill test in accordance with Appendix 1 and 3 to JAR-FCL 2.240,
- (b) demonstrate to the satisfaction of the Authority in accordance with Subpart J, that a knowledge of Air Law and the Aeronautical Weather codes, subject number 050 10 03 01, as well as the Flight Planning & Performance (IR), subject number 030 00 00 00, Human Performance subject number 040 00 00 00 in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.470 has been acquired,
- (c) demonstrate a knowledge of English in accordance with JAR-FCL 2.200;
- (d) hold at least a valid JAR-FCL Class 2 medical certificate, including hearing requirements in accordance with JAR-FCL 3.355 (b);
- (e) hold R/T privileges acceptable to the Authority,
- (f) comply with the experience requirements set out in column (2) of the following table:

Licence held	Total flying hours experience
(1)	(2)
PPL(H)/IR	>100 hrs PIC instrument flight time

[Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 2 k JAR-FCL 2.015**Konverzia PPL(H) vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA na PPL(H) podľa JAR-FCL**

(Pozri JAR-FCL 2.015 (c) (2))

Minimálne požiadavky na konverziu preukazu spôsobilosti súkromného pilota (Vrtuľníky) vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA na preukaz spôsobilosti podľa JAR-FCL sú:

- (a) žiadateľ musí byť držiteľom preukazu spôsobilosti v súlade s ICAO Annex 1,
- (b) žiadateľ musí byť držiteľom osvedčenia zdravotnej spôsobilosti aspoň 2. triedy podľa JAR-FCL,
- (c) byť držiteľom oprávnenia rádiotelefonistu (R/T) prijateľného pre letecký úrad,
- (d) žiadateľ musí plniť požiadavky týkajúce sa praxe stanovené v tejto tabuľke:

Získaný národný preukaz spôsobilosti	Požiadavka na prax	Akékoľvek ďalšie požiadavky JAA
Súčasný a platný národný preukaz spôsobilosti PPL(H) podľa ICAO	≥100 hodín ako pilot na vrtuľníkoch	(a) úspešne absolvovať písomnú skúšku z leteckého práva a ľudskej výkonnosti a obmedzení (b) úspešne absolvovať praktickú skúšku na PPL(H) stanovenú v dodatku 1 k JAR-FCL 2.130 a 2.135 a v dodatku 2 k JAR-FCL 2.135 (c) plniť príslušné požiadavky článku F

[ZT 2, 01.11.02]

Appendix 2 to JAR-FCL 2.015**Conversion of a PPL(H) issued by a non-JAA Member State to a JAR-FCL PPL(H)**

(See JAR-FCL 2.015 (c) (2))

The minimum requirements for the conversion of a private pilot licence(H) issued by a non-JAA Member State to a JAR-FCL(H) licence are:

- (a) the applicant shall hold a licence issued in accordance with ICAO Annex I;
- (b) the applicant shall hold at least a JAR-FCL Class 2 medical certificate;
- (c) to hold R/T privileges acceptable to the Authority,
- (d) the applicant shall comply with the requirements set out in the table below.

National licence held	Experience requirement	Any further JAA requirements
Current and valid national ICAO PPL(H)	≥100 hours as pilot of helicopters	(a) Pass a written examination in Air Law and Human Performance and Limitations (b) Pass the PPL(H) skill test as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.130 and 2.135 and Appendix 2 to JAR-FCL 2.135 (c) Fulfil the relevant requirements of Subpart F

[Amdt. 2, 01.11.02]

Dodatok 3 k JAR-FCL 2.015

Uznanie platnosti preukazov spôsobilosti pilota vydaných štátom, ktorý nie je členom JAA k plneniu zvláštnych úloh s časovo obmedzeným trvaním

(Pozri JAR-FCL 2.015)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.015)

DOČASNÁ PLATNOSŤ/OPRÁVNENIE PREUKAZOV SPÔSOBILOSTI PILOTOV VYDANÝCH ŠTÁTMI, KTORÉ NIE SÚ ČLENMI JAA, PRE PILOTOV LIETAJÚCICH PRE VÝROBCOV VRTUĽNÍKOV

1 Preukaz spôsobilosti pilota vydaný štátom, ktorý nie je členom JAA, v súlade s ICAO Annex 1, vrátane kvalifikácie inštruktora alebo oprávnenia examinátora vydaných týmto štátom, môže byť uznaný za platný alebo iným spôsobom oprávnený členským štátom JAA, vzhľadom na podmienky, maximálne na 1 rok, za účelom povolenia predvádzacích, prevádzkových, technických alebo skúšobných letov vrtuľníka registrovaného v tomto členskom štáte JAA. V prípade uznania platnosti preukazu spôsobilosti podľa podmienok tohto dodatku, držiteľ preukazu spôsobilosti štátu, ktorý nie je členom JAA, môže byť oslobodený od požiadavky pre uznanie platnosti preukazu spôsobilosti štátu, ktorý nie je členom JAA, obsiahnutých v dodatku 1 k JAR-FCL 2.015, ak spĺňa nasledujúce podmienky:

Aby bol držiteľ spôsobilý pre schválenie takéhoto preukazu spôsobilosti musí:

- (a) vlastniť príslušný preukaz spôsobilosti, osvedčenie zdravotnej spôsobilosti, typovú kvalifikáciu a odbornú kvalifikáciu, vrátane kvalifikácie inštruktora na typ alebo oprávnenia examinátora na typ, platné v štáte, ktorý nie je členom JAA, pre navrhnuté povinnosti, a
- (b) byť zamestnaný u výrobcu vrtuľníkov alebo v TRTO vykonávajúcej výcvik na vrtuľníkoch výrobcu, a
- (c) byť obmedzený na vykonávanie letového výcviku a preskúšania pre prvé vydanie typových kvalifikácií, dohľadu nad zahajovacím traťovým letom pilotov prevádzkovateľa, odovzdávacích alebo technických letoch, zahajovacích traťových letoch, predvádzacích alebo skúšobných letoch.

2 Pilot musí plniť príslušné požiadavky JAR-OPS určené leteckým úradom štátu registrácie lietadla, vždy pri vykonávaní traťového letu alebo vykonávaní dohľadu nad traťovými letmi.

[ZT 5, 01.08.06]

Appendix 3 to JAR-FCL 2.015**Validation of pilot licences of non-JAA States for specific tasks of finite duration**

(See JAR-FCL 2.015)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.015)

TEMPORARY VALIDATION/AUTHORISATION OF NON-JAA PILOT LICENCES FOR HELICOPTER MANUFACTURER'S PILOTS

1 A pilot license issued in accordance with ICAO Annex 1 by a non-JAA State, including an instructor rating or examiner authorisation issued by that State may be validated or otherwise authorised subject to conditions, for a maximum of 1 year, by a JAA Member State in order to permit flights to demonstrate, operate, ferry or test a helicopter registered in that JAA Member State. When validating a licence under the provisions of this Appendix, the non-JAA licence holder may be exempt from the requirements for validation of a non-JAA licence contained in Appendix 1 to JAR-FCL 2.015, subject to the following conditions:

To be eligible for validation of such a licence, the holder shall:

- (a) Possess an appropriate licence, medical certificate, type ratings, and qualifications, to include instructor rating on type or examiner authorisation on type, valid in the non-JAA State for the duties proposed, and
- (b) Be employed by a helicopter manufacturer or a TRTO performing training on behalf of a helicopter manufacturer, and
- (c) Be limited to performing flight instruction and testing for initial issue of type ratings, the supervision of initial line flying by the operators' pilots, delivery or ferry flights, initial line flying, flight demonstrations or test flights.

2 Whenever conducting or supervising line flying, the pilot shall also be required to meet the relevant requirements of JAR-OPS as determined by the Authority of the State of aircraft registration.

[Amdt. 5, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.050

Započítavanie teoretických vedomostí - Rozdielová výučba a skúšobné požiadavky

(Pozri JAR-FCL 2.050 (b) (2))

Na vydanie PPL(H) držiteľ preukazu spôsobilosti pilota letúnov musí úspešne absolvovať skúšky z teoretických vedomostí na PPL(H) (z AMC-FCL 2.125 Osnovy teoretických vedomostí pre vydanie preukazu spôsobilosti súkromného pilota (Vrtuľníky)) v nasledujúcich predmetoch:

Všeobecné vedomosti o lietadle, Letové výkony a plánovanie, Prevádzkové postupy a Princípy letu.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 4, 01.08.06]

Appendix 1 to JAR-FCL 2.050

Crediting of theoretical knowledge - Bridge instruction and examination requirements

(See JAR-FCL 2.050 (b) (2))

For the issue of a PPL(H), the holder of an aeroplane licence shall pass PPL(H) theoretical knowledge examinations (from AMC-FCL 2.125 Syllabus of theoretical knowledge for the Private Pilot Licence (Helicopter)) in the following topics:

Aircraft General Knowledge; Flight Performance and Planning; Operational Procedures and Principles of Flight.

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 2 k JAR-FCL 2.050**Započítavanie teoretických vedomostí na vydanie CPL(H) - Rozdielová výučba a skúšobné požiadavky**

(Pozri JAR-FCL 2.050 (b) (3))

1 Žiadateľ musí absolvovať rozdielovú výučbu z teoretických vedomostí v schválenom kurze u schválenej organizácie letového výcviku (FTO) v súlade s osnovami predmetov a hlavnými témami uvedenými nižšie (vzťahujú sa k vyučovacím predmetom z teoretických vedomostí):

021 00 00 00	VŠEOBECNÉ VEDOMOSTI O LIETADLE – DRAK A SYSTÉMY, ELEKTRONIKA, POHONNÉ JEDNOTKY, NÚDZOVÉ VYBAVENIE
021 02 00 00	DRAK
021 04 00 00	PRISTÁVACIE ZARIADENIE, KOLESÁ, PNEUMATIKY, BRZDY
021 05 00 00	RIADENIE LETU
021 06 00 00	VZDUCHOVÝ SYSTÉM – PRETLAKOVANIE A KLIMATIZÁCIA
021 11 00 00	TURBÍNOVÝ MOTOR
021 13 00 00	KYSLÍKOVÉ SYSTÉMY
021 14 00 00	VRTUĽNÍK: RÔZNE SYSTÉMY
021 15 00 00	VRTUĽNÍK: HLAVA ROTORA
021 16 00 00	VRTUĽNÍK: TRANSMISIA
021 17 00 00	VRTUĽNÍK: LISTY ROTORA

022 00 00 00	VŠEOBECNÉ VEDOMOSTI O LIETADLE – PRÍSTROJE (VRTUĽNÍKY)
022 02 00 00	MERANIE AEROMETRICKÝCH PARAMETROV
022 07 00 00	VRTUĽNÍK: SYSTÉMY AUTOMATICKÉHO RIADENIA LETU
022 12 00 00	VÝSTRAŽNÉ SYSTÉMY, SYSTÉMY VAROVANIA PRED ZBLÍŽENÍM
022 13 00 00	ZABUDOVANÉ PRÍSTROJE – ELEKTRONICKÉ ZOBRAZOVACIE JEDNOTKY
022 14 00 00	SYSTÉMY ÚDRŽBY, MONITOROVANIA A ZAZNAMENÁVANIA

030 00 00 00	LETOVÉ VÝKONY A PLÁNOVANIE
031 00 00 00	HMOTNOSŤ A VYVÁŽENIE - VRTUĽNÍKY
031 01 00 00	VÝZNAM HMOTNOSTI A VYVÁŽENIA
031 02 00 00	NAKLADANIE

033 00 00 00	PLÁNOVANIE LETU A MONITOROVANIE LETU
033 03 00 00	PLÁNOVANIE PALIVA

034 00 00 00	VÝKONNOSŤ – VRTUĽNÍKY
034 01 00 00	VŠEOBECNE
033 02 00 00	VÝKONNOSTNÁ TRIEDA 3 – IBA JEDNOMOTOROVÉ VRTUĽNÍKY
033 03 00 00	VÝKONNOSTNÁ TRIEDA 2
033 05 00 00	VÝKONNOSTNÁ TRIEDA 1 – IBA VRTUĽNÍKY OSVEDČENÉ PODĽA CS 29

070 00 00 00	PREVÁDZKOVÉ POSTUPY – VRTUĽNÍK
071 01 00 00	VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY
071 02 00 00	ŠPECIÁLNE PREVÁDZKOVÉ POSTUPY A NEBEZPEČENSTVO (VŠEOBECNÉ HLADISKO)
071 03 00 00	VRTUĽNÍKOVÉ NÚDZOVÉ POSTUPY

082 00 00 00	PRINCÍPY LETU – VRTUĽNÍK
082 01 00 00	AERODYNAMIKA PODZVUKOVÝCH RÝCHLOSTÍ
082 02 00 00	AERODYNAMIKA TRANSSONICKÝCH RÝCHLOSTÍ A KOMPRESNÝ ÚČINOK
082 03 00 00	TYP LIETADLA S POHYBLIVÝMI NOSNÝMI PLOCHAMI
082 04 00 00	AERODYNAMIKA NOSNÉHO ROTORA
082 05 00 00	MECHANIKA NOSNÉHO ROTORA
082 06 00 00	CHVOSTOVÝ ROTOR
082 07 00 00	ROVNOVÁHA, STABILITA A RIADENIE
082 08 00 00	MECHANIKA LETU VRTUĽNÍKA

2 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú k oprávneniam priznaným držiteľovi CPL(H) a musí plniť požiadavky stanovené v JAR-FCL 2 (Vrtuľník) článok J.

Žiadateľ musí úspešne absolvovať rozdielové skúšky z teoretických vedomostí v nasledujúcich predmetoch: Všeobecné vedomosti o lietadle, Letové výkony a plánovanie, Prevádzkové postupy a princípy letu (Vrtuľník) nasledovným spôsobom:

- a) Skúšobné listy k predmetom Letové výkony a princípy letu (Vrtuľník) sú definované v JAR-FCL 2.470 (b).
- b) Skúšobné listy k predmetom Drak a systémy, Elektronika, Pohonné jednotky, Núdzové vybavenie, Prístroje, Hmotnosť a vyváženie, Plánovanie letu a monitorovanie letu, a Prevádzkové postupy musia pokrývať rozdielové témy definované v horeuvedenej osnove.

[ZT 4, 01.08.06]

Appendix 2 to JAR-FCL 2.050**Crediting of theoretical knowledge for the issue of a CPL(H) - Bridge instruction and examination requirements**

(See JAR-FCL 2.050 (b) (3))

1 An applicant shall have received theoretical knowledge bridge instruction on an approved course at an approved flying training organisation (FTO) according to the syllabus subjects and headline topics below (refer to the Theoretical Knowledge Learning Objectives):

021 00 00 00	AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE – AIRFRAME AND SYSTEMS, ELECTRICS, POWERPLANT, EMERGENCY EQUIPMENT
021 02 00 00	AIRFRAME
021 04 00 00	LANDING GEAR, WHEELS, TYRES, BRAKES
021 05 00 00	FLIGHT CONTROLS
021 06 00 00	PNEUMATICS – PRESSURISATION AND AIR CONDITIONING
021 11 00 00	TURBINE ENGINES
021 13 00 00	OXYGEN SYSTEMS
021 14 00 00	HELICOPTER: MISCELLANEOUS SYSTEMS
021 15 00 00	HELICOPTER: ROTOR HEADS
021 16 00 00	HELICOPTER: TRANSMISSION
021 17 00 00	HELICOPTER: BLADES

022 00 00 00	AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE – INSTRUMENTATION (H)
022 02 00 00	MEASUREMENT OF AIR DATA PARAMETERS
022 07 00 00	HELICOPTER: AUTOMATIC FLIGHT CONTROL SYSTEMS
022 12 00 00	ALERTING SYSTEMS, PROXIMITY SYSTEMS
022 13 00 00	INTEGRATED INSTRUMENTS – ELECTRONIC DISPLAYS
022 14 00 00	MAINTENANCE, MONITORING AND RECORDING SYSTEMS

030 00 00 00	FLIGHT PERFORMANCE AND PLANNING
031 00 00 00	MASS AND BALANCE – HELICOPTERS
031 01 00 00	PURPOSE OF MASS AND BALANCE CONSIDERATIONS
031 02 00 00	LOADING

033 00 00 00	FLIGHT PLANNING AND FLIGHT MONITORING
033 03 00 00	FUEL PLANNING

034 00 00 00	PERFORMANCE – HELICOPTERS
034 01 00 00	GENERAL
033 02 00 00	PERFORMANCE CLASS 3 – SINGLE-ENGINE HELICOPTERS ONLY
033 03 00 00	PERFORMANCE CLASS 2
033 05 00 00	PERFORMANCE CLASS 1 – HELICOPTERS CERTIFICATED UNDER CS 29 ONLY

070 00 00 00	OPERATIONAL PROCEDURES – HELICOPTER
071 01 00 00	GENERAL REQUIREMENTS
071 02 00 00	SPECIAL OPERATIONAL PROCEDURES AND HAZARDS (GENERAL ASPECTS)
071 03 00 00	HELICOPTER EMERGENCY PROCEDURES

082 00 00 00	PRINCIPLES OF FLIGHT – HELICOPTER
082 01 00 00	SUBSONIC AERODYNAMICS
082 02 00 00	TRANSONIC AERODYNAMICS and COMPRESSIBILITY EFFECTS
082 03 00 00	ROTORCRAFT TYPES
082 04 00 00	MAIN ROTOR AERODYNAMICS
082 05 00 00	MAIN ROTOR MECHANICS
082 06 00 00	TAIL ROTORS
082 07 00 00	EQUILIBRIUM, STABILITY AND CONTROL
082 08 00 00	HELICOPTER FLIGHT MECHANICS

2 An applicant shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of a CPL(H) and shall meet the requirements set out in JAR-FCL 2 (Helicopter) Subpart J.

The applicant shall pass theoretical bridge examinations in the following subjects: Aircraft General Knowledge, Flight Performance and Planning, Operational Procedures and Principles of Flight (Helicopter), as follows:

- a) the examination papers in subjects Flight Performance and Principles of Flight (Helicopter) are those defined in JAR-FCL 2.470 (b).
- b) the examination papers in subjects Airframe and Systems, Electrics, Powerplant, Emergency Equipment, Instrumentation, Mass and Balance, Flight Planning and Flight Monitoring, and Operational Procedures shall cover the bridge topics defined in the syllabus above.

[Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 3 k JAR-FCL 2.050**Započítavanie teoretických vedomostí na vydanie ATPL(H) - Rozdielová výučba a skúšobné požiadavky**

(Pozri JAR-FCL 2.050 (b) (4))

1 Žiadateľ musí absolvovať rozdielovú výučbu z teoretických vedomostí v schválenom kurze u schválenej organizácie letového výcviku (FTO) v súlade s osnovami predmetov a hlavnými témami uvedenými nižšie (vzťahujú sa k spoločným implementačným postupom k detailnej rozdielovej osnove):

021 00 00 00	VŠEOBECNÉ VEDOMOSTI O LIETADLE – DRAK A SYSTÉMY, ELEKTRONIKA, POHONNÉ JEDNOTKY, NÚDZOVÉ VYBAVENIE
021 02 00 00	DRAK
021 04 00 00	PRISTÁVACIE ZARIADENIE, KOLESÁ, PNEUMATIKY, BRZDY
021 05 00 00	RIADENIE LETU
021 06 00 00	VZDUCHOVÝ SYSTÉM – PRETLAKOVANIE A KLIMATIZÁCIA
021 11 00 00	TURBÍNOVÝ MOTOR
021 13 00 00	KYSLÍKOVÉ SYSTÉMY
021 14 00 00	VRTUĽNÍK: RÔZNE SYSTÉMY
021 15 00 00	VRTUĽNÍK: HLAVA ROTORA
021 16 00 00	VRTUĽNÍK: TRANSMISIA
021 17 00 00	VRTUĽNÍK: LISTY ROTORA

022 00 00 00	VŠEOBECNÉ VEDOMOSTI O LIETADLE – PRÍSTROJE (VRTUĽNÍKY)
022 02 00 00	MERANIE AEROMETRICKÝCH PARAMETROV
022 07 00 00	VRTUĽNÍK: SYSTÉMY AUTOMATICKÉHO RIADENIA LETU
022 12 00 00	VÝSTRAŽNÉ SYSTÉMY, SYSTÉMY VAROVANIA PRED ZBLÍŽENÍM
022 13 00 00	ZABUDOVANÉ PRÍSTROJE – ELEKTRONICKÉ ZOBRAZOVACIE JEDNOTKY
022 14 00 00	SYSTÉMY ÚDRŽBY, MONITOROVANIA A ZAZNAMENÁVANIA

030 00 00 00	LETOVÉ VÝKONY A PLÁNOVANIE
031 00 00 00	HMOTNOSŤ A VYVÁŽENIE - VRTUĽNÍKY
031 01 00 00	VÝZNAM HMOTNOSTI A VYVÁŽENIA
031 04 00 00	PODROBNOSTI HMOTNOSTI A VYVÁŽENIA LIETADLA

033 00 00 00	PLÁNOVANIE LETU A MONITOROVANIE LETU
033 03 00 00	PLÁNOVANIE PALIVA

034 00 00 00	VÝKONNOSŤ – VRTUĽNÍKY
034 01 00 00	VŠEOBECNE
034 02 00 00	VÝKONNOSTNÁ TRIEDA 3 – IBA JEDNOMOTOROVÉ VRTUĽNÍKY
034 03 00 00	VÝKONNOSTNÁ TRIEDA 2
034 05 00 00	VÝKONNOSTNÁ TRIEDA 1 – IBA VRTUĽNÍKY OSVEDČENÉ PODĽA CS 29

070 00 00 00	PREVÁDZKOVÉ POSTUPY – VRTUĽNÍK
071 01 00 00	VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY
071 02 00 00	ŠPECIÁLNE PREVÁDZKOVÉ POSTUPY A NEBEZPEČENSTVO (VŠEOBECNÉ HL'ADISKO)
071 03 00 00	VRTUĽNÍKOVÉ NÚDZOVÉ POSTUPY

082 00 00 00	PRINCÍPY LETU – VRTUĽNÍK
082 01 00 00	AERODYNAMIKA PODZVUKOVÝCH RÝCHLOSTÍ
082 02 00 00	AERODYNAMIKA TRANSSONICKÝCH RÝCHLOSTÍ A KOMPRESNÝ ÚČINOK
082 03 00 00	TYP LIETADLA S POHYBLIVÝMI NOSNÝMI PLOCHAMI
082 04 00 00	AERODYNAMIKA NOSNÉHO ROTORA
082 05 00 00	MECHANIKA NOSNÉHO ROTORA
082 06 00 00	CHVOSTOVÝ ROTOR
082 07 00 00	ROVNOVÁHA, STABILITA A RIADENIE
082 08 00 00	MECHANIKA LETU VRTUĽNÍKA

2 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú k oprávneniam priznaným držiteľovi ATPL(H) a musí plniť požiadavky stanovené v JAR-FCL 2 (Vrtuľník) článok J.

Žiadateľ musí úspešne absolvovať rozdielové skúšky z teoretických vedomostí v nasledujúcich predmetoch: Všeobecné vedomosti o lietadle, Letové výkony a plánovanie, Prevádzkové postupy a princípy letu (Vrtuľník) nasledovným spôsobom:

- a) Skúšobné listy k predmetom Letové výkony a princípy letu (Vrtuľník) sú definované v JAR-FCL 2.470 (a).
- b) Skúšobné listy k predmetom Drak a systémy, Elektronika, Pohonné jednotky, Núdzové vybavenie, Prístroje, Hmotnosť a vyváženie, Plánovanie letu a monitorovanie letu, a Prevádzkové postupy musia pokrývať rozdielové témy definované v horeuvedenej osnove.

[ZT 4, 01.08.06]

Appendix 3 to JAR-FCL 2.050**Crediting of theoretical knowledge for the issue of a ATPL(H) – Bridge instruction and examination requirements**

(See JAR-FCL 2.050 (b) (4))

1 An applicant shall have received theoretical knowledge bridge instruction on an approved course at an approved flying training organisation (FTO) according to the syllabus subjects and headline topics below (refer to the Joint Implementation Procedures for the detailed bridge syllabus):

021 00 00 00	AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE – AIRFRAME AND SYSTEMS, ELECTRICS, POWERPLANT, EMERGENCY EQUIPMENT
021 02 00 00	AIRFRAME
021 04 00 00	LANDING GEAR, WHEELS, TYRES, BRAKES
021 05 00 00	FLIGHT CONTROLS
021 06 00 00	PNEUMATICS – PRESSURISATION AND AIR CONDITIONING
021 11 00 00	TURBINE ENGINES
021 13 00 00	OXYGEN SYSTEMS
021 14 00 00	HELICOPTER: MISCELLANEOUS SYSTEMS
021 15 00 00	HELICOPTER: ROTOR HEADS
021 16 00 00	HELICOPTER: TRANSMISSION
021 17 00 00	HELICOPTER: BLADES

022 00 00 00	AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE – INSTRUMENTATION (H)
022 02 00 00	MEASUREMENT OF AIR DATA PARAMETERS
022 07 00 00	HELICOPTER: AUTOMATIC FLIGHT CONTROL SYSTEMS
022 12 00 00	ALERTING SYSTEMS, PROXIMITY SYSTEMS
022 13 00 00	INTEGRATED INSTRUMENTS – ELECTRONIC DISPLAYS
022 14 00 00	MAINTENANCE, MONITORING AND RECORDING SYSTEMS

030 00 00 00	FLIGHT PERFORMANCE AND PLANNING
031 00 00 00	MASS AND BALANCE – HELICOPTERS
031 01 00 00	PURPOSE OF MASS AND BALANCE CONSIDERATIONS
031 04 00 00	MASS AND BALANCE DETAILS OF AIRCRAFT

033 00 00 00	FLIGHT PLANNING AND FLIGHT MONITORING
033 03 00 00	FUEL PLANNING

034 00 00 00	PERFORMANCE – HELICOPTERS
034 01 00 00	GENERAL
034 02 00 00	PERFORMANCE CLASS 3 – SINGLE-ENGINE HELICOPTERS ONLY
034 03 00 00	PERFORMANCE CLASS 2
034 05 00 00	PERFORMANCE CLASS 1 – HELICOPTERS CERTIFICATED UNDER CS 29 ONLY

070 00 00 00	OPERATIONAL PROCEDURES – HELICOPTER
071 01 00 00	GENERAL REQUIREMENTS
071 02 00 00	SPECIAL OPERATIONAL PROCEDURES AND HAZARDS (GENERAL ASPECTS)
071 03 00 00	HELICOPTER EMERGENCY PROCEDURES

082 00 00 00	PRINCIPLES OF FLIGHT – HELICOPTER
082 01 00 00	SUBSONIC AERODYNAMICS
082 02 00 00	TRANSONIC AERODYNAMICS and COMPRESSIBILITY EFFECTS
082 03 00 00	ROTORCRAFT TYPES
082 04 00 00	MAIN ROTOR AERODYNAMICS
082 05 00 00	MAIN ROTOR MECHANICS
082 06 00 00	TAIL ROTORS
082 07 00 00	EQUILIBRIUM, STABILITY AND CONTROL
082 08 00 00	HELICOPTER FLIGHT MECHANICS

2 An applicant shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of a ATPL(H) and shall meet the requirements set out in JAR-FCL 2 (Helicopter) Subpart J.

The applicant shall pass theoretical bridge examinations in the following subjects: Aircraft General Knowledge, Flight Performance and Planning, Operational Procedures and Principles of Flight (Helicopter), as follows:

- a) the examination papers in subjects Flight Performance and Principles of Flight (Helicopter) are those defined in JAR-FCL 2.470 (a).
- b) the examination papers in subjects Airframe and Systems, Electrics, Powerplant, Emergency Equipment, Instrumentation, Mass and Balance, Flight Planning and Flight Monitoring, and Operational Procedures shall cover the bridge topics defined in the syllabus above.

[Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 4 k JAR-FCL 2.050**Započítavanie požiadaviek na teoretické vedomosti na vydanie CPL(H), IR(H) alebo ATPL(H)**

(Pozri JAR-FCL 2.050 (b) (8))

1 Žiadateľovi o IR(H), ktorý úspešne absolvoval príslušné skúšky z teoretických vedomostí na CPL(H), sa tieto započítajú k požiadavkám na teoretické vedomosti v nasledovných predmetoch:

- Ľudská výkonnosť a obmedzenia
- Meteorológia

2 Žiadateľovi o CPL(H), ktorý úspešne absolvoval príslušné skúšky z teoretických vedomostí na IR(H), sa tieto započítajú k požiadavkám na teoretické vedomosti v nasledovných predmetoch:

- Ľudská výkonnosť a obmedzenia
- Meteorológia

3 Žiadateľovi o ATPL(H), alebo žiadateľovi o ATPL(H) spolu s IR(H), ktorý úspešne absolvoval príslušné skúšky z teoretických vedomostí na CPL(H), sa tieto započítajú k požiadavkám na teoretické vedomosti v nasledovných predmetoch:

- Výkonnosť (Vrtuľník)
- Princípy letu (Vrtuľník)
- Komunikácia VFR

4 Žiadateľovi o ATPL(H) spolu s IR(H), ktorý úspešne absolvoval príslušné skúšky z teoretických vedomostí na ATPL(H), sa tieto započítajú k požiadavkám na teoretické vedomosti v nasledovných predmetoch:

- Všeobecné vedomosti o lietadle – Drak/Systémy/Pohonné jednotky
- Všeobecné vedomosti o lietadle – Prístroje
- Hmotnosť a vyváženie
- Výkonnosť (Vrtuľník)
- Ľudská výkonnosť a obmedzenia
- Meteorológia
- Všeobecná navigácia
- Princípy letu (Vrtuľník)
- Komunikácia VFR

[ZT 4, 01.08.06]

Appendix 4 to JAR-FCL 2.050

Crediting of theoretical knowledge requirements for the issue of a CPL(H), IR(H) or ATPL(H)

(See JAR-FCL 2.050 (b) (8))

1 An applicant for an IR(H) having passed the relevant theoretical examinations for a CPL(H) is credited towards the theoretical knowledge requirements in the following subjects:

- Human Performance and Limitations
- Meteorology

2 An applicant for a CPL(H) having passed the relevant theoretical examinations for an IR(H) is credited towards the theoretical knowledge requirements in the following subjects:

- Human Performance and Limitations
- Meteorology

3 An applicant for an ATPL(H), or an applicant for an ATPL(H) with an IR(H), having passed the relevant theoretical examinations for a CPL(H) is credited towards the theoretical knowledge requirements in the following subjects:

- Performance (Helicopter)
- Principles of Flight (Helicopter)
- VFR Communications

4 An applicant for an ATPL(H) with an IR(H) having passed the relevant theoretical examinations for an ATPL(H) is credited towards the theoretical knowledge requirements in the following subjects:

- Aircraft General Knowledge – Airframe/Systems/Powerplant
- Aircraft General Knowledge – Instrumentation
- Mass and Balance
- Performance (Helicopter)
- Human Performance and Limitations
- Meteorology
- General Navigation
- Principles of Flight (Helicopter)
- VFR Communications

[Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 1a k JAR-FCL 2.055**Organizácie letového výcviku na získanie preukázov spôsobilosti pilota a priznanie kvalifikácií**

(Pozri JAR-FCL 2.055)
(Pozri AMC-FCL 2.261 (c) (2))
(Pozri IEM č. 1 k JAR-FCL 2.055)
(Pozri IEM č. 2 k JAR-FCL 2.055)
(Pozri IEM č. 3 k JAR-FCL 2.055)
(Pozri IEM č. 4 k JAR-FCL 2.055)

ÚVOD

1 Organizácia letového výcviku (FTO) je organizácia disponujúca personálom, vybavením a prevádzkovaná vo vhodnom prostredí ponúkajúca letový výcvik a/alebo výcvik na letovom simulátore a/alebo výučbu teoretických vedomostí pre zvláštne výcvikové programy.

2 FTO, ktorá chce poskytovať schválený výcvik na splnenie požiadaviek JAR-FCL, musí získať schválenie leteckého úradu členského štátu JAA. Letecký úrad členského štátu JAA nesmie takéto schválenie vydať, pokiaľ

- (a) letecký úrad nemôže uplatniť požiadavky JAR-FCL a
- (b) FTO nespĺňa všetky požiadavky JAR-FCL.

Tento dodatok stanovuje požiadavky na vydanie, predĺženie platnosti a zmenu schválenia pre FTO. FTO musí spĺňať len požiadavky na výučbu, ktorú poskytuje.

ZÍSKANIE SCHVÁLENIA

3 FTO usilujúca sa získať schválenie musí leteckému úradu predložiť takú prevádzkovú a výcvikovú príručku, ako je požadované v paragrafoch 32 a 33. FTO musí zaviesť postupy prijateľné pre letecký úrad, aby zabezpečila plnenie všetkých príslušných požiadaviek JAR-FCL. Tieto postupy musia zahŕňať systém kvality (pozri AMC FCL 2.055 a IEM FCL č. 1 k JAR-FCL 2.055) v rámci FTO, aby bolo možné okamžite odhaliť každý nedostatok a prijať nápravné opatrenia. Po posúdení žiadosti je FTO preverená, aby sa zaistilo, že spĺňa požiadavky stanovené v tomto dodatku. V prípade uspokojivého výsledku kontroly schválenie FTO je spočiatku vydané na jeden rok, neskôr môže byť predĺženie platnosti schválenia udelené až na trojročné obdobie. Žiaden letecký úrad nie je povinný udeliť schválenie FTO mimo členského štátu JAA, ak nemá dostupné personálne zdroje, alebo ak náklady na spracovanie žiadosti o vydanie schválenia a kontrolu sú pre letecký úrad neúnosné.

4 Všetky výcvikové kurzy musia byť schválené (pozri IEM FCL 2.055 (v príprave)).

5 Letecký úrad musí monitorovať úroveň kurzu a námatkovo kontrolovať výcvikové lety so žiakmi. V priebehu takýchto návštev je FTO povinná umožniť prístup k výcvikovým záznamom, vydaným oprávneniam, technickým denníkom, prednáškam, skriptám a záznamom z predletových príprav a ku všetkým ďalším materiálom týkajúcim sa výcviku. Kópiu správy o návšteve v FTO musí letecký úrad dať FTO k dispozícii.

Appendix 1a to JAR-FCL 2.055**Flying Training Organisations for pilot licences and ratings**

(See JAR-FCL 2.055)
(See AMC-FCL 2.261 (c) (2))
(See IEM No. 1 to JAR-FCL 2.055)
(See IEM No. 2 to JAR-FCL 2.055)
(See IEM No. 3 to JAR-FCL 2.055)
(See IEM No. 4 to JAR-FCL 2.055)

INTRODUCTION

1 A Flying Training Organisation (FTO) is an organisation staffed, equipped and operated in a suitable environment offering flying training, and/or synthetic flight instruction and/or theoretical knowledge instruction for specific training programmes.

2 An FTO wishing to offer approved training to meet JAR-FCL requirements shall obtain the approval of the Authority of a JAA Member State. No such approval will be granted by the Authority of the member State unless:

- (a) the Authority can enforce the JAR-FCL requirements; and
- (b) the FTO meets all requirements of JAR-FCL.

This Appendix gives the requirements for the issue, revalidation and variation of the approval of an FTO. A FTO needs only to meet the requirements relevant to the instruction it is providing.

OBTAINING APPROVAL

3 An FTO seeking approval shall provide to the Authority such operations and training manuals as required by paragraphs 32 and 33. An FTO shall establish procedures acceptable to the Authority to ensure compliance with all relevant JAR-FCL requirements. The procedures shall include a quality system (See AMC-FCL 2.055 and IEM FCL No. 1 to JAR-FCL 2.055) within the FTO to readily detect any deficiencies for self-remedial action. After consideration of the application the FTO will be inspected to ensure that it meets the requirements set out in this Appendix. Subject to satisfactory inspection, approval of the FTO will initially be granted for a period of one year, revalidation of the approval may be granted for further periods of up to three years. No Authority is obliged to grant an approval for a FTO outside the JAA Member States if the personnel resources are not available or the cost of processing the application for approval and inspections puts undue burden on the Authority.

4 All training courses shall be approved (see IEM FCL 2.055 (to be developed)).

5 The Authority will monitor course standards and will sample training flights with students. During such visits, access shall be given by the FTO to training records, authorisation sheets, technical logs, lectures, study notes and briefings and any other relevant material. A copy of the report on a visit to an FTO will be made available by the Authority to that FTO.

6 Letecký úrad musí zmeniť, pozastaviť alebo zrušiť schválenie FTO, ak sa ktorákoľvek z požiadaviek na schválenie alebo štandard prestane dodržiavať na minimálnej schválenej úrovni.

7 Ak chce FTO uskutočniť zmeny v schválenom kurze alebo vo svojej prevádzkovej alebo výcvikovej príručke, musí získať súhlas leteckého úradu ešte pred zavedením týchto zmien. FTO nemusí s leteckým úradom konzultovať nevýznamné zmeny v bežnej dennej prevádzke. Ak sa vyskytne akákoľvek pochybnosť o tom, či je navrhovaná zmena nevýznamná, musí byť prekonzultovaná s leteckým úradom.

8 FTO môže robiť výcvikové činnosti s inými výcvikovými organizáciami alebo využívať iné základné letiská ako súčasť svojej celkovej organizácie na výcvik, ak to schválil letecký úrad.

FINANČNÉ ZDROJE

- 9 (a) FTO musí leteckému úradu uspokojivo preukázať, že má dostupné dostatočné finančné zdroje na vykonávanie výcviku na schválenej úrovni (pozri IEM č. 2 k JAR-FCL 2.055).
- (b) FTO musí menovať osobu prijateľnú pre letecký úrad, ktorá leteckému úradu preukáže dostupnosť dostatočných finančných zdrojov na vykonávanie výcviku na schválenej úrovni. Táto osoba je zodpovedným manažérom.

RIADENIE A PERSONÁL

10 Štruktúra riadenia musí zabezpečovať dohľad nad všetkými úrovňami personálu osobami, ktoré majú skúsenosti a kvality nevyhnutné na zabezpečenie udržania vysokej úrovne výcviku. Podrobnosti o štruktúre riadenia, vymedzujúce zodpovednosti jednotlivých osôb, musia byť zahrnuté v prevádzkovej príručke FTO.

11 FTO musí leteckému úradu preukázať, že zamestnáva zodpovedajúci počet kvalifikovaných, kompetentných zamestnancov. Pre integrované kurzy musia byť tri osoby z personálu zamestnané na plný úväzok v nasledovných pozíciách:

Vedúci výcviku (HT)

Vedúci inštruktor letového výcviku (CFI)

Vedúci inštruktor pozemného výcviku (CGI)

Pre modulové výcvikové kurzy môžu byť tieto pozície spojené a plnené jednou alebo dvomi osobami na plný alebo čiastočný úväzok, v závislosti od rozsahu ponúkaného výcviku. Najmenej jedna osoba z personálu musí pracovať na plný úväzok. V FTO, ktorá vykonáva len výučbu teoretických vedomostí, môžu byť pozície HT a CGI spojené. Menovaná osoba musí mať dobré riadiace schopnosti, musela byť alebo musí byť držiteľom preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota s príslušnými kvalifikáciami, ktorý je príslušný k vykonávaným kurzom a musí spĺňať požiadavky stanovené v paragrafe 19.

12 Počet inštruktorov na čiastočný úväzok vo vzťahu k rozsahu ponúkaného výcviku musí byť prijateľný pre letecký úrad.

6 Approval will be varied, suspended or revoked by the Authority if any of the approval requirements or standards cease to be maintained to the minimum approved level.

7 If an FTO wishes to make changes to an approved course or to its operations or training manual the approval of the Authority shall be obtained before the changes are implemented. FTOs need not advise the Authority of minor changes in day-to-day operations. Where any doubt exists as to whether a proposed change is minor, the Authority shall be consulted.

8 An FTO may make training arrangements with other training organisations or make use of alternative base aerodromes as part of its overall training organisation, subject to the approval of the Authority.

FINANCIAL RESOURCES

- 9 (a) An FTO shall satisfy the Authority that sufficient funding is available to conduct training to the approved standards (see IEM No. 2 to JAR-FCL 2.055).
- (b) An FTO shall nominate a person acceptable to the Authority who shall satisfy the Authority that sufficient funding is available to conduct training to approved standard. Such person shall be known as the Accountable Manager.

MANAGEMENT AND STAFFING

10 The management structure shall ensure supervision of all grades of staff by persons having the experience and qualities necessary to ensure the maintenance of high standards. Details of the management structure, indicating individual responsibilities, shall be included in the FTO's Operations Manual.

11 The FTO shall satisfy the Authority that an adequate number of qualified, competent staff are employed. For integrated courses, three persons on the staff shall be employed full time in the following positions:

Head of Training (HT)

Chief Flying Instructor (CFI)

Chief Ground Instructor (CGI)

For modular training courses, these positions may be combined and filled by one or two persons, full time or part time, depending upon the scope of training offered. At least one person on the staff must be full time. At FTOs conducting theoretical knowledge instruction only, the positions of HT and CGI may be combined. The nominated person shall have a sound managerial capability, hold or have held a professional pilot licence related to the course to be conducted with ratings as appropriate and shall meet the requirements set out in paragraph 19 below.

12 The number of part time instructors in relation to the scope of training offered shall be acceptable to the Authority.

13 Pomer všetkých žiakov k letovým inštruktorm okrem vedúceho výcviku (HT) by spravidla nemal byť vyšší ako 6:1. Počet žiakov v triede na predmety pozemného výcviku, ktoré si vyžadujú vysoký stupeň dohľadu alebo praktickú činnosť nesmie byť obvykle vyšší ako 12 žiakov.

VEDÚCI VÝCVIKU (HT)

14 Vedúci výcviku musí mať celkovú zodpovednosť za zabezpečenie uspokojivej integrácie letového výcviku, výcviku na letovom simulátore a výučby teoretických vedomostí a za dohľad nad pokrokom jednotlivých žiakov. Vedúci výcviku musí mať rozsiahle skúsenosti ako letový inštruktor vo výcviku na získanie preukazov spôsobilosti profesionálneho pilota a musí sa vyznačovať dobrými riadiacimi schopnosťami. Vedúci výcviku musí byť alebo musel byť v priebehu troch rokov pred prvým menovaním do funkcie vedúceho výcviku držiteľom preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota a kvalifikácií vydaných v súlade s ICAO Annex 1, ktoré sú príslušné k vykonávaným kurzom letového výcviku.

VEDÚCI INŠTRUKTOR LETOVÉHO VÝCVIKU (CFI)

15 Vedúci inštruktor letového výcviku musí byť zodpovedný za dohľad nad letovými inštruktormi a inštruktormi na letovom simulátore a nad štandardizáciou celého letového výcviku a výcviku na letovom simulátore. Vedúci inštruktor letového výcviku musí:

- (a) byť držiteľom najvyššieho preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota, ktorý je príslušný k vykonávaným kurzom letového výcviku,
- (b) byť držiteľom kvalifikácií, ktoré sú príslušné k vykonávaným kurzom letového výcviku,
- (c) byť držiteľom oprávnenia letového inštruktora aspoň na jeden z typov vrtuľníkov používaných v kurze a
- (d) mať nalietaných na vrtuľníkoch 1 000 hodín času letu vo funkcii veliaceho pilota, z ktorých aspoň 500 hodín musí byť na vrtuľníkoch pri plnení povinností inštruktora vzťahujúcim sa k poskytovaným kurzom letového výcviku, z ktorých 200 hodín môže byť pozemný prístrojový čas.

INŠTRUKTORI INÍ AKO SFI A STI

16 Inštruktori musia byť držiteľmi:

- (a) preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota a kvalifikácií, ktoré sú príslušné ku kurzom letového výcviku na vykonávanie, ktorých sú menovaní,
- (b) kvalifikácie inštruktora príslušnej k časti vykonávaného kurzu, napr. inštruktor prístrojovej kvalifikácie, letový inštruktor, inštruktor typovej kvalifikácie, podľa toho, čo je vhodné, alebo
- (c) oprávnenie leteckého úradu vykonávať zvláštny výcvik v FTO (pozri JAR-FCL 2.305).

13 The ratio of all students to flight instructors, excluding the HT, shall not normally exceed 6:1. Class numbers in ground subjects involving a high degree of supervision or practical work shall not normally exceed 12 students.

HEAD OF TRAINING (HT)

14 The HT shall have overall responsibility for ensuring satisfactory integration of flying training, synthetic flight training and theoretical knowledge instruction, and for supervising the progress of individual students. The HT shall have had extensive experience in training as a flight instructor for professional pilot licences and possess a sound managerial capability. The HT shall hold or have held in the three years prior to first appointment as a HT, a professional pilot licence and rating(s) issued in accordance with ICAO Annex 1, related to the flying training courses conducted.

CHIEF FLYING INSTRUCTOR (CFI)

15 The CFI shall be responsible for the supervision of flight and synthetic flight instructors and for the standardisation of all flight instruction and synthetic flight instruction. The CFI shall:

- (a) hold the highest professional pilot licence related to the flying training courses conducted;
- (b) hold the rating(s) related to the flying training courses conducted;
- (c) hold a flight instructor authorisation for at least one of the types of helicopter used on the course; and
- (d) have completed on helicopters 1 000 hours pilot-in-command flight time of which a minimum of 500 hours shall be on helicopters flying instructional duties related to the flying courses conducted of which 200 hours may be instrument ground time.

INSTRUCTORS, OTHER THAN SYNTHETIC FLIGHT INSTRUCTORS AND SYNTHETIC TRAINING INSTRUCTORS

16 Instructors shall hold:

- (a) a professional pilot licence and rating(s) related to the flying training courses they are appointed to conduct;
- (b) an instructor rating relevant to the part of the course being conducted e.g. instrument rating instructor, flight instructor, type/rating instructor, as appropriate; or
- (c) an authorisation from the Authority to conduct specific training in an FTO (see JAR-FCL 2.305).

17 Maximálny počet letových hodín, maximálny počet hodín letovej služby a minimálny čas odpočinku medzi výcvikovými povinnosťami inštruktorov musia byť prijateľné pre letecký úrad.

INŠTRUKTORI NA VÝCVIK NA LETOVOM SIMULÁTORE

18 Inštruktori na plnenie povinností letového výcviku na letovom výcvikovom zariadení (FTD) a na trenažéri letových a navigačných postupov I (FNPT I) musia mať alebo museli mať v priebehu troch rokov pred prvým menovaním preukaz spôsobilosti profesionálneho pilota a kvalifikácie, s výnimkou SFI majúci oprávnenie v súlade s bodom 3 dodatku 1 k JAR-FCL 2.005, príslušné k výcvikovým kurzom, na ktorých vykonávanie sú menovaní a musia mať prax v poskytovaní výcviku. Inštruktori na plnenie povinností letového výcviku na letovom simulátore a/alebo trenažéri letových a navigačných postupov II (FNPT II) musia byť držiteľmi kvalifikácie letového inštruktora na vrtuľníky (FI(H)) alebo inštruktora typovej kvalifikácie na viacpilotné vrtuľníky (TRI(MPH)) alebo oprávnenia SFI(H).

VEDÚCI INŠTRUKTOR POZEMNÉHO VÝCVIKU (CGI)

19 CGI musí byť zodpovedný za dohľad nad všetkými inštruktormi pozemného výcviku a za štandardizáciu celej výučby teoretických vedomostí. CGI musí mať praktické skúsenosti v letectve a ukončený kurz výcviku v spôsoboch výučby alebo mať rozsiahlu predchádzajúcu prax vo výučbe teoretických vedomostí.

INŠTRUKTORI VÝUČBY TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

20 Inštruktori pozemného výcviku v skúšobných predmetoch k preukazom spôsobilosti a ku kvalifikáciám musia mať zodpovedajúcu prax v letectve a pred menovaním musia preukázať svoju kompetentnosť uskutočnením skúšobnej prednášky, založenej na materiáloch, ktoré vypracovali na predmety, ktoré majú vyučovať.

ZÁZNAMY

21 FTO musí, využitím primeraného administratívneho personálu, udržiavať a uchovávať po dobu aspoň 5 rokov nasledovné záznamy:

- (a) podrobnosti o pozemnom, letovom a o simulovanom letovom výcviku poskytnutom jednotlivým žiakom,
- (b) podrobné a pravidelné správy inštruktorov o postupe výcviku zahrňujúce hodnotenia a pravidelné postupové letové a pozemné skúšky a
- (c) osobné informácie napr. dátum uplynutia platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti, kvalifikácií, atď.

22 Formát záznamov o výcviku žiakov musí byť špecifikovaný vo výcvikovej príručke.

23 FTO musí predkladať záznamy a správy o výcviku podľa požiadaviek leteckého úradu.

17 The maximum flying hours, maximum flying duty hours and minimum rest time between instructional duties of instructors shall be acceptable to the Authority.

INSTRUCTORS FOR SYNTHETIC FLIGHT TRAINING

18 For flight training duties on a FTD and a FNPT I, instructors shall hold or have held 3 years prior to the first appointment, a professional pilot licence and rating(s), except for SFIs having an authorisation according to item 3 of Appendix 1 to JAR-FCL 2.005, appropriate to the training courses they are appointed to conduct, and have had instructional training experience. For flight training duties on a flight simulator and/or FNPT II, instructors shall hold an FI(H) rating or a TRI (MPH) rating or a SFI(H) authorisation.

CHIEF GROUND INSTRUCTOR (CGI)

19 The CGI shall be responsible for the supervision of all ground instructors and for the standardisation of all theoretical knowledge instruction. The CGI shall have a practical background in aviation and have undergone a course of training in instructional techniques or have had extensive previous experience in giving theoretical knowledge instruction.

THEORETICAL KNOWLEDGE INSTRUCTORS

20 Ground Instructors in licence and ratings examination subjects shall have appropriate experience in aviation and shall, before appointment, provide proof of their competency by giving a test lecture based on material they have developed for the subjects they are required to teach.

RECORDS

21 An FTO shall maintain and retain the following records for a period of at least 5 years, using appropriate administrative staff:

- (a) details of ground, flying, and simulated flight training given to individual students;
- (b) detailed and regular progress reports from instructors including assessments, and regular progress flight tests and ground examinations; and
- (c) personal information, e.g. expiry dates of medical certificates, ratings, etc.

22 The format of the student training records shall be specified in the Training Manual.

23 The FTO shall submit training records and reports as required by the Authority.

VÝCVIKOVÝ PROGRAM

24 Na každý typ ponúkaného kurzu musí byť vypracovaný výcvikový program. Tento program musí zahŕňať rozpis letového výcviku a výučby teoretických vedomostí prezentovaný, buď týždeň po týždni, alebo po fázach, zoznam štandardných úloh a prehľad osnovy. V prvom rade musí byť zladený výcvik na letovom simulátore a výučba teoretických vedomostí takým spôsobom, ktorý zabezpečí, že žiaci budú schopní uplatňovať v letových úlohách vedomosti, ktoré získali na zemi. Mali by sa zaviesť také opatrenia, aby problémy, ktoré sa vyskytli pri výučbe, mohli byť riešené v priebehu nasledovného výcviku. Obsah a postupnosť výcvikového programu musia byť prijateľné pre letecký úrad.

VRTUĽNÍKY NA VÝCVIK A PRESKÚŠANIE

25 Pre dané výcvikové kurzy a preskúšania musí byť k dispozícii primeraný počet vrtuľníkov na výcvik a preskúšanie. Tento počet môže byť ovplyvnený dostupnosťou STD. Každý vrtuľník musí byť vybavený zdvojeným primárnym riadením pre inštruktora a žiaka. Prepínateľné riadenie je neprípustné. V závislosti od vhodnosti pre jednotlivé výcvikové kurzy vrtuľníkový park musí obsahovať vrtuľníky vhodné na predvedenie autorotácie a vrtuľníky vhodne vybavené na simulovanie meteorologických podmienok na let podľa prístrojov a vhodne vybavené na požadovaný výcvik letu podľa prístrojov a jeho preskúšanie. Pre letový výcvik a preskúšanie IR(H) musí byť k dispozícii primeraný počet vrtuľníkov osvedčených na prevádzku IFR.

26 Na výcvik musia byť používané len vrtuľníky schválené na tento účel leteckým úradom. Ak typ vrtuľníka použitého na praktické preskúšanie je rozdielny od typu FS použitého na výcvik za viditeľnosti, maximálny zápočet v príslušnom programe letového výcviku musí byť obmedzený na ten, ktorý je pridelený na FNPT II/III.

LETISKÁ A PRISTÁVACIE PLOCHY

27 Základné letisko a všetky iné náhradné základné letiská, na ktorých sa vykonáva výcvik, musia spĺňať tieto požiadavky:

- (a) mať aspoň jednu vzletovú a pristávaciu dráhu alebo plochu na vzlet/pristátie, ktorá umožňuje cvičným vrtuľníkom vykonávať normálny vzlet alebo pristátie pri schválenej maximálnej vzletovej, prípadne maximálnej pristávacej hmotnosti, a dosadnutie s autorotáciou, ak je to vhodné:
 - (i) v podmienkach bezvetria (vo vetre nie viac ako 4 uzly) a pri teplotách rovných priemernej maximálnej teplote pre najteplejší mesiac v roku v tejto prevádzkovej oblasti,
 - (ii) v bezpečnej výške aspoň 50 stôp (ft) nad všetkými prekážkami na dráhe stúpania po vzlete,
 - (iii) s ovládaním pohonnej jednotky a pristávacieho zariadenia (ak je použité) odporúčaným výrobcom a

TRAINING PROGRAMME

24 A training programme shall be developed for each type of course offered. This programme shall include a breakdown of flying and theoretical knowledge instruction in either a week-by-week or phase presentation, a list of standard exercises and a syllabus summary. In particular, synthetic flight training and theoretical knowledge instruction shall be phased in such a manner as to ensure that students shall be able to apply to flying exercises the knowledge gained on the ground. Arrangements should be made so that problems encountered in instruction can be resolved during subsequent training. The content and sequence of the training programme shall be acceptable to the Authority.

TRAINING AND TESTING HELICOPTER(S)

25 An adequate number of training and testing helicopters appropriate to the courses of training and testing shall be provided. This number may be affected by the availability of STDs. Each helicopter shall be fitted with duplicated primary flight controls for use by the instructor and the student. Swing-over flight controls shall not be acceptable. The helicopter(s) shall include, as appropriate to the courses of training, helicopter(s) suitable for auto-rotation demonstration and helicopter(s) suitably equipped to simulate instrument meteorological conditions, and suitably equipped for the instrument flight training and testing required. For flight training and testing for IR(H), an adequate number of IFR certificated helicopters shall be available.

26 Only helicopter(s) approved by the Authority for training purposes shall be used. If the helicopter used for the skill test is of a different type from the FS used for the visual training, the maximum credit shall be limited to that allocated for the FNPT II/III in the relevant flight training programme.

AERODROMES AND SITES

27 The base aerodrome, and any alternative base aerodrome, at which training is being conducted shall meet the following requirements.

- (a) Have at least one runway or take-off/landing area that allows training helicopter to make a normal take-off or landing at the maximum take-off or maximum landing mass authorised, and touch down autorotation as appropriate:
 - (i) under calm wind (not more than four knots) conditions and temperatures equal to the mean high temperature for the hottest month of the year in the operating area;
 - (ii) clearing all obstacles in the take-off flight path by at least 50 feet;
 - (iii) with the powerplant operation and the landing gear (if applicable) recommended by the manufacturer; and

- (iv) s hladkým prechodom od odpútania do najvhodnejšej rýchlosti stúpania bez mimoriadnych pilotných skúseností alebo techniky pilotáže,
- (b) mať indikátor smeru vetra, ktorý je viditeľný z úrovne zeme z koncov všetkých vzletových a pristávacích dráh a plôch na vzlet/pristátie
- (c) mať vhodné osvetlenie vzletovej a pristávacej dráhy a plôch na vzlet/pristátie, ak sú využívané na výcvik v noci a
- (d) mať službu riadenia letovej prevádzky, okrem letísk, kde sa so súhlasom leteckého úradu môžu požiadavky na výcvik bezpečne plniť inými spôsobmi spojenia vzduch/zem.
- 28 Pristávacie plochy musia byť k dispozícii pre:
- výcvik prevádzky v uzavretom priestore,
 - autorotácie so simulovaným vysadením motora,
 - prevádzka na šikmom teréne.

VYBAVENIE LETOVEJ PREVÁDZKY

- 29 Musia byť k dispozícii nasledovné priestory:
- (a) Prevádzková miestnosť so zariadením na riadenie letovej prevádzky.
- (b) Miestnosť na plánovanie letov s nasledovným zariadením:
- príslušné platné mapy a tabuľky (grafy),
 - platné informácie AIS,
 - platné meteorologické informácie,
 - spojenie s ATC a prevádzkovou miestnosťou,
 - mapy vyznačujúce štandardné preletové trasy,
 - mapy vyznačujúce v danom čase zakázané, nebezpečné a obmedzené priestory,
 - akýkoľvek iný materiál súvisiaci s bezpečnosťou letu.
- (c) Primerané prípravné miestnosti dostatočnej veľkosti a v dostatočnom počte.
- (d) Vhodné kancelárie pre personál vykonávajúci dohľad a miestnosť(-ti) umožňujúcu(-e) inštruktorom písať správy o žiakoch, vyplňovať záznamy, atď.
- (e) Nábytkom vybavená(-é) miestnosť(-ti) pre inštruktorov a žiakov.

ZARIADENIA NA VÝUČBU TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

- 30 Na výučbu teoretických vedomostí musia byť k dispozícii tieto zariadenia:
- (a) primeraná učebňa pre obvyklý počet žiakov,

(iv) with a smooth transition from lift-off to the best rate of climb speed without exceptional piloting skills or techniques.

- (b) Have a wind direction indicator that is visible at ground level from the ends of each runway, takeoff/ landing area.
- (c) Have adequate runways/take-off/landing area lights if used for night training.
- (d) Have an air traffic control service except where, with the approval of the Authority, the training requirements may be satisfied safely by another means of air/ground communications.

28 Sites shall be available for:

- confined area operation training,
- simulated engine off autorotation,
- sloping ground operation.

FLIGHT OPERATIONS ACCOMMODATION

- 29 The following accommodation shall be available:
- (a) An operations room with facilities to control flying operations.
- (b) A flight planning room with the following facilities:
- appropriate current maps and charts,
 - current AIS information,
 - current meteorological information,
 - communications to ATC and the operations room,
 - maps showing standard cross-country routes,
 - maps showing current prohibited, danger and confined areas,
 - any other flight safety related material.
- (c) Adequate briefing rooms/cubicles of sufficient size and number.
- (d) Suitable offices for the supervisory staff and room(s) to allow flying instructors to write reports on students, complete records, etc.
- (e) Furnished crew-room(s) for instructors and students.

THEORETICAL KNOWLEDGE INSTRUCTION FACILITIES

- 30 The following facilities for theoretical knowledge instruction shall be available:
- (a) Adequate classroom accommodation for the current student population.

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> (b) vhodné demonštračné vybavenie na podporu výučby teoretických vedomostí, (c) zariadenie na rádiotelefonný výcvik a skúšanie, (d) príručná knižnica obsahujúca publikácie týkajúce sa osnovy výučby a (e) kancelárie pre inštruktorov. | <ul style="list-style-type: none"> (b) Suitable demonstration equipment to support the theoretical knowledge instruction. (c) An R/T training and testing facility. (d) A reference library containing publications giving coverage of the syllabus. (e) Offices for the instructional staff. |
|---|---|

POŽIADAVKY NA ZARADENIE DO VÝCVIKU

31 Žiak prijatý do výcviku musí mať príslušné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti na požadovaný preukaz spôsobilosti a musí spĺňať vstupné požiadavky stanovené FTO tak, ako ich schválil letecký úrad.

VÝCVIKOVÁ PRÍRUČKA A PREVÁDZKOVÁ PRÍRUČKA

32 Výcvikové príručky musia stanovovať štandardy, úlohy a ciele výcviku na každú etapu výcviku, ktorú žiaci musia plniť a musí obsahovať nasledujúce časti:

Časť 1 – Plán výcviku

Časť 2 – Predletová príprava a letové cvičenia

Časť 3 – Výcvik na letovom simulátore

Časť 4 – Výučba teoretických vedomostí.

Pre ďalšie informácie pozri IEM č. 3 k JAR-FCL 2.055.

33 Prevádzková príručka musí poskytovať dôležité informácie pre jednotlivé skupiny personálu napr. pre letových inštruktorov, inštruktorov na letovom simulátore, pre inštruktorov pozemného výcviku, pre prevádzkový personál a personál údržby, atď. a musí obsahovať nasledujúce:

- (a) Všeobecná časť
- (b) Technická časť
- (c) Traťová časť
- (d) Výcvik personálu.

Pre ďalšie informácie pozri IEM č. 3 k JAR-FCL 2.055.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

REQUIREMENTS FOR ENTRY TO TRAINING

31 A student accepted for training shall possess the appropriate medical certificate for the licence required and shall meet the entrance requirements set by the FTO, as approved by the Authority.

TRAINING MANUAL AND OPERATIONS MANUAL

32 The Training Manuals shall state the standards, objectives and training goals for each phase of training that the students are required to comply with and shall include the following:

Part 1 – The Training Plan

Part 2 – Briefing and Air Exercises

Part 3 – Synthetic Flight Training

Part 4 – Theoretical Knowledge Instruction.

For further guidance see IEM No. 3 to JAR-FCL 2.055.

33 The Operations Manual shall provide relevant information to particular groups of staff, e.g. Fls, synthetic flight instructors, ground instructors, operations and maintenance staff, etc., and shall include the following:

- (a) General
- (b) Technical
- (c) Route
- (d) Staff Training.

For further guidance see IEM No. 3 to JAR-FCL 2.055.

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03; Amdt.4, 01.08.06]

Dodatok 1b k JAR-FCL 2.055**Čiastočný výcvik mimo členských štátov JAA**

(Pozri JAR-FCL 2.030)
(Pozri JAR-FCL 2.055 (a) (1))
(Pozri JAR-FCL 2.485)
(Pozri dodatok 1a k JAR-FCL 2.055)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.305)

FTO vykonávajúce čiastočný výcvik mimo územia členského štátu JAA môžu vykonávať výcvik podľa nasledujúceho:

(a) Za predpokladu, že požiadavky stanovené v tomto dodatku sú splnené, môže byť schválenie udelené. Za predpokladu, že schvaľujúci letecký úrad zväží, že je možné zabezpečiť vlastný dohľad, výcvik bude súčasťou celého alebo časťou integrovaného kurzu na ATP(H) (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.305).

(b) Postupová skúška z navigácie vo fáze 2 integrovaného kurzu pre ATP(H) môže byť vykonaná s miestnym leteckým inštruktorom, ak sa nepodieľal na výcviku žiadateľa za predpokladu, že je držiteľom preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL obsahujúcim oprávnenia FI, ak je to príslušné. Po absolvovaní požadovaného výcviku môže praktickú skúšku na CPL(H) v integrovanom kurze na ATP(H) vykonať s miestnym letovým examinátorom (Vrtuľník) (FE(H)) za predpokladu, že examinátor je oprávnený v súlade s JAR-FCL 2 článok 1 a je úplne nezávislý od príslušnej FTO, s výnimkou písomne vyjadreného súhlasu leteckého úradu.

(c) Praktická skúška na prístrojovú kvalifikáciu sa musí vykonať v ktoromkoľvek členskom štáte JAA na základe rozhodnutia leteckého úradu, ktorý schvaľuje výcvik. FTO poskytujúca schválený výcvik na prístrojovú kvalifikáciu mimo členského štátu JAA musí zapracovať do schváleného kurzu aklimatizačné lietanie v členskom štáte JAA schvaľujúceho leteckého úradu alebo vo vzdušnom priestore iného členského štátu podľa rozhodnutia schvaľujúceho leteckého úradu, ešte predtým, než akýkoľvek študent podstúpi praktickú skúšku na prístrojovú kvalifikáciu.

(d) Výučbu na získanie teoretických vedomostí na ATPL možno získať v FTO vykonávajúcej schválený výcvik mimo členských štátov JAA. Skúšky z teoretických vedomostí na vydanie preukazu spôsobilosti alebo na zapísanie kvalifikácie musia byť vykonané na leteckom úrade štátu vydania preukazu spôsobilosti (pozri JAR-FCL 2.485). Systém preskúšavania (pozri JAR-FCL 2.030) musí byť dôsledne zvážený vzhľadom na výcvik vykonaný mimo členských štátov JAA.

(e) Výcvik môže byť poskytovaný iba pod priamou kontrolou CFI(H) alebo jeho menovaného zástupcu, ktorý je držiteľom preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL a držiteľom kvalifikácie inštruktora, ako je stanovené v paragrafe 15 dodatku 1a k JAR-FCL 2.055, ktorý musí byť prítomný, keď sa výcvik vykonáva v štáte, ktorý nie je členom JAA.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

Appendix 1b to JAR-FCL 2.055**Partial Training outside JAA Member States**

(See JAR-FCL 2.030)
(See JAR-FCL 2.055 (a) (1))
(See JAR-FCL 2.485)
(See Appendix 1a to JAR-FCL 2.055)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.305)

FTOs partly training outside the territories of a JAA Member State may perform training according to the following:

(a) Provided the requirements set out in this Appendix are met, approval may be granted. Provided that the approving Authority considers proper supervision to be possible, training will be confined to all or part of the ATP(H) integrated course (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.305).

(b) The navigation progress check as in Phase 2 in the ATP(H) integrated course may be conducted by a locally based flight instructor not connected with the applicant's training, provided that the instructor holds a JAR-FCL licence containing FI privileges, as appropriate. On completion of the required training, the skill test for a CPL(H) in the ATP(H) integrated course may be taken with a locally based Flight Examiner (Helicopter) (FE(H)), provided that the examiner is authorised in accordance with JAR-FCL 2 Subpart I and completely independent from the relevant FTO except with the express consent in writing of the Authority.

(c) The skill test for the instrument rating is to be taken in any JAA Member State at the discretion of the Authority that approves the training. A FTO providing approved training for the instrument rating outside JAA Member States will need to make arrangements for the approved course to include acclimatisation flying in the JAA Member State of the approving Authority or in the airspace of any JAA Member State at the discretion of the approving Authority prior to any student taking the instrument rating skill test.

(d) Instruction for ATPL theoretical knowledge may be given at an FTO conducting approved training outside JAA Member States. The theoretical knowledge examinations for licence or rating issue shall be conducted by the Authority of the State of licence issue (see JAR-FCL 2.485). The arrangements for testing (see JAR-FCL 2.030) shall be carefully considered in regard to their training outside JAA Member States.

(e) Instruction may only be given under the direct control of a CFI(H) or nominated deputy holding a JAR-FCL licence and instructor rating as set out in paragraph 15 of Appendix 1a to JAR-FCL 2.055, who is to be present when training is given in the non-JAA Member State.

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.4, 01.08.06]

Dodatok 1c k JAR-FCL 2.055

Ďalšie požiadavky na výcvik v organizáciách letového výcviku (FTO), ktorých výkon činností a hlavné sídlo sa nachádza mimo členských štátov JAA

(Pozri JAR-FCL 2.055 (a) (2))
(Pozri dodatok 1a k JAR-FCL 2.055)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.305)

SCHVAĽOVACÍ PROCES

1 FTO, ktorých výkon činností a hlavné sídlo sa nachádza mimo členských štátov JAA a ktoré chcú vykonávať výcvik na získanie preukazov spôsobilosti podľa JAR-FCL a príslušných kvalifikácií, musia žiadať o schválenie takýchto kurzov národný letecký úrad ktoréhokoľvek štátu s plným členstvom v JAA. Schválenie vyžaduje nasledovné:

- (a) FTO musí splniť požiadavky dodatku 1a k JAR-FCL 2.055 a všetky dodatočné požiadavky tohto dodatku a
- (b) letecký úrad, u ktorého bola podaná žiadosť, je spôsobilý plniť svoje regulačné povinnosti v schvaľovacom procese a zabezpečiť prijateľnú úroveň dohľadu požadovanú schválenými postupmi JAA. Náklady a schvaľovací proces a dohľad nesmú nadmerne zaťažovať zdroje leteckého úradu a
- (c) schvaľujúci národný letecký úrad členského štátu JAA môže zabezpečiť primeranú súdnu právomoc nad FTO v priebehu schvaľovacieho procesu a vykonávania následných výcvikových kurzov.
- (d) Národný letecký úrad štátu, ktorý nie je členom JAA, v ktorom FTO vykonáva činnosť a kde má hlavné sídlo môže asistovať leteckému úradu členského štátu JAA vo schvaľovacom procese a vykonávať dozor nad výcvikovými kurzami na základe odsúhlasenej zmluvy medzi členským štátom JAA a týmto štátom, ktorý nie je členom JAA.

2 Po úspešnej kontrole sa schválenie FTO udelí na obdobie jedného roku, predĺženie platnosti schválenia môže byť udelené na ďalšie obdobie jedného roku.

SÚDNA PRÁVOMOC

3 V kontexte schválenia FTO nachádzajúcej sa mimo členských štátov JAA sa termín „primeraná súdna právomoc“ musí chápať tak, že letecký úrad schvaľovacieho štátu musí byť schopný:

- (a) vykonávať počiatočnú a bežné kontroly FTO nachádzajúcej sa v štáte, ktorý nie je členom JAA, k zabezpečeniu súladu s požiadavkami JAR-FCL, a
- (b) vykonávať letové skúšky a iné štandardizačné kontroly, ktoré schvaľujúci letecký úrad považuje za nevyhnutné a

Appendix 1c to JAR-FCL 2.055

Additional Requirements for training in FTOs whose principal place of business and registered office are located outside the JAA States

(See JAR-FCL 2.055 (a) (2))
(See Appendix 1a to JAR-FCL 2.055)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.305)

APPROVAL PROCESS

1 FTOs whose principal place of business and registered office are located outside the JAA States wishing to train for JAR-FCL licences and associated ratings shall apply for approval of such courses to a National Aviation Authority of any full JAA Member State. Approval will be subject to:

- (a) The FTO shall meet the requirements of Appendix 1a to JAR-FCL 2.055 and any additional requirements of this Appendix; and
- (b) The Authority to which application has been made considers it possible to discharge its regulatory responsibilities for the approval process and an adequate level of supervision as required by the agreed JAA procedures. The cost and process of approval and supervision shall not put undue burden on the resources of the Authority; and
- (c) The approving JAA National Aviation Authority can ensure adequate jurisdiction over the FTO during the approval process and the conduct of subsequent training courses.
- (d) The National Aviation Authority of the non-JAA State in which the FTO has its principal place of business and registered office may assist the Authority of a JAA Member State in the approval process and provide oversight of training courses subject to an arrangement being agreed between the JAA and that non-JAA State.

2 Subject to satisfactory inspection, the approval of the FTO will be granted for a period of one year, revalidation of the approval may be granted for further periods of one year.

JURISDICTION

3 In the context of approval of FTOs located outside JAA Member States, the term 'adequate jurisdiction' shall mean that the Authority of the approving State shall be able to:

- (a) conduct initial and routine inspections of the FTO located in that non-JAA State to ensure compliance with the requirements of JAR-FCL; and
- (b) conduct flight tests and other standardisation checks as deemed necessary by the approving Authority; and

- (c) plniť právne záväzky za udelenie, zmenu, pozastavenie alebo zrušenie schválení v súlade s právnym systémom schvaľujúceho členského štátu JAA.

Schvaľujúci letecký úrad môže na základe zmluvy medzi leteckým úradom členského štátu JAA a leteckým úradom štátu, ktorý nie je členom JAA, v ktorom FTO vykonáva činnosť a kde má hlavné sídlo, delegovať zodpovednosť vyplývajúcu z paragrafu 3 (a) tohto dodatku na spomínaný letecký úrad štátu, ktorý nie je členom JAA.

VÝCVIK V FTO NA ZÍSKANIE PREUKAZOV SPÔSOBILOSTI PROFESIONÁLNEHO PILOTA A KVALIFIKÁCIÍ

4 Za predpokladu, že požiadavky stanovené v tomto dodatku sú splnené, schválenie môže byť udelené, ak schvaľujúci letecký úrad je spôsobilý vykonávať primeraný dohľad v súlade s postupmi JAA.

5 Praktická skúška na prístrojovú kvalifikáciu musí byť vykonaná v členskom štáte JAA schvaľujúceho leteckého úradu. FTO musia zapracovať do schváleného kurzu aklimatizačné lietanie v členskom štáte JAA schvaľujúceho leteckého úradu alebo iného členského štátu JAA, podľa rozhodnutia schvaľujúceho leteckého úradu ešte predtým, než akýkoľvek študent podstúpi praktickú skúšku na prístrojovú kvalifikáciu s examinátorom oprávneným schvaľujúcim leteckým úradom.

6 Postupová skúška z navigácie vo fáze 2 integrovaného kurzu na ATP(L) môže byť vykonaná miestnym leteckým inštruktorom FI(H) schváleným schvaľujúcim leteckým úradom JAA, ak sa nepodieľal na výcviku žiadateľa za predpokladu, že je držiteľom preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL s FI(H), ak je to príslušné. Po absolvovaní požadovaného výcviku, môže praktickú skúšku na CPL(H) v integrovanom kurze ATP(H) vykonať s miestnym letovým examinátorom FE(H), určeným a oprávneným schvaľujúcim leteckým úradom JAA za predpokladu, že examinátor je oprávnený v súlade s JAR-FCL článok I a je úplne nezávislý od FTO, s výnimkou písomne vyjadreného súhlasu schvaľujúceho leteckého úradu.

VÝCVIK V FTO LEN NA ZÍSKANIE PREUKAZU SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA PPL(H) A PRÍSLUŠNÝCH KVALIFIKÁCIÍ

7 Za predpokladu, že požiadavky tohto dodatku sú splnené, schválenie na vykonanie kurzov PPL(H) podľa JAR-FCL a príslušných kvalifikácií môže byť udelené, ak schvaľujúci letecký úrad zväži, že je možné zabezpečiť primeraný dohľad v súlade s postupmi JAA.

8 Vrtuľníky na výcvik, letiská a navigačné výcvikové trasy použité pre výcvik na získanie PPL (H), musia byť prijateľné pre schvaľujúci letecký úrad.

9 Po absolvovaní požadovaného výcviku, môže praktickú skúšku na PPL(H) vykonať miestny letový examinátor FE(H) oprávnený schvaľujúcim leteckým úradom za predpokladu, že examinátor sa nepodieľal na žiadnej časti letového výcviku žiaka.

10 Výcviková a prevádzková príručka požadované dodatkom 1a k JAR-FCL 2.055, pre FTO vykonávajúce výcvik len na PPL(H) a príslušné kvalifikácie, môžu byť

- (c) discharge its legal responsibilities for the grant, variation, suspension or revocation of approvals in accordance with the applicable law of the approving JAA Member State.

The approving Authority may, subject to an arrangement between the JAA and the non-JAA Authority of the State in which the FTO has its principal place of business and registered office, delegate responsibility for the provisions of paragraph 3(a) above to that non-JAA Authority.

FTOs TRAINING FOR PROFESSIONAL LICENCES AND RATINGS

4 Provided that the requirements set out in this Appendix are met, approval may be granted if the approving Authority considers adequate supervision in accordance with JAA procedures to be possible.

5 The skill test for the Instrument Rating shall be conducted in the JAA Member State of the approving Authority. FTOs shall make arrangements for the approved course to include acclimatisation flying within the JAA Member State of the approving Authority or any other JAA Member State at the discretion of the approving Authority prior to any student taking the instrument rating skill test with an examiner authorised by the approving Authority.

6 The navigation progress test in Phase 2 of the ATP(H) integrated course may be conducted by a locally-based FI(H) approved by the JAA approving Authority and not connected with the applicant's training, provided that the instructor holds a JAR-FCL licence containing FI(H), as appropriate. On completion of the required training, the skill test for the CPL(H) of the ATP(H) integrated course may be taken with a locally-based FE(H) designated and authorised by the JAA approving Authority, provided that the examiner is authorised in accordance with JAR-FCL Subpart I and completely independent from the FTO except with the expressed consent in writing of the approving Authority.

FTOs TRAINING FOR THE PPL(H) AND ASSOCIATED RATINGS ONLY

7 Provided that the requirements of this Appendix are met, approval to conduct courses for the JAR-FCL PPL(H) and associated ratings may be granted if the approving Authority considers adequate supervision in accordance with JAA procedures to be possible.

8 Training helicopters, airfields and navigation training routes used for PPL(H) training shall be acceptable to the approving Authority.

9 On completion of the required training the PPL(H) skill test may be taken by a locally-based FE(H) authorised by the approving Authority provided that the examiner has taken no part in the student's flight instruction.

10 The Training and Operations Manuals required by Appendix 1a to JAR-FCL 2.055 may, for FTOs conducting training for the PPL(H) and associated

kombinované a obsahovať len tie odkazy, ktoré sa vzťahujú na výcvik na PPL(H).

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

11 Výučba teoretických vedomostí môže byť vykonávaná v FTO vykonávajúcej schválený výcvik mimo členských štátov JAA. Skúšky z teoretických vedomostí na vydanie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácie musia byť vykonané schvaľujúcim leteckým úradom (pozri JAR-FCL 2.485).

[ZT 2 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

ratings only, be combined and contain only those references relevant to training for the PPL(H).

THEORETICAL KNOWLEDGE

11 Training for theoretical knowledge may be given at a FTO conducting approved training outside the JAA Member States. The theoretical knowledge examinations for licence or rating issue shall be conducted by the approving Authority (see JAR-FCL 2.485).

[Amdt. 2 01.11.02; Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 2 k JAR-FCL 2.055

Organizácia na výcvik typovej kvalifikácie na vydanie typových kvalifikácií výlučne držiteľom preukazu spôsobilosti pilota

(Pozri tiež JAR-FCL 2.261 (c) a (d) na schválenie kurzov)

(Pozri JAR-FCL 2.055)

(Pozri tiež JAR-FCL 2.261 (c) a (d) na schválenie kurzov)

(Pozri IEM č. 1 k JAR-FCL 2.055)

(Pozri IEM č. 2 k JAR-FCL 2.055)

(Pozri IEM č. 3 k JAR-FCL 2.055)

(Pozri AMC FCL 2.261 (c) (2))

ÚVOD

1 Organizácia na výcvik typovej kvalifikácie (TRTO) je organizácia disponujúca personálom, vybavením a prevádzkovaná vo vhodnom prostredí ponúkajúca výcvik typovej kvalifikácie a/alebo výcvik spolupráce vo viacčlennej posádke (MCC) a/alebo výcvik na letovom simulátore a ak je to vhodné teoretickú výučbu pre zvláštne výcvikové programy.

2 TRTO, ktorá chce poskytovať schválený výcvik na splnenie požiadaviek JAR-FCL, musí získať schválenie leteckého úradu členského štátu JAA. Letecký úrad členského štátu JAA nesmie takéto schválenie vydať, pokiaľ

- (a) letecký úrad nemôže uplatniť požiadavky JAR-FCL a
- (b) TRTO nespĺňa všetky požiadavky JAR-FCL.

Tento dodatok stanovuje požiadavky na vydanie, predĺženie platnosti a zmenu schválenia pre TRTO.

ZÍSKANIE SCHVÁLENIA

3 TRTO usilujúca sa o získanie schválenia musí leteckému úradu predložiť takú prevádzkovú a výcvikovú príručku, vrátane systému kvality a opisov svojich výcvikových schém, ako je požadované paragrafom 17 a paragrafmi 26 až 27. Po posúdení žiadosti je TRTO preverená, aby sa zaistilo, že spĺňa požiadavky stanovené v tomto dodatku. V prípade uspokojivého výsledku kontroly schválenie TRTO je spočiatku vydané na jeden rok, neskôr môže byť predĺženie platnosti schválenia udelené až na trojročné obdobie. Žiaden letecký úrad nie je povinný udeliť schválenie TRTO mimo členského štátu JAA, ak nemá dostupné personálne zdroje, alebo ak náklady na spracovanie žiadosti o vydanie schválenia a kontrolu sú pre letecký úrad neúnosné.

4 Všetky výcvikové kurzy musia byť schválené (IEM v príprave).

5 Letecký úrad musí zmeniť, pozastaviť alebo zrušiť schválenie, ak sa ktorákoľvek z požiadaviek na schválenie alebo štandard prestane dodržiavať na minimálnej schválenej úrovni.

6 Ak chce TRTO uskutočniť zmeny v schválenom kurze alebo vo svojich prevádzkových alebo výcvikových

Appendix 2 to JAR-FCL 2.055

Type Rating Training Organisations for the issue of type ratings only to pilot licence holders

(See also JAR-FCL 2.261 (c) and (d) for approval of courses)

(See JAR-FCL 2.055)

(See also JAR-FCL 2.261 (c) & (d) for approval of courses)

(See IEM No. 1 to JAR-FCL 2.055)

(See IEM No. 2 to JAR-FCL 2.055)

(See IEM No. 3 to JAR-FCL 2.055)

(See AMC FCL 2.261 (c) (2))

INTRODUCTION

1 A Type Rating Training Organisation (TRTO) is an organisation staffed, equipped and operated in a suitable environment offering type rating training, and/or MCC-training, and/or synthetic flight instruction and, if applicable, theoretical instruction for specific training programmes.

2 A TRTO wishing to offer approved training to meet JAR-FCL requirements shall obtain the approval of the Authority of a JAA Member State. No such approval will be granted by the Authority of the member State unless:

- (a) the Authority can enforce the JAR-FCL requirements; and
- (b) the TRTO meets all requirements of JAR-FCL.

This Appendix gives the requirements for the issue, revalidation and variation of the approval of a TRTO.

OBTAINING APPROVAL

3 A TRTO seeking approval shall provide to the Authority operations and training manuals, including quality systems, and descriptions of its training schemes as required by paragraph 17 and 26 through 27. After consideration of the application, the TRTO will be inspected to ensure that it meets the requirements set out in this Appendix. Subject to satisfactory inspection, approval of the TRTO will initially be granted for a period of one year, revalidation of the approval may be granted for further periods of up to three years. No Authority is obliged to grant an approval for a TRTO outside the JAA Member States if the personnel resources are not available or the cost of processing the application for approval and inspections puts undue burden on the Authority.

4 All training courses shall be approved (IEM to be developed).

5 Approval will be varied, suspended or revoked by the Authority if any of the approval requirements or standards cease to be maintained to the minimum approved level.

6 If a TRTO wishes to make changes to an approved course or to its operations or training manual the

príručkách, musí získať súhlas leteckého úradu ešte pred zavedením týchto zmien. TRTO nemusí s leteckým úradom konzultovať nevýznamné zmeny v bežnej dennej prevádzke. Ak sa vyskytne akákoľvek pochybnosť o tom, či je navrhovaná zmena nevýznamná, musí byť prekonzultovaná s leteckým úradom.

7 TRTO môže robiť výcvikové činnosti s inými výcvikovými organizáciami alebo využívať iné základné letiská ako súčasť svojej celkovej organizácie na výcvik, ak to schválil letecký úrad.

FINANČNÉ ZDROJE

8 (a) TRTO musí leteckému úradu uspokojivo preukázať, že má dostupné dostatočné finančné zdroje na vykonávanie letového výcviku na schválenej úrovni (pozri IEM č. 2 k JAR-FCL 2.055).

(b) TRTO musí menovať osobu prijateľnú pre letecký úrad, ktorá leteckému úradu preukáže dostupné dostatočné finančné zdroje na vykonávanie výcviku na schválenej úrovni. Táto osoba je zodpovedným manažérom.

KONTROLA

9 Okrem počítačovej kontroly musí letecký úrad vykonávať ďalšie kontroly, aby určil, či TRTO plní predpisy JAR a podmienky schválenia.

10 V priebehu takýchto návštev je TRTO povinná umožniť prístup k výcvikovým záznamom, vydaným oprávneniam, technickým denníkom, prednáškam, skriptám a záznamom z predletových brífingov a ku všetkým ďalším materiálom týkajúcim sa výcviku. Kópiu správy o návšteve v TRTO musí letecký úrad dať tejto TRTO k dispozícii.

RIADENIE A PERSONÁL

11 Štruktúra riadenia musí zabezpečovať dohľad nad všetkými úrovňami personálu osobami, ktoré majú skúsenosti a kvality nevyhnutné na zabezpečenie udržania vysokej úrovne výcviku. Podrobnosti o štruktúre riadenia, vymedzujúce zodpovednosti jednotlivých osôb, musia byť zahrnuté v prevádzkovej príručke TRTO.

12 Vedúci výcviku (HT) prijateľný pre letecký úrad musí byť menovaný. HT musí byť zodpovedný za zabezpečenie plnenia požiadaviek predpisu JAR-FCL danou TRTO. Táto osoba nesie priamu konečnú zodpovednosť voči leteckému úradu.

13 TRTO musí mať zodpovedajúci personál, nevyhnutný na dosiahnutie výcvikových cieľov. Povinnosti každého inštruktora musia byť vymedzené a zdokumentované.

INŠTRUKTOR TYPOVEJ KVALIFIKÁCIE

14 Inštruktori typovej kvalifikácie (TRI) musia byť držiteľmi:

(a) preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota a kvalifikácie(-i) vzťahujúcej(-cich) sa na kurzy letového výcviku, na vykonanie ktorých sú menovaní;

approval of the Authority shall be obtained before the changes are implemented. TRTOs need not advise the Authority of minor changes in day-to-day operations. Where any doubt exists as to whether a proposed change is minor, the Authority shall be consulted.

7 A TRTO may make training arrangements with other training organisations or make use of alternative base aerodromes as part of its overall training organisation, subject to the approval of the Authority.

FINANCIAL RESOURCES

8 (a) A TRTO shall satisfy the Authority that sufficient funding is available to conduct flying training to the approved standards (see IEM No. 2 to JAR-FCL 2.055).

(b) A TRTO shall nominate a person acceptable to the Authority who shall satisfy the Authority that sufficient funding is available to conduct training to approved standard. Such person shall be known as the Accountable Manager.

INSPECTION

9 In addition to the initial inspection, the Authority will make certain inspections to determine the TRTO's compliance with JARs and the approval.

10 During such visits, access shall be given by the TRTO to training records, authorisation sheets, technical logs, lectures, study notes and briefings and any other relevant material. A copy of any report on a visit to a TRTO will be made available to that TRTO.

MANAGEMENT AND STAFFING

11 The management structure shall ensure supervision of all grades of staff by persons having the experience and qualities necessary to ensure the maintenance of high standards. Details of the management structure, indicating individual responsibilities, shall be included in the TRTO's Operations Manual.

12 A Head of Training (HT) acceptable to the Authority shall be nominated. The HT's responsibilities shall include ensuring that the TRTO is in compliance with JAR-FCL requirements. This person is ultimately directly responsible to the Authority.

13 The TRTO shall have adequate personnel necessary to accomplish the training objectives. The duties of each instructor shall be identified and documented.

TYPE RATING INSTRUCTOR

14 Type Rating Instructors (TRI) shall hold:

(a) a professional pilot licence and rating(s) related to the flying training courses they are appointed to conduct;

- (b) kvalifikácie inštruktora typovej kvalifikácie na vrtuľníky používané v kurze(-och) alebo
- (c) oprávnenia leteckého úradu na vykonávanie zvláštneho výcviku v TRTO (pozri JAR-FCL 2.305).

INŠTRUKTORI NA VÝCVIK NA LETOVOM SIMULÁTORE (SFI a STI)

15 Inštruktori na plnenie povinností letového výcviku musia mať alebo museli mať v priebehu troch rokov pred prvým menovaním preukaz spôsobilosti profesionálneho pilota, s výnimkou SFI, ktorý majú oprávnenie v súlade s paragrafom 3 dodatku 1 k JAR-FCL 2.005 a STI, ktorý majú oprávnenie v súlade s paragrafom 4 dodatku 1 k JAR-FCL 2.005, a mať skúsenosti s výcvikom príslušné pre výcvikové kurzy, na vykonávanie ktorých sú menovaní. Na viacpilótnu typovú kvalifikáciu a/alebo letový výcvik spolupráce vo viacčlennej posádke (MCC) na letovom simulátore a/alebo FTD a/alebo FNPT II/III, musia byť inštruktori držiteľmi kvalifikácie TRI(MPH) alebo SFI(H) oprávnenia.

VÝUČBA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

16 Výučbu teoretických vedomostí musí vykonávať oprávnený inštruktor, ktorý je držiteľom príslušnej typovej kvalifikácie alebo ktorýkoľvek inštruktor, ktorý má príslušné skúsenosti v letectve a pozná dané lietadlo, napr. palubný inžinier, technik údržby, dispečer letovej prevádzky.

VÝCVIKOVÉ ŠTANDARDY

17 TRTO musí zaviesť systém, ktorý zabezpečí, že prevádzka výcvikového strediska a výcvik prebieha účinne a účelne. Systém kvality musí určovať účinnosť politiky, postupov a výcviku v TRTO.

ZÁZNAMY

18 TRTO musí, využitím primeraného administratívneho personálu, udržiavať a uchovávať po dobu aspoň 5 rokov nasledovné záznamy:

- (a) hodnotenie pilotov vo výcviku pred kurzom a v jeho priebehu,
- (b) podrobnosti týkajúce sa výučby teoretických vedomostí, letového výcviku a letového výcviku na simulátore poskytnutého jednotlivým žiakom a
- (c) osobné informácie (dátumy uplynutia platnosti osvedčení zdravotnej spôsobilosti, kvalifikácií, atď.) týkajúce sa personálu TRTO.

19 Formát záznamov o výcviku žiaka musí byť špecifikovaný vo výcvikovej príručke.

20 TRTO musí predkladať výcvikové záznamy a správy podľa požiadaviek leteckého úradu.

VÝCVIKOVÝ PROGRAM

21 Na každý typ ponúkaného kurzu musí byť vypracovaný výcvikový program. Tento program musí

- (b) a type rating instructor rating for the helicopters used on the course(s); or
- (c) an authorisation from the Authority to conduct specific training in a TRTO (see JAR-FCL 2.305).

INSTRUCTORS FOR SYNTHETIC FLIGHT TRAINING (SFI and STI)

15 For flight training, instructors shall hold or have held, 3 years prior to the first appointment, a professional pilot licence, except for SFIs having an authorisation according to item 3 of Appendix 1 to JAR-FCL 2.005 and STIs having an authorisation according to item 4 of Appendix 1 to JAR-FCL 2.005, and have instructional experience appropriate to the training courses they are appointed to conduct. For multi-pilot type rating and/or MCC flight training on a flight simulator and/or FTD, and/or FNPT II/III, instructors shall hold a TRI(MPH) rating or a SFI(H) authorisation.

THEORETICAL KNOWLEDGE INSTRUCTION

16 The theoretical knowledge instruction shall be conducted by an authorised instructor holding the appropriate type rating or any instructor having appropriate experience in aviation and knowledge of the aircraft concerned, e.g. flight engineer, maintenance engineer, flight operations officer.

TRAINING STANDARDS

17 The TRTO shall establish a system to ensure that the training centre operations and training are run efficiently and effectively. The quality system shall determine the effectiveness of TRTO policies, procedures, and training.

RECORDS

18 A TRTO shall maintain the following records and retain for a period of at least 5 years, using appropriate administrative staff:

- (a) pilot trainee's assessments before and during the course;
- (b) details of theoretical knowledge, flying, and simulated flight training given to individual trainees; and
- (c) personal information, (expiry dates of medical certificates, ratings, etc.) related to TRTO's personnel.

19 The format of the trainee's training records shall be specified in the Training Manual.

20 The TRTO shall submit training records and reports as required by the Authority.

TRAINING PROGRAMME

21 A training programme shall be developed for each type of course offered. This programme shall include a

zahŕňať rozpis letového a pozemného výcviku prezentovaný, buď týždeň po týždni alebo po fázach, zoznam štandardných úloh a prehľad osnovy. V prvom rade musí byť zladený výcvik na letovom simulátore a výučba teoretických vedomostí takým spôsobom, ktorý zabezpečí, že žiaci budú schopní uplatňovať v letových úlohách vedomosti, ktoré získali na zemi. Mali by sa zaviesť také opatrenia, aby problémy, ktoré sa vyskytli pri výučbe, mohli byť riešené v priebehu nasledovného letového výcviku.

VRTULNÍKY NA VÝCVIK

22 Každý vrtuľník musí byť vybavený tak, ako požaduje špecifikácia výcviku, týkajúca sa schváleného kurzu, na ktorý je vrtuľník používaný a musí byť certifikovaný na IFR (ak je to príslušné).

ZARIADENIE

23 Musí byť k dispozícii vhodné výcvikové zariadenie.

POŽIADAVKY NA ZARADENIE DO VÝCVIKU

24 TRTO sú zodpovedné za to, že žiaci spĺňajú aspoň základné podmienky na výcvik typovej kvalifikácie tak, ako je stanovené v JAR-FCL 2.250 alebo JAR-FCL 2.255, ak je to príslušné.

VÝCVIKOVÁ PRÍRUČKA A PREVÁDZKOVÁ PRÍRUČKA

25 TRTO je povinná vydať a udržiavať výcvikovú príručku a prevádzkovú príručku obsahujúcu informácie a pokyny umožňujúce personálu vykonávanie ich povinností a poskytujúcu žiakom návod, ako splniť požiadavky kurzu. TRTO musí dať k dispozícii informácie obsiahnuté vo výcvikovej príručke a prevádzkovej príručke a schválenú dokumentáciu TRTO svojmu personálu a kde je to vhodné i žiakom. Postup zmien musí byť stanovený a zmeny musia byť vhodne riadené.

26 Výcvikové príručky musia stanovovať štandardy, úlohy a cieľ výcviku na každú etapu výcviku, ktorú žiaci musia plniť, vrátane vstupných požiadaviek na každý kurz, ak je to príslušné. Musí obsahovať nasledujúce časti:

Časť 1 – Plán výcviku

Časť 2 – Predletová príprava a letové cvičenia

Časť 3 – Výcvik na letovom simulátore

Časť 4 – Výučba teoretických vedomostí.

Pre ďalšie informácie pozri IEM č. 3 k JAR-FCL 2.055.

27 Prevádzková príručka musí poskytovať dôležité informácie pre jednotlivé skupiny personálu, napr. pre inštruktorov typovej kvalifikácie (TRI), inštruktorov na letovom simulátore, prevádzkový personál a personál údržby, atď. a musí obsahovať nasledujúce:

- (a) Všeobecná časť,
- (b) Technická časť,
- (c) Traťová časť,

breakdown of flying and ground training in either a week-by-week or phase presentation, a list of standard exercises and a syllabus summary. In particular, synthetic flight training and theoretical knowledge instruction shall be phased in such a manner as to ensure that trainees shall be able to apply to flying exercises the knowledge gained on the ground. Arrangements should be made so that problems encountered in instruction can be resolved during subsequent flight training.

TRAINING HELICOPTERS

22 Each helicopter must be equipped as requested in the training specifications concerning the approved course in which it is used, and shall be IFR certificated (if applicable).

FACILITIES

23 Suitable training facilities shall be provided.

REQUIREMENTS FOR ENTRY TO TRAINING

24 The TRTOs shall be responsible for ensuring that trainees meet at least the pre-requisite conditions for type rating training as set out in JAR-FCL 2.250 or JAR-FCL 2.255, as applicable.

TRAINING MANUAL AND OPERATIONS MANUAL

25 A TRTO shall provide and maintain a Training Manual and an Operations Manual containing information and instructions to enable staff to perform their duties and to give guidance to trainees on how to comply with course requirements. A TRTO shall make available to staff and, where appropriate, to trainees the information contained in the Training Manual, the Operations Manual and the TRTO's approval documentation. The amendment procedure shall be stated and amendments properly controlled.

26 The Training Manual shall state the standards, objectives and training goal for each phase of training that the trainees are required to comply with, including stating the entry requirements for each course, as applicable. It shall include the following:

Part 1 – The Training Plan

Part 2 – Briefing and Air Exercises

Part 3 – Synthetic Flight Training

Part 4 – Theoretical Knowledge Instruction.

For further guidance see IEM No. 3 to JAR-FCL 2.055.

27 The Operations Manual shall provide relevant information to particular groups of staff, e.g. TRIs, synthetic flight instructors, ground instructors, operations and maintenance staff, etc. and shall contain the following:

- (a) General
- (b) Technical
- (c) Route

(d) Výcvik personálu.

(d) Staff Training.

Pre ďalšie informácie pozri IEM č. 3 k JAR-FCL 2.055.

For further guidance see IEM No. 3 to JAR-FCL 2.055.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4,
01.08.06]

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03;
Amdt.4, 01.08.06]

Dodatok 3 k JAR-FCL 2.055**Schválenie modulových diaľkových kurzov výučby teoretických vedomostí**

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.130 a 2.135)
 (Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (3))
 (Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.205)
 (Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.255)
 (Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.285)
 (Pozri ACJ FCL 2.160 a 2.165 (a) (3), 2.205 a 2.285)

ORGANIZÁCIA NA VÝCVIK

1 Učebňa musí byť k dispozícii buď v hlavnom sídle organizácie na výcvik alebo za podmienky schválenia leteckým úradom, v iných vhodných priestoroch. V každom prípade učebne a všetky príslušné zariadenia na výučbu musia vyhovovať požiadavkám pre schválené organizácie. Pred začatím výcviku sa musí získať schválenie od leteckého úradu na vykonávanie modulového programu kurzu využívajúceho diaľkovú výučbu.

2 Vedúci výcviku alebo CGI FTO zaisťujúci diaľkovú výučbu musí spĺňať požiadavky dodatku 1a k JAR-FCL 2.055. Všetci inštruktori výučby teoretických vedomostí musia spĺňať požiadavky JAR-FCL a musia mať príslušnú kvalifikáciu alebo príslušnú prax, ktorá je prijateľná pre letecký úrad.

3 FTO poskytujúca len výučbu teoretických vedomostí podlieha tým istým požiadavkám na schválenie a audit, ktoré sú kladené na FTO v súlade s dodatkom 1a k JAR-FCL 2.055.

4 Je to na zvážení FTO, či poskytuje len niektoré alebo všetky tieto kurzy denne, alebo diaľkovo. Výučba v učebni musí byť zahrnutá vo všetkých predmetoch výučby modulových diaľkových kurzov. Čas strávený na skutočnej výučbe v učebni nesmie byť kratší ako 10 % z celého trvania kurzu.

INŠTRUKTORI

5 Všetci inštruktori musia byť úplne oboznámení s požiadavkami diaľkového programu výučby, vrátane systému zabezpečenia kvality. Ich počiatočný výcvik sa musí konať v hlavnom sídle organizácie; všetky následné výcviky musia byť na rovnakej úrovni ako pre rezidentných inštruktorov. Nech sú inštruktori umiestnený kdekoľvek, systém kvality musí poskytovať vyhovujúce prostriedky monitorovania individuálnej výkonnosti a dodržiavania schváleného programu výcviku.

VÝCVIKOVÉ KURZY

6 Diaľková výučba môže byť schválená len ako časť kurzu výučby teoretických vedomostí pre nasledujúce kurzy

(a) modulové kurzy výučby teoretických vedomostí pre PPL(H), CPL(H), IR(H) a ATPL(H),

(b) kurzy schválenej vstupnej výučby teoretických vedomostí pre prvú typovú kvalifikáciu viacmotorový vrtuľník.

[ZT 3, 01.09.03]

Appendix 3 to JAR-FCL 2.055**Approval of Modular Theoretical Knowledge Distance Learning Courses**

(See Appendix1 to JAR-FCL 2.130 & 2.135)
 (See Appendix1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (3))
 (See Appendix1 to JAR-FCL 2.205)
 (See Appendix1 to JAR-FCL 2.255)
 (See Appendix1 to JAR-FCL 2.285)
 (See ACJ FCL 2.160 & 2.165 (a) (3), 2.205 & 2.285)

TRAINING ORGANISATION

1 Classroom accommodation shall be available either at the principal place of registration of the training organisation or, subject to the approval of the Authority, within a suitable facility elsewhere. In either case, both classrooms and all associated teaching facilities shall conform to the requirements for organisation approval. Before training commences, approval will be obtained from the Authority to conduct a modular course programme using distance learning.

2 The Head of Training or CGI of an FTO undertaking distance learning shall comply with the requirements of Appendix 1a to JAR-FCL 2.055. All theoretical knowledge instructors shall meet the requirements of JAR-FCL and have appropriate qualification or relevant experience which is satisfactory to the Authority.

3 FTOs delivering only theoretical knowledge training will be subject to the same approval and audit requirements as are applied to FTOs in accordance with Appendix 1a to JAR-FCL 2.055.

4 It is open to the approved FTO to provide some or all of these courses either on a full time attendance basis, or by distance learning. An element of classroom instruction shall be included in all subjects of modular distance learning courses. The amount of time spent in actual classroom instruction shall be not less than 10 % of the total duration of the course.

INSTRUCTORS

5 All instructors shall be fully conversant in the requirements of the distance learning programme, including the quality assurance system. Their initial training shall take place at the principal place of registration; all subsequent training shall be to the same standard as for resident instructors. Wherever instructors are located, the Quality System shall provide a satisfactory means of monitoring individual performance and adhere to approved training programmes.

TRAINING COURSES

6 Distance Learning will only be approved as a component of a course of theoretical knowledge instruction for the following courses:

(a) modular courses of theoretical knowledge instruction for the PPL(H), CPL(H), IR(H) and ATPL(H),

(b) courses of approved pre-entry theoretical knowledge instruction for a first type rating for a multi engine helicopter.

[Amdt. 3, 01.09.03]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.075**Špecifikácie týkajúce sa preukazov spôsobilosti letovej posádky**

VŠEOBECNE

- 1 Platný preukaz spôsobilosti, vrátane platného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti, musí mať pilot vždy pri sebe, keď vykonáva oprávnenia tohto preukazu spôsobilosti.
- 2 Na zistenie totožnosti musí mať držiteľ preukazu spôsobilosti pri sebe doklad s fotografiou.
- 3 Každé odporúčanie lekára (napr. používanie okuliarov atď.) musí byť zapísané v osvedčení zdravotnej spôsobilosti (pozri JAR-FCL 3 IEM FCL 3.100).
- 4 V tomto článku sa pod pojmom „letecký úrad“ rozumie „letecký úrad štátu vydávajúceho preukaz spôsobilosti“.

**ŠTANDARDNÝ FORMÁT PREUKAZU
SPÔSOBILOSTI JAA**

Titulná strana

Názov a logo leteckého úradu (anglický a národný jazyk)
JOINT AVIATION AUTHORITIES (len po anglicky)
FLIGHT CREW LICENCE Preukaz spôsobilosti letovej posádky (anglický a národný jazyk)
Issued in accordance with ICAO and JAR-FCL Standards Vydaný v súlade so štandardami ICAO a JAR-FCL (anglický a národný jazyk)

Požiadavky

Rozmer každej strany nesmie byť menší ako jedna osmina rozmeru A4.

Appendix 1 to JAR-FCL 2.075**Specifications for flight crew licences**

GENERAL

- 1 A valid licence including and a valid medical certificate has always to be carried by the pilot when exercising the privileges of the licence.
- 2 A document containing a photo shall be carried for purposes of identification of the holder of the licence.
- 3 Any medical endorsements (e.g. use of spectacles, etc.) will be entered on the medical certificate (see JAR-FCL 3 IEM FCL 3.100).
- 4 In this subpart, the 'Authority' is the Authority of the State of licence issue.

STANDARD JAA LICENCE FORMAT

Cover page

Authority name and logo (English and national language)
JOINT AVIATION AUTHORITIES (English only)
FLIGHT CREW LICENCE (English and national language)
Issued in accordance with ICAO and JAR-FCL Standards (English and national language)

Requirements

Size of each page shall be not less than one eighth A4.

Stana 2

I	Štát vydania
III	Číslo preukazu spôsobilosti
IV	Meno a priezvisko držiteľa
XIV	Dátum (pozri pokyny) a miesto narodenia
V	Adresa Ulica, miesto, obvod, PSČ
VI	Štátna príslušnosť
VII	Podpis držiteľa
VIII	Vydávajúci letecký úrad Např. Tento preukaz spôsobilosti CPL(H) bol vydaný na základe preukazu spôsobilosti ATPL vydaného (štátom, ktorý nie je členom JAA)
X	Podpis vydávajúceho úradníka a dátum
XI	Pečiatka vydávajúceho leteckého úradu

Požiadavky

Číslo preukazu spôsobilosti musí vždy začínať kódom krajiny štátu vydania preukazu spôsobilosti.

Má byť používaný štandardný formát dátumu, t.j. deň/mesiac/rok v plnom znení (např. 21/01/1995).

Pozri JAR-FCL 2.070.

Strana 3

II	Názvy preukazov spôsobilosti, dátum prvého vydania a kód krajiny
IX	Platnosť: Tento preukaz spôsobilosti musí byť opätovne vydaný najneskôr Oprávnenia vyplývajúce z preukazu spôsobilosti môžu byť využívané len vtedy, ak má držiteľ platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti na požadované oprávnenie. Držiteľ preukazu spôsobilosti je v zmysle uplatnenia JAR-FCL 2.015 (a) (1) oprávnený využívať v preukaze uvedené oprávnenia na lietadlách zapísaných v registri lietadiel ktoréhokoľvek členského štátu Spojených leteckých úradov JAA. Na účely preukázania totožnosti musí mať držiteľ preukazu spôsobilosti u seba doklad totožnosti.
XII	Rádiotelefónne oprávnenia: Držiteľ tohto preukazu spôsobilosti preukázal spôsobilosť prevádzkovať palubné R/T vybavenia v anglickom jazyku (ďalšie jazyky uvedené).
XIII	Poznámky: Např. platný iba na letúny zapísané v registri lietadiel štátu vydania preukazu spôsobilosti. Jazyková spôsobilosť: (jazyk/-y)

Použité skratky musia byť skratky, ktoré sú použité v JAR-FCL (např. PPL(H), ATPL(H) atď.).

Má byť používaný štandardný formát dátumu, t.j. deň/mesiac/rok v plnom znení (např. 21/01/1995).

Opätovné vydanie má byť uskutočnené najneskôr do 5 rokov od dátumu prvého vydania uvedeného v bode II.

Page 2

I	State of issue
III	Licence number
IV	Last and first name of holder
XIV	Date (see instructions) and Place of birth
V	Address Street, town, area, zip code
VI	Nationality
VII	Signature of holder
VIII	Issuing Authority e.g. This CPL(H) has been issued on the basis of an ATPL issu ... (non JAA-State)
X	Signature of issuing officer and date
XI	Seal or stamp of issuing Authority

Requirements

Licence number will always commence with the U.N. country code of the State of licence issue.

Standard date format is to be used, i.e. day/month/year in full (e.g., 21/01/1995).

See JAR-FCL 2.070.

Page 3

II	Titles of licences, date of initial issue and country code
IX	Validity: This licence is to be re-issued not later than The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege. By the application of JAR-FCL 2.015 (a) (1), the licence holder is entitled to exercise licence privileges on aircraft registered in any Member State of the Joint Aviation Authorities. A document containing a photo shall be carried for the purposes of identification of the licence holder.
XII	Radiotelephony privileges: The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment on board aircraft in English (other languages specified).
XIII	Remarks: e.g. valid only on helicopters registered in the State of licence issue. Language Proficiency: (language(s))

Abbreviations used will be as used in JAR-FCL (e.g. PPL(H), ATPL(H), etc.).

Standard date format is to be used, i.e. day/month/year in full (e.g. 21/01/1995).

Re-issue is to be not later than 5 years from the date of initial issue shown in item II.

platnosť prístrojovej kvalifikácie IR(H) (s obmedzeniami, ak sú). Ak časť preskúšania na prístrojovú kvalifikáciu (IR) v rámci preskúšania odbornej spôsobilosti sa nevykoná a preskúšania odbornej spôsobilosti na prístrojovú kvalifikáciu sú vykonané na iných vrtuľníkoch, ktoré nie sú vybavené v súlade s IFR požiadavkami, examinátor vyznačí „VFR“ vedľa záznamu o predĺžení platnosti kvalifikácie.

Platnosť kvalifikácií inštruktora môže byť tiež podľa uváženia leteckého úradu v preukaze spôsobilosti predĺžená examinátorom, ktorý je súčasťou procesu predlžovania platnosti. Ak examinátor nie je zainteresovaný do procesu predlžovania platnosti, kvalifikáciu musí zapísať letecký úrad.

Kvalifikácie, ktorých platnosť nie je uznaná, musia byť z preukazu spôsobilosti odstránené podľa uváženia leteckého úradu, a to najneskôr 5 rokov od posledného predĺženia platnosti.

XII

Kvalifikácia	Dátum preskúšania	Platná do	Oprávnenie examinátorov číslo	Podpis examinátorov

(Každá strana musí obsahovať 10 prázdnych polí na účely prvého zapísania a predĺženia platnosti kvalifikácií).

Strana 8

Skratky použité v tomto preukaze spôsobilosti	
PPL	
ATPL	
CPL	
IR	
SE	
ME	
MPH	
SPH	
R/T	
T/R	
FI	
TRI	
IRI	

part of a proficiency check is not performed, and IR proficiency checks on other helicopters do not carry across corresponding IFR privileges, the examiner will indicate 'VFR' against the revalidation of that rating.

Instructor ratings may also at the discretion of the Authority be revalidated in the licence by the examiner who forms a part of the revalidation process. If an examiner is not involved in the revalidation process, the rating entry will be made by the Authority.

Ratings that are not validated will be removed from the licence at the discretion of the Authority and not later than 5 years from the last revalidation.

XII

Rating	Date of test	Valid until	Examiners authorisation no.	Examiners signature

(Each page will contain 10 spaces for initial issue and revalidation of ratings).

Page 8

Abbreviations used in this licence	
PPL	
ATPL	
CPL	
IR	
SE	
ME	
MPH	
SPH	
R/T	
T/R	
FI	
TRI	
IRI	

napr. ATPL (preukaz spôsobilosti dopravného pilota), CPL (preukaz spôsobilosti obchodného pilota), IR (prístrojová kvalifikácia), R/T (rádiotelefónna komunikácia), FI (letový Inštruktor), atď.....).

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06; ZT 5, 01.12.06]

e.g. ATPL (Airline Transport Pilot Licence), CPL (Commercial Pilot Licence), IR (Instrument rating), R/T (Radio Telephony), FI (Flight Instructor), etc.....).

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.4, 01.08.06; Amdt.5, 01.12.06]

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY LEFT BLANK**

ČLÁNOK B - ŽIAK-PILOT (Vrtuľník)

SUBPART B - STUDENT PILOT (Helicopter)

JAR-FCL 2.085 Požiadavky

(a) Žiak-pilot musí spĺňať požiadavky stanovené leteckým úradom štátu, v ktorom študent zamýšľa absolvovať výcvik. Stanovením takýchto požiadaviek musí letecký úrad zabezpečiť, aby oprávnenia udelené žiakom-pilotom neumožňovali spôsobovať nebezpečné situácie v letovej prevádzke.

(b) Žiak-pilot nesmie vykonávať samostatné lety, pokiaľ nie je na to oprávnený letovým inštruktorom.

JAR-FCL 2.090 Minimálny vek

Pred prvým samostatným letom musí žiak-pilot dosiahnuť aspoň 16 rokov.

JAR-FCL 2.095 Zdravotná spôsobilosť

Žiak-pilot nesmie lietať samostatné lety, pokiaľ nie je držiteľom platného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. alebo 2. triedy.

JAR-FCL 2.085 Requirements

(a) A student pilot shall meet requirements specified by the Authority in the State in which the student intends to train. In prescribing such requirements the Authority shall ensure that the privileges granted would not permit student pilots to constitute a hazard to air navigation.

(b) A student pilot shall not fly solo unless authorised by a flight instructor.

JAR-FCL 2.090 Minimum age

A student pilot shall be at least 16 years of age before the first solo flight.

JAR-FCL 2.095 Medical fitness

A student pilot shall not fly solo unless that student pilot holds a valid Class 1 or Class 2 medical certificate.

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY LEFT BLANK**

**ČLÁNOK C - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI
SÚKROMNÉHO PILOTA (Vrtuľník) – PPL(H)****SUBPART C - PRIVATE PILOT LICENCE
(Helicopter) – PPL(H)****JAR-FCL 2.100 Minimálny vek**

Žiadateľ o vydanie PPL(H) musí mať aspoň 17 rokov.

JAR-FCL 2.105 Zdravotná spôsobilosť

Žiadateľ o vydanie PPL(H) musí mať platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. alebo 2. triedy. Za účelom využívania oprávnení PPL(H) musí mať platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. alebo 2. triedy.

JAR-FCL 2.110 Oprávnenia a podmienky

(a) *Oprávnenia.* S prihladením na akékoľvek iné podmienky špecifikované v predpisoch JAR, oprávnenie držiteľa PPL(H) dovoľuje vykonávať, nie však za úplatu, funkciu veliaceho pilota alebo 2. pilota ktoréhokoľvek vrtuľníka na neobchodné lety.

(b) *Podmienky*

(1) Žiadateľ o vydanie PPL(H), ktorý splní podmienky stanovené v JAR-FCL 2.100, 2.105, 2.120, 2.125 (a) a (b), 2.130, 2.135[] [.] 2.261 (a) [a ak je to príslušné 2.010 (a) (4)] musí mať splnené požiadavky na vydanie PPL(H) vrátane aspoň typovej kvalifikácie na vrtuľník použitý pri praktickej skúške.

(2) Ak sa majú oprávnenia preukazu spôsobilosti využívať v noci, musí držiteľ splniť ustanovenia JAR-FCL 2.125 (c).

[ZT 1, 01.12.00; ZT 5, 01.12.06]

JAR-FCL 2.115 Zámerne nepoužitý

[ZT 1, 01.12.00]

JAR-FCL 2.120 Skúsenosti a započítavanie

Žiadateľ o vydanie PPL(H) musí nalietat' aspoň 45 hodín času letu ako pilot vrtuľníkov; celkovo 5 hodín z týchto 45 hodín môže byť na tréningu letových a navigačných postupov (FNPT) alebo na letovom simulátore. Držiteľia preukazov spôsobilosti pilota alebo rovnocenného oprávnenia na letúne, mikrolahké letúne s pevnými krídlami a pohyblivými aerodynamickými riadiacimi plochami, mikrolahké vrtuľníky, vírniky, klzáky, motorizované alebo motorové klzáky si môžu započítať 10 % svojho celkového času letu vo funkcii veliaceho pilota na takomto lietadle, najviac však 6 hodín do celkového počtu letových hodín na získanie PPL(H).

JAR-FCL 2.125 Výcvikový kurz

(Pozri dodatok 1, 2 a 3 k JAR-FCL 2.125)

(Pozri AMC FCL 2.125)

(a) *Všeobecne.* Žiadateľ o vydanie PPL(H) musí absolvovať v organizácii letového výcviku (FTO) alebo

JAR-FCL 2.100 Minimum age

An applicant for a PPL(H) shall be at least 17 years of age.

JAR-FCL 2.105 Medical fitness

An applicant for a PPL(H) shall hold a valid Class 1 or Class 2 medical certificate. In order to exercise the privileges of a PPL(H) a valid Class 1 or Class 2 medical certificate shall be held.

JAR-FCL 2.110 Privileges and conditions

(a) *Privileges.* Subject to any other conditions specified in JARs, the privileges of the holder of a PPL(H) are to act, but not for remuneration, as pilot-in-command or co-pilot of any helicopter engaged in non-revenue flights.

(b) *Conditions*

(1) An applicant for a PPL(H) who has complied with the conditions specified in JAR-FCL 2.100, 2.105, 2.120, 2.125 (a) and (b), 2.130, 2.135[] [.] 2.261(a) [and, if applicable, 2.010 (a) (4)] shall have fulfilled the requirements for the issue of a PPL(H) including at least the type rating for the helicopter used in the skill test.

(2) If the privileges of the licence are to be exercised at night, the holder shall have complied with JAR-FCL 2.125 (c).

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 5, 01.12.06]

JAR-FCL 2.115 Intentionally blank

[Amdt. 1, 01.12.00]

JAR-FCL 2.120 Experience and crediting

An applicant for a PPL(H) shall have completed at least 45 hours flight time as a pilot of helicopters; a total of 5 hours of this 45 hours may be helicopters; a total of 5 hours of this 45 hours may have been completed in a FNPT or a flight simulator. Holders of pilot licences or equivalent privileges for aeroplanes, microlights having fixed wings and moveable aerodynamic control surfaces acting in all three dimensions, microlight helicopters, gyroplanes, gliders, self-sustaining gliders or self-launching gliders may be credited with 10 % of their total flight time as pilot-in-command in such aircraft up to a maximum of 6 hours towards a PPL(H).

JAR-FCL 2.125 Training course

(See Appendix 1, 2 and 3 to JAR-FCL 2.125)

(See AMC FCL 2.125)

(a) *General.* An applicant for a PPL(H) shall complete at a FTO or an accepted registered facility

v uznanom registrovanom zariadení požadovaný výcvik v súlade s osnovou, stanovenou v dodatku 1 k JAR-FCL 2.125. Registrované zariadenie je obmedzené na poskytovanie výcviku na jednomotorových vrtuľníkoch s osvedčením pre maximálnu kapacitu sedadiel neprevyšujúcu 4 osoby. Za výnimočných okolností môžu byť existujúce jednomotorové cvičné vrtuľníky ďalej používané, ak sú schválené leteckým úradom v registrovaných zariadeniach na výcvik PPL, podľa udelenej výnimky. Požiadavky na registráciu sú stanovené v dodatku 2 a 3 k JAR-FCL 2.125.

(b) *Letový výcvik.* Žiadateľ o vydanie PPL(H) musí nalietat' na type vrtuľníka s osvedčením letovej spôsobilosti vydaným alebo uznaným členským štátom JAA, aspoň 25 hodín výcviku s inštruktorom, ktorý zahŕňa aspoň 5 hodín času prístrojového výcviku s inštruktorom a aspoň 10 hodín samostatného času letu pod dohľadom, ktorý zahŕňa aspoň 5 hodín času samostatných preletov s aspoň jedným preletom na vzdialenosť najmenej 185 km (100 NM), v priebehu ktorého sa musí uskutočniť plné pristátie na dvoch letiskách, iných ako letisko odletu.

(c) *Kvalifikácia na lety v noci*

(1) Ak majú byť oprávnenia preukazu spôsobilosti využívané v noci, držiteľ PPL(H) musí mať kvalifikáciu na lety v noci v súlade s dodatkom 4 k JAR-FCL 2.125.

(2) Žiadateľ, ktorý je alebo bol držiteľom IR(A) musí spĺňať, v súlade s dodatkom 4 k JAR-FCL 2.125 cvičenia 4 až 6 a musí absolvovať minimálne 5 hodím času prístrojového výcviku s inštruktorom na vrtuľníku pre cvičenia 1 až 3, podľa rozhodnutia FI.

(3) Táto kvalifikácia musí byť potvrdená v preukaze spôsobilosti.

[ZT 1, 01.12.00]

JAR-FCL 2.130 Skúška z teoretických vedomostí
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.130 a 2.135)

Žiadateľ o vydanie PPL(H) musí leteckému úradu preukázať úroveň teoretických vedomostí primeranú oprávneniam udeleným držiteľovi PPL(H). Požiadavky a postupy pre skúšky z teoretických vedomostí sú stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.130 a 2.135 a JAR-FCL 2.261 (a).

JAR-FCL 2.135 Praktické skúsenosti
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.130 a 2.135)

Žiadateľ o vydanie PPL(H) musí preukázať schopnosť vykonávať vo funkcii veliaceho pilota vrtuľníka príslušné postupy a obraty opísané v dodatku 1 k JAR-FCL 2.130 a 2.135 a dodatku 2 k JAR-FCL 2.135 so stupňom spôsobilosti primeranej oprávneniam udeleným držiteľovi PPL(H). Praktická skúška musí byť uskutočnená do šiestich mesiacov od ukončenia letového výcviku (pozri JAR-FCL 2.125 (a)).

the required instruction in accordance with the syllabus as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.125. A registered facility is limited to giving training on single-engine helicopters with a maximum certificated seating capacity of not more than 4 persons. In exceptional circumstances existing SE training helicopters may continue to be used when approved in registered facilities for PPL training by the Authority under the terms of an exemption. The requirements for registration are set out in Appendix 2 and 3 to JAR-FCL 2.125.

(b) *Flight instruction.* An applicant for a PPL(H) shall have completed on one type of helicopter, having a certificate of airworthiness issued or accepted by a JAA Member State, at least 25 hours dual instruction, to include at least 5 hours instrument dual instruction time, and at least 10 hours of supervised solo flight time, including at least five hours of solo cross-country flight time with at least one cross-country flight of at least 185 km (100 NM), during which full stop landings at two aerodromes different from the aerodrome of departure shall be made.

(c) *Night qualification*

(1) If the privileges of the licence are to be exercised at night, the holder of a PPL(H) shall have a night qualification in accordance with Appendix 4 to JAR-FCL 2.125.

(2) An applicant who holds, or has held, an IR(A) shall complete in accordance with Appendix 4 to JAR-FCL 2.125 exercises 4 to 6, and shall complete a minimum of 5 hours helicopter dual instrument instruction time for exercises 1 to 3 at the discretion of a FI.

(3) This qualification will be endorsed on the licence.

[Amdt. 1, 01.12.00]

JAR-FCL 2.130 Theoretical knowledge examination
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.130 and 2.135)

The applicant for a PPL(H) shall have demonstrated to the Authority a level of theoretical knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of a PPL(H). The requirements and procedures for the theoretical knowledge examinations are set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.130 & 2.135 and JAR-FCL 2.261 (a).

JAR-FCL 2.135 Skill
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.130 and 2.135)

An applicant for a PPL(H) shall have demonstrated the ability to perform as pilot-in-command of a helicopter the relevant procedures and manoeuvres described in Appendix 1 to JAR-FCL 2.130 and 2.135 and Appendix 2 to JAR-FCL 2.135 with a degree of competency appropriate to the privileges granted to the holder of a PPL(H). The skill test shall be taken within six months of completing the flight instruction (see JAR-FCL 2.125 (a)).

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.125

Výcvikový kurz pre PPL(H) – Prehľad

(Pozri JAR-FCL 2.125)
(Pozri AMC FCL 2.125)

1 Cieľom kurzu PPL(H) je vyškoliť žiaka-pilota tak, aby lietal bezpečne a účelne podľa pravidiel letu za viditeľnosti.

VÝUČBA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

2 Osnova výučby teoretických vedomostí kurzu PPL(H) musí zahŕňať nasledujúce:

Letecké právo, všeobecné vedomosti o lietadle, letové výkony lietadla a plánovanie, ľudská výkonnosť a obmedzenia, meteorológia, navigácia, prevádzkové postupy, princípy letu a komunikácia.

Ďalšie podrobnosti celej výučby teoretických vedomostí sú stanovené v AMC FCL 2.125.

LETOVÝ VÝCVIK

3 Osnova letového výcviku pre PPL(H) musí zahŕňať nasledujúce:

- (a) predletové činnosti, zahŕňajúce určenie hmotnosti a vyváženia, kontrola a údržba (ošetrenie) vrtuľníka,
- (b) letiskovú prevádzku a usporiadanie letovej prevádzky, opatrenia a postupy na zabránenie zrážkam,
- (c) riadenie vrtuľníka podľa vonkajšej vizuálnej orientácie,
- (d) vzlety, pristátia, vistenie, zatáčky s výhľadom a obvyklé prechody z a do vistenia,
- (e) núdzové postupy, základy autorotácie, simulovaná porucha motora, činnosť pri pozemnej rezonancii, ak jej vznik je možný pre daný typ,
- (f) let do boku a cúvanie, otáčanie sa na mieste,
- (g) rozpoznanie vzniku vírového prstenca, činnosť pri obnove normálneho režimu letu z vírového prstenca,
- (h) autorotácia s dosadnutím, pristátie so simuláciou vypnutého motora, cvičné vynútené pristátia. Simulovanie nesprávnej činnosti vybavenia a núdzové postupy vzťahujúce sa k nesprávnym činnostiam motorov, ovládacích prvkov, elektrických a hydraulických okruhov,
 - (i) ostré zatáčky,
 - (j) prechody, rýchle zastavenia, obraty v závetrí, vzlety a pristátia na svahoch,
 - (k) lety s obmedzeným výkonom a v obmedzenom priestore, vrátane výberu a letov na a z nepripravených miest,
 - (l) lety výhradne podľa základných letových prístrojov, vrátane vykonania horizontálnej zatáčky o 180° a vybratia neobvyklých letových polôh k simulovaniu neúmyselného vlietnutia do oblaku (tento výcvik môže byť vykonaný FI(H)),

Appendix 1 to JAR-FCL 2.125

PPL(H) training course – Summary

(See JAR-FCL 2.125)
(See AMC FCL 2.125)

1 The aim of the PPL(H) course is to train the student pilot to fly safely and efficiently under Visual Flight Rules.

THEORETICAL KNOWLEDGE INSTRUCTION

2 The theoretical knowledge syllabus of the PPL(H) course shall cover the following:

Air Law, Aircraft General Knowledge, Flight Performance and Planning, Human Performance and Limitations, Meteorology, Navigation, Operational Procedures, Principles of Flight and Communication.

Further details of all theoretical knowledge instruction are set out in AMC FCL 2.125.

FLIGHT INSTRUCTION

3 The PPL(H) flight instruction syllabus shall cover the following:

- (a) pre-flight operations, including mass and balance determination, helicopter inspection and servicing;
- (b) aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance precautions and procedures;
- (c) control of the helicopter by external visual reference;
- (d) take-offs, landings, hovering, look out turns and normal transitions from and to the hover;
- (e) emergency procedures, basic autorotations, simulated engine failure, ground resonance recovery if relevant to type;
- (f) sideways and backwards flight, turns on the spot;
- (g) incipient vortex ring recognition and recovery;
- (h) touchdown autorotations, simulated engine-off landings, practice forced landings. Simulated equipment malfunctions and emergency procedures relating to malfunctions of engines, controls, electrical and hydraulic circuits;
 - (i) steep turns;
 - (j) transitions, quick stops, out of wind manoeuvres, sloping ground landings and take-offs;
 - (k) limited power and confined area operations including selection of and operations to and from unprepared sites;
 - (l) flight by sole reference to basic flight instruments including completion of a level 180° turn and recovery from unusual attitudes to simulate inadvertent entry into cloud (this training may be conducted by an FI(H));

(m) prelety s použitím vizuálnej orientácie, navigácia výpočtom a kde je k dispozícii, rádionavigačných prostriedkov,

(n) prílety, odlety a prelety riadených letísk, plnenie postupov letových prevádzkových služieb, komunikačné postupy a frazeológia.

VRTUĽNÍKY NA VÝCVIK A SKÚŠKY

4 K dispozícii musí byť primeraný park vrtuľníkov na výcvik a skúšky vhodných na poskytované výcvikové kurzy a preskúšanie. Každý vrtuľník musí byť vybavený zdvojeným základným riadením, určeným pre inštruktora a žiaka. Prepínateľné riadenie letu je nepripustné. Park vrtuľníkov by mal zahŕňať, podľa toho čo je vhodné pre výcvikové kurzy, vrtuľníky vhodné pre vykonávanie (predvádzanie) autorotácie a vrtuľníky vhodne vybavené na simulovanie meteorologických podmienok na let podľa prístrojov a vhodne vybavené na požiadavky prístrojového letového výcviku a preskúšania. Pre letový výcvik a preskúšanie na IR(H) musí byť k dispozícii primeraný počet vrtuľníkov s osvedčením na prevádzku IFR.

Vrtuľníky používané na výcvik musia byť schválené leteckým úradom na výcvikové účely.

LETISKÁ A PRISTÁVACIE PLOCHY

5 Základné letisko a ktorékoľvek iné náhradné základné letisko, na ktorom sa vykonáva výcvik, musí spĺňať nasledovné požiadavky:

(a) mať aspoň jednu vzletovú a pristávaciu dráhu alebo plochu na vzlet/pristátie, ktorá umožňuje vrtuľníku na výcvik vykonávať normálny vzlet alebo pristátie pri schválenej maximálnej vzletovej alebo maximálnej pristávacej hmotnosti a dosadnutie s autorotáciou, ak je to vhodné:

(i) v podmienkach bezvetria (vo vetre nie viac ako 4 uzly) a pri teplotách rovných priemernej maximálnej teplote pre najteplejší mesiac v roku v tejto prevádzkovej oblasti,

(ii) v bezpečnej výške aspoň 50 stôp (ft) nad všetkými prekážkami na dráhe stúpania po vzlete,

(iii) s ovládaním pohonnej jednotky a pristávacieho zariadenia (ak je použité) odporúčaným výrobcom a

(iv) s hladkým prechodom od odpútania do najvhodnejšej rýchlosti stúpania bez mimoriadnych pilotných skúseností alebo techniky pilotáže,

(b) mať indikátor smeru vetra, ktorý je viditeľný na úrovni zeme z koncov všetkých vzletových a pristávacích dráh, plôch na vzlet/pristátie,

(c) mať vhodné osvetlenie vzletovej a pristávacej dráhy, plôch na vzlet/pristátie, ak sú využívané na výcvik v noci a

(m) cross-country flying by using visual reference, dead reckoning and, where available, radio navigation aids;

(n) operations to, from and transiting controlled aerodromes; compliance with air traffic services procedures, communication procedures and phraseology;

TRAINING AND TESTING HELICOPTER(S)

4 An adequate number of training and testing helicopters appropriate to the courses of training and testing shall be provided. Each helicopter shall be fitted with duplicated primary flight controls for use by the instructor and the student. Swing-over flight controls shall not be acceptable. The helicopter(s) shall include, as appropriate to the courses of training, helicopter(s) suitable for auto-rotation demonstration and helicopter(s) suitably equipped to simulate instrument meteorological conditions, and suitably equipped for the instrument flight training and testing required. For flight training and testing for IR(H), an adequate number of IFR certificated helicopters shall be available.

Helicopters used for training shall be approved by the Authority for training purposes.

AERODROMES AND SITES

5 The base aerodrome, and any alternative base aerodrome, at which training is being conducted shall meet the following requirements.

(a) Have at least one runway or take-off/landing area that allows training helicopter to make a normal take-off or landing at the maximum take-off or maximum landing mass authorised, and touch down autorotation as appropriate:

(i) under calm wind (not more than four knots) conditions and temperatures equal to the mean high temperature for the hottest month of the year in the operating area;

(ii) clearing all obstacles in the take-off flight path by at least 50 feet;

(iii) with the powerplant operation and the landing gear (if applicable) recommended by the manufacturer; and

(iv) with a smooth transition from lift-off to the best rate of climb speed without exceptional piloting skills or techniques.

(b) Have a wind direction indicator that is visible at ground level from the ends of each runway, take-off/landing area.

(c) Have adequate runways/take-off/landing area lights if used for night training.

(d) mať k dispozícii prostriedky na spojenie vzduch/zem prijateľné pre letecký úrad.

- 6 K dispozícii musia byť pristávacie plochy pre:
- výcvik prevádzky v obmedzenom priestore),
 - autorotácie so simulovaným vysadením motora,
 - výcvik prevádzky na svahovitom teréne.

Všetky podrobnosti sú uvedené v AMC FCL 2.125.

(d) Have available a means of air/ground communications acceptable to the Authority.

- 6 Sites shall be available for:
- confined area operation training,
 - simulated engine off autorotation,
 - sloping ground training.

For all details see AMC FCL 2.125.

Dodatok 2 k JAR-FCL 2.125**Registrácia zariadení výlučne na výcvik PPL**

(Pozri JAR-FCL 2.125 (a))

1 Žiadosť o súhlas na registráciu musí podať vlastníak, alebo osoba zodpovedná za zariadenie leteckému úradu členského štátu JAA, v ktorom sa toto zariadenie nachádza, a ktorý žiadateľovi vydá formulár na registráciu.

2 Formulár žiadosti o registráciu musí obsahovať informácie, ako je uvedené v dodatku 3 k JAR-FCL 2.125.

3 Po prijatí vyplneného formulára žiadosti letecký úrad členského štátu JAA, v ktorom sa zariadenie nachádza, musí zaregistrovať zariadenie na vykonávanie výcviku PPL v rámci tohto štátu bez formálneho schvaľovacieho postupu podľa svojho uváženia, pokiaľ nemá dôvod pochybovať, že výcvik môže byť vykonávaný bezpečne. O výsledku letecký úrad žiadateľa upovedomí.

4 Akékoľvek zmeny v údajoch zapísaných v tomto formulári musia byť oznámené leteckému úradu.

5 Zariadenie zostane zaregistrované dovtedy, kým letecký úrad nedostane od jeho prevádzkovateľa správu, že výcvik PPL má byť zrušený, alebo letecký úrad nerozhodne, že výcvik nie je vykonávaný bezpečne a/alebo v súlade s JAR-FCL. V oboch takýchto prípadoch bude registrácia zariadenia zrušená.

[ZT 1, 01.12.00]

Appendix 2 to JAR-FCL 2.125**Registration of facilities for PPL instruction only**

(See JAR-FCL 2.125 (a))

1 Application for acceptance of registration shall be made by the owner or responsible person in charge of the facility to the Authority of the JAA Member State in which the facility is located which will provide the applicant with a registration form.

2 The application form for registration shall contain the information as shown in Appendix 3 to JAR-FCL 2.125.

3 Upon receipt of the completed application form the Authority of the JAA Member State in which the facility is located will register the facility to conduct PPL training within that State, at the discretion of the Authority, without formal approval procedure, unless it has reason to doubt that the instruction can be carried out safely. The Authority will inform the applicant to this effect.

4 Any changes to the information entered on this form shall be communicated to the Authority.

5 The facility will remain registered until the Authority is informed by its operator that PPL training is to cease, or the Authority establishes that instruction is not being carried out safely and/or in compliance with JAR-FCL. In both these situations the registration of the facility will be revoked.

[Amdt. 1, 01.12.00]

Dodatok 3 k JAR-FCL 2.125**Obsah formulára žiadosti o registráciu zariadenia na výcvik PPL**

(Pozri JAR-FCL 2.125)

a	Názov a adresa, pod ktorou je zariadenie prevádzkované, t. j. klub, škola, skupina.
b	Meno vlastníka(-ov).
c	Dátum plánovaného začatia prevádzky.
d	Meno, adresa a telefónne číslo letových inštruktorov (FI) a ich kvalifikácie.
e	(i) názov a adresa letiska, ak je použiteľná, na ktorom má byť vykonávaný výcvik, (ii) názov prevádzkovateľa letiska.
f	Zoznam vrtuľníkov, ktoré majú byť používané, vrátane všetkých prostriedkov na výcvik na letových simulátoroch, ak sú použiteľné, ktoré bude zariadenie využívať, s uvedením: Typov vrtuľníkov, registrovej(-ých) značky(-iek), registrovaného(-ných) vlastníka(-ov), kategórií osvedčenia letovej spôsobilosti.
g	Druh výcviku, ktorý má zariadenie vykonávať Výučbu teoretických vedomostí na PPL(H) (pozri JAR-FCL 2.130), letový výcvik na PPL(H) a s ním spojené jednomotorové typové kvalifikácie (pozri JAR-FCL 2.125 (a)), kvalifikáciu na lety v noci, ďalšie (uvedte konkrétne) (pozri JAR-FCL 2.017).
h	Podrobnosti o uzatvorení poistenia lietadla.
i	Uvedte, či vaše zariadenie bude zabezpečovať úplnú alebo čiastočnú prevádzku.
j	Akékoľvek ďalšie informácie, ktoré môže letecký úrad požadovať.
k	Vyhlásenie dole podpísaného žiadateľa o tom, že informácie poskytnuté v bode (a) až (j) hore sú správne a že výcvik bude vykonávaný v súlade s predpisom JAR-FCL 2.
Dátum:	
Podpis:	

[ZT 2, 01.11.02]

Appendix 3 to JAR-FCL 2.125**Contents of an application form for registration of a facility for PPL instruction**

(See JAR-FCL 2.125)

a	Name and address under which the facility operates, i.e. Club, School, Group
b	Name of Owner(s)
c	Date of intended commencement of operations
d	Name, address and telephone number of FI's and qualifications
e	(i) Name and address of aerodrome, if applicable, from which training operations are to be conducted, (ii) Name of aerodrome operator.
f	List of helicopters to be used, including any means of synthetic flight instruction (if applicable) to be used by the facility, stating: Type of helicopters, Registration(s), Registered Owner(s), C of A Categories;
g	Type of training to be conducted by the facility: Theoretical knowledge instruction for PPL(H) (see JAR-FCL 2.130), Flight instruction for PPL(H) with associated single-engine type rating (see JAR-FCL 2.125 (a)), Night qualification, Others (specify) (see JAR-FCL 2.017).
h	Details of aircraft insurance held
i	State whether your facility intends to operate full or part time.
j	Any additional information the Authority may require.
k	A declaration below by the applicant that the information provided in (a) to (j) above is correct and that training will be conducted in accordance with JAR-FCL 2.
Date:	
Signature:	

[Amdt. 2, 01.11.02]

Dodatok 4 k JAR-FCL 2.125**Kurz kvalifikácie PPL(H) na lety v noci**

(Pozri JAR-FCL 2.125 (c))

- 1 Cieľom kurzu je kvalifikovať držiteľov PPL(H) na vykonávanie oprávnení preukazov spôsobilosti na lety v noci.
- 2 Držiteľ PPL(H) žiadajúci o kvalifikáciu na lety v noci musí absolvovať minimálne 100 hodín času letu vo funkcii pilota vrtuľníka po vydaní preukazu spôsobilosti, zahŕňajúcich minimálne 60 hodín vo funkcii veliaceho pilota na vrtuľníkoch a 20 hodín preletov.
- 3 Kurz musí byť ukončený v priebehu 6 mesiacov.
- 4 Pre zápis do preukazu spôsobilosti musí byť FI alebo vedúcim výcviku vydané osvedčenie o úspešnom absolvovaní kurzu.

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

5 Osnova teoretických vedomostí musí zahŕňať minimálne 5 hodín výcviku, pokrývajúceho zopakovanie a/alebo vysvetlenie:

- minimá VMC pre lety v noci,
- pravidlá týkajúce sa riadenia vzdušného priestoru v noci a dostupných zariadení,
- pravidlá týkajúce sa osvetlenia pozemného/vzletovej a pristávacej dráhy/pristávacej plochy/prekážok,
- navigačné svetlá lietadla a pravidlá na zabránenie zrážkam,
- fyziologické aspekty nočného videnia a orientácie,
- nebezpečenstvo straty orientácie v noci,
- nebezpečenstvo zhoršenia počasia v noci,
- prístrojové systémy/funkcie a chyby,
- osvetlenie prístrojov a systém núdzového osvetlenia kabíny,
- zaznamenávanie údajov do máp pre ich použitie pri osvetlenej kabíne,
- princípy praktickej navigácie,
- princípy rádionavigácie,
- plánovanie a použitie bezpečnej nadmorskej výšky,
- nebezpečenstvo pri podmienkach námrazy, úhybné a únikové manévry.

LETOVÝ VÝCVIK

- 6 Vo všetkých prípadoch musia byť splnené cvičenia 4 až 6 z osnova kvalifikácie na lety v noci.
- 7 Pre cvičenia 1 až 3 môže byť až 50 % požadovaného letového výcviku absolvovaného na STD(H) (- bude zapracované -). Avšak všetky body cvičenia musia byť vykonané na vrtuľníku za letu.

Appendix 4 to JAR-FCL 2.125**PPL(H) Night Qualification Course**

(See JAR-FCL 2.125 (c))

- 1 The aim of the course is to qualify PPL(H) holders to exercise the privileges of the licence at night.
- 2 A holder of PPL(H) applying for a night qualification shall have completed at least 100 hours of flight time as pilot of helicopters after the issue of the licence, including at least 60 hours as PIC of helicopters and 20 hours cross-country flight.
- 3 The course shall be completed within 6 months.
- 4 For licence endorsement a certificate of satisfactory completion of the course shall be issued by the FI or Head of Training.

THEORETICAL KNOWLEDGE

5 The theoretical knowledge syllabus shall comprise at least 5 hours of instruction, covering the revision and/or explanation of:

- night VMC minima,
- rules regarding airspace control at night and facilities available,
- rules regarding aerodrome ground/runway/landing site/obstruction lighting,
- aircraft navigation lights and collision avoidance rules,
- physiological aspects of night vision and orientation,
- dangers of disorientation at night,
- dangers of weather deterioration at night,
- instrument systems/functions and errors,
- instrument lighting and emergency cockpit lighting systems,
- map marking for use under cockpit lighting,
- practical navigation principles,
- radio navigation principles,
- planning and use of safety altitude,
- danger from icing conditions, avoidance and escape manoeuvres.

FLYING TRAINING

- 6 In all cases, exercises 4 to 6 of the night qualification flight syllabus shall be completed.
- 7 For exercises 1 to 3, up to 50 % of the required flight training may be completed in a STD(H) (- to be developed -). However, all items within each exercise must be practised in a helicopter in flight.

8 Body označené (*) musia byť splnené za simulovaných IMC a môžu byť splnené cez deň.

9 Cvičenia 1 až 3 z osnovy letového výcviku musia zahŕňať najmenej 10 hodín výcviku.

10 Cvičenia 4 až 6 z osnovy letového výcviku musia zahŕňať najmenej 5 hodín, vrátane najmenej 3 hodín výcviku s inštruktorom a 5 samostatných okruhov v noci. Každý okruh musí zahŕňať vzlet a pristátie.

11 Letové cvičenia musia obsahovať:

- Cvičenie 1

(opakovať podľa potreby, pokiaľ žiak nedosiahne bezpečnú a dostatočnú úroveň)

- zopakovanie základných obrátov pri lete výhradne podľa prístrojov*,
- vysvetlenie a predvedenie prechodu z letu za viditeľnosti na let podľa prístrojov*,
- vysvetlenie a zopakovanie vyberania neobvyklých letových polôh výhradne podľa prístrojov*.

- Cvičenie 2

(opakovať podľa potreby, pokiaľ žiak nedosiahne bezpečnú a dostatočnú úroveň)

- vysvetlenie a predvedenie použitia rádionavigačných prostriedkov počas letu výhradne podľa prístrojov, zahŕňajúcich určenie pozície a sledovanie dráhy letu*.

- Cvičenie 3

(opakovať podľa potreby, pokiaľ žiak nedosiahne bezpečnú a dostatočnú úroveň)

- vysvetlenie a predvedenie použitia asistencie radaru*,

- Cvičenie 4

(opakovať podľa potreby, pokiaľ žiak nedosiahne bezpečnú a dostatočnú úroveň)

- vysvetlenie a predvedenie využitia a nastavenia pristávacích svetiel,
- vysvetlenie a predvedenie vistenia v noci:
 - vyšší a pomalší ako cez deň,
 - vyvarovanie sa neúmyselných letov do boku alebo cúvaniu,
- vysvetlenie a predvedenie techník vzletu v noci,
- vysvetlenie a predvedenie techník na okruhu v noci,
- vysvetlenie a predvedenie priblíženia v noci (konštantný uhol) s alebo bez prostriedkov priblíženia za viditeľnosti na:
 - heliporty,
 - osvetlené pristávacie plochy,
- precvičenie vzletov, letov po okruhu a priblížení,

8 Items marked (*) shall be completed in simulated IMC and may be completed in daylight.

9 Exercises 1 to 3 of flying training syllabus shall comprise at least 10 hours instruction.

10 Exercises 4 to 6 of flying training syllabus shall comprise at least 5 hours, including at least 3 hours dual instruction and 5 solo night circuits. Each circuit shall include a take-off and a landing.

11 The flying exercises shall comprise:

- Exercise 1

(repeat as necessary until the student achieves a safe and competent standard)

- revise basic manoeuvres when flying by sole reference to instruments*,
- explain and demonstrate transition to instrument flight from visual flight*,
- explain and revise recovery from unusual attitudes by sole reference to instruments*.

- Exercise 2

(repeat as necessary until the student achieves a safe and competent standard)

- explain and demonstrate use of radio navigation aids when flying by sole reference to instruments, to include position finding and tracking*.

- Exercise 3

(repeat as necessary until the student achieves a safe and competent standard)

- explain and demonstrate the use of Radar Assistance *

- Exercise 4

(repeat as necessary until the student achieves a safe and competent standard)

- explain and demonstrate use and adjustment of landing light,
- explain and demonstrate night hovering:
 - higher and slower than by day,
 - avoidance of unintended sideways or backwards movements,
- explain and demonstrate night take-off techniques,
- explain and demonstrate night circuit technique,
- explain and demonstrate night approaches (constant angle) with or without visual approach aids to:
 - heliports,
 - illuminated touchdown areas,
- practise take-off's, circuits and approaches,

- vysvetlenie a predvedenie núdzových postupov v noci zahŕňajúcich:
 - simulovanú poruchu motora (ukončená obnovením výkonu v bezpečnej nadmorskej výške),
 - simulovanú poruchu motora vrátane jednomotorového priblíženia a pristátia (iba viacmotorové),
 - simulovaný neúmyselný vstup do IMC (nie na úseku pred poslednou zatáčkou a pri konečnom priblížení),
 - simulovanú poruchu hydraulického riadenia (vrátane pristátia),
 - porucha vnútorného a vonkajšieho osvetlenia,
 - iné nesprávne činnosti a núdzové postupy požadované v letovej príručke lietadla.
 - Cvičenie 5
 - samostatné okruhy v noci.
 - Cvičenie 6
 - vysvetlenie a predvedenie techník preletov v noci,
 - precvičenie preletov v noci s inštruktorom a ako SPIC na dostatočnú úroveň.
- explain and demonstrate night Emergency procedures to include:
 - simulated engine failure (to be terminated with power recovery at a safe altitude),
 - simulated engine failure including single engine approach and landing, (multiengine only),
 - simulated inadvertent entry to IMC (not on base leg or final),
 - simulated hydraulic control failure (to include landing),
 - internal and external lighting failure,
 - other Malfunctions and Emergency procedures as required by the Aircraft Flight Manual.
 - Exercise 5
 - solo night circuits.
 - Exercise 6
 - explain and demonstrate night cross country techniques,
 - practise night cross country dual and as SPIC to a satisfactory standard.

[ZT 1, 01.12.00]

[Amdt. 1, 01.12.00]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.130 a 2.135**Skúška z teoretických vedomostí a praktická skúška pre PPL(H)**

(Pozri JAR-FCL 2.130 a 2.135)

SKÚŠKA Z TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

1 Postupy na vykonanie skúšky na PPL určí letecký úrad. Táto skúška musí byť vykonaná písomnou formou a môže sa uskutočniť v priebehu jedného alebo viacerých dní podľa zváženia leteckého úradu a musí zahŕňať deväť predmetov, ako je uvedené nižšie. Skúšobný list môže obsahovať niekoľko predmetov. Celkovo musí byť aspoň 120 otázok. Trvanie nesmie prekročiť tieto limity:

Predmet	Trvanie skúšky (nie viac ako)	
Letecké právo a postupy ATC		Ďalšie rozdelenie časov je na zvážení leteckého úradu
Všeobecné vedomosti o lietadle		
Letové výkony a plánovanie		
Ľudská výkonnosť a obmedzenia		
Meteorológia		
Navigácia		
Prevádzkové postupy		
Princípy letu		
Komunikácia		
Spolu	6h 00	

Podľa zváženia leteckého úradu praktická skúška z komunikácie v učebni môže byť vykonaná samostatne.

2 Väčšina otázok musí mať charakter viacnásobného výberu.

3 Skúšky budú vykonávané v jazyku(-och), ktoré letecký úrad považuje za vhodný(-é). Letecký úrad musí žiadateľom oznámiť jazyk(-y), v ktorom(-ých) sa skúšky uskutočnia.

4 Hodnotenie úspechu v danom predmete musí byť priznané žiadateľovi, ktorý dosiahol najmenej 75 % bodov stanovených pre daný predmet. Body sa musia priznávať len za správne odpovede.

5 S prihliadnutím na akékoľvek iné podmienky v JAR-FCL 2 sa teoretické skúšky žiadateľa o vydanie PPL(H) považujú za úspešne ukončené vtedy, keď mu bolo priznané hodnotenie úspechu vo všetkých častiach skúšky v priebehu 18 mesiacov, počítaných od konca kalendárneho mesiaca v ktorom sa žiadateľ prvýkrát pokúsil o skúšku. Úspešné absolvovanie skúšky z teoretických vedomostí musí byť uznané na vydanie preukazu spôsobilosti súkromného pilota v priebehu 24 mesiacov od dátumu úspešne ukončených skúšok (NPA20).

PRAKTICKÁ SKÚŠKA

6 Žiadateľ o vykonanie praktickej skúšky na získanie PPL(H) musí prejsť výcvikom na rovnakom type vrtuľníka, ako má byť použitý na praktickú skúšku. Žiadateľovi musí byť umožnené vybrať si na vykonanie skúšky jednomotorový vrtuľník alebo viacmotorový vrtuľník s prihliadnutím na požiadavky praxe v JAR-FCL 2.255 na 70 hodín času letu vo funkcii veliaceho pilota. Vrtuľník použitý na praktickej skúške musí spĺňať požiadavky na vrtuľníky na výcvik (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.125).

7 Letecký úrad musí určiť administratívne opatrenia na potvrdenie pripravenosti žiadateľa absolvovať skúšku, vrátane uvoľnenia záznamu o výcviku žiadateľa examinátorovi.

8 Žiadateľ musí úspešne absolvovať sekcie 1 až 5 praktickej skúšky. Ak akýkoľvek bod v sekcii nebol úspešne zložený, celá sekcia sa považuje za nezloženú. Neúspech vo viacerých sekciách si vyžaduje, aby žiadateľ vykonal celú skúšku znova. Žiadateľ, ktorý neúspešne len v jednej sekcii musí skúšku tejto sekcii opakovať. Neúspech v ktoromkoľvek bode opakovanej skúšky, vrátane tých bodov, ktoré žiadateľ úspešne absolvoval pri predchádzajúcom pokuse, si vyžaduje, aby žiadateľ vykonal celú skúšku znova. Všetky sekcie praktickej skúšky musia byť dokončené v priebehu šiestich mesiacov.

9 Po ktorejkoľvek neúspešnej praktickej skúške možno požadovať ďalší výcvik. Ak sa nedosiahne hodnotenie úspechu vo všetkých sekciách skúšky na dva pokusy, musí sa vyžadovať ďalší výcvik podľa rozhodnutia leteckého úradu. Nie je obmedzený počet pokusov o absolvovanie praktických skúšok.

VYKONANIE SKÚŠKY

10 Letecký úrad vydá letovému examinátorovi bezpečnostné pokyny dostatočné na zabezpečenie bezpečného vykonania skúšky.

11 Ak sa žiadateľ rozhodne ukončiť praktickú skúšku z dôvodov, ktoré bude letový examinátor považovať za nedostačujúce, musí žiadateľ opätovne absolvovať celú praktickú skúšku. Ak je skúška ukončená z dôvodov, ktoré letový examinátor považuje za primerané, v priebehu ďalšieho letu sa preskúšajú iba tie sekcie, ktoré neboli ukončené.

12 Akýkoľvek obrat alebo postup skúšky môže žiadateľ opakovať jedenkrát. Letový examinátor môže v ktoromkoľvek štádiu skúšky zastaviť, ak usúdi, že preukazovanie schopnosti žiadateľa na let si vyžaduje vykonanie opakovania celej skúšky.

13 Od žiadateľa sa vyžaduje, aby vrtuľník riadil z miesta, kde sa môže vykonávať funkcia veliaceho pilota a aby skúšku vykonával tak, ako keby na palube nebol iný člen posádky. Zodpovednosť za let musí byť stanovená v súlade s národnými predpismi.

14 Letový examinátor musí vybrať oblasť a trasu pre let a všetky činnosti v malej výške a vo visení musia byť vykonávané na prijateľných letiskách/pristávacích plochách. Trasy používané pre sekciu 3 môžu končiť na letisku odletu alebo na inom letisku. Žiadateľ musí zodpovedať za plánovanie letu a musí zabezpečiť, aby bolo na palube všetko vybavenie a dokumentácia potrebná na vykonanie letu. Navigačná sekcia skúšky, stanovená v dodatku 2 k JAR-FCL 2.135 musí pozostávať z najmenej 3 úsekov, z ktorých každý úsek musí trvať minimálne 10 minút. Praktická skúška môže byť splnená behom dvoch letov.

15 Žiadateľ musí letovému examinátorovi hlásiť úkony a vykonávané povinnosti, vrátane identifikácie rádiových zariadení. Úkony sa musia vykonávať v súlade so schváleným zoznamom úkonov alebo letovou príručkou pilota pre vrtuľník, na ktorom sa skúška vykonáva. Počas predletovej prípravy na vykonanie skúšky sa od žiadateľa vyžaduje určenie nastavenia výkonu motora a rýchlostí. Žiadateľ musí vypočítať výkonnostné údaje na vzlet, priblíženie a pristátie v súlade s prevádzkovou príručkou alebo letovou príručkou pre daný vrtuľník.

16 Letový examinátor sa nesmie podieľať na riadení vrtuľníka okrem prípadov, keď v záujme bezpečnosti alebo vylúčenia neprijateľného zdržania inej prevádzky, je zásah nevyhnutný.

POVOLENÉ TOLERANCIE LETOVEJ SKÚŠKY

17 Žiadateľ musí preukázať schopnosť:

- riadiť vrtuľník v rámci jeho obmedzení,
- vykonávať všetky obraty plynulo a presne,
- uplatňovať dobrý úsudok a leteckú profesionalitu,
- uplatňovať vedomosti o letectve a
- nepretržite riadiť vrtuľník takým spôsobom, aby o úspešnom výsledku postupu alebo obratu neboli nikdy vážne pochybnosti.

18 Ako všeobecný návod sa uvádzajú nasledovné obmedzenia. Letový examinátor stanoví toleranciu pre podmienky turbulencie a vlastností obsluhy a výkonnosť daného vrtuľníka.

Výška

Normálny dopredný let	±150 ft
So simulovaným stavom núdze	±200 ft
Let vo visení s vplyvom blízkosti zeme	±2 ft

Kurz/Sledovanie trate podľa rádiových prostriedkov

Normálny let	±10°
So simulovaným stavom núdze	±15°

Rýchlosť letu

Vzlet, priblíženie	-10/+15 kt
Všetky ostatné letové režimy	±15 kt

Visenie nad zemou

Visenie pri vzlete s vplyvom blízkosti zeme	±3 ft
Pristátie	bez pohybov do boku alebo dozadu

OBSAH PRAKTICKEJ SKÚŠKY

19 Obsah a sekcie praktickej skúšky stanovené v dodatku 2 k JAR-FCL 2.135 musia byť použité na praktickú skúšku na vydanie preukazu spôsobilosti PPL(H) na jednomotorové alebo viacmotorové vrtuľníky. Ak sa praktická skúška vykonáva na viacmotorovom vrtuľníku, žiadateľ musí splniť požiadavky JAR-FCL 2.255. Formát a formulár žiadosti na vykonanie praktickej skúšky môže určiť letecký úrad (pozri IEM FCL 2.135).

[ZT 1, 01.12.00; ZT 4, 01.08.06]

Appendix 1 to JAR-FCL 2.130 & 2.135**Theoretical knowledge examination and skill test for the PPL(H)**

(See JAR-FCL 2.130 and 2.135)

THEORETICAL KNOWLEDGE EXAMINATION

1 This procedures for the conduct of the PPL examination will be determined by the Authority. This examination shall be in written form and may be taken on one or more days at the discretion of the Authority and shall comprise nine Subjects as indicated below. An examination paper may cover several Subjects. There shall be a total of at least 120 questions. The times shall not exceed the following:

Subject	Time (not more than)	Subdivision of times is at the discretion of the Authority
Air Law and ATC Procedures		
Aircraft General Knowledge		
Flight Performance and Planning		
Human Performance and Limitations		
Meteorology		
Navigation		
Operational Procedures		
Principles of Flight		
Communications		
Total	6h 00	

Communication practical classroom testing may be conducted at the discretion of the Authority.

2 The majority of the questions shall be multiple choice.

3 The examinations will be provided in the language(s) considered appropriate by the Authority. The Authority shall inform applicants of the language(s) in which the examinations will be conducted.

4 A pass in a Subject will be awarded to an applicant achieving at least 75 % of the marks allocated to that Subject. Marks shall only be awarded for correct answers.

5 Subject to any other conditions in JAR-FCL 2, an applicant shall be deemed to have successfully completed the theoretical examinations for the PPL(H) when awarded a pass in all parts within a period of 18 months, counted from the end of the calendar month when the applicant first attempted an examination. A pass in the theoretical knowledge examination will be accepted for the grant of the private pilot licence during the 24 months from the date of successfully completing the examinations (NPA20).

SKILL TEST

6 An applicant for a skill test for the PPL(H) shall have received instruction on the same type of helicopter to be used for the skill test. The applicant shall be permitted to choose to take the test on a single-engine helicopter or, subject to the experience requirement in JAR-FCL 2.255 of 70 hours flight time as pilot-in-command, on a multi-engine helicopter. The helicopter used for the skill test shall meet the requirements for training helicopters (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.125).

7 The administrative arrangements for confirming the applicant's suitability to take the test, including disclosure of the applicant's training record to the examiner, will be determined by the Authority.

8 An applicant shall pass sections 1 through 5 of the skill test. If any item in a section is failed, that section is failed. Failure in more than one section will require the applicant to take the entire test again. An applicant failing only one section shall take the failed section again. Failure in any items of the re-test and failure in any other items already passed, will require the applicant to take the entire test again. All sections of the skill test shall be completed within six months.

9 Further training may be required following any one failed skill test. Failure to achieve a pass in all sections of the test in two attempts will require further training as determined by the Authority. There is no limit to the number of skill tests that may be attempted.

CONDUCT OF THE TEST

10 The Authority will provide the FE with adequate safety advice to ensure that the test is conducted safely.

11 Should the applicant choose to terminate a skill test for reasons considered inadequate by the FE, the applicant shall retake the entire skill test. If the test is terminated for reasons considered adequate by the FE, only those sections not completed shall be tested in a further flight.

12 Any manoeuvre or procedure of the test may be repeated once by the applicant. The FE may stop the test at any stage if it is considered that the applicant's demonstration of flying skill requires a complete re-test.

13 An applicant shall be required to fly the helicopter from a position where the pilot-in-command functions can be performed and to carry out the test as if there is no other crew member. Responsibility for the flight shall be allocated in accordance with national regulations.

14 The area and route to be flown shall be chosen by the FE and all low level and hover work shall be at an accepted aerodrome/site. Routes used for section 3 may end at the aerodrome of departure or at another aerodrome. The applicant shall be responsible for the flight planning and shall ensure that all equipment and documentation for the execution of the flight are on board. The navigation section of the test, as set out in Appendix 2 to JAR-FCL 2.135 shall consist of at least 3 legs, each leg of a minimum duration of 10 minutes. The skill test may be conducted in 2 flights.

15 An applicant shall indicate to the FE the checks and duties carried out, including the identification of radio facilities. Checks shall be completed in accordance with the authorised check list or pilot operating handbook for the helicopter on which the test is being taken. During pre-flight preparation for the test the applicant is required to determine power settings and speeds. Performance data for take-off, approach and landing shall be calculated by the applicant in compliance with the operations manual or flight manual for the helicopter used.

16 The FE will take no part in the operation of the helicopter except where intervention is necessary in the interests of safety or to avoid unacceptable delay to other traffic.

FLIGHT TEST TOLERANCE

17 The applicant shall demonstrate the ability to:

- operate the helicopter within its limitations,
- complete all manoeuvres with smoothness and accuracy,
- exercise good judgement and airmanship,
- apply aeronautical knowledge; and
- maintain control of the helicopter at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never seriously in doubt.

18 The following limits are for general guidance. The FE will make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the helicopter used.

Height

normal forward flight	±150 feet
with simulated major emergency	±200 feet
hovering I.G.E. flight	±2 feet

Heading/Tracking of radio aids

normal flight	±10°
with simulated major emergency	±15°

Speed

take-off approach	-10 knots/+15 knots
all other flight regimes	±15 knots

Ground drift

T.O. hover I.G.E.	±3 feet
landing	no sideways or backwards movement

CONTENT OF THE SKILL TEST

19 The skill test contents and sections set out in Appendix 2 to JAR-FCL 2.135 shall be used for the skill test for the issue of a PPL(H) on single- or multi-engine helicopters. Where the skill test is taken on a multi-engine helicopter, the applicant shall fulfil the requirement of JAR-FCL 2.255. The format and application form for the skill test may be determined by the Authority (see IEM FCL 2.135).

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 2 k JAR-FCL 2.135**Obsah praktickej skúšky na vydanie PPL(H)**

(Pozri JAR-FCL 2.135)

(Pozri IEM FCL 2.135)

Poznámka: Použitie kontrolných zoznamov povinných úkonov, leteckej profesionality, riadenie vrtuľníka podľa vonkajšej vizuálnej orientácie, postupy na ochranu proti námraze atď., uplatňovať vo všetkých sekciách.

SEKCIA 1	
PREDLETOVÉ/POLETOVÉ KONTROLY A POSTUPY	
a	Vedomosti o vrtuľníku (napr. technické záznamy, palivo, hmotnosť a vyváženie, výkonnosť), plánovanie letu, NOTAM, počasie
b	Predletová prehliadka/činnosť, umiestnenie častí a účel
c	Prehliadka kabíny, postup spúšťania motora
d	Kontroly rádiového a navigačného vybavenia, výber a nastavenie frekvencií
e	Postupy pred vzletom, R/T postupy, dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC
f	Parkovanie, vypnutie motora(-ov) a poletové postupy
SEKCIA 2	
OBRAZKY VO VISENÍ, POKROČILÉ RIADENIE A OBMEDZENÉ PRIESTORY	
a	Vzlet a pristátie (odpútanie a dosadnutie)
b	Rolovanie, rolovanie vo vísení
c	Vísenie na mieste s protivetrom/bočným/zadným vetrom
d	Otáčanie vo vísení na mieste, o 360° doprava a doľava (otáčanie na mieste)
e	Vísenie s pohybom vpred, do boku a dozadu
f	Simulovaná porucha motora vo vísení
g	Rýchle zastavenie proti vetru a po vetre
h	Pristátia a vzlety na svahu/neupravených plochách
i	Vzlety (rôzne profily)
j	Vzlety s bočným vetrom, po vetre (ak je to možné)
k	Vzlet s maximálnou vzletovou hmotnosťou (skutočnou alebo simulovanou)
l	Priblíženia (rôzne profily)
m	Vzlet s obmedzeným výkonom a pristátie
n	Autorotácia (FE vyberie 2 položky z nasledujúcich – základná, dolet, nízka rýchlosť a zatáčky o 360°)
o	Pristátie v režime autorotácie
p	Precvičenie vynúteného pristátia s obnovením výkonu motora
q	Kontroly výkonu, technika prieskumu, technika priblíženia a odletu
SEKCIA 3	
NAVIGÁCIA – POSTUPY NA TRASE	
a	Navigácia a orientácia v rôznych nadmorských výškach/výškach, čítanie máp
b	Udržiavanie nadmorskej výšky/výšky, rýchlosti, kurzu, pozorovanie vzdušného priestoru, nastavenie výškomeru
c	Sledovanie postupu letu, letový záznamník, spotreba paliva, vytrvalosť, ETA, vyhodnocovanie traťovej chyby a opätovné nalietnutie na správnu trať, sledovanie prístrojov
d	Pozorovanie meteorologických podmienok, plánovanie diverzie
e	Použitie navigačných prostriedkov (kde sú použiteľné)
f	ATC spojenie a dodržiavanie predpisov, atď.
SEKCIA 4	
LETOVÉ POSTUPY A OBRAZKY	
a	Let v hladine, udržiavanie kurzu, nadmorskej výšky/výšky a rýchlosti
b	Stúpavé a klesavé zatáčky do určených kurzov
c	Horizontálne zatáčky s náklonom až do 30°, o 180° až 360° doľava a doprava
d	Horizontálne zatáčky doľava a doprava o 180° výhradne podľa prístrojov

SEKCIA 5 MIMORIADNE A NÚDZOVÉ POSTUPY (SIMULOVANÉ, KDE JE TO PRÍSLUŠNÉ)	
Poznámka (1) Tam, kde sa skúška vykonáva na viacmotorovom vrtuľníku, musí byť do skúšky zahrnutý nácvik simulovanej poruchy motora, vrátane jednomotorového priblíženia a pristátia.	
Poznámka (2) FE musí vybrať 4 položky z nasledujúcich:	
a	Nesprávna činnosť motora, vrátane poruchy regulátora motora, námrazy na karburátore/motore, olejový systém, podľa toho, čo je použiteľné
b	Nesprávna činnosť palivového systému
c	Nesprávna činnosť elektrického systému
d	Nesprávna činnosť hydraulického systému, vrátane priblíženia a pristátia bez hydrauliky, podľa toho, čo je použiteľné
e	Nesprávna činnosť hlavného rotora a/alebo systému vyvažovania krútiaceho momentu (letový simulátor alebo len diskusia)
f	Nacvičovanie požiarnych postupov, vrátane činností na potlačenie a odstránenie dymu, podľa toho, čo je použiteľné
g	Ďalšie mimoriadne a núdzové postupy, ako je opísané v príslušnej letovej príručke a s odkazom na dodatok 3 k JAR-FCL 2.240, sekcia 7 a 8, vrátane viacmotorových vrtuľníkov: <ul style="list-style-type: none">- Simulovaná porucha motora pri vzlete:<ul style="list-style-type: none">- prerušený vzlet pri alebo pred TDP alebo bezpečné vynútené pristátie pri alebo pred DPATO,- krátko po TDP alebo DPATO.- Pristátie so simulovanou poruchou motora:<ul style="list-style-type: none">- pristátie alebo opakovanie okruhu nasledujúce po poruche motora pred LDP alebo DPBL,- následná porucha motora po LDP alebo bezpečné vynútené pristátie po DPBL.

[ZT 1, 01.12.00]

Appendix 2 to JAR-FCL 2.135**Contents of the skill test for the issue of a PPL(H)**

(See JAR-FCL 2.135)

(See IEM FCL 2.135)

Note: Use of checklist, airmanship, control of helicopter by external visual reference, anti-icing procedures, etc., apply in all sections.

SECTION 1	
PRE-FLIGHT/POST-FLIGHT CHECKS AND PROCEDURES	
a	Helicopter knowledge, (e.g. technical log, fuel, mass and balance, performance), Flight Planning, NOTAMS, Weather
b	Pre-flight inspection/action, location of parts and purpose
c	Cockpit inspection, Starting procedure
d	Communication and navigation equipment checks, selecting and setting frequencies
e	Pre-take-off procedure, R/T procedure, ATC liaison-compliance
f	Parking, Shutdown and Post-flight procedure
SECTION 2	
HOVER MANOEUVRES, ADVANCED HANDLING AND CONFINED AREAS	
a	Take-off and landing (lift off and touch down)
b	Taxi, hover taxi
c	Stationary hover with head/cross/tail wind
d	Stationary hover turns, 360° left and right (spot turns)
e	Forward, sideways and backwards hover manoeuvring
f	Simulated engine failure from the hover
g	Quick stops into and downwind
h	Sloping ground/unprepared sites landings and take-off
i	Take-offs (various profiles)
j	Crosswind, downwind take-off (if practicable)
k	Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated)
l	Approaches (various profiles)
m	Limited power take-off and landing
n	Autorotations, (FE to select two items from - Basic, range, low speed, and 360° turns)
o	Autorotative landing
p	Practice forced landing with power recovery
q	Power checks, reconnaissance technique, approach and departure technique
SECTION 3	
NAVIGATION - EN ROUTE PROCEDURES	
a	Navigation and orientation at various altitudes/heights, map reading
b	Altitude/height, speed, heading control, observation of airspace, altimeter setting
c	Monitoring of flight progress, flight-log, fuel usage, endurance, ETA, assessment of track error and reestablishment of correct track, instrument monitoring
d	Observation of weather conditions, diversion planning
e	Use of navigation aids (where available)
f	ATC liaison and observance of regulations, etc.
SECTION 4	
FLIGHT PROCEDURES AND MANOEUVRES	
a	Level flight, control of heading, altitude/height and speed
b	Climbing and descending turns to specified headings
c	Level turns with up to 30° bank, 180° to 360° left and right
d	Level turns 180° left and right by sole reference to instruments

SECTION 5 ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES (SIMULATED WHERE APPROPRIATE)	
Note (1) Where the test is conducted on a multi-engine helicopter a simulated engine failure drill, including a single engine approach and landing shall be included in the test.	
Note (2) The FE shall select 4 items from the following:	
a	Engine malfunctions, including governor failure, carburetor/engine icing, oil system, as appropriate
b	Fuel system malfunction
c	Electrical system malfunction
d	Hydraulic system malfunction, including approach and landing without hydraulics, as applicable
e	Main rotor and/or anti-torque system malfunction (flight simulator or discussion only)
f	Fire drills, including smoke control and removal, as applicable
g	Other abnormal and Emergency procedures as outlined in appropriate flight manual and with reference to Appendix 3 to JAR-FCL 2.240, sections 7 and 8, including for multi-engine helicopters: <ul style="list-style-type: none">- Simulated engine failure at take-off:<ul style="list-style-type: none">- rejected take-off at or before TDP or safe forced landing at or before DPATO,- shortly after TDP or DPATO.- Landing with simulated engine failure:<ul style="list-style-type: none">- landing or go-around following engine failure before LDP or DPBL,- following engine failure after LDP or safe forced landing after DPBL.

[Amdt. 1, 01.12.00]

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY LEFT BLANK**

**ČLÁNOK D - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI
OBCHODNÉHO PILOTA (Vrtuľník) – CPL(H)****SUBPART D - COMMERCIAL PILOT LICENCE
(Helicopter) – CPL(H)****JAR-FCL 2.140 Minimálny vek**

Žiadateľ o vydanie CPL(H) musí mať aspoň 18 rokov.

JAR-FCL 2.140 Minimum age

An applicant for a PPL(H) shall be at least 18 years of age.

JAR-FCL 2.145 Zdravotná spôsobilosť

Žiadateľ o vydanie CPL(H) musí mať platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy. Za účelom využitia oprávnení CPL(H) musí mať platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy.

JAR-FCL 2.145 Medical fitness

An applicant for a CPL(H) shall hold a valid Class 1 medical certificate. In order to exercise the privileges of the CPL(H) a valid Class 1 medical certificate shall be held.

**JAR-FCL 2.150 Oprávnenia a podmienky
(Pozri JAR-FCL 2.250)**

(a) *Oprávnenia.* S prihliadnutím na akékoľvek iné podmienky špecifikované v predpisoch JAR, oprávnenia držiteľa CPL(H) sú nasledovné:

(1) využívať všetky oprávnenia držiteľa PPL(H),

(2) vykonávať funkciu veliaceho pilota alebo druhého pilota ktoréhokoľvek vrtuľníka v prevádzke, ktorá nie je obchodnou leteckou dopravou,

(3) vykonávať funkciu veliaceho pilota v obchodnej leteckej doprave ktoréhokoľvek jednopilotného vrtuľníka,

(4) vykonávať funkciu druhého pilota v obchodnej leteckej doprave na vrtuľníkoch, na ktorých je predpísaný druhý pilot.

**JAR-FCL 2.150 Privileges and conditions
(See JAR-FCL 2.250)**

(a) *Privileges.* Subject to any other conditions specified in JARs, the privileges of the holder of a CPL(H) are to:

(1) exercise all the privileges of the holder of a PPL(H);

(2) act as pilot-in-command or co-pilot of any helicopter engaged in operations other than commercial air transportation;

(3) act as pilot-in-command in commercial air transportation in any helicopter certificated for single-pilot operation.

(4) act as co-pilot in commercial air transportation in helicopters required to be operated with a co-pilot.

(b) *Podmienky.* Žiadateľ o vydanie CPL(H), ktorý splnil podmienky stanovené v JAR-FCL 2.140, 2.145, 2.155 [] [, 2.160, 2.165.] 2.170, [] 2.261 (a) [a ak je to príslušné 2.010 (a) (4)] musí mať splnené požiadavky na vydanie aspoň CPL(H), ktorý obsahuje typovú kvalifikáciu na vrtuľník použitý pri praktickej skúške a v prípade, že skúška zahŕňa i kurz prístrojovej kvalifikácie a skúšku absolvovanú v súlade s JAR-FCL 2, článok E i prístrojovú kvalifikáciu.

[ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06; ZT 5, 01.12.06]

(b) *Conditions.* An applicant for a CPL(H) who has complied with the conditions specified in JAR-FCL 2.140, 2.145, 2.155 [] [, 2.160, 2.165.] 2.170, [] 2.261 (a) [and, if applicable, 2.010 (a) (4)] shall have fulfilled the requirements for the issue of at least a CPL(H) containing the type rating for the helicopter used on the skill test and, if an instrument rating course and test completed in accordance with JAR-FCL 2 Subpart E are included, the instrument rating.

[Amdt.2, 01.11.02; Amdt.4, 01.08.06; Amdt.5, 01.12.06]

**JAR-FCL 2.155 Skúsenosti a započítavanie
(Pozri dodatok 1 až 5 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (1))
(Pozri AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (1) až (5))****(a) Integrované kurzy**

(1) *Skúsenosti.* Žiadateľ o vydanie CPL(H), ktorý uspokojivo absolvoval a skončil integrovaný kurz letového výcviku, musí mať nalietaných ako pilot vrtuľníkov s osvedčením letovej spôsobilosti vydaným alebo uznaným členským štátom JAA aspoň 135 hodín času letu.

(2) *Započítavanie.* Podrobnosti o započítavaní času letu požadovaného v (a) (1), pozri paragraf 4 dodatku 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (1) alebo paragraf 4 dodatku 1 k JAR-FCL 2.160

**JAR-FCL 2.155 Experience and crediting
(See Appendix 1 through 5 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (1))
(See AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (1) through (5))****(a) Integrated courses**

(1) *Experience.* An applicant for a CPL(H) who has satisfactorily followed and completed an integrated flying training course shall have completed as a pilot of helicopters having a certificate of airworthiness issued or accepted by a JAA Member State at least 135 hours of flight time.

(2) *Crediting.* For details on crediting of flight time required in paragraph (a) (1), see Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165(a) (1) paragraph 4 or Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (2)

a 2.165 (a) (2) alebo dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (3) alebo dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (4).

(b) *Modulové kurzy*

(1) *Skúsenosti.* Žiadateľ o vydanie CPL(H), ktorý nie je absolventom integrovaného kurzu letového výcviku, musí mať nalietaých ako pilot vrtuľníkov s osvedčením letovej spôsobilosti vydaným alebo uznaným členským štátom JAA aspoň 185 hodín času letu.

(2) *Započítavanie.* Zo 185 hodín času letu:

(i) 20 hodín vo funkcii veliaceho pilota, ktorý je držiteľom PPL(A) alebo

(ii) 50 hodín vo funkcii veliaceho pilota, ktorý je držiteľom CPL(A) môže byť nalietaých na letúnoch alebo

(iii) 10 hodín vo funkcii veliaceho pilota na turistických motorových klzákoch alebo na klzákoch.

(c) *Čas letu.* Žiadateľ musí mať absolvovaných na vrtuľníkoch aspoň (pozri tiež JAR-FCL 2.050 (a) (3)):

(1) 50 hodín vo funkcii veliaceho pilota,

(2) 10 hodín preletov vo funkcii veliaceho pilota, vrátane preletu o celkovej dĺžke aspoň 185 km (100 NM), v priebehu ktorého musia byť vykonané plné pristátia na dvoch letiskách iných ako letisko odletu,

(3) 10 hodín času prístrojového výcviku s inštruktorom, z ktorých je pozemný prístrojový čas najviac 5 hodín a

(4) 5 hodín času letu v noci, ako je stanovené v JAR-FCL 2.165 (b).

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.160 Teoretické vedomosti

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (1) až (5))
(Pozri AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (1) až (5))

(a) *Kurz.* Žiadateľ o vydanie CPL(H) musí mať absolvovanú výučbu z teoretických vedomostí v schválenej organizácii letového výcviku (FTO). Tento kurz by mal byť spojený s kurzom letového výcviku, ako je stanovené v JAR-FCL 2.165.

(b) *Skúška.* Žiadateľ o vydanie CPL(H) musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam priznaným držiteľovi CPL(H) a musí splniť požiadavky stanovené v JAR-FCL 2.261 (a) a článku J.

(c) Žiadateľ, ktorý absolvoval integrovaný kurz letového výcviku musí preukázať aspoň úroveň vedomostí požadovanú týmto kurzom, ako je stanovené v príslušnom dodatku 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (1) až (4).

[ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

paragraph 4 or Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (3) or Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (4).

(b) *Modular courses*

(1) *Experience.* An applicant for a CPL(H) who is not a graduate from an integrated flying training course shall have completed as a pilot on helicopters having a certificate of airworthiness issued or accepted by a JAA Member State at least 185 hours of flight time.

(2) *Crediting.* From the 185 hours of flight time:

(i) 20 hours as pilot-in-command holding a PPL(A); or

(ii) 50 hours as pilot-in-command holding a CPL(A) may have been completed in aeroplanes; or

(iii) 10 hours as pilot-in-command in touring motor gliders or gliders.

(c) *Flight time.* The applicant shall have completed in helicopters at least (see also JAR-FCL 2.050 (a) (3)):

(1) 50 hours as pilot-in-command.

(2) 10 hours of cross-country flight time as pilot-in-command, including a cross-country flight totalling at least 185 km (100 NM) in the course of which full-stop landings at two aerodromes different from the aerodromes of departure shall be made;

(3) 10 hours of instrument dual instruction time, of which not more than 5 hours is to be instrument ground time; and

(4) 5 hours of night flight time, as set out in JAR-FCL 2.165 (b).

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.160 Theoretical knowledge

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (1) through (5))
(See AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (1) through (5))

(a) *Course.* An applicant for a CPL(H) shall have received theoretical knowledge instruction at an approved flying training organisation (FTO). The course should be combined with a flying training course as set out in JAR-FCL 2.165.

(b) *Examination.* An applicant for a CPL(H) shall have demonstrated a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of a CPL(H) and shall meet the requirements set out in JAR-FCL 2.261 (a) and Subpart J.

(c) An applicant who has undertaken an integrated flying training course shall demonstrate at least the level of knowledge required by that course, as set out in the relevant Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (1) through (4).

[Amdt. 3, 01.09.03; Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.165 Letový výcvik
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (1) až (3) a AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (1) až (3))

(a) *Kurz.* Žiadateľ o vydanie CPL(H) musí mať ukončený schválený kurz integrovaného alebo modulu-
vého letového výcviku (na vrtuľníkoch s osvedčením
letovej spôsobilosti vydaným alebo uznaným členským
štátom JAA) absolvovaný vo schválenej organizácii
letového výcviku. Tento kurz by mal byť spojený
s kurzom výučby teoretických vedomostí. Podrobnosti
o schválených kurzoch pozri ďalej:

- (1) integrovaný kurz ATP(H)/IR - dodatok 1
k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (1) a AMC FCL 2.160
a 2.165 (a) (1),
- (2) integrovaný kurz ATP(H) - dodatok 1
k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (2) a AMC FCL 2.160
a 2.165 (a) (2),
- (3) integrovaný kurz CPL(H)/IR - dodatok 1
k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (3) a AMC FCL 2.160
a 2.165 (a) (3) a
- (4) integrovaný kurz CPL(H) - dodatok 1
k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (4) a AMC FCL 2.160
a 2.165 (a) (4) a
- (5) modulový kurz CPL(H) - dodatok 1
k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (5) a AMC FCL 2.160
a 2.165 (a) (5).

(b) *Výcvik v noci.* Žiadateľ musí mať nalietaných
aspoň 5 hodín času letu na vrtuľníkoch v noci, ktoré
zahŕňajú aspoň 3 hodiny výcviku s inštruktorom, vráta-
ne aspoň 1 hodiny navigácie pri preletoch a 5
samostatných vzletov a 5 plných pristátí, každý zahŕňa-
júci jeden okruh.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.170 Praktické skúsenosti
(Pozri dodatky 1 a 2 k JAR-FCL 2.170)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (1) až (a) (5))

Žiadateľ o vydanie CPL(H) musí preukázať schopnosť
vykonávať vo funkcii veliaceho pilota vrtuľníka
príslušné postupy a obraty opísané v dodatkoch 1 a 2
k JAR-FCL 2.170 so stupňom spôsobilosti primeranej
oprávneniam udeleným držiteľovi CPL(H). Žiadateľ
musí absolvovať praktickú skúšku ako je požadované
príslušným dodatkom 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165
(a) (1) až (a) (5) a AMC FCL 2.160 a 2.165 (1) až (5).

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.165 Flight instruction
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (1) through (3) and AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (1) through (3))

(a) *Course.* An applicant for a CPL(H) shall have
completed an approved course of integrated or
modular flying training (on helicopters having a
certificate of airworthiness issued or accepted by a JAA
Member State) at an approved flying training
organisation. The course should be combined with
a theoretical knowledge training course. For details of
the approved courses see as follows:

- (1) ATP(H)/IR integrated course - Appendix
1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (1) and AMC FCL
2.160 & 2.165(a)(1);
- (2) ATP(H) integrated course - Appendix 1 to
JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (2) and AMC FCL 2.160
& 2.165 (a) (2);
- (3) CPL(H)/IR integrated course - Appendix
1 to JAR-FL 2.160 & 2.165 (a) (3) and AMC FCL
2.160 & 2.165 (a) (3); and
- (4) CPL(H) integrated course - Appendix 1
to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (4) and AMC FCL
2.160 & 2.165 (a) (4); and
- (5) CPL(H) modular course - Appendix 1 to
JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (5) and AMC FCL 2.160
& 2.165 (a) (5).

(b) *Night training.* The applicant shall have
completed at least 5 hours flight time in helicopters at
night comprising at least 3 hours of dual instruction,
including at least 1 hour of cross-country navigation,
and 5 solo take-offs and 5 full-stop landings, each to
include one circuit.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.170 Skill
(See Appendices 1 and 2 to
JAR-FCL 2.170)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (1) through (a) (5))

An applicant for a CPL(H) shall have demonstrated the
ability to perform as pilot-in-command of a helicopter
the relevant procedures and manoeuvres described in
Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 2.170 with a degree of
competency appropriate to the privileges granted to the
holder of a CPL(H). An applicant shall take the skill test
as required by the relevant Appendix 1 to JAR-FCL
2.160 & 2.165 (a) (1) through (a) (5), and AMC FCL
2.160 & 2.165 (1) through (5).

[Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (1)**Integrovaný kurz ATP(H)/IR**

(Pozri JAR-FCL 2.160, 2.165 a 2.170)
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.170)
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.210)
(Pozri AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (1))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.470)
(Pozri IEM FCL 2.170)

1 Cieľom integrovaného kurzu ATP(H)/IR je vycvičiť pilotov na úroveň nevyhnutnej odbornej spôsobilosti, ktorá im umožní vykonávať funkciu druhého pilota na viacpilótných, viacmotorových vrtuľníkoch v obchodnej leteckej doprave a získať CPL(H)/IR, ale nie akúkoľvek ďalšiu špecializáciu (napr. letecké práce).

2 Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz ATP(H)/IR, musí pod dohľadom vedúceho výcviku schválenej organizácie letového výcviku (FTO) dokončiť všetky etapy výcviku v jednom nepretržitom schválenom kurze výcviku tak, ako je organizovaný FTO.

3 Kurz musí trvať 12 až 36 mesiacov. Na predĺženie kurzu nad 36 mesiacov z dôvodu dodatočného letového výcviku alebo pozemného výcviku, poskytovaných FTO, sa môžu prijať zvláštne opatrenia so súhlasom leteckého úradu.

4 Žiadateľ môže byť prijatý na výcvik buď ako úplný začiatočník, alebo ako držiteľ PPL(H) vydaného v súlade s ICAO Annex 1. Úplný začiatočník musí spĺňať požiadavky článku B predpisu JAR-FCL na žiaka-pilota. V prípade účastníka kurzu s PPL(H) môže byť započítaných do požadovaného letového výcviku 50 % hodín nalietaných na vrtuľníku pred vstupom do kurzu (pozri JAR-FCL 2.165 (a) (1) a dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (1) paragraf 13), a to maximálne do výšky:

(a) 40 hodín, z ktorých až 20 hodín môže byť výcvik s inštruktorom, alebo

(b) 50 hodín, ak bola získaná kvalifikácia na lety v noci na vrtuľníkoch, z ktorých až 25 hodín môže byť výcvik s inštruktorom.

Tento zápočet nalietaných hodín sa musí uskutočniť podľa zväzovania FTO a zapísať do záznamu o výcviku žiadateľa. V prípade žiaka-pilota, ktorý nie je držiteľom preukazu spôsobilosti pilota, so schválením leteckého úradu, môže FTO stanoviť, že určité cvičenia s inštruktorom (pozri AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (1), fáza 2 a 3), budú nalietané na letúne alebo na TMG, maximálne však 20 hodín.

5 Žiadateľ, ktorému sa nepodarí, alebo ktorý nie je schopný ukončiť celý kurz ATP(H)/IR, môže požiadať letecký úrad o vykonanie skúšky z teoretických vedomostí a praktickej skúšky na získanie preukazu spôsobilosti nižšieho stupňa a prípadne na získanie prístrojovej kvalifikácie.

6 Ktorýkoľvek žiadateľ, ktorý chce v priebehu výcviku v kurze prejsť do inej FTO, musí požiadať letecký úrad o formálne posúdenie ďalších hodín výcviku požadovaných v inej FTO.

Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (1)**ATP(H)/IR integrated course**

(See JAR-FCL 2.160, 2.165 and 2.170)
(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.170)
(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.210)
(See AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (1))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.470)
(See IEM FCL 2.170)

1 The aim of the ATP(H)/IR integrated course is to train pilots to the level of proficiency necessary to enable them to operate as co-pilot on multi-pilot, multi-engine helicopters in commercial air transportation and to obtain the CPL(H)/IR, but not any further specialisation (e.g. aerial work activities).

2 An applicant wishing to undertake an ATP(H)/IR integrated course shall, under the supervision of the Head of Training of an approved flying training organisation (FTO), complete all the instructional stages in one continuous approved course of training as arranged by that FTO.

3 The course shall last for between 12 and 36 months. Special arrangements may be made with the approval of the Authority to extend the course beyond 36 months where additional flying training or ground instruction is provided by the FTO.

4 An applicant may be admitted to training either as an ab-initio entrant, or as a holder of a PPL(H) issued in accordance with ICAO Annex 1. An ab-initio entrant shall meet the student pilot requirements of JAR-FCL Subpart B. In the case of a PPL(H) entrant, 50 % of the helicopter hours flown by the entrant prior to the course may be credited towards the required flight instruction (see JAR-FCL 2.165 (a) (1) and Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (1) paragraph 13), to a maximum of:

(a) up to 40 hours, of which up to 20 hours may be dual instruction, or

(b) if a helicopter night qualification has been obtained, up to 50 hours, of which up to 25 hours may be dual instruction.

This credit for the hours flown shall be at the discretion of the FTO and entered into the applicant's training record. In case of a student pilot who does not hold a pilot licence and with the approval of the Authority, a FTO may designate certain dual exercises (see AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (1) phase 2 and 3) to be flown in an aeroplane or a TMG up to a maximum of 20 hours.

5 An applicant failing or unable to complete the entire ATP(H)/IR course may apply to the Authority for the theoretical knowledge examination and skill test for a lower licence and, if applicable, an instrument rating.

6 Any applicant wishing to transfer to another FTO during a course of training shall apply to the Authority for a formal assessment of the further hours of training required at another FTO.

7 FTO musí zabezpečiť, aby pred prijatím do kurzu mal žiadateľ dostatočné vedomosti z matematiky, fyziky a anglického jazyka, čo mu umožní ľahšie pochopenie obsahu výučby teoretických vedomostí v kurze. Na ukončenie kurzu musí byť požadovaná úroveň anglického jazyka v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.200.

8 Kurz musí zahŕňať:

(a) výučbu teoretických vedomostí na úrovni vedomostí ATPL(H) a IR,

(b) letový výcvik za viditeľnosti a podľa prístrojov a

(c) výcvik spolupráce vo viacčlennej posádke na prevádzku viacpilotných vrtuľníkov (pozri JAR-FCL 2.261 (d)).

9 Úspešným splnením požiadaviek výcviku teoretických vedomostí k typovej kvalifikácii a preskúšania, skúšky(-ok) z teoretických vedomostí podľa paragrafu 12 a praktickej(-ých) skúšky(-ok) podľa paragrafu 14 sú splnené požiadavky na teoretické vedomosti a praktické skúsenosti na vydanie CPL(H), vrátane typovej kvalifikácie na vrtuľník(-y) použitý(-é) pri skúške(-ach) a priznanie prístrojovej kvalifikácie(H).

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

10 Osnova teoretických vedomostí na ATPL(H)/IR je stanovená v dodatku 1 k JAR-FCL 2.470. Požiadavky na typovú kvalifikáciu sú stanovené v JAR-FCL 2.240. Schválený kurz výučby teoretických vedomostí na ATP(H)/IR musí zahŕňať aspoň 750 hodín výcviku (jedna hodina = 60 minút výcviku), ktoré môžu zahŕňať prácu na učebni, interaktívne video, prezentáciu s použitím diapozitívov/magnetofónu, študijné kútiky, výcvik pomocou počítača a iné prostriedky schválené leteckým úradom, vo vhodnom rozsahu.

750 hodín výcviku musí byť rozdelených takým spôsobom, aby v každom predmete bol minimálne nasledujúci počet hodín:

<i>Predmet</i>	<i>Hodiny</i>
Letecké právo	40
Všeobecné vedomosti o lietadle	80
Plánovanie a letová výkonnosť	90
Ľudská výkonnosť a obmedzenia	50
Meteorológia	60
Navigácia	150
Prevádzkové postupy	20
Princípy letu	30
Komunikácia	30

Ďalšie rozdelenie hodín môže byť dohodnuté medzi leteckým úradom a FTO.

11 Kurz spolupráce vo viacčlennej posádke musí zahŕňať aspoň 25 hodín precvičovania teoretických vedomostí.

7 The FTO shall ensure that before being admitted to the course the applicant has sufficient knowledge of Mathematics, Physics and English language to facilitate an understanding of the theoretical knowledge instruction content of the course. On completion of the course, the required level of English shall be accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.200.

8 The course shall comprise:

(a) theoretical knowledge instruction to the ATPL(H) and IR knowledge level;

(b) visual and instrument flying training; and

(c) training in multi-crew co-operation for the operation of multi-pilot helicopters (see JAR-FCL 2.261 (d)).

9 The successful completion of the type rating theoretical knowledge training and checking requirements, the theoretical knowledge examination(s) at paragraph 12 and the skill tests at paragraph 14 fulfils the theoretical knowledge and skill requirements for the issue of a CPL(H) including a type rating for the helicopter(s) used in the test(s) and an instrument rating(H).

THEORETICAL KNOWLEDGE

10 The theoretical knowledge syllabus for the ATPL(H)/IR is set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.470. The requirements for type ratings are set out in JAR-FCL 2.240. An approved ATP(H)/IR theoretical knowledge course shall comprise at least 750 hours (1 hour = 60 minutes instruction) of instruction which can include classroom work, inter-active video, slide/tape presentation, learning carrels, computer based training, and other media as approved by the Authority, in suitable proportions.

The 750 hours of instruction shall be divided in such a way that in each subject the minimum hours are:

<i>Subject</i>	<i>Hours</i>
Air Law	40
Aircraft General Knowledge	80
Flight Performance & Planning	90
Human Performance & Limitations	50
Meteorology	60
Navigation	150
Operational Procedures	20
Principles of Flight	30
Communications	30

Other sub-division of hours may be agreed between the Authority and the FTO.

11 The MCC course shall comprise at least 25 hours of theoretical knowledge instruction exercises.

Skúška z teoretických vedomostí

12 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam držiteľa ATPL(H) a IR v súlade s požiadavkami JAR-FCL, Článok J.

LETOVÝ VÝCVIK

13 Letový výcvik musí zahŕňať celkovo aspoň 195 hodín, zahŕňajúc všetky postupové skúšky. V rámci celkových 195 hodín musí žiadateľ absolvovať aspoň

- (a) 140 hodín výcviku s inštruktorom,
- (b) 55 hodín vo funkcii veliaceho pilota, zahŕňajúce aspoň 14 hodín samostatného času letu počas dňa, 1 hodinu samostatného času letu v noci a môžu zahŕňať 40 hodín vo funkcii SPIC.

(Čas vo funkcii SPIC sa musí započítavať ako čas vo funkcii veliaceho pilota, pokiaľ letový inštruktor nemusel ovplyvňovať alebo riadiť žiadnu časť letu. Pozemný poletový rozbor vykonaný letovým inštruktorom nemá vplyv na započítanie času vo funkcii veliaceho pilota, čas vo funkcii SPIC môže byť nahradený samostatným časom letu).

(c) 50 hodín preletu, aspoň 10 hodín preletu vo funkcii žiak-veliaci pilot, vrátane preletu VFR v celkovej vzdialenosti aspoň 185 km (100 NM), v priebehu ktorých sa musí uskutočniť pristátie na dvoch rozdielnych letiskách, iných ako je letisko odletu.

(d) 5 hodín času letu na vrtuľníkoch musí byť nalietaných v noci, zahŕňajúcich 3 hodiny výcviku s inštruktorom vrátane aspoň 1 hodiny navigácie s preletom a 5 samostatných nočných okruhov. Každý okruh musí zahŕňať vzlet a pristátie a

(e) 50 hodín prístrojového času s inštruktorom zahrňujúcich:

(i) 10 hodín času základného prístrojového letového výcviku,

(ii) 40 hodín výcviku na prístrojovú kvalifikáciu, ktoré musia zahŕňať aspoň 10 hodín na viacmotorových vrtuľníkoch certifikovaných na IFR.

(f) 15 hodín spolupráce vo viacčlennej posádke.

(g) Zo 140 hodín výcviku s inštruktorom až:

(i) 75 hodín výcviku za viditeľnosti môže zahŕňať:

- (1) 30 hodín na FS úrovne C/D pre vrtuľník, alebo
- (2) 25 hodín na FTD 2,3, alebo
- (3) 20 hodín na FNPT II/III pre vrtuľník, alebo
- (4) 20 hodín na letúnoch alebo TMG.

(ii) 50 hodín výcviku podľa prístrojov môže zahŕňať:

- (1) až 20 hodín na FS pre vrtuľník alebo FTD 2,3 alebo FNPT II/III, alebo

Theoretical knowledge examination

12 An applicant shall demonstrate the level of knowledge appropriate to the privileges of the holder of an ATPL(H) and an IR, in accordance with the requirements in JAR-FCL Subpart J.

FLYING TRAINING

13 The flying training shall comprise a total of at least 195 hours, to include all progress test. Within the total of 195 hours, applicants shall complete at least:

- (a) 140 hours of dual instruction,
- (b) 55 hours as pilot-in-command to include at least 14 hours solo day, 1 hour solo night and may include 40 hours as SPIC.

(SPIC time shall be credited as pilot-in-command time, unless the flight instructor had to influence or control any part of the flight. A ground de-briefing by the flight instructor does not affect the crediting as pilot-in-command time SPIC time can be replaced by solo time);

(c) 50 hours of cross-country flight, at least 10 hours of cross country flight as student pilot-in-command including a VFR cross country flight totalling at least 185 km (100 nm) in the course of which landings at two different aerodromes from the aerodrome of departure shall be made;

(d) 5 hours flight time in helicopters shall be completed at night comprising 3 hours of dual instruction including at least 1 hour of cross-country navigation and 5 solo night circuits. Each circuit shall include a take-off and a landing; and

(e) 50 hours of dual instrument time comprising:

(i) 10 hours Basic Instrument instruction time; and

(ii) 40 hours Instrument Rating Training, which shall include at least 10 hours in a multi-engine IFR-certificated helicopter.

(f) 15 hours multi-crew co-operation.

(g) of the 140 hours of dual instruction up to:

(i) 75 hours visual instruction may include:

- (1) 30 hours in a helicopter FS level C/D, or
- (2) 25 hours in a FTD 2,3 or
- (3) 20 hours in a helicopter FNPT II/III, or
- (4) 20 hours in an aeroplane or TMG.

(ii) 50 hours instrument instruction may include:

- (1) up to 20 hours in a helicopter FS or FTD 2,3 or FNPT II/III, or

(2) 10 hodín aspoň na FTD 1 pre vrtuľník alebo FNPT I alebo FNPT I pre letún alebo na letúne.

(iii) 15 hodín spolupráce vo viacčlennej posádke, na ktoré môže byť použitý FS pre vrtuľník alebo FTD 2,3 (MCC) pre vrtuľník alebo FNPT II/III(MCC).

Ak vrtuľník používaný k letovému výcviku je iného typu ako FS pre vrtuľník používaný pre výcvik za viditeľnosti, maximálny zápočet musí byť obmedzený na to, čo prináleží pre FNPT II/III.

Osnovu letového výcviku pozri v AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (1).

PRAKTICKÉ SKÚŠKY

14 Na dokončenie príslušného letového výcviku sa musí žiadateľ podrobiť praktickej skúške CPL(H) na viacmotorovom vrtuľníku v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 2.170 a praktickej skúške na získanie prístrojovej kvalifikácie buď na viacmotorovom alebo na jednomotorovom vrtuľníku v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 2.210 a takým iným skúškam, ktoré požaduje JAR-FCL 2.262 (c).

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

(2) 10 hours in at least a helicopter FTD 1 or FNPT 1 or aeroplane FNPT 1 or an aeroplane.

(iii) 15 hours multi-crew co-operation, for which a helicopter FS or helicopter FTD 2,3(MCC) or FNPT II/III(MCC) may be used.

If the helicopter used for the flying training is of a different type from the helicopter FS used for the visual training, the maximum credit shall be limited to that allocated for the helicopter FNPT II/III.

See AMC-FCL 2.160 & 2.165 (a) (1) for flight instruction syllabus.

SKILL TESTS

14 On completion of the related flying training the applicant shall take the CPL(H) skill test on a multi-engine helicopter in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.170 and the instrument rating skill test on either a multi-engine or a single-engine helicopter in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.210 and such other tests as are required by JAR FCL 2.262 (c).

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03; Amdt.4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (2)**Integrovaný kurz ATP(H) (bez prístrojovej kvalifikácie)**

(Pozri JAR-FCL 2.160, 2.165 a 2.170)
 (Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.170)
 (Pozri AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (2))
 (Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.470)
 (Pozri IEM FCL 2.170)

1 Cieľom integrovaného kurzu ATP(H) je vycvičiť pilotov na úroveň nevyhnutnej odbornej spôsobilosti, ktorá im umožní vykonávať funkciu druhého pilota na viacpilotných, viacmotorových vrtuľníkoch obmedzené na oprávnenia VFR v obchodnej leteckej doprave a získať CPL(H), ale nie akúkoľvek ďalšiu špecializáciu (napr. letecké práce).

2 Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz ATP(H), musí pod dohľadom vedúceho výcviku schválenej organizácie letového výcviku (FTO) dokončiť všetky etapy výcviku v jednom nepretržitom schválenom kurze výcviku tak, ako je organizovaný FTO.

3 Kurz musí trvať 12 až 36 mesiacov. Na predĺženie kurzu nad 36 mesiacov z dôvodu dodatočného letového výcviku alebo pozemného výcviku, poskytovaných FTO, sa môžu prijať zvláštne opatrenia so súhlasom leteckého úradu.

4 Žiadateľ môže byť prijatý na výcvik buď ako úplný začiatok, alebo ako držiteľ PPL(H) vydaného v súlade s ICAO Annex 1. Úplný začiatok musí spĺňať požiadavky článku B predpisu JAR-FCL na žiaka-pilota. V prípade účastníka kurzu s PPL(H) môže byť započítaných do požadovaného letového výcviku 50 % hodín nalietaných na vrtuľníku pred vstupom do kurzu (pozri JAR-FCL 2.165 (a) (2) a dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (2) paragraf 13), a to maximálne do výšky:

(a) 40 hodín, z ktorých až 20 hodín môže byť výcvik s inštruktorom, alebo

(b) 50 hodín, ak bola získaná kvalifikácia na lety v noci na vrtuľníkoch, z ktorých až 25 hodín môže byť výcvik s inštruktorom.

Tento zápočet nalietaných hodín sa musí uskutočniť podľa zváženia FTO a zapísať do záznamu o výcviku žiadateľa. V prípade žiaka-pilota, ktorý nie je držiteľom preukazu spôsobilosti pilota, so schválením leteckého úradu, môže FTO stanoviť, že určité cvičenia s inštruktorom (pozri AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (2), fáza 2), budú nalietané na letúne alebo na TMG, maximálne však 20 hodín.

5 Žiadateľ, ktorému sa nepodarí, alebo ktorý nie je schopný ukončiť celý kurz ATP(H), môže požiadať letecký úrad o vykonanie skúšky z teoretických vedomostí a praktickej skúšky na získanie preukazu spôsobilosti nižšieho stupňa.

6 Ktorýkoľvek žiadateľ, ktorý chce v priebehu výcviku v kurze prejsť do inej FTO, musí požiadať letecký úrad o formálne posúdenie ďalších hodín výcviku požadovaných v inej FTO.

Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (2)**ATP(H) integrated course (No Instrument Rating)**

(See JAR-FCL 2.160, 2.165 and 2.170)
 (See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.170)
 (See AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (2))
 (See Appendix 1 to JAR-FCL 2.470)
 (See IEM FCL 2.170)

1 The aim of the ATP(H) integrated course is to train pilots to the level of proficiency necessary to enable them to operate as co-pilot on multi-pilot, multi-engine helicopters limited to VFR privileges in commercial air transportation and to obtain the CPL(H) but not any further specialisation (e.g. aerial work activities).

2 An applicant wishing to undertake an ATP(H) integrated course shall, under the supervision of the Head of Training of an approved flying training organisation (FTO), complete all the instructional stages in one continuous approved course of training as arranged by that FTO.

3 The course shall last for between 12 and 36 months. Special arrangements may be made with the approval of the Authority to extend the course beyond 36 months where additional flying training or ground instruction is provided by the FTO.

4 An applicant may be admitted to training either as an ab-initio entrant, or as a holder of a PPL(H) issued in accordance with ICAO Annex 1. An ab-initio entrant shall meet the student pilot requirements of JAR-FCL Subpart B. In the case of a PPL(H) entrant, 50 % of the helicopter hours flown by the entrant prior to the course may be credited towards the required flight instruction (see JAR-FCL 2.165 (a) (2) and Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (2) paragraph 13), to a maximum of:

(a) up to 40 hours, of which up to 20 hours may be dual instruction, or

(b) if a helicopter night qualification has been obtained, up to 50 hours, of which up to 25 hours may be dual instruction.

This credit for the hours flown shall be at the discretion of the FTO and entered into the applicant's training record. In case of a student pilot who does not hold a pilot licence and with the approval of the Authority, a FTO may designate certain dual exercises (see AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (2) phase 2) to be flown in an aeroplane or a TMG up to a maximum of 20 hours.

5 An applicant failing or unable to complete the entire ATP(H) course may apply to the Authority for the theoretical knowledge examination and skill test for a lower licence.

6 Any applicant wishing to transfer to another FTO during a course of training shall apply to the Authority for a formal assessment of the further hours of training required at another FTO.

7 FTO musí zabezpečiť, aby pred prijatím do kurzu mal žiadateľ dostatočné vedomosti z matematiky, fyziky a anglického jazyka, čo mu umožní ľahšie pochopenie obsahu výučby teoretických vedomostí v kurze.

8 Kurz musí zahŕňať:

- (a) výučbu teoretických vedomostí na úrovni vedomostí ATPL(H),
- (b) letový výcvik za viditeľnosti a podľa prístrojov a
- (c) výcvik spolupráce vo viacčlennej posádke na prevádzku viacpilotných vrtuľníkov (pozri JAR-FCL 2.261 (d)).

9 Úspešným splnením požiadaviek výcviku teoretických vedomostí k typovej kvalifikácii a preskúšania, skúšky(-ok) z teoretických vedomostí podľa paragrafu 12 a praktickej(-ých) skúšky(-ok) podľa paragrafu 14 sú splnené požiadavky na teoretické vedomosti a praktické skúsenosti na vydanie CPL(H), vrátane typovej kvalifikácie na vrtuľník(-y) použitý(-é) pri skúške(-ach).

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

10 Osnova teoretických vedomostí na ATPL(H) je stanovená v dodatku 1 k JAR-FCL 2.470. Požiadavky na typovú kvalifikáciu sú stanovené v JAR-FCL 2.240. Schválený kurz výučby teoretických vedomostí na ATPL(H) musí zahŕňať aspoň 550 hodín výcviku (jedna hodina = 60 minút výcviku), ktoré môžu zahŕňať prácu na učebni, interaktívne video, prezentáciu s použitím diapozitívov/magnetofónu, študijné kútky, výcvik pomocou počítača a iné prostriedky schválené leteckým úradom, vo vhodnom rozsahu.

550 hodín výcviku musí byť rozdelených takým spôsobom, aby v každom predmete bol minimálne nasledujúci počet hodín:

<i>Predmet</i>	<i>Hodiny</i>
Letecké právo	30
Všeobecné vedomosti o lietadle	70
Plánovanie a letová výkonnosť	65
Ľudská výkonnosť a obmedzenia	40
Meteorológia	40
Navigácia	120
Prevádzkové postupy	20
Princípy letu	30
Komunikácia	25

Ďalšie rozdelenie hodín môže byť dohodnuté medzi leteckým úradom a FTO.

11 Kurz spolupráce vo viacčlennej posádke musí zahŕňať aspoň 20 hodín precvičovania teoretických vedomostí.

Skúška z teoretických vedomostí

12 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí prime-

7 The FTO shall ensure that before being admitted to the course the applicant has sufficient knowledge of Mathematics, Physics and English language to facilitate an understanding of the theoretical knowledge instruction content of the course.

8 The course shall comprise:

- (a) theoretical knowledge instruction to the ATPL(H) knowledge level;
- (b) visual and basic instrument flying training; and
- (c) training in multi-crew co-operation for the operation of multi-pilot helicopters (see JAR-FCL 2.261 (d)).

9 The successful completion of the type rating theoretical knowledge training and checking requirements, the theoretical knowledge examination(s) at paragraph 12 and the skill tests at paragraph 14 fulfils the theoretical knowledge and skill requirements for the issue of a CPL(H) including a type rating for the helicopter(s) used in the test(s).

THEORETICAL KNOWLEDGE

10 The theoretical knowledge syllabus for the ATPL(H) is set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.470. The requirements for type ratings are set out in JAR-FCL 2.240. An approved ATPL(H) theoretical knowledge course shall comprise at least 550 hours (1 hour = 60 minutes instruction) of instruction which can include classroom work, inter-active video, slide/tape presentation, learning carrels, computer based training, and other media as approved by the Authority, in suitable proportions.

The 550 hours of instruction shall be divided in such a way that in each subject the minimum hours are:

<i>Subject</i>	<i>Hours</i>
Air Law	30
Aircraft General Knowledge	70
Flight Performance & Planning	65
Human Performance & Limitations	40
Meteorology	40
Navigation	120
Operational Procedures	20
Principles of Flight	30
Communications	25

Other sub-division of hours may be agreed between the Authority and the FTO.

11 The MCC course shall comprise at least 20 hours of theoretical knowledge instruction exercises.

Theoretical knowledge examination

12 An applicant shall demonstrate the level of

ranú oprávneniam držiteľa ATPL(H) v súlade s požiadavkami JAR-FCL, Článok J.

LETOVÝ VÝCVIK

13 Letový výcvik musí zahŕňať celkovo aspoň 150 hodín, zahŕňajúce všetky postupové skúšky. V rámci celkových 150 hodín musí žiadateľ absolvovať aspoň:

- (a) 95 hodín výcviku s inštruktorom,
- (b) 55 hodín vo funkcii veliaceho pilota, zahŕňajúce aspoň 14 hodín samostatného času letu počas dňa, 1 hodinu samostatného času letu v noci a môžu zahŕňať 40 hodín vo funkcii SPIC.

Čas vo funkcii SPIC sa musí započítavať ako čas vo funkcii veliaceho pilota, pokiaľ letový inštruktor nemusel ovplyvňovať alebo riadiť žiadnu časť letu. Pozemný poletový rozbor vykonaný letovým inštruktorom nemá vplyv na započítanie času vo funkcii veliaceho pilota. Čas vo funkcii SPIC môže byť nahradený samostatným časom letu.

(c) 50 hodín preletu, aspoň 10 hodín preletu vo funkcii žiak-veliaci pilot, vrátane preletu VFR v celkovej vzdialenosti aspoň 185 km (100 NM), v priebehu ktorých sa musí uskutočniť plné pristátie na dvoch rozdielnych letiskách, iných ako je letisko odletu.

(d) 5 hodín času letu na vrtuľníkoch musí byť nalietaných v noci, zahŕňajúcich 3 hodiny výcviku s inštruktorom vrátane aspoň 1 hodiny navigácie s preletom a 5 samostatných nočných okruhov. Každý okruh musí zahŕňať vzlet a pristátie.

(e) 10 hodín základného prístrojového času s inštruktorom.

(f) 10 hodín spolupráce vo viacčlennej posádke.

(g) Z 95 hodín výcviku s inštruktorom až:

(i) 75 hodín výcviku za viditeľnosti môže zahŕňať:

- (1) 30 hodín na FS úrovne C/D pre vrtuľník, alebo
- (5) 25 hodín na FTD 2,3 pre vrtuľník, alebo
- (6) 20 hodín na FNPT II/III pre vrtuľník, alebo
- (7) 20 hodín na letúnoch alebo TMG.

(ii) 10 hodín základného výcviku podľa prístrojov môže zahŕňať:

5 hodín aspoň na FTD 1 pre vrtuľník alebo FNPT I alebo FNPT I pre letún alebo na letúne.

(iii) 10 hodín spolupráce vo viacčlennej posádke, na ktoré môže byť použitý FS pre vrtuľník alebo FTD 2,3 (MCC) pre vrtuľník alebo FNPT II/III(MCC).

Ak vrtuľník používaný k letovému výcviku je iného typu ako FS pre vrtuľník používaný pre výcvik za

knowledge appropriate to the privileges of the holder of an ATPL (H)/, in accordance with the requirements in JAR-FCL Subpart J.

FLYING TRAINING

13 The flying training shall comprise a total of at least 150 hours, to include all progress test. Within the total of 150 hours, applicants shall complete at least:

- (a) 95 hours of dual instruction,
- (b) 55 hours as pilot-in-command to include at least 14 hours solo day, 1 hour solo night and may include 40 hours as SPIC.

SPIC time shall be credited as pilot-in-command time, unless the flight instructor had to influence or control any part of the flight. A ground de-briefing by the flight instructor does not affect the crediting as pilot-in-command time. SPIC time can be replaced by solo time.

(c) 50 hours of cross-country flight, at least 10 hours of cross country flight as student pilot-in-command including a VFR cross country flight totalling at least 185 km (100 NM) in the course of which landings at two different aerodromes from the aerodrome of departure shall be made;

(d) 5 hours flight time in helicopters shall be completed at night comprising 3 hours of dual instruction including at least 1 hour of cross-country navigation and 5 solo night circuits. Each circuit shall include a take-off and a landing;

(e) 10 hours of dual basic instrument instruction time;

(f) 10 hours multi-crew co-operation.

(g) Of the 95 hours of dual instruction up to:

(i) 75 hours visual instruction may include:

- (1) 30 hours in a helicopter FS level C/D, or
- (2) 25 hours in a helicopter FTD 2,3 or
- (3) 20 hours in a helicopter FNPT II/III, or
- (4) 20 hours in an aeroplane or TMG.

(ii) 10 hours basic instrument instruction may include:

5 hours in at least a helicopter FTD 1 or FNPT I or aeroplane FNPT I or an aeroplane.

(iii) 10 hours multi-crew co-operation, for which a helicopter: FS or FTD 2,3(MCC) or FNPT II/III(MCC) may be used.

If the helicopter used for the flying training is of a different type from the helicopter FS used for the visual

viditeľnosti, maximálny zápočet musí byť obmedzený na to, čo prináleží pre FNPT II/III.

Osnovu letového výcviku pozri v AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (1).

PRAKTICKÉ SKÚŠKY

14 Na dokončenie príslušného letového výcviku sa musí žiadateľ podrobiť praktickej skúške CPL(H) na viacmotorovom vrtuľníku v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 2.170 a takým iným skúškam, ktoré požaduje JAR-FCL 2.262 (c).

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

training, the maximum credit shall be limited to that allocated for the helicopter FNPT II/III.

See AMC-FCL 2.160 & 2.165 (a) (1) for flight instruction syllabus.

SKILL TESTS

14 On completion of the related flying training the applicant shall take the CPL(H) skill test on a multi-engine helicopter in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.170 and such other tests as are required by JAR-FCL 2.262 (c).

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03; Amdt.4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (3)**Integrovaný kurz CPL(H)/IR**

(Pozri JAR-FCL 2.160, 2.165 a 2.170)
 (Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.170)
 (Pozri AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (3))
 (Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.470)
 (Pozri IEM FCL 2.170)

1 Cieľom integrovaného kurzu CPL(H)/IR je vycvičiť pilotov na úroveň nevyhnutnej odbornej spôsobilosti, ktorá im umožní prevádzkovať jednopilotný viacmotorový vrtuľník a získať CPL(H)/IR na viacmotorový vrtuľník.

2 Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz CPL(H)/IR, musí pod dohľadom vedúceho výcviku schválenej organizácie letového výcviku (FTO) dokončiť všetky etapy výcviku v jednom nepretržitom schválenom kurze výcviku tak, ako je organizovaný FTO.

3 Kurz musí trvať 9 až 30 mesiacov.

4 Žiadateľ môže byť prijatý na výcvik buď ako úplný začiatočník, alebo ako držiteľ PPL(H) vydaného v súlade s ICAO Annex 1. Úplný začiatočník musí spĺňať požiadavky článku B predpisu JAR-FCL na žiaka-pilota. V prípade účastníka kurzu s PPL(H) môže byť započítaných do požadovaného letového výcviku 50 % hodín nalietaých na vrtuľníku pred vstupom do kurzu (pozri JAR-FCL 2.165 (a) (3) a dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (3) paragraf 12), a to maximálne do výšky:

(a) 40 hodín, z ktorých až 20 hodín môže byť výcvik s inštruktorom, alebo

(b) 50 hodín, ak bola získaná kvalifikácia na lety v noci na vrtuľníkoch, z ktorých až 25 hodín môže byť výcvik s inštruktorom.

Tento zápočet nalietaých hodín sa musí uskutočniť podľa zväženia FTO a zapísať do záznamu o výcviku žiadateľa. V prípade žiaka-pilota, ktorý nie je držiteľom preukazu spôsobilosti pilota, so schválením leteckého úradu, môže FTO stanoviť, že určité cvičenia s inštruktorom (pozri AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (3), fáza 2 a 3), budú nalietať na letúne alebo na TMG, maximálne však 20 hodín.

5 Žiadateľ, ktorému sa nepodarí, alebo ktorý nie je schopný ukončiť celý kurz CPL(H)/IR, môže požiadať letecký úrad o vykonanie skúšky z teoretických vedomostí a praktickej skúšky na získanie preukazu spôsobilosti nižšieho stupňa a ak je to príslušné, na získanie prístrojovej kvalifikácie.

6 Ktorýkoľvek žiadateľ, ktorý chce v priebehu výcviku v kurze prejsť do inej FTO, musí požiadať letecký úrad o formálne posúdenie ďalších hodín výcviku požadovaných v inej FTO.

7 FTO musí zabezpečiť, aby pred prijatím do kurzu mal žiadateľ dostatočné vedomosti z matematiky, fyziky a anglického jazyka, čo mu umožní ľahšie pochopenie obsahu výučby teoretických vedomostí v kurze. Na ukončenie kurzu musí byť požadovaná úroveň anglického jazyka v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.200.

Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (3)**CPL(H)/IR integrated course**

(See JAR-FCL 2.160, 2.165 and 2.170)
 (See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.170)
 (See AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (3))
 (See Appendix 1 to JAR-FCL 2.470)
 (See IEM FCL 2.170)

1 The aim of the CPL(H)/IR integrated course is to train pilots to the level of proficiency necessary to operate single-pilot multi engine helicopter and to obtain the CPL(H)/IR multi-engine helicopter.

2 An applicant wishing to undertake a CPL(H)/IR integrated course shall, under the supervision of the Head of Training of an approved flying training organisation (FTO), complete all the instructional stages in one continuous approved course of training as arranged by that FTO.

3 The course shall last for between 9 and 30 months.

4 An applicant may be admitted to training either as an ab-initio entrant, or as the holder of a (PPL(H)) issued in accordance with ICAO Annex 1. An ab-initio entrant shall meet the student pilot requirements of JAR-FCL Subpart B. In the case of a PPL(H) entrant, 50 % of the helicopter hours flown by the entrant prior to the course may be credited towards the required flight instruction (see JAR-FCL 2.165 (a) (3) and Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (3) paragraph 12), to a maximum of:

(a) up to 40 hours, of which up to 20 hours may be dual instruction, or

(b) if a helicopter night qualification has been obtained, up to 50 hours, of which up to 25 hours may be dual instruction.

This credit for the hours flown shall be at the discretion of the FTO and entered into the applicant's training record. In case of a student pilot who does not hold a pilot licence and with the approval of the Authority a FTO may designate certain dual exercises (see AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (3) phase 2 and 3 to be flown in an aeroplane or a TMG up to a maximum of 20 hours.

5 An applicant failing or unable to complete the entire CPL(H)/IR course may apply to the Authority for the theoretical knowledge examination and skill test for a lower licence, and if applicable, an instrument rating.

6 Any applicant wishing to transfer to another FTO during a course of training shall apply to the Authority for a formal assessment of the further hours of training required at another FTO.

7 The FTO shall ensure that before being admitted to the course the applicant has sufficient knowledge of Mathematics, Physics and English language to facilitate an understanding of the theoretical knowledge instruction content of the course. On completion of the course, the required level of English shall be accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.200.

8 Kurz musí zahŕňať:

(a) výučbu teoretických vedomostí na úrovni vedomostí CPL(H) a IR a pre prvú typovú kvalifikáciu MEH ďalšie požiadavky na teoretické vedomosti v súlade s JAR-FCL 2.255 (a), a

(b) letový výcvik za viditeľnosti a podľa prístrojov.

9 Úspešným splnením požiadaviek výcviku na typovú kvalifikáciu a preskúšania (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 a AMC FCL 2.261), skúšok z teoretických vedomostí podľa paragrafu 11 a praktickej(-ých) skúšky(-ok) podľa paragrafu 13 sú splnené požiadavky na teoretické vedomosti a praktické skúsenosti na vydanie CPL(H), vrátane typovej kvalifikácie na vrtuľník(-y) použitý(-é) pri skúške(-ach) a priznanie prístrojovej kvalifikácie na viacmotorové vrtuľníky.

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

10 Osnova teoretických vedomostí na CPL(H)/IR je stanovená v [dodatku 1 k JAR-FCL 2.470]. Požiadavky na typovú kvalifikáciu sú stanovené v JAR-FCL 2.240. Schválený kurz výučby teoretických vedomostí na CPL(H)/IR musí zahŕňať aspoň 500 hodín výcviku (jedna hodina = 60 minút výcviku), ktoré môžu zahŕňať prácu na učebni, interaktívne video, prezentáciu s použitím diapozitívov/magnetofónu, študijné kútky, výcvik pomocou počítača a iné prostriedky schválené leteckým úradom, vo vhodnom rozsahu.

500 hodín výcviku musí byť rozdelených takým spôsobom, aby v každom predmete bol minimálne nasledujúci počet hodín:

<i>Predmet</i>	<i>Hodiny</i>
Letecké právo	30
Všeobecné vedomosti o lietadle	50
Plánovanie a letová výkonnosť	60
Ľudská výkonnosť a obmedzenia	15
Meteorológia	40
Navigácia	100
Prevádzkové postupy	10
Princípy letu	25
Komunikácia	30

Ďalšie rozdelenie hodín môže byť dohodnuté medzi leteckým úradom a FTO.

Skúška z teoretických vedomostí

11 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam držiteľa CPL(H) a prístrojovej kvalifikácie v súlade s požiadavkami JAR-FCL 2, Článok J.

LETOVÝ VÝCVIK

12 Letový výcvik musí zahŕňať celkovo aspoň 180 hodín, zahŕňajúce všetky postupové skúšky. V rámci 180 hodín musí žiadateľ absolvovať aspoň:

8 The course shall comprise:

(a) theoretical knowledge instruction to CPL(H) and IR knowledge level, and for the initial MEH type rating, the additional theoretical knowledge requirements according to JAR-FCL 2.255 (a); and

(b) visual and instrument flying training.

9 The successful completion of the type rating training and checking requirements (see Appendix 1 of JAR-FCL 2.261 and AMC FCL 2.261), the theoretical knowledge examinations at paragraph 11 and of the skill test(s) at paragraph 13 fulfil the knowledge and skill requirements for the issue of a CPL(H) including a type rating for the helicopter(s) used in the test(s) and a multi-engine instrument rating (H).

THEORETICAL KNOWLEDGE

10 The theoretical knowledge syllabus for the CPL(H)/IR is set out in [Appendix 1 to JAR-FCL 2.470]. The requirements for type ratings are set out in JAR-FCL 2.240. An approved CPL(H)/IR theoretical knowledge course shall comprise at least 500 hours (1 hour = 60 minutes instruction) of instruction which can include classroom work, inter-active video, slide/tape presentation, learning carrels, computer based training, and other media as approved by the Authority, in suitable proportions.

The 500 hours of instruction shall be divided in such a way that in each subject the minimum hours are:

<i>Subject</i>	<i>Hours</i>
Air Law	30
Aircraft General Knowledge	50
Flight Performance & Planning	60
Human Performance & Limitations	15
Meteorology	40
Navigation	100
Operational Procedures	10
Principles of Flight	25
Communications	30

Other sub-division of hours may be agreed between the Authority and the FTO.

Theoretical knowledge examination

11 An applicant shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges of the holder of a CPL(H) and an instrument rating, in accordance with the requirements in JAR-FCL 2- Subpart J.

FLYING TRAINING

12 The flying training shall comprise a total of at least 180 hours include all progress tests. Within the 180 hours, applicants shall complete at least:

- (a) 125 hodín výcviku s inštruktorom,
- (b) 55 hodín vo funkcii veliaceho pilota, zahŕňajúce aspoň 14 hodín samostatného času letu počas dňa, 1 hodinu samostatného času letu v noci a môžu zahŕňať 40 hodín vo funkcii SPIC.

Čas vo funkcii SPIC sa musí započítavať ako čas vo funkcii veliaceho pilota, pokiaľ letový inštruktor nemusel ovplyvňovať alebo riadiť žiadnu časť letu. Pozemný poletový rozbor vykonaný letovým inštruktorom nemá vplyv na započítanie času vo funkcii veliaceho pilota. Čas vo funkcii SPIC môže byť nahradený samostatným časom letu.

- (c) 10 hodín preletu s inštruktorom:
10 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota, vrátane preletu VFR v celkovej vzdialenosti aspoň 185 km (100 NM), v priebehu ktorých sa musí uskutočniť plné pristátie na dvoch rozdielnych letiskách, iných ako je letisko odletu.
- (d) 5 hodín času letu na vrtuľníkoch musí byť nalietaných v noci, zahŕňajúcich 3 hodiny výcviku s inštruktorom vrátane aspoň 1 hodiny navigácie s preletom a 5 samostatných nočných okruhov. Každý okruh musí zahŕňať vzlet a pristátie.
- (e) 50 hodín prístrojového času s inštruktorom zahŕňajúcich:
- (i) 10 hodín času základného prístrojového výcviku a
- (ii) 40 hodín výcviku na prístrojovú kvalifikáciu, ktoré musia zahŕňať aspoň 10 hodín na viacmotorových vrtuľníkoch certifikovaných na IFR.

- (f) Zo 125 hodín výcviku s inštruktorom až:
- (i) 75 hodín výcviku za viditeľnosti môže zahŕňať:
- (1) 30 hodín na FS úrovne C/D pre vrtuľník, alebo
 - (2) 25 hodín na FTD 2,3 pre vrtuľník, alebo
 - (3) 20 hodín na FNPT II/III pre vrtuľník, alebo
 - (4) 20 hodín na letúnoch alebo TMG.
- (ii) 50 hodín výcviku podľa prístrojov môže zahŕňať:
- (1) až 20 hodín na FS pre vrtuľník alebo FTD 2,3 alebo FNPT II/III, alebo
 - (2) 10 hodín aspoň na FTD 1 pre vrtuľník alebo FNPT I alebo FNPT I pre letún alebo na letúne.

Ak vrtuľník používaný k letovému výcviku je iného typu ako FS pre vrtuľník používaný pre výcvik za viditeľnosti, maximálny zápočet musí byť obmedzený na to, čo prináleží pre FNPT II/III.

- (a) 125 hours of dual instruction,
- (b) 55 hours as pilot-in-command; to include at least 14 hours solo day, 1 hour solo night and may include 40 hours as SPIC.

SPIC time shall be credited as pilot-in-command time, unless the flight instructor had to influence or control any part of the flight. A ground de-briefing by the flight instructor does not affect the crediting as pilot-in-command time. SPIC time can be replaced by solo time.

- (c) 10 hours dual cross-country flying;
10 hours of cross-country flight as pilot-in-command including a VFR cross-country flight totalling at least 185 km (100 NM) in the course of which full stop landings at two different aerodromes from the aerodrome of departure shall be made;
- (d) 5 hours flight time in helicopters shall be completed at night comprising 3 hours of dual instruction including at least 1 hour of cross-country navigation and 5 solo night circuits. Each circuit shall include a take-off and a landing;
- (e) 50 hours of dual instrument time comprising:
- (i) 10 hours basic instrument instruction time; and
- (ii) 40 hours Instrument Rating Training, which shall include at least 10 hours in a multi-engine IFR-certificated helicopter.

- (f) Of the 125 hours of dual instruction up to:
- (i) 75 hours visual instruction may include:
- (1) 30 hours in a helicopter FS level C/D, or
 - (2) 25 hours in a helicopter FTD 2,3 or
 - (3) 20 hours in a helicopter FNPT II/III, or
 - (4) 20 hours in an aeroplane or TMG.
- (ii) 50 hours instrument instruction may include:
- (1) up to 20 hours in a helicopter FS or FTD 2,3 or FNPT II,III, or
 - (2) 10 hours in at least a helicopter FTD 1 or FNPT I or aeroplane FNPT I or an aeroplane.

If the helicopter used for the flying training is of a different type from the FS used for the visual training, the maximum credit shall be limited to that allocated for the FNPT II/III.

PRAKTICKÉ SKÚŠKY

13 Na dokončenie príslušného letového výcviku sa musí žiadateľ podrobiť praktickej skúške CPL(H) buď na viacmotorovom vrtuľníku alebo na jednomotorovom vrtuľníku v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 2.170 a praktickej skúške na získanie prístrojovej kvalifikácie na viacmotorovom vrtuľníku certifikovanom na IFR v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 2.210.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

SKILL TESTS

13 On completion of the related flying training, the applicant shall take the CPL(H) skill test on either a multi-engine helicopter or a single-engine helicopter in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.170 and instrument rating skill test on a multi-engine helicopter IFR-certificated in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.210.

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03; Amdt.4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (4)**Integrovaný kurz CPL(H)**

(Pozri JAR-FCL 2.160, 2.165 a 2.170)
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.170)
(Pozri AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (4))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.470)
(Pozri IEM FCL 2.170)

1 Cieľom integrovaného kurzu CPL(H) je vycvičiť pilotov na úroveň nevyhnutnej odbornej spôsobilosti na vydanie CPL(H), ale nie na získanie prístrojovej kvalifikácie a akejkolvek ďalšej špecializácie (napr. letecké práce).

2 Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz CPL(H), musí pod dohľadom vedúceho výcviku schválenej organizácie letového výcviku (FTO) dokončiť všetky etapy výcviku v jednom nepretržitom schválenom kurze výcviku tak, ako je organizovaný FTO.

3 Kurz musí trvať 9 až 24 mesiacov.

4 Žiadateľ môže byť prijatý na výcvik buď ako úplný začiatokník, alebo ako držiteľ preukazu spôsobilosti súkromného pilota (vrtuľník) (PPL(H)) vydaného v súlade s ICAO Annex 1. Úplný začiatokník musí spĺňať požiadavky článku B predpisu JAR-FCL na žiaka-pilota. V prípade účastníka kurzu s PPL(H) môže byť započítaných do požadovaného letového výcviku 50 % hodín nalietaých na vrtuľníku pred vstupom do kurzu (pozri JAR-FCL 2.165 (a) (4) a dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (4) paragraf 12), a to maximálne do výšky:

(a) 40 hodín, z ktorých až 20 hodín môže byť výcvik s inštruktorom, alebo

(b) 50 hodín, ak bola získaná kvalifikácia na lety v noci na vrtuľníkoch, z ktorých až 25 hodín môže byť výcvik s inštruktorom.

Tento zápočet nalietaých hodín sa musí uskutočniť podľa zváženia FTO a zapísať do záznamu o výcviku žiadateľa. V prípade žiaka-pilota, ktorý nie je držiteľom preukazu spôsobilosti pilota, so schválením leteckého úradu, môže FTO stanoviť, že určité cvičenia s inštruktorom (pozri AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (4), fáza 2), budú nalietať na letúne alebo na TMG, maximálne však 20 hodín.

5 Žiadateľ, ktorému sa nepodarí, alebo ktorý nie je schopný ukončiť celý kurz CPL(H), môže požiadať letecký úrad o vykonanie skúšky z teoretických vedomostí a praktickej skúšky na získanie preukazu spôsobilosti nižšieho stupňa.

6 Ktorýkoľvek žiadateľ, ktorý chce v priebehu výcviku v kurze prejsť do inej FTO, musí požiadať letecký úrad o formálne posúdenie ďalších hodín výcviku požadovaných v inej FTO.

7 FTO musí zabezpečiť, aby pred prijatím do kurzu mal žiadateľ dostatočné vedomosti z matematiky a fyziky, čo mu umožní ľahšie pochopenie obsahu výučby teoretických vedomostí v kurze.

Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (4)**CPL(H) integrated course**

(See JAR-FCL 2.160, 2.165 and 2.170)
(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.170)
(See AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (4))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.470)
(See IEM FCL 2.170)

1 The aim of the CPL(H) integrated course is to train pilots to the level of proficiency necessary for the issue of a CPL(H), but not the instrument rating or any further specialisation (e.g. aerial work activities).

2 An applicant wishing to undertake a CPL(H) integrated course shall, under the supervision of the Head of Training of an approved flying training organisation (FTO), complete all the instructional stages in one continuous approved course of training as arranged by that FTO.

3 The course shall last for between 9 and 24 months.

4 An applicant may be admitted to training either as an ab-initio entrant, or as the holder of a private pilot licence (helicopter) (PPL(H)) issued in accordance with ICAO Annex 1. An ab-initio entrant shall meet the student pilot requirements of JAR-FCL Subpart B. In the case of a PPL(H) entrant, 50 % of the helicopter hours flown by the entrant prior to the course may be credited towards the required flight instruction (see JAR-FCL 2.165 (a) (4) and Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (4) paragraph 12), to a maximum of:

(a) up to 40 hours, of which up to 20 hours may be dual instruction, or

(b) if a helicopter night qualification has been obtained, up to 50 hours, of which up to 25 hours may be dual instruction.

This credit for the hours flown shall be at the discretion of the FTO and entered into the applicant's training record. In case of a student pilot who does not hold a pilot licence and with the approval of the Authority a FTO may designate certain dual exercises (see AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (4) phase 2) to be flown in an aeroplane or a TMG up to a maximum of 20 hours.

5 An applicant failing or unable to complete the entire CPL(H) course may apply to the Authority for the theoretical knowledge examination and skill test for a lower licence.

6 Any applicant wishing to transfer to another FTO during a course of training shall apply to the Authority for a formal assessment of the further hours of training required at another FTO.

7 The FTO shall ensure that before being admitted to the course the applicant has sufficient knowledge of Mathematics and Physics to facilitate an understanding of the theoretical knowledge instruction content of the course.

8 Kurz musí zahŕňať:

(a) výučbu teoretických vedomostí na úrovni vedomostí CPL(H), a

(b) letový výcvik za viditeľnosti a podľa prístrojov.

9 Úspešným splnením požiadaviek výcviku typovej kvalifikácii a preskúšania (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 a AMC FCL 2.261), skúšok z teoretických vedomostí podľa paragrafu 11 a praktickej(-ých) skúšky(-ok) podľa paragrafu 13 sú splnené požiadavky na teoretické vedomosti a praktické skúsenosti na vydanie CPL(H), vrátane typovej kvalifikácie na vrtuľník(-y) použitý(-é) pri skúške(-ach).

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

10 Osnova teoretických vedomostí na CPL(H) je stanovená v dodatku 1 k JAR-FCL 2.470. Požiadavky na typovú kvalifikáciu sú stanovené v JAR-FCL 2.240. Schválený kurz výučby teoretických vedomostí na CPL(H) musí zahŕňať aspoň 300 hodín výcviku (jedna hodina = 60 minút výcviku) (alebo 200 hodín ak je žiadateľ držiteľom PPL), ktoré môžu zahŕňať prácu na učebni, interaktívne video, prezentáciu s použitím diazpozitívov/magnetofónu, študijné kútky, výcvik pomocou počítača a iné prostriedky schválené leteckým úradom, vo vhodnom rozsahu.

300 hodín výcviku musí byť rozdelených takým spôsobom, aby v každom predmete bol minimálne nasledujúci počet hodín:

<i>Predmet</i>	<i>Hodiny</i>
Letecké právo	25
Všeobecné vedomosti o lietadle	30
Plánovanie a letová výkonnosť	25
Ľudská výkonnosť a obmedzenia	10
Meteorológia	30
Navigácia	55
Prevádzkové postupy	8
Princípy letu	20
Komunikácia	10

Ďalšie rozdelenie hodín môže byť dohodnuté medzi leteckým úradom a FTO.

Skúška z teoretických vedomostí

11 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam držiteľa CPL(H) v súlade s požiadavkami JAR-FCL, Článok J.

LETOVÝ VÝCVIK

12 Letový výcvik musí zahŕňať celkovo aspoň 135 hodín, zahŕňajúce všetky postupové skúšky, z ktorých až 5 hodín z celého kurzu môže byť pozemný prístrojový čas. V rámci celkových 135 hodín musí žiadateľ absolvovať aspoň:

8 The course shall comprise:

(a) theoretical knowledge instruction to CPL(H) knowledge level; and

(b) visual and instrument flying training.

9 The successful completion of the type rating training and checking requirements (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 and AMC FCL 2.261), the theoretical knowledge examinations at paragraph 11 and of the skill test(s) at paragraph 13 fulfil the theoretical knowledge and skill requirements for the issue of a CPL(H) including a type rating for the helicopter(s) used in the test(s).

THEORETICAL KNOWLEDGE

10 The theoretical knowledge syllabus for the CPL(H) is set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.470. The requirements for type ratings are set out in JAR-FCL 2.240. An approved CPL(H) theoretical knowledge course shall comprise at least 300 hours (1 hour = 60 minutes instruction) of instruction (or 200 hours if the applicant is the holder of a PPL) which can include classroom work, inter-active video, slide/tape presentation, learning carrels, computer based training, and other media as approved by the Authority, in suitable proportions.

The 300 hours of instruction shall be divided in such a way that in each subject the minimum hours are:

<i>Subject</i>	<i>Hours</i>
Air Law	25
Aircraft General Knowledge	30
Flight Performance & Planning	25
Human Performance & Limitations	10
Meteorology	30
Navigation	55
Operational Procedures	8
Principles of Flight	20
Communications	10

Other sub-division of hours may be agreed between the Authority and the FTO.

Theoretical knowledge examination

11 An applicant shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges of the holder of a CPL(H) in accordance with the requirements in JAR-FCL Subpart J.

FLYING TRAINING

12 The flying training shall comprise a total of at least 135 hours, to include all progress tests, of which up to 5 hours for the entire course may be instrument ground time. Within the 135 hours total, applicants shall complete at least:

- (a) 85 hodín výcviku s inštruktorom,
- (b) 50 hodín vo funkcii veliaceho pilota, zahŕňajúce aspoň 14 hodín samostatného času letu počas dňa, 1 hodinu samostatného času letu v noci a môžu zahŕňať 35 hodín vo funkcii SPIC.

Čas vo funkcii SPIC sa musí započítavať ako čas vo funkcii veliaceho pilota, pokiaľ letový inštruktor nemusel ovplyvňovať alebo riadiť žiadnu časť letu. Pozemný poletový rozbor vykonaný letovým inštruktorom nemá vplyv na započítanie času vo funkcii veliaceho pilota.

- (c) 10 hodín preletu s inštruktorom:
- (d) 10 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota, vrátane preletu VFR v celkovej vzdialenosti aspoň 185 km (100 NM), v priebehu ktorých sa musí uskutočniť plné pristátie na dvoch rozdielnych letiskách, iných ako je letisko odletu.
- (e) 5 hodín času letu na vrtuľníkoch musí byť nalietaných v noci, zahŕňajúcich 3 hodiny výcviku s inštruktorom vrátane aspoň 1 hodiny navigácie s preletom a 5 samostatných nočných okruhov. Každý okruh musí zahŕňať vzlet a pristátie.
- (f) 10 hodín prístrojového času výcviku s inštruktorom, vrátane aspoň 5 hodín na vrtuľníku.
- (g) Z 85 hodín výcviku s inštruktorom až:
- (i) 75 hodín výcviku za viditeľnosti môže zahŕňať:
- (1) 30 hodín na FS úrovne C/D pre vrtuľník, alebo
 - (2) 25 hodín na FTD 2,3 pre vrtuľník, alebo
 - (3) 20 hodín na FNPT II/III pre vrtuľník, alebo
 - (4) 20 hodín na letúnoch alebo TMG.
- (ii) 10 hodín výcviku podľa prístrojov, ktorý môže zahŕňať 5 hodín aspoň na FTD I pre vrtuľník alebo FNPT I alebo FNPT I pre letún alebo na letúne.

Ak vrtuľník používaný k letovému výcviku je iného typu ako FS pre vrtuľník používaný pre výcvik za viditeľnosti, maximálny zápočet musí byť obmedzený na to, čo prináleží pre FNPT II/III.

Osnovu letového výcviku pozri v AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (2).

PRAKTICKÉ SKÚŠKY

13 Na dokončenie príslušného letového výcviku sa musí žiadateľ podrobiť praktickej skúške CPL(H) v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 2.170.

[ZT 4, 01.08.06]

- (a) 85 hours of dual instruction;
- (b) 50 hours as pilot-in-command; to include at least 14 hours solo day, 1 hour solo night and may include 35 hours as SPIC.

SPIC time shall be credited as pilot-in-command time, unless the flight instructor had to influence or control any part of the flight. A ground de-briefing by the flight instructor does not affect the crediting as pilot-in-command time;

- (c) 10 hours dual cross-country flying;
- (d) 10 hours of cross-country flight as pilot-in-command including a VFR cross-country flight totalling at least 185 km (100 NM) in the course of which full stop landings at two different aerodromes from the aerodrome of departure shall be made;
- (e) 5 hours flight time in helicopters shall be completed at night comprising 3 hours of dual instruction including at least 1 hour of cross-country navigation and 5 solo night circuits. Each circuit shall include a take-off and a landing;
- (f) 10 hours of instrument dual instruction time, including at least 5 hours in a helicopter.
- (g) Of the 85 hours of dual instruction up to:
- (i) 75 hours visual instruction may include:
- (1) 30 hours in a helicopter FS level C/D, or
 - (2) 25 hours in a helicopter FTD 2,3 or
 - (3) 20 hours in a helicopter FNPT II/III, or
 - (4) 20 hours in an aeroplane or TMG.
- (ii) 10 hours instrument instruction, which may include 5 hours in at least a helicopter FTD I or FNPT I or aeroplane FNPT I or an aeroplane.

If the helicopter used for the flying training is of a different type from the FS used for the visual training, the maximum credit shall be limited to that allocated for the FNPT II/III.

See AMC-FCL 2.160 & 2.165 (a) (2) for flight instruction syllabus.

SKILL TESTS

13 On completion of the related flying training, the applicant shall take the CPL(H) skill test in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.170.

[Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (5)**Modulový kurz CPL(H)**

(Pozri JAR-FCL 2.160, 2.165 a 2.170)
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.170)
(Pozri AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (5))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.470)
(Pozri IEM FCL 2.170)

1 Cieľom modulového kurzu CPL(H) je vycvičiť držiteľov PPL(H) na úroveň nevyhnutnej odbornej spôsobilosti na vydanie CPL(H), ale nie na získanie prístrojovej kvalifikácie alebo akejkoľvek ďalšej špecializácie (napr. činnosti leteckých prác).

2 Pred nastúpením na modulový kurz CPL(H) musí žiadateľ:

(a) byť držiteľom PPL(H) vydaného v súlade s ICAO Annex 1,

(b) mať nalietaných 155 hodín času letu vo funkcii pilota vrtuľníkov, vrátane 50 hodín vo funkcii PIC, z ktorých 10 hodín musia byť prelety (105 hodín vo funkcii pilota vrtuľníkov ak je držiteľom CPL(A), 135 hodín vo funkcii pilota vrtuľníkov ak je držiteľom PPL(A) a

(c) spĺňať JAR-FCL 2.225 a 2.240 ak je na praktickej skúške použitý viacmotorový vrtuľník.

3 Žiadateľ, ktorý chce absolvovať modulový kurz CPL(H), musí pod dohľadom vedúceho výcviku schválenej organizácie letového výcviku (FTO) dokončiť všetky etapy výcviku v jednom nepretržitom schválenom kurze výcviku tak, ako je organizovaný FTO. Výučba teoretických vedomostí môže byť poskytnutá FTO vykonávajúcou len výučbu teoretických vedomostí, v prípade čoho vedúci výcviku tejto organizácie musí dohliadať nad touto časťou kurzu.

4 Kurz teoretických vedomostí musí byť ukončený do 18 mesiacov. Letový výcvik a praktická skúška musia byť ukončené v rámci obdobia platnosti osvedčenia o úspešnom absolvovaní teoretických skúšok, ako je stanovené v JAR-FCL 2.495.

5 FTO musí zabezpečiť, aby pred prijatím do kurzu mal žiadateľ dostatočné vedomosti z matematiky a fyziky, čo mu umožní ľahšie pochopenie obsahu výučby teoretických vedomostí v kurze.

6 Kurz musí zahŕňať:

(a) výučbu teoretických vedomostí na úrovni vedomostí CPL(H), a

(b) letový výcvik za viditeľnosti a podľa prístrojov.

7 Úspešným absolvovaním skúšok z teoretických vedomostí podľa paragrafu 9 a praktickej skúšky podľa paragrafu 12 sú splnené požiadavky na teoretické vedomosti a praktické skúsenosti na vydanie CPL(H), vrátane typovej kvalifikácie na vrtuľník použitý pri skúške.

Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (5)**CPL(H) modular course**

(See JAR-FCL 2.160, 2.165 and 2.170)
(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.170)
(See AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (5))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.470)
(See IEM FCL 2.170)

1 The aim of the CPL(H) modular course is to train PPL(H) holders to the level of proficiency necessary for the issue of a CPL(H), but not in the instrument rating or any further specialisation (e.g. aerial work activities).

2 Before commencing a CPL(H) modular course an applicant shall:

(a) be the holder of a PPL(H) issued in accordance with ICAO Annex 1;

(b) have completed 155 hours flight time as a pilot in helicopters, including 50 hours as PIC of which 10 hours shall be cross-country (105 hours as pilot in helicopters if holder of a CPL(A), 135 hours as pilot in helicopters if holder of a PPL(A); and

(c) have complied with JAR-FCL 2.225 and 2.240 if a multi-engine helicopter is to be used on the skill test.

3 An applicant wishing to undertake a modular CPL(H) course shall, under the supervision of the Head of Training of an approved flying training organisation (FTO), complete all the instructional stages in one continuous approved course of training as arranged by that FTO. The theoretical knowledge instruction may be given at an approved FTO conducting theoretical knowledge instruction only, in which case the Head of Training of that organisation shall supervise that part of the course.

4 The course of theoretical knowledge shall be completed within 18 months. The flight instruction and skill test shall be completed within the period of validity of the pass in the theoretical examinations, as set out in JAR-FCL 2.495.

5 The FTO shall ensure that before being admitted to the course the applicant has sufficient knowledge of Mathematics and Physics to facilitate an understanding of the theoretical knowledge instruction content of the course.

6 The course shall comprise:

(a) theoretical knowledge instruction to CPL(H) knowledge level; and

(b) visual and instrument flying training.

7 The successful completion of the theoretical knowledge examination at paragraph 9 and of the skill test at paragraph 12 fulfil the theoretical knowledge and skill requirements for the issue of a CPL(H) including a type rating for the helicopter used in the test.

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

8 Osnova teoretických vedomostí na CPL(H) je stanovená v dodatku 1 k JAR-FCL 2.470. Požiadavky na typovú kvalifikáciu sú stanovené v JAR-FCL 2.240. Schválený kurz výučby teoretických vedomostí na CPL(H) musí zahŕňať aspoň 200 hodín výcviku (jedna hodina = 60 minút výcviku), ktoré môžu zahŕňať prácu na učebni, interaktívne video, prezentáciu s použitím diapozitívov/magnetofónu, študijné kútiky, výcvik pomocou počítača a iné prostriedky schválené leteckým úradom, vo vhodnom rozsahu. Schválené diaľkové výučbové kurzy (korešpondenčné) môžu byť ponúknuté ako časť kurzu podľa zváženia leteckého úradu.

Skúška z teoretických vedomostí

9 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam držiteľa CPL(H) v súlade s požiadavkami JAR-FCL, Článok J.

LETOVÝ VÝCVIK

10 (a) Žiadateľom, ktorý nemajú priznanú prístrojovú kvalifikáciu musí byť poskytnutých aspoň 30 hodín letového výcviku s inštruktorom (pozri AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (5)).

(b) Žiadateľom, ktorý sú držiteľmi platnej IR(H) musí byť plne započítaný čas prístrojového výcviku s inštruktorom.

(c) Žiadatelia, ktorý sú držiteľmi platnej IR(A), musia absolvovať aspoň 5 hodín času prístrojového výcviku s inštruktorom na vrtuľníku.

(d) Z 30 hodín výcviku s inštruktorom až:

(i) 20 hodín výcviku za viditeľnosti môže zahŕňať 5 hodín na FS pre vrtuľník alebo FTD 2,3 alebo FNPT II,III a

(ii) 10 hodín výcviku podľa prístrojov, ktorý môže zahŕňať 5 hodín aspoň na FTD 1 pre vrtuľník alebo FNPT I alebo FNPT I pre letún alebo na letúne.

11 Žiadateľovi, ktorý nemá kvalifikáciu na lietanie v noci na vrtuľník musí byť poskytnutých ďalších aspoň 5 hodín letového výcviku v noci (pozri JAR-FCL 2.125 (c) a dodatok 4 k JAR-FCL 2.125).

Osnovu letového výcviku pozri v AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (5).

PRAKTICKÉ SKÚŠKY

12 Na dokončenie príslušného letového výcviku a príslušných skúšok sa musí žiadateľ podrobiť praktickej skúške CPL(H) v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 2.170.

[ZT 4, 01.08.06]

THEORETICAL KNOWLEDGE

8 The theoretical knowledge syllabus for the CPL(H) is set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.470. The requirements for type ratings are set out in JAR-FCL 2.240. An approved CPL(H) theoretical knowledge course shall comprise at least 200 hours (1 hour = 60 minutes instruction) of instruction, which can include classroom work, inter-active video, slide/tape presentation, learning carrels, computer based training, and other media as approved by the Authority, in suitable proportions. Approved distance learning (correspondence) courses may also be offered as part of the course at the discretion of the Authority.

Theoretical knowledge examination

9 An applicant shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges of the holder of a CPL(H) in accordance with the requirements in JAR-FCL Subpart J.

FLYING TRAINING

10 (a) Applicants without an instrument rating shall be given at least 30 hours dual flight instruction (see AMC FCL 2.160 and 2.165 (a) (5)).

(b) Applicants holding a valid IR(H) shall be fully credited towards the dual instrument instruction time.

(c) Applicants holding a valid IR(A) shall complete at least 5 hours of the dual instrument instruction time in a helicopter.

(d) Of the 30 hours dual instruction time, up to:

(i) 20 hours visual instruction may include 5 hours in a helicopter FS or FTD 2,3 or FNPT II,III and

(ii) 10 hours instrument instruction, which may include 5 hours in at least a helicopter FTD 1 or FNPT I or aeroplane FNPT I or an aeroplane.

11 Applicants without a night flying qualification helicopter shall be given additionally at least 5 hours night flight instruction (see JAR-FCL 2.125 (c) and Appendix 4 to JAR-FCL 2.125).

See AMC-FCL 2.160 & 2.165 (a) (5) for flight instruction syllabus.

SKILL TESTS

12 On completion of the related flying training and relevant experience, the applicant shall take the CPL(H) skill test in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.170.

[Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.170**Praktická skúška na vydanie CPL(H)**

(Pozri JAR-FCL 2.170)
(Pozri dodatok 2 k JAR-FCL 2.170)
(Pozri IEM FCL 2.170)

1 Žiadateľ o praktickú skúšku na získanie CPL(H) musí mať uspokojivo ukončený celý predpísaný výcvik, vrátane výcviku na rovnakom type vrtuľníka, ktorý má byť použitý na skúšku. Žiadateľ, ktorý absolvuje integrovaný kurz ATP(H) musí vykonávať skúšku na viacmotorovom vrtuľníku. Žiadateľ, ktorý absolvuje integrovaný kurz CPL(H) alebo modulový kurz CPL(H) môže vykonávať skúšku buď na jednomotorovom vrtuľníku alebo, vzhľadom na požiadavky na skúsenosti stanovené v JAR-FCL 2.255 (a) mať nalietaných 70 hodín vo funkcii veliaceho pilota vrtuľníkov, na viacmotorovom vrtuľníku. Vrtuľník použitý na praktickú skúšku musí spĺňať požiadavky na vrtuľníky na výcvik stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.055.

2 Letecký úrad stanoví administratívne opatrenia na potvrdenie pripravenosti žiadateľa vykonať skúšku, vrátane uvoľnenia záznamu o výcviku žiadateľa examinatorovi.

3 Žiadateľ musí úspešne absolvovať sekciu 1 až 5 praktickej skúšky. Neúspech vo viac ako jednej sekcii si vyžaduje, aby žiadateľ vykonal celú skúšku znova. Ak akýkoľvek bod v sekcii nebol úspešne zložený, celá sekcia sa považuje za nezloženú. Žiadateľ, ktorý neuspel len v jednej sekcii, musí skúšku tejto sekcie opakovat'. Neúspech v ktoromkoľvek bode opakovanej skúšky, vrátane tých bodov, ktoré žiadateľ úspešne absolvoval pri predchádzajúcom pokuse, si vyžaduje, aby žiadateľ vykonal celú skúšku znova. Všetky sekcie praktickej skúšky musia byť dokončené v priebehu šiestich mesiacov.

4 Po ktorejkoľvek neúspešnej praktickej skúške možno požadovať ďalší výcvik. Ak sa nedosiahne hodnotenie úspešné vo všetkých sekciiach skúšky na dva pokusy, musí sa vyžadovať ďalší výcvik podľa rozhodnutia leteckého úradu. Nie je obmedzený počet pokusov o absolvovanie praktických skúšok.

VYKONANIE SKÚŠKY

5 Letecký úrad vydá letovému examinatorovi bezpečnostné pokyny dostatočné na zabezpečenie bezpečného vykonania skúšky.

6 Ak sa žiadateľ rozhodne ukončiť praktickú skúšku z dôvodov, ktoré bude letový examinator považovať za nedostačujúce, musí žiadateľ opätovne absolvovať celú praktickú skúšku. Ak je skúška ukončená z dôvodov, ktoré letový examinator považuje za primerané, v priebehu ďalšieho letu sa preskúšajú iba tie sekcie, ktoré neboli ukončené.

7 Akýkoľvek obrat alebo postup skúšky môže žiadateľ opakovat' jedenkrát, podľa uváženia FE. Letový examinator môže v ktoromkoľvek štádiu skúšku zastaviť, ak usúdi, že preukazovanie schopnosti žiadateľa na let si vyžaduje vykonanie opakovania celej skúšky.

Appendix 1 to JAR-FCL 2.170**Skill test for the issue of the CPL(H)**

(See JAR-FCL 2.170)
(See Appendix 2 to JAR-FCL 2.170)
(See IEM FCL 2.170)

1 An applicant for a skill test for the CPL(H) shall have satisfactorily completed all of the required training, including instruction on the same type of helicopter to be used in the test. An applicant graduating from an ATP(H) integrated course shall take the test on a multi-engine helicopter. An applicant graduating from a CPL(H) integrated course, or a CPL(H) modular course, may take the test on either a single engine helicopter or, subject to the experience requirement set out in JAR-FCL 2.255 (a) to have 70 hours as pilot in command of helicopters, a multi-engine helicopter. The helicopter used for the skill test shall meet the requirements for training helicopters set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.055.

2 The administrative arrangements for confirming the applicant's suitability to take the test, including disclosure of the applicant's training record to the examiner, will be determined by the Authority.

3 An applicant shall pass sections 1 through 5 of the skill test. Failure in more than one section will require the applicant to take the entire test again. If any item in a section is failed, that section is failed. An applicant failing only one section shall take the failed section again. Failure in any items of the re-test and failure in any other items already passed, will require the applicant to take the entire test again. All sections of the skill test shall be completed within six months.

4 Further training may be required following any failed skill test. Failure to achieve a pass in all sections of the test in two attempts shall require further training as determined by the Authority. There is no limit to the number of skill tests that may be attempted.

CONDUCT OF THE TEST

5 The Authority will provide the FE with adequate safety advice to ensure that the test is conducted safely.

6 Should the applicant choose to terminate a skill test for reasons considered inadequate by the FE, the applicant shall retake the entire skill test. If the test is terminated for reasons considered adequate by the FE, only those sections not completed shall be tested in a further flight.

7 At the discretion of the FE, any manoeuvre or procedure of the test may be repeated once by the applicant. The FE may stop the test at any stage if it is considered that the applicant's demonstration of flying skill requires a complete re-test.

8 Od žiadateľa sa vyžaduje, aby vrtuľník riadil z miesta, kde sa môže vykonávať funkcia veliaceho pilota a aby skúšku vykonával tak, ako keby na palube nebol iný člen posádky. Zodpovednosť za let musí byť stanovená v súlade s národnými predpismi.

9 Letový examinátor musí vybrať oblasť a trasu pre let a všetky činnosti v malej výške a vo visení musia byť vykonávané na schválených letiskách/pristávacích plochách. Trasy používané pre sekciu 3 môžu končiť na letisku odletu alebo na inom letisku a jedným cieľom musí byť riadené letisko. Žiadateľ musí zodpovedať za plánovanie letu a musí zabezpečiť, aby bolo na palube všetko vybavenie a dokumentácia potrebná na vykonanie letu. Praktická skúška môže byť splnená behom dvoch letov. Celkové trvanie letu(-ov) musí byť aspoň 90 minút.

10 Žiadateľ musí letovému examinátorovi hlásiť úkony a vykonané povinnosti, vrátane identifikácie rádiových zariadení. Úkony sa musia vykonávať v súlade so schváleným zoznamom úkonov pre vrtuľník, na ktorom sa skúška vykonáva. Počas predletovej prípravy na vykonanie skúšky sa od žiadateľa vyžaduje určenie nastavenia výkonu motora a rýchlostí. Žiadateľ musí vypočítať výkonnostné údaje na vzlet, priblíženie a pristátie v súlade s prevádzkovou príručkou alebo letovou príručkou pre daný vrtuľník.

11 Letový examinátor sa nesmie podieľať na riadení vrtuľníka okrem prípadov, keď v záujme bezpečnosti alebo vylúčenia neprijateľného zdržania inej prevádzky, je zásah nevyhnutný.

POVOLENÉ TOLERANCIE LETOVEJ SKÚŠKY

12 Žiadateľ musí preukázať schopnosť:

- riadiť vrtuľník v rámci jeho obmedzení,
- vykonávať všetky obraty plynulo a presne,
- uplatňovať dobrý úsudok a leteckú profesionalitu,
- uplatňovať vedomosti o letectve a
- nepretržite riadiť vrtuľník takým spôsobom, aby o úspešnom výsledku postupu alebo obratu neboli nikdy vážne pochybnosti.

13 Ako všeobecný návod sa uvádzajú nasledovné obmedzenia. Letový examinátor stanoví toleranciu pre podmienky turbulencie a vlastnosti obsluhy a výkonnosť daného vrtuľníka.

Výška

Normálny let	±100 ft
So simulovaným stavom núdze	±150 ft

Sledovanie trate podľa rádiových prostriedkov

±10°

Kurz

Normálny let	±10°
So simulovaným stavom núdze	±15°

8 An applicant shall be required to fly the helicopter from a position where the pilot-in-command functions can be performed and to carry out the test as if there is no other crew member. Responsibility for the flight shall be allocated in accordance with national regulations.

9 The area and route to be flown shall be chosen by the FE and all low level and hover work shall be at an approved aerodrome/site. Routes used for section 3 may end at the aerodrome of departure or at another aerodrome and one destination shall be a controlled aerodrome. The applicant shall be responsible for the flight planning and shall ensure that all equipment and documentation for the execution of the flight are on board. The skill test may be conducted in 2 flights. The total duration of the flight(s) shall be at least 90 minutes.

10 An applicant shall indicate to the FE the checks and duties carried out, including the identification of radio facilities. Checks shall be completed in accordance with the authorised check list for the helicopter on which the test is being taken. During pre-flight preparation for the test the applicant is required to determine power settings and speeds. Performance data for take-off, approach and landing shall be calculated by the applicant in compliance with the operations manual or flight manual for the helicopter used.

11 The FE shall take no part in the operation of the helicopter except where intervention is necessary in the interests of safety or to avoid unacceptable delay to other traffic.

FLIGHT TEST TOLERANCES

12 The applicant shall demonstrate the ability to:

- operate the helicopter within its limitations;
- complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;
- exercise good judgement and airmanship;
- apply aeronautical knowledge; and
- maintain control of the helicopter at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never seriously in doubt.

13 The following limits are for general guidance. The FE shall make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the helicopter used.

Height

normal flight	±100 feet
simulated major emergency	±150 feet

Tracking on radio aids

±10°

Heading

normal flight	±10°
simulated major emergency	±15°

Rýchlosť letu

Vzlet a priblíženie, viacmotorové	±5 kt
Všetky ostatné letové režimy	±10 kt

Vísenie nad zemou

Vísenie pri vzlete s vplyvom blízkosti zeme	±3 ft
Pristátie	bez pohybov do boku alebo dozadu

OBSAH PRAKTICKEJ SKÚŠKY

14 Obsah a sekcie praktickej skúšky stanovené v dodatku 2 k JAR-FCL 2.170 musia byť použité na praktickú skúšku. Body v sekcii 4 môžu byť vykonané na FNPT(H) alebo na letovom simulátore (H). Formát a formulár žiadosti na vykonanie praktickej skúšky môže určiť letecký úrad (pozri IEM FCL 2.170).

[ZT 4, 01.08.06]

Speed

take-off and approach multi-engine	±5 knots
all other flight regimes	±10 knots

Ground drift

T.O. hover I.G.E.	±3 feet
landing	no sideways or backwards movement

CONTENT OF THE TEST

14 The skill test contents and sections set out in Appendix 2 to JAR-FCL 2.170 shall be used for the skill test. Items in Section 4 may be performed in a FNPT (H) or a flight simulator (H). The format and application form for the skill test may be determined by the Authority (see IEM FCL 2.170).

[Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 2 k JAR-FCL 2.170**Obsah praktickej skúšky na vydanie CPL(H)**

(Pozri JAR-FCL 2.170)

(Pozri IEM FCL 2.170)

Poznámka: Použitie kontrolných zoznamov povinných úkonov, leteckej profesionality, riadenie vrtuľníka podľa vonkajšej vizuálnej orientácie, postupy na ochranu proti námraze atď., uplatňovať vo všetkých sekciách.

SEKCIA 1 PREDLETOVÉ/POLETOVÉ KONTROLY A POSTUPY	
a	Vedomosti o vrtuľníku (napr. technické záznamy, palivo, hmotnosť a vyváženie, výkonnosť), plánovanie letu, NOTAM, počasie
b	Predletová prehliadka/činnosť, umiestnenie častí a účel
c	Prehliadka kabíny, postup spúšťania motora
d	Kontroly rádiového a navigačného vybavenia, výber a nastavenie frekvencií
e	Postupy pred vzletom, R/T postupy, dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC
f	Parkovanie, vypnutie motora(-ov) a poletové postupy
SEKCIA 2 OBRATY VO VISENÍ, POKROČILÉ RIADENIE A OBMEDZENÉ PRIESTORY	
a	Vzlet a pristátie (odpútanie a dosadnutie)
b	Rolovanie, rolovanie vo vísení
c	Vísenie na mieste s protivetrom/bočným/zadným vetrom
d	Otáčanie vo vísení na mieste, o 360° doprava a doľava (otáčanie na mieste)
e	Vísenie s pohybom vpred, do boku a dozadu
f	Simulovaná porucha motora vo vísení
g	Rýchle zastavenie v proti vetre a po vetre
h	Pristátia a vzlety na svahu/neupravených plochách
i	Vzlety (rôzne profily)
j	Vzlety s bočným vetrom, po vetre (ak je to možné)
k	Vzlet s maximálnou vzletovou hmotnosťou (skutočnou alebo simulovanou)
l	Priblíženia (rôzne profily)
m	Vzlet s obmedzeným výkonom a pristátie
n	Autorotácia (FE vyberie 2 položky z nasledujúcich – základná, dolet, nízka rýchlosť a zatáčky o 360°)
o	Pristátie v režime autorotácie
p	Precvičenie vynúteného pristátia s obnovením výkonu motora
q	Kontroly výkonu, technika prieskumu, technika priblíženia a odletu
SEKCIA 3 NAVIGÁCIA – POSTUPY NA TRATI	
a	Navigácia a orientácia v rôznych nadmorských výškach/výškach, čítanie máp
b	Udržiavanie nadmorskej výšky/výšky, rýchlosti, kurzu, pozorovanie vzdušného priestoru, nastavenie výškomeru
c	Sledovanie postupu letu, letový záznamník, spotreba paliva, vytrvalosť, ETA, vyhodnocovanie traťovej chyby a opätovné nalietnutie na správnu trať, sledovanie prístrojov
d	Pozorovanie meteorologických podmienok, plánovanie diverzie
e	Sledovanie trate, určovanie polôh (NDB a/alebo VOR), identifikácie zariadení
f	ATC spojenie a dodržiavanie predpisov, atď.
SEKCIA 4 LETOVÉ POSTUPY A OBRATY LEN PODĽA PRÍSTROJOV	
a	Let v hladine, udržiavanie kurzu, nadmorskej výšky/výšky a rýchlosti
b	Horizontálne zatáčky do požadovaných kurzov, 180° až 360° doľava a doprava
c	Stúpanie a klesanie, vrátane horizontálnych zátačiek do požadovaných kurzov
d	Vybratie nezvyklých letových polôh
e	Zatáčky s náklonom 30°, zatáčanie až do 90° doľava a doprava

SEKCIA 5 MIMORIADNE A NÚDZOVÉ POSTUPY (SIMULOVANÉ, KDE JE TO PRÍSLUŠNÉ)	
Poznámka (1) Tam, kde sa skúška vykonáva na viacmotorovom vrtuľníku, musí byť do skúšky zahrnutý nácvik simulovanej poruchy motora, vrátane jednomotorového priblíženia a pristátia.	
Poznámka (2) FE musí vybrať 4 položky z nasledujúcich:	
a	Nesprávna činnosť motora, vrátane poruchy regulátora motora, námrazy na karburátore/motore, olejový systém, podľa toho, čo je použiteľné
b	Nesprávna činnosť palivového systému
c	Nesprávna činnosť elektrického systému
d	Nesprávna činnosť hydraulického systému, vrátane priblíženia a pristátia bez hydrauliky, podľa toho, čo je použiteľné
e	Nesprávna činnosť hlavného rotora a/alebo systému vyvažovania krútiaceho momentu (letový simulátor alebo len diskusia)
f	Nacvičovanie požiarnych postupov, vrátane činností na potlačenie a odstránenie dymu, podľa toho, čo je použiteľné
g	Ďalšie mimoriadne a núdzové postupy, ako je opísané v príslušnej letovej príručke a s odkazom na dodatok 3 k JAR-FCL 2.240, sekcia 7 a 8, vrátane viacmotorových vrtuľníkov: <ul style="list-style-type: none">- Simulovaná porucha motora pri vzlete:<ul style="list-style-type: none">- prerušený vzlet pri alebo pred TDP alebo bezpečné vynútené pristátie pri alebo pred DPATO,- krátko po TDP alebo DPATO.- Pristátie so simulovanou poruchou motora:<ul style="list-style-type: none">- pristátie alebo opakovanie okruhu nasledujúci po poruche motora pred LDP alebo DPBL,- následná porucha motora po LDP alebo bezpečné vynútené pristátie po DPBL.

[ZT 1, 01.12.00]

Appendix 2 to JAR-FCL 2.170**Content of the skill test for the issue of the CPL(H)**

(See JAR-FCL 2.170)

(See IEM FCL 2.170)

Note: Use of checklist, airmanship, control of helicopter by external visual reference, anti-icing procedures etc., apply in all sections.

SECTION 1 PRE-FLIGHT/POST-FLIGHT CHECKS AND PROCEDURES	
a	Helicopter knowledge, (e.g. technical log, fuel, mass and balance, performance), Flight Planning, NOTAMs, Weather
b	Pre-flight inspection/action, location of parts and purpose
c	Cockpit inspection, Starting procedure
d	Communication and navigation equipment checks, selecting and setting frequencies
e	Pre-take-off procedure, R/T procedure, ATC liaison-compliance
f	Parking, Shutdown and Post-flight procedure
SECTION 2 HOVER MANOEUVRES, ADVANCED HANDLING AND CONFINED AREAS	
a	Take-off and landing, (lift off and touch down)
b	Taxi, hover taxi
c	Stationary hover with head/cross/tail wind
d	Stationary hover turns, 360° left and right (spot turns)
e	Forward, sideways and backwards hover manoeuvring
f	Simulated engine failure from the hover
g	Quick stops into and downwind
h	Sloping ground/unprepared sites landings and take-offs
i	Take-offs (various profiles)
j	Crosswind, downwind take-off (if practicable)
k	Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated)
l	Approaches (various profiles)
m	Limited power take-off and landing
n	Autorotations (FE to select two items from - Basic, range, low speed, and 360° turns)
o	Autorotative landing
p	Practice forced landing with power recovery
q	Power checks, reconnaissance technique, approach and departure technique
SECTION 3 NAVIGATION - EN ROUTE PROCEDURES	
a	Navigation and orientation at various altitudes/heights, map reading
b	Altitude/height, speed, heading control, observation of airspace, altimeter setting
c	Monitoring of flight progress, flight log, fuel usage, endurance, ETA, assessment of track error and reestablishment of correct track, instrument monitoring
d	Observation of weather conditions, diversion planning
e	Tracking, positioning (NDB and/or VOR), identification of facilities
f	ATC liaison and observance of regulations, etc.
SECTION 4 FLIGHT PROCEDURES AND MANOEUVRES BY SOLE REFERENCE TO INSTRUMENTS	
a	Level flight, control of heading, altitude/height and speed
b	Rate 1 level turns onto specified headings, 180° to 360° left and right
c	Climbing and descending, including turns at rate 1 onto specified headings
d	Recovery from unusual attitudes
e	Turns with 30° bank, turning up to 90° left and right

SECTION 5 ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES (SIMULATED WHERE APPROPRIATE)	
Note (1) Where the test is conducted on a multi-engine helicopter a simulated engine failure drill, including a single engine approach and landing shall be included in the test.	
Note (2) The FE shall select 4 items from the following:	
a	Engine malfunctions, including governor failure, carburetor/engine icing, oil system, as appropriate
b	Fuel system malfunction
c	Electrical system malfunction
d	Hydraulic system malfunction, including approach and landing without hydraulics, as applicable
e	Main rotor and/or anti-torque system malfunction (flight simulator or discussion only)
f	Fire drills, including smoke control and removal, as applicable
g	Other abnormal and Emergency procedures as outlined in appropriate flight manual and with reference to Appendix 3 to JAR-FCL 2.240, sections 7 and 8, including for multi-engine helicopters: <ul style="list-style-type: none">- Simulated engine failure at take-off:<ul style="list-style-type: none">- rejected take-off at or before TDP or safe forced landing at or before DPATO- shortly after TDP or DPATO.- Landing with simulated engine failure:<ul style="list-style-type: none">- landing or go-around following engine failure before LDP or DPBL,- following engine failure after LDP or safe forced landing after DPBL.

[Amdt. 1, 01.12.00]

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY LEFT BLANK**

**ČLÁNOK E - PRÍSTROJOVÁ KVALIFIKÁCIA
(Vrtuľník) – IR(H)****SUBPART E - INSTRUMENT RATING
(Helicopter) – IR(H)****JAR-FCL 2.174 Zdravotná spôsobilosť**

Žiadateľ o priznanie prístrojovej kvalifikácie IR(H) musí mať zdravotnú spôsobilosť v súlade s JAR-FCL 3.355 (b).

[ZT 2, 01.11.02]

**JAR-FCL 2.175 Okolnosti, za ktorých sa
vyžaduje IR(H)**

(a) Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota sa nesmie v žiadnej funkcii podieľať na riadení ako pilot vrtuľníka za podmienok letu podľa prístrojov (IFR) s výnimkou, keď sa ako pilot podrobuje praktickej skúške alebo pri výcviku s inštruktorom, pokiaľ nemá priznanú prístrojovú kvalifikáciu (IR) primeranú ku kategórii lietadla, vydanú v súlade s JAR-FCL.

(b) V členských štátoch JAA, kde národná legislatíva vyžaduje za určitých okolností (napr. v noci) let v súlade s IFR, držiteľ preukazu spôsobilosti pilota môže letieť podľa IFR za predpokladu, že je držiteľom kvalifikácie primeranej okolnostiam, vzdušnému priestoru a letovým podmienkam, za ktorých je let vykonávaný. Národné kvalifikácie umožňujúce pilotom letieť v súlade s IFR inak ako za VMC bez toho, že by boli držiteľmi platnej IR(H), musia byť obmedzené len na použitie vo vzdušnom priestore štátu vydania preukazu spôsobilosti.

[ZT 1, 01.12.00]

JAR-FCL 2.180 Oprávnenia a podmienky**(a) Oprávnenia**

(1) Vzhľadom na obmedzenia kvalifikácie uložené využitím ďalšieho pilota vo funkcii 2. pilota (obmedzenie na viacpilotnú posádku) v priebehu praktickej skúšky stanovené v dodatkoch 1 a 2 k JAR-FCL 2.210 a s prihliadnutím na všetky ostatné podmienky špecifikované v predpisoch JAR, sú oprávnenia držiteľa IR(H) určené na riadenie vrtuľníkov pri letoch podľa IFR s minimálnou výškou rozhodnutia 60 m (200 ft), s výnimkou vo funkcii PIC na MPH. Na vykonávanie oprávnení vo funkcii PIC na MPH musí držiteľ mať nalietaných aspoň 70 hodín prístrojového času z ktorého maximálne 30 hodín môže byť pozemný prístrojový čas. Na započítanie pre prístrojový čas na letúne pozri JAR-FCL 2.280 (b).

(2) Výšky rozhodnutia nižšie ako 60 m (200 ft) môžu byť leteckým úradom schválené po ďalšom výcviku a preskúšaní v súlade s JAR-OPS, AMC FCL 2.261 (a) paragraf 6 a s dodatkom 4 k JAR-FCL 2.240 a 2.295.

(b) *Podmienky.* Žiadateľ, ktorý splnil podmienky stanovené v JAR-FCL 2.174 až 2.210 musí mať splnené požiadavky na vydanie IR(H).

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.174 Medical fitness

An applicant for an IR(H) shall be medically fit in accordance with JAR-FCL 3.355 (b).

[Amdt. 2, 01.11.02]

**JAR-FCL 2.175 Circumstances in which an
IR(H) is required**

(a) The holder of a pilot licence shall not act in any capacity as a pilot of a helicopter under Instrument Flight Rules (IFR), except as a pilot undergoing skill testing or dual training, unless the holder has an instrument rating (IR) appropriate to the category of aircraft issued in accordance with JAR-FCL.

(b) In JAA Member States where national legislation requires flight in accordance with IFR under specified circumstances (e.g. at night), the holder of a pilot licence may fly under IFR, provided he holds a qualification appropriate to the circumstances, airspace and flight conditions in which the flight is conducted. National qualifications permitting pilots to fly in accordance with IFR other than in VMC without being the holder of a valid IR(H) shall be restricted to use of the airspace of the State of licence issue only.

[Amdt. 1, 01.12.00]

JAR-FCL 2.180 Privileges and conditions**(a) Privileges.**

(1) Subject to the rating restrictions imposed by use of another pilot functioning as a co-pilot (multi-pilot restriction) during the skill test set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 2.210, and any other conditions specified in JARs, the privileges of a holder of an IR(H) are to pilot helicopters under IFR with a minimum decision height of 200 feet (60m), except as PIC in MPH. To exercise the privileges as PIC in MPH, the holder must have at least 70 hours of instrument time of which not more than 30 hours may be instrument ground time. For credits for aeroplane instrument time, see JAR-FCL 2.280 (b).

(2) Decision heights lower than 200 feet (60 m) may be authorised by the Authority after further training and testing in accordance with JAR-OPS, AMC FCL 2.261 (a) paragraph 6 and with Appendix 4 to JAR-FCL 2.240 & 2.295.

(b) *Conditions.* An applicant who has complied with the conditions specified in JAR-FCL 2.174 through JAR-FCL 2.210 shall have fulfilled the requirements for the issue of an IR(H).

[Amdt.2, 01.11.02; Amdt.4, 01.08.06; Amdt.5, 01.12.06]

**JAR-FCL 2.185 Platnosť, predĺženie a obnove-
nie platnosti**

(a) IR(H) má platnosť jeden rok od dátumu vydania alebo obnovenia platnosti, alebo od dátumu uplynutia platnosti aktuálneho IR(H), ak sa predlžuje platnosť v súlade s JAR-FCL 2.246 (a).

(b) Ak je IR(H) obmedzená na použitie len vo viacpilotnej prevádzke, predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti musí byť uskutočnené vo viacpilotnej prevádzke.

(c) Ak IR(H) nebola predĺžená/obnovená za posledných 7 rokov, držiteľ sa musí opätovne podrobiť skúške z teoretických vedomostí na získanie IR(H) a praktickej skúške v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.210.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.190 Skúsenosti

Žiadateľ o IR(H) musí byť držiteľom PPL(H), vrátane kvalifikácie na lety v noci alebo CPL(H) alebo ATPL(H) a musí mať nalietaných aspoň 50 hodín času letu pri preletoch vo funkcii veliaceho pilota na vrtuľníkoch alebo letúnoch, z ktorých aspoň 10 hodín musí byť nalietaných na vrtuľníkoch. Žiadateľ, ktorý uspokojivo absolvoval integrovaný kurz letového výcviku ako ATPL(H)/IR, ATPL(H), CPL(H)/IR alebo CPL(H) musí byť oslobodený od požiadavky na 50 hodín.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.195 Teoretické vedomosti

(a) *Kurz.* Žiadateľ o IR(H) musí absolvovať výučbu teoretických vedomostí v schválenom kurze v schválenej organizácii letového výcviku (FTO). Tento kurz by mal byť vždy, keď je to možné, spojený s kurzom letového výcviku, ako je stanovené v JAR-FCL 2.205.

(b) Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam priznaným držiteľovi IR(H) a musí spĺňať požiadavky stanovené v JAR-FCL, článok J.

[ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

**JAR-FCL 2.200 Používanie anglického jazyka
(Pozri dodatok 1 k JAR FCL 2.200)**

(a) Žiadateľ o IR(H) alebo uznanie platnosti musí preukázať schopnosť používať anglický jazyk, ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.200.

(b) Držiteľ prístrojovej kvalifikácie IR(H) vydané v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.200 musí mať preukaz spôsobilosti PPL(H), CPL(H) alebo ATPL(H) rozšírený o rádiotelefonne oprávnenia v anglickom jazyku.

[ZT 2, 01.11.02]

**JAR-FCL 2.185 Validity, revalidation and
renewal**

(a) An IR(H) is valid for one year from the date of issue or renewal, or from the expiry date of a current IR(H) if revalidated in accordance with JAR-FCL 2.246 (a).

(b) If the IR(H) is restricted for use in multi-pilot operations only, the revalidation or renewal shall be completed in multi-pilot operations.

(c) If the IR(H) has not been revalidated/renewed within the preceding 7 years, the holder will be required to retake the IR(H) theoretical knowledge examination and skill test in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.210.

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.190 Experience

An applicant for an IR(H) shall hold a PPL(H) including a night qualification or CPL(H) or an ATPL(H) and shall have completed at least 50 hours cross-country flight time as pilot-in-command in helicopters or aeroplanes of which at least 10 hours shall be in helicopters. An applicant who has satisfactorily followed and completed an integrated flying training course as ATPL(H)/IR, ATPL(H), CPL(H)/IR or CPL(H) shall be exempt from the 50 hours requirement.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.195 Theoretical knowledge

(a) *Course.* An applicant for an IR(H) shall have received theoretical knowledge instruction on an approved course at an approved flying training organisation (FTO). The course should, wherever possible, be combined with a flying training course as set out in JAR-FCL 2.205.

(b) An applicant shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of an IR(H) and shall meet the requirements set out in JAR-FCL Subpart J.

[Amdt. 3, 01.09.03; Amdt. 4, 01.08.06]

**JAR-FCL 2.200 Use of English Language
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.200)**

(a) An applicant for an IR(H) or validation shall have demonstrated the ability to use the English language as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.200.

(b) The holder of an IR(H) issued in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.200 shall have the PPL(H), CPL(H) or ATPL(H) extended with radiotelephony privileges in English.

[Amdt. 2, 01.11.02]

JAR-FCL 2.205 Letový výcvik
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.205)

Žiadateľ o IR(H) sa musí zúčastniť kurzu integrovaného letového výcviku, ktorý zahŕňa výcvik na získanie IR(H) (pozri JAR-FCL 2.165), alebo musel absolvovať schválený modulový kurz letového výcviku, ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.205. Ak je žiadateľ držiteľom IR(A), celkový objem letového výcviku požadovaného dodatkom 1 k JAR-FCL 2.205 môže byť znížený na 10 hodín.

JAR-FCL 2.210 Praktické skúsenosti
(Pozri dodatky 1 a 2 k JAR-FCL 2.210)

Všeobecne. Žiadateľ o IR(H) musí preukázať schopnosť vykonávať postupy a obraty tak, ako sú stanovené v dodatkoch 1 a 2 k JAR-FCL 2.210 so stupňom spôsobilosti, dostatočným k oprávneniam udeleným držiteľovi IR(H). Žiadateľ, ktorý chce získať typovú kvalifikáciu na vrtuľník použitý pri praktickej skúške, musí splniť aj požiadavky JAR-FCL 2.240.

[ZT 3, 01.09.03]

JAR-FCL 2.205 Flight instruction
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.205)

An applicant for an IR(H) shall have participated in a course of integrated flying training which includes training for the IR(H) (see JAR-FCL 2.165) or shall have completed an approved modular flying training course as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.205. If the applicant is the holder of an IR(A) the total amount of flight instruction required by Appendix 1 to JAR-FCL 2.205 may be reduced to 10 hours.

JAR-FCL 2.210 Skill
(See Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 2.210)

General. An applicant for an IR(H) shall have demonstrated the ability to perform the procedures and manoeuvres as set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 2.210 with a degree of competency appropriate to the privileges granted to the holder of an IR(H). An applicant wishing to obtain a type rating for the helicopter used in skill test shall also meet the requirements of JAR-FCL 2.240.

[Amdt. 3, 01.09.03]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.200**IR(H) – Používanie anglického jazyka**

(Pozri JAR-FCL 2.200)
 [(Pozri JAR-FCL 2.005 (b) (5))]
 [(Pozri JAR-FCL 2.010 (a) (4))]
 (Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.005)
 (Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.015)

POUŽÍVANIE ANGLICKÉHO JAZYKA

1 Žiadateľ o IR(H) alebo jej držiteľ musí byť schopný používať anglický jazyk pre nasledujúce účely:

- (a) Počas letu:
- rádiotelefónna korešpondencia vzťahujúca sa na všetky fázy letu, vrátane núdzových situácií.

Predpokladá sa, že táto položka bude splnená, ak žiadateľ úspešne absolvuje praktickú skúšku na IR alebo ATPL alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti, pri ktorých bola vykonávaná obojstranná rádiotelefónna komunikácia v anglickom jazyku.

- (b) Na zemi:
- všetky informácie vzťahujúce sa na vykonanie letu, napr.:
 - * byť schopný čítať a preukázať pochopenie technických príručiek písaných v anglickom jazyku, napr. prevádzkovej príručky, letovej príručky vrtuľníka a podobne,
 - * predletové plánovanie, súbor informácií o počasí, NOTAM, letový plán ATC, a podobne,
 - * používanie všetkých leteckých traťových, pristávacích a približovacích máp a s nimi spojených dokumentov písaných v anglickom jazyku.

Predpokladá sa, že táto položka bude splnená, ak žiadateľ absolvoval kurz IR alebo ATP prednášaný v anglickom jazyku alebo ak úspešne absolvoval skúšku z teoretických vedomostí na IR alebo ATPL v anglickom jazyku.

- (c) Pri komunikácii:
- byť schopný komunikovať s ostatnými členmi posádky v anglickom jazyku v priebehu všetkých fáz letu, vrátane jeho prípravy.

Predpokladá sa, že táto položka bude splnená, ak žiadateľ alebo držiteľ IR(H) absolvoval kurz MCC prednášaný v anglickom jazyku a je držiteľom osvedčenia o úspešnom absolvovaní tohto kurzu v súlade s JAR-FCL 2.250 (a) (2) alebo ak úspešne zložil praktickú skúšku/preskúšanie odbornej spôsobilosti na viacpilotné vrtuľníky v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295, pri ktorých bola vykonávaná obojstranná rádiotelefónna komunikácia a komunikácia s ostatnými členmi posádky v anglickom jazyku.

Appendix 1 to JAR-FCL 2.200**IR(H) – Use of English language**

(See JAR-FCL 2.200)
 [(See JAR-FCL 2.005 (b) (5))]
 [(See JAR-FCL 2.010 (a) (4))]
 (See Appendix 1 to JAR-FCL 2.005)
 (See Appendix 1 to JAR-FCL 2.015)

USE OF ENGLISH LANGUAGE

1 An applicant for or the holder of the IR(H) shall have the ability to use the English language for the following purposes:

- (a) flight:
- radio telephony relevant to all phases of flight, including emergency situations.

This item is considered to be fulfilled, if the applicant has passed an IR or ATPL skill test or proficiency check during which the two-way radiotelephony communication is performed in English.

- (b) ground
- all information relevant to the accomplishment of a flight, e.g.
 - * be able to read and demonstrate an understanding of technical manuals written in English, e.g. an Operations Manual, a Helicopter Flight Manual, etc.
 - * pre-flight planning, weather information collection, NOTAMS, ATC Flight Plan, etc.
 - * use of all aeronautical en-route, departure and approach charts and associated documents written in English.

This item is considered to be fulfilled, if the applicant has graduated from a IR or ATP course given in English or if he/she has passed the theoretical IR or ATPL examination in English.

- (c) communication:
- be able to communicate with other crew members in English during all phases of flight, including flight preparation.

This item is considered to be fulfilled, if the applicant for or the holder of an IR(H) has graduated from a MCC-course given in English and is holding a certificate of satisfactory completion of that course in accordance with JAR-FCL 2.250 (a) (2) or if he has passed a multi-pilot skill test/proficiency check in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 & 2.295, during which the two-way radiotelephony communication and the communication with other crew members are performed in English.

2 Inak, hore uvedené požiadavky môžu byť preukázané úspešným absolvovaním zvláštnej skúšky organizovanej leteckým úradom po absolvovaní kurzu výcviku umožňujúceho žiadateľovi splniť všetky úlohy uvedené v bode 1 (a), (b) a (c).

3 Ak skúška hore spomínanej metódy alebo spomínaná v paragrafoch (1) a (2) spĺňa požiadavky na jazykovú spôsobilosť stanovené v JAR-FCL 2.010 (a) (4), môže sa využiť za účelom vydania potvrdenia jazykovej spôsobilosti v súlade s JAR-FCL 2.005 (b) (5).

[ZT 2, 01.11.02; ZT 5, 01.12.06; ZT 6, 01.02.07]

2 Alternatively, the above stated requirements may be demonstrated by having passed a specific examination given by the Authority after having undertaken a course of training enabling the applicant to meet all the objectives listed in 1(a), (b) and (c) above.

3 Where the examination above-mentioned method or referred to in paragraphs (1) and (2) above meets the language proficiency requirements stated in JAR-FCL 2.010 (a) (4), it may be used for the purpose of issuing a Language Proficiency endorsement in accordance with JAR-FCL 2.005 (b) (5).

[Amdt.2, 01.11.02; Amdt.5, 01.12.06; Amdt.6, 01.02.07]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.205**IR(H) – Modulový kurz letového výcviku**

(Pozri JAR-FCL 2.205)

1 Cieľom modulového kurzu letového výcviku na získanie IR(H) je zabezpečiť výcvik pilotov na úrovni nevyhnutnej odbornej spôsobilosti na riadenie vrtuľníkov pri letoch podľa IFR a za meteorologických podmienok letu podľa prístrojov (IMC) v súlade s ICAO PANS-OPS Doc 8168.

2 Žiadateľ o modulový kurz IR(H) musí byť držiteľom PPL(H) s kvalifikáciou na lety v noci, vydaným v súlade s dodatkom 4 k JAR-FCL 2.125, alebo CPL(H) alebo ATPL(H) vydaným v súlade s ICAO Annex 1. Pred nastúpením na kurz IR(H) musí byť žiadateľ držiteľom typovej kvalifikácie na vrtuľník použitý na praktickej skúške IR(H) alebo mať ukončený schválený výcvik typovej kvalifikácie na tento typ. Žiadateľ musí byť držiteľom osvedčenia o úspešnom ukončení MCC, ak praktická skúška je vykonaná v podmienkach viacpilotnej prevádzky.

3 Žiadateľ, ktorý chce absolvovať modulový kurz IR(H), musí pod dohľadom vedúceho výcviku schválenej organizácie letového výcviku (FTO) dokončiť všetky etapy výcviku v jednom nepretržitom schválenom kurze výcviku tak, ako je organizovaný FTO. Výučba teoretických vedomostí môže byť poskytnutá FTO vykonávajúcou len výučbu teoretických vedomostí, v prípade čoho vedúci výcviku tejto organizácie musí dohliadať nad touto časťou kurzu.

4 Kurz teoretickej výučby musí byť ukončený do 18 mesiacov. Letový výcvik a praktická skúška musia byť ukončené v rámci obdobia platnosti osvedčenia o úspešnom absolvovaní teoretických skúšok, ako je stanovené v JAR-FCL 2.495.

5 Kurz musí zahŕňať:

- (a) výučbu teoretických vedomostí na úrovni vedomostí prístrojovej kvalifikácie,
- (b) letový výcvik podľa prístrojov.

6 Úspešným absolvovaním skúšok z teoretických vedomostí podľa paragrafu 8 a praktickej skúšky podľa paragrafu 14 sú splnené požiadavky na teoretické vedomosti a praktické skúsenosti na vydanie IR(H).

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

7 Osnova teoretických vedomostí na IR(H) je stanovená v dodatku 1 k FCL 2.470. Schválený modulový kurz IR(H) musí zahŕňať aspoň 200 hodín výcviku (jedna hodina = 60 minút výcviku), ktoré môžu zahŕňať prácu na učebni, interaktívne video, prezentáciu s použitím diapozitívov/magnetofónu, študijné kútiky, výcvik pomocou počítača a iné prostriedky schválené leteckým úradom vo vhodnom rozsahu. Schválené diaľkové výučbové kurzy (korešpondenčné) môžu byť ponúknuté ako časť kurzu podľa zváženia leteckého úradu.

Appendix 1 to JAR-FCL 2.205**IR(H) – Modular flying training course**

(See JAR-FCL 2.205)

1 The aim of the IR(H) modular flying training course is to train pilots to the level of proficiency necessary to operate helicopters under IFR and in IMC in accordance with ICAO PANS-OPS Document 8168.

2 An applicant for a modular IR(H) course shall be the holder of a PPL(H) with a night qualification issued in accordance with Appendix 4 to JAR-FCL 2.125, or a CPL(H) or an ATPL(H) issued in accordance with ICAO Annex 1. Prior to commencing the IR(H) course, the applicant shall be the holder of the helicopter type rating used for the IR(H) skill test, or have completed approved type rating training on that type. The applicant shall hold a certificate of satisfactory of MCC if the skill test is to be conducted in Multi-Pilot conditions.

3 An applicant wishing to undertake a modular IR(H) course shall be required, under the supervision of the Head of Training of an approved flying training organisation (FTO), to complete all the instructional stages in one continuous approved course of training as arranged by that FTO. The theoretical knowledge instruction may be given at an approved FTO conducting theoretical knowledge instruction only, in which case the Head of Training of that organisation shall supervise that part of the course.

4 The course of theoretical instruction shall be completed within 18 months. The flight instruction and the skill test shall be completed within the period of validity of the pass in the theoretical examinations, as set out in JAR-FCL 2.495.

5 The course shall comprise:

- (a) theoretical knowledge instruction to the instrument rating knowledge level;
- (b) instrument flight instruction.

6 The successful completion of the theoretical knowledge examination(s) at paragraph 8 and of the skill test at paragraph 14 fulfil the knowledge and skill requirements for the issue of an IR(H).

THEORETICAL KNOWLEDGE

7 The theoretical knowledge syllabus for the IR(H) is set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.470. An approved modular IR(H) course shall comprise at least 200 hours (1 hour = 60 minutes instruction) of instruction, which can include classroom work, inter-active video, slide/tape presentation, learning carrels, computer based training, and other media as approved by the Authority, in suitable proportions. Approved distance learning (correspondence) courses may also be offered as part of the course at the discretion of the Authority.

SKÚŠKA Z TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

8 Žiadateľ musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam držiteľa IR(H) v súlade s postupmi v JAR-FCL, článok J.

LETOVÝ VÝCVIK

9 Kurz IR(H) na jednomotorové vrtuľníky musí zahŕňať aspoň 50 hodín prístrojového času vo výcviku, z ktorých

(a) až 20 hodín môže predstavovať pozemný prístrojový čas na FNPT I(H) alebo (A). Týchto 20 hodín času vo výcviku na FNPT I (H) alebo (A) môže byť nahradených 20 hodinami času vo výcviku na IR(H) na letúne, schválenom na tento kurz, alebo

(b) až 35 hodín môže predstavovať pozemný prístrojový čas na FNPT II/III alebo FS pre vrtuľník.

Prístrojový letový výcvik musí zahŕňať aspoň 10 hodín na vrtuľníku osvedčenom na IFR.

10 Kurz IR(H) na viacmotorové vrtuľníky musí zahŕňať aspoň 55 hodín prístrojového času vo výcviku, z ktorých

(a) až 20 hodín môže predstavovať pozemný prístrojový čas na FNPT I (H) alebo (A). Týchto 20 hodín času vo výcviku na FNPT I (H) alebo (A) môže byť nahradených 20 hodinami času vo výcviku na IR(H) na letúne, schválenom na tento kurz, alebo

(b) až 40 hodín môže predstavovať pozemný prístrojový čas na FNPT II/III alebo FS pre vrtuľník.

Prístrojový letový výcvik musí zahŕňať aspoň 10 hodín na viacmotorových vrtuľníkoch osvedčených na IFR.

11 Držiteľ PPL(H) s kvalifikáciou na lety v noci vydanom v súlade s dodatkom 4 k JAR-FCL 2.125, alebo CPL(H) vydaného v súlade s ICAO môže mať celkový objem požadovaného výcviku podľa paragrafu 9 alebo 10 znížený o 5 hodín.

12 Letové cvičenia až po praktickú skúšku IR(H) musia zahŕňať:

(a) predletové postupy na lety IFR, vrátane použitia letovej príručky a príslušnej dokumentácie letových prevádzkových služieb pri príprave letového plánu podľa IFR,

(b) postup a obraty pre prevádzku IFR za normálnych, mimoriadnych a núdzových podmienok, zahŕňajúce aspoň

- prechod z letu za viditeľnosti na let podľa prístrojov počas vzletu,
- štandardné odlety a prílety podľa prístrojov,
- postupy IFR na trati,
- postupy vyčkávania,
- priblíženie podľa prístrojov do stanovených miním,
- postupy pri nevydarenom priblížení,
- pristátie z priblíženia podľa prístrojov, vrátane priblíženia okruhom,

THEORETICAL KNOWLEDGE EXAMINATION

8 An applicant shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges of an IR(H) in accordance with the procedures in JAR-FCL Subpart J.

FLYING TRAINING

9 A single-engine IR(H) course shall comprise at least 50 hours instrument time under instruction of which;

(a) up to 20 hours may be instrument ground time in a FNPT I(H) or (A). These 20 hours instruction time in FNPT I (H) or (A) may be substituted by 20 hours instruction time for IR(H) in an aeroplane, approved for this course, or

(b) up to 35 hours may be instrument ground time in a helicopter FNPT II/III or FS.

The instrument flight instruction shall include at least 10 hours in an IFR-certificated helicopter.

10 A multi-engine IR(H) course shall comprise at least 55 hours instrument time under instruction of which;

(a) up to 20 hours may be instrument ground time in a FNPT I (H) or (A). These 20 hours instruction time in FNPT I (H) or (A) may be substituted by 20 hours instruction time for IR(H) in an aeroplane, approved for this course, or

(b) up to 40 hours may be instrument ground time in a helicopter FNPT II/III or FS.

The instrument flight instruction shall include at least 10 hours in an IFR-certificated multi-engine helicopters.

11 The holder of a PPL(H) with a night qualification issued in accordance with Appendix 4 to JAR-FCL 2.125, or a CPL(H) issued in accordance with ICAO may have the total amount of training required in paragraphs 9 or 10 above reduced by 5 hours.

12 The flying exercises up to the IR(H) skill test shall comprise:

(a) pre-flight procedures for IFR flights, including the use of the flight manual and appropriate air traffic services documents in the preparation of an IFR flight plan;

(b) procedure and manoeuvres for IFR operation under normal, abnormal and emergency conditions covering at least

- transition from visual to instrument flight on take off,
- standard instrument departures and arrivals,
- en-route IFR procedures,
- holding procedures,
- instrument approaches to specified minima,
- missed approach procedures,
- landings from instrument approaches, including circling,

(c) obraty za letu a konkrétne letové charakteristiky,

(d) ak je to požadované, riadenie viacmotorového vrtuľníka v horeuvedených cvičeniach, vrátane riadenia vrtuľníka výlučne podľa prístrojov so simuláciou jedného nepracujúceho motora a s vypnutím motora a jeho opätovným spustením (posledné cvičenie sa má vykonávať v bezpečnej nadmorskej výške, pokiaľ sa nevykonáva na letovom simulátore alebo na FNPT II).

PRAKTICKÉ SKÚŠKY

13 Na dokončenie príslušného letového výcviku a príslušnej praxe, ako je stanovené v JAR-FCL 2.190, musí žiadateľ vykonať praktickú skúšku na získanie IR(H) na type vrtuľníka použitého počas kurzu v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 2.210.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

(c) in flight manoeuvres and particular flight characteristics,

(d) if required, operation of a multi-engine helicopter in the above exercises, including operation of the helicopter solely by reference to instruments with one engine simulated inoperative and engine shut down and restart (the latter exercise to be carried out at a safe altitude unless carried out in a flight simulator or FNPT II).

SKILL TESTS

13 On completion of the related flying training and relevant experience as stated in JAR-FCL 2.190 the applicant shall take the IR(H) skill test in the helicopter type used during the course in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.210.

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03; Amdt.4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.210

IR(H) – Praktická skúška

(Pozri JAR-FCL 2.185 a 2.210)
(Pozri IEM FCL 2.210)

1 Žiadateľ o praktickú skúšku na získanie IR(H) musí absolvovať výcvik na rovnakom type vrtuľníka, ktorý má byť použitý na praktickú skúšku. Vrtuľník použitý na vykonanie praktickej skúšky musí spĺňať požiadavky na vrtuľníky na výcvik stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.055.

2 Letecký úrad, ktorý schválil výcvik žiadateľa, stanoví administratívne opatrenia na potvrdenie prípravenosti žiadateľa vykonať skúšku, vrátane uvoľnenia záznamu o výcviku žiadateľa examinátorovi.

3 Žiadateľ musí úspešne absolvovať všetky sekcie praktickej skúšky. Neúspech vo viac ako jednej sekcii si vyžaduje, aby žiadateľ vykonal celú skúšku znova. Žiadateľ, ktorý neuspel len v jednej sekcii, musí skúšku tejto sekcii opakovať. Neúspech v ktorejkoľvek sekcii opakovanej skúšky, vrátane tých sekcii, ktoré žiadateľ úspešne absolvoval pri predchádzajúcom pokuse, si vyžaduje, aby žiadateľ vykonal celú skúšku znova. Všetky sekcie praktickej skúšky musia byť dokončené v priebehu šiestich mesiacov.

4 Po ktorejkoľvek neúspešnej praktickej skúške možno požadovať ďalší výcvik. Ak sa nedosiahne hodnotenie úspeš vo všetkých sekciiach skúšky na dva pokusy, musí sa vyžadovať ďalší výcvik podľa rozhodnutia leteckého úradu. Nie je obmedzený počet pokusov o absolvovanie praktických skúšok.

VYKONANIE SKÚŠKY

5 Skúška je určená na simulovanie skutočného letu. Trasu, ktorá sa má letieť, musí vybrať examinátor. Podstatným prvkom je schopnosť žiadateľa naplánovať a vykonať let z obvyklých materiálov pre prípravu. Žiadateľ musí vykonať naplánovanie letu a musí zabezpečiť, aby bolo na palube všetko vybavenie a dokumentácia potrebná na vykonanie letu. Let musí trvať aspoň jednu hodinu.

6 Letecký úrad vydá letovému examinátorovi bezpečnostné pokyny dostatočné na zabezpečenie bezpečného vykonania skúšky.

7 Ak sa žiadateľ rozhodne ukončiť praktickú skúšku z dôvodov, ktoré bude examinátor považovať za nedostačujúce, musí žiadateľ opätovne absolvovať celú praktickú skúšku. Ak je skúška ukončená z dôvodov, ktoré examinátor považuje za primerané, v priebehu ďalšieho letu sa preskúšajú iba tie sekcie, ktoré neboli ukončené.

8 Akýkoľvek obrat alebo postup skúšky môže žiadateľ opakovať jedenkrát, podľa uváženia examinátora. Examinátor môže v ktoromkoľvek štádiu skúšku zastaviť, ak usúdi, že preukazovanie schopnosti žiadateľa na let si vyžaduje vykonanie opakovania celej skúšky.

9 Od žiadateľa sa vyžaduje, aby vrtuľník riadil z miesta, kde sa môže vykonávať funkcia veliaceho

Appendix 1 to JAR-FCL 2.210

IR(H) – Skill test

(See JAR-FCL 2.185 and 2.210)
(See IEM FCL 2.210)

1 An applicant for a skill test for the IR(H) shall have received instruction on the same type of helicopter to be used for the skill test. The helicopter used for the skill test shall meet the requirements for training helicopters set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.055.

2 The administrative arrangements for confirming the applicant's suitability to take the test, including disclosure of the applicant's training record to the examiner, will be determined by the Authority which approved the applicant's training.

3 An applicant shall pass all sections of the skill test. Failure in more than one section will require the applicant to take the entire test again. An applicant failing only one section shall take the failed section again. Failure in any section of the re-test, including those sections that have been passed on a previous attempt, will require the applicant to take the entire test again. All sections of the skill test shall be completed within six months.

4 Further training may be required following any failed skill test. Failure to achieve a pass in all sections of the test in two attempts shall require further training as determined by the Authority. There is no limit to the number of skill tests that may be attempted.

CONDUCT OF THE TEST

5 The test is intended to simulate a practical flight. The route to be flown shall be chosen by the examiner. An essential element is the ability of the applicant to plan and conduct the flight from routine briefing material. The applicant shall undertake the flight planning and shall ensure that all equipment and documentation for the execution of the flight are on board. The duration of the flight shall be at least one hour.

6 The Authority will provide the examiner with safety advice to be observed in the conduct of the test.

7 Should the applicant choose to terminate a skill test for reasons considered inadequate by the examiner, the applicant shall retake the entire skill test. If the test is terminated for reasons considered adequate by the examiner, only those sections not completed shall be tested in a further flight.

8 At the discretion of the examiner, any manoeuvre or procedure of the test may be repeated once by the applicant. The examiner may stop the test at any stage if it is considered that the applicant's demonstration of flying skill requires a complete re-test.

9 An applicant shall fly the helicopter from a position where the pilot-in-command functions can be

pilota a aby skúšku/kontroly vykonával tak, ako keby na palube nebol iný člen posádky. Examinátor sa nesmie podieľať na riadení vrtuľníka okrem prípadov, keď v záujme bezpečnosti alebo vylúčenia neprijateľného zdržania inej prevádzky, je zásah nevyhnutný. Keď je v priebehu zkušoby/kontroly examinátor alebo ďalší pilot vo funkcii druhého pilota, musia byť oprávnenia prístrojovej kvalifikácie obmedzené na viacpilotnú prevádzku. Obmedzenie na viacpilotnú prevádzku môže byť zrušené žiadateľovi, ktorý vykoná praktickú skúšku v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.210 na jednopilotnom vrtuľníku tak, aby sa ďalší člen posádky nezúčastňoval na vykonaní letu. Praktická skúška na tento účel môže byť vykonaná na FTD II/III alebo na FS. Zodpovednosť za let musí byť stanovená v súlade s národnými predpismi.

10 Výška/nadmorská výška rozhodnutia, minimálna výška/nadmorská výška zostupu nad letiskom a bod začatia postupu nevydareného priblíženia musia byť určené žiadateľom a odsúhlasené examinátorom.

11 Žiadateľ musí examinátorovi hlásiť kontroly a vykonané povinnosti, vrátane identifikácie rádiových zariadení. Kontroly sa musia vykonávať v súlade so schváleným kontrolným zoznamom pre vrtuľník, na ktorom sa skúška vykonáva. Počas predletovej prípravy na vykonanie skúšky sa od žiadateľa vyžaduje určenie nastavenia výkonu motora a rýchlostí. Žiadateľ musí vypočítať výkonnostné údaje na vzlet, priblíženie a pristátie v súlade s prevádzkovou príručkou alebo letovou príručkou pre daný vrtuľník.

POVOLENÉ TOLERANCIE LETOVEJ SKÚŠKY

12 Žiadateľ musí preukázať schopnosť:

- riadiť vrtuľník v rámci jeho obmedzení,
- vykonávať všetky obraty plynulo a presne,
- uplatňovať dobrý úsudok a leteckú profesionálnosť,
- uplatňovať vedomosti o letectve a
- nepretržite riadiť vrtuľník takým spôsobom, aby o úspešnom výsledku postupu alebo obratu neboli nikdy vážne pochybnosti.

13 Ako všeobecný návod sa uvádzajú nasledovné obmedzenia. Examinátor stanoví toleranciu pre podmienky turbulencie a vlastností obsluhy a výkonnosť daného vrtuľníka.

Výška

Všeobecne	±100 ft
Zahájenie opakovania okruhu vo výške rozhodnutia	+50 ft/-0 ft
Minimálna výška klesania/MAP/nadmorská výška	+50 ft/-0 ft

Sledovanie trate

Podľa rádiových prostriedkov	±5°
Presné priblíženie	odchýlka o polovicu rozsahu stupnice v azimute a zostupovej rovine

performed and carry out the test/check as if there is no other crew member. The examiner shall take no part in the operation of the helicopter, except when intervention is necessary in the interests of safety or to avoid unacceptable delay to other traffic. Whenever the examiner or another pilot functions as a co-pilot during the test/check, the privileges of the instrument rating will be restricted to multi-pilot operations. A multi-pilot restriction may be removed by the applicant carrying out a skill test in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.210 in a single-pilot helicopter with no other crew member, involved in the conduct of the flight. The skill test for this purpose may be conducted in an FTD II/III or a FS. Responsibility for the flight shall be allocated in accordance with national regulations.

10 Decision heights/altitude, minimum descent heights/altitudes and missed approach point shall be determined by the applicant and agreed by the examiner.

11 An applicant shall indicate to the examiner the checks and duties carried out, including the identification of radio facilities. Checks shall be completed in accordance with the authorised check list for the helicopter on which the test is being taken. During pre-flight preparation for the test the applicant is required to determine power settings and speeds. Performance data for take-off, approach and landing shall be calculated by the applicant in compliance with the operations manual or flight manual for the helicopter used.

FLIGHT TEST TOLERANCES

12 The applicant shall demonstrate the ability to:

- operate the helicopter within its limitations;
- complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;
- exercise good judgement and airmanship;
- apply aeronautical knowledge; and
- maintain control of the helicopter at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never seriously in doubt.

13 The following limits are for general guidance. The examiner shall make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the helicopter used.

Height

Generally	±100 feet
Starting a go-around at decision height	+50 ft/-0 ft
Minimum descent height/MAP/altitude	+50 ft/-0 ft

Tracking

on radio aids	±5°
Precision approach	half scale deflection, azimuth and glide path

Kurz		Heading	
So všetkými pracujúcimi motormi	±5°	all engines operating	±5°
So simulovanou poruchou motora	±10°	with simulated engine failure	±10°
Rýchlosť letu		Speed	
So všetkými pracujúcimi motormi	±5 kt	all engines operating	±5 knots
So simulovanou poruchou motora	+10 kt/-5 kt	with simulated engine failure	+10 knots/-5 knots

OBSAH PRAKTICKEJ SKÚŠKY

14 Obsah a sekcie praktickej skúšky stanovené v dodatku 2 k JAR-FCL 2.210 musia byť použité na praktickú skúšku. Formát a formulár žiadosti na vykonanie praktickej skúšky môže určiť letecký úrad (pozri IEM FCL 2.210). Sekcia 2 bod c, a sekcia 6 praktickej skúšky môžu byť, z bezpečnostných dôvodov, vykonávané na FTD II/III alebo FS.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 4, 01.08.06]

CONTENT OF THE TEST

14 The skill test contents and sections set out in Appendix 2 to JAR-FCL 2.210 shall be used for the skill test. The format and application form for the skill test may be determined by the Authority (see IEM FCL 2.210). Section 2 item c, and Section 6 of the skill test may, for safety reasons, be performed in an FTD II/III or FS.

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 2 k JAR-FCL 2.210**Obsah praktickej skúšky na vydanie IR(H)**

(Pozri JAR-FCL 2.185 a 2.210)

(Pozri IEM FCL 2.210)

SEKCIA 1 ODLET	
a	Použitie letovej príručky (alebo jej ekvivalentu) zvlášť na výpočet výkonnosti lietadla, hmotnosti a vyváženia
b	Použitie dokumentácie ATS, meteorologickej dokumentácie
c	Príprava letového plánu ATC, letový plán IFR/zápisník
d	Predletová prehliadka
e	Meteorologické minimá
f	Rolovanie/rolovanie vo vzduchu v súlade s ATC alebo pokynmi inštruktora
g	Predletová príprava, postupy a kontroly
h	Prechod na let podľa prístrojov
i	Postupy odletu podľa prístrojov
SEKCIA 2 VŠEOBECNÉ OVLÁDANIE	
a	Riadenie vrtuľníka výhradne podľa prístrojov, vrátane:
b	Stúpacé a klesavé zatáčky s ustálenou prístrojovou zatáčkou
c	Vybratie neobvyklých letových polôh, vrátane zatáčiek so stálym náklonom 30° a ostré klesavé zatáčky
SEKCIA 3 IFR POSTUPY NA TRATI	
a	Sledovanie trate, vrátane nalietnutia, napr. NDB, VOR, RNAV
b	Použitie rádiových prostriedkov
c	Let v hladine, riadenie kurzu, výšky a rýchlosti, nastavenie výkonu
d	Nastavenie výškomera
e	Meranie času a oprava ETA
f	Sledovanie postupu letu, letový záznam, využitie paliva, riadenie systémov
g	Postupy ochrany pred námrazou, simulované ak je to potrebné a nevyhnutné
h	ATC spojenie a plnenie, R/T postupy
SEKCIA 4 PRESNÉ PRIBLIŽENIE	
a	Nastavenie a kontrola navigačných prostriedkov, identifikácia zariadení
b	Postupy pre prílet, kontroly výškomeru
c	Príprava na priblíženie a pristátie, vrátane kontrol klesania/priblíženia/pristátia
d*	Výčkávacie postupy
e	Plnenie vyhlásených postupov pre priblíženie
f	Časový rozpočet priblíženia
g	Riadenie výšky, rýchlosti, kurzu (ustálené priblíženie)
h*	Činnosť pri opakovaní priblíženia
i*	Postup nevydareného priblíženia/pristátia
j	ATC spojenie - plnenie, R/T postupy
* bude vykonaný v sekcii 4 alebo v sekcii 5	

SEKCIA 5 NIE-PRESNÉ PRIBLIŽENIE	
a	Nastavenie a kontrola navigačných prostriedkov, identifikácia zariadení
b	Postupy pre prilet, kontroly výškomeru
c	Príprava na priblíženie a pristátie, vrátane kontrol klesania/priblíženia/pristátia
d*	Vyčkávacie postupy
e	Plnenie vyhlásených postupov pre priblíženie
f	Časový rozpočet priblížení
g	Riadenie výšky, rýchlosti, kurzu (ustálené priblíženie)
h*	Činnosť pri opakovaní priblíženia
i*	Postup nevydareného priblíženia*/pristátie
j	ATC spojenie – plnenie, R/T postupy
* bude vykonaný v sekcii 4 alebo v sekcii 5	

SEKCIA 6 MIMORIADNE A NÚDZOVÉ POSTUPY	
<i>Táto sekcia sa môže spájať so sekciami 1 až 5. Skúška musí brať ohľad na riadenie vrtuľníka, identifikáciu motora s poruchou, okamžité činnosti (náznakovo nacvičené úkony), dodržiavanie činností a kontrol a presnosti lietania v týchto situáciách:</i>	
a	Porucha motora po vzlete a pri/po priblížení* (v bezpečnej nadmorskej výške pokiaľ sa nevykonáva na letovom simulátore alebo FNPT II[III, FTD 2,3]) <i>* iba viacmotorový vrtuľník</i>
b	Porucha zariadenia pre zvýšenie stability/hydraulického systému (ak je to vhodné)
c	Obmedzené prístrojové vybavenie
d	Autorotácia a vybratie vo vopred stanovenej výške
e	Presné priblíženie ručne bez letového povelového prístroja* Presné priblíženie ručne s letovým povelovým prístrojom <i>* Skúšaná bude iba jedna úloha</i>

[ZT 4, 01.08.06]

Appendix 2 to JAR-FCL 2.210**Contents of the skill test for the issue of an IR(H)**

(See JAR-FCL 2.185 and 2.210)

(See IEM FCL 2.210)

SECTION 1 DEPARTURE	
a	Use of flight manual (or equivalent) especially aircraft performance calculation; mass and balance
b	Use of Air Traffic Services document, weather document
c	Preparation of ATC flight plan, IFR flight plan/log
d	Pre-flight inspection
e	Weather minima
f	Taxying/Air taxi in compliance with ATC or instructions of instructor
g	Pre-take off briefing, procedures and checks
h	Transition to instrument flight
i	Instrument departure procedures
SECTION 2 GENERAL HANDLING	
a	Control of the helicopter by reference solely to instruments, including:
b	Climbing and descending turns with sustained rate one turn
c	Recoveries from unusual attitudes, including sustained 30° bank turns and steep descending turns
SECTION 3 EN-ROUTE IFR PROCEDURES	
a	Tracking, including interception, e.g. NDB, VOR, RNAV
b	Use of radio aids
c	Level flight, control of heading, altitude and airspeed, power setting
d	Altimeter settings
e	Timing and revision of ETAs
f	Monitoring of flight progress, flight log, fuel usage, systems management
g	Ice protection procedures, simulated if necessary and applicable
h	ATC liaison and compliance, R/T procedures
SECTION 4 PRECISION APPROACH	
a	Setting and checking of navigational aids, identification of facilities
b	Arrival procedures, altimeter checks
c	Approach and landing briefing, including descent/approach/landing checks
d*	Holding procedure
e	Compliance with published approach procedure
f	Approach timing
g	Altitude, speed, heading control, (stabilised approach)
h*	Go-around action
i*	Missed approach procedure/landing
j	ATC liaison – compliance, R/T procedures
* to be performed in Section 4 or Section 5	

SECTION 5 NON-PRECISION APPROACH	
a	Setting and checking of navigational aids, identification of facilities
b	Arrival procedures, altimeter checks
c	Approach and landing briefing, including descent/approach/landing checks
d*	Holding procedure
e	Compliance with published approach procedure
f	Approach timing
g	Altitude, speed, heading control, (stabilised approach)
h*	Go around action
i*	Missed approach procedure*/landing
j	ATC liaison – compliance, R/T procedures
<i>* to be performed in Section 4 or Section 55</i>	

SECTION 6 ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES	
<i>This section may be combined with sections 1 through 5. The test shall have regard to control of the helicopter, identification of the failed engine, immediate actions (touch drills), follow up actions and checks, and flying accuracy, in the following situations:</i>	
a	Engine failure after take-off and on/during approach* (at a safe altitude unless carried out in a flight simulator or FNPT II/III, FTD 2,3) <i>* Multi-engine helicopter only</i>
b	Failure of stability augmentation devices/hydraulic system (if applicable)
c	Limited panel
d	Autorotation and recovery to a pre-set altitude
e	Precision approach manually without flight director* Precision approach manually with flight director <i>* Only one item to be tested</i>

[Amdt. 4, 01.08.06]

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY LEFT BLANK**

ČLÁNOK F - TYPOVÁ KVALIFIKÁCIA (Vrtuľník)**SUBPART F – TYPE RATINGS (Helicopter)****JAR-FCL 2.215 Zámerne nepoužitý****JAR-FCL 2.215 Intentionally blank****JAR-FCL 2.220 Typové kvalifikácie (H)****JAR-FCL 2.220 Type ratings (H)**

(a) *Kritériá.* Na zavedenie typových kvalifikácií na vrtuľníky sa musí posúdiť nasledujúce:

- (1) typové osvedčenie letovej spôsobilosti,
- (2) charakteristiky obsluhy,
- (3) schválený minimálny počet členov letovej posádky,
- (4) technologická úroveň.

(b) *Rozdelenie.* Typové kvalifikácie na vrtuľníky musia byť zavedené pre každý typ vrtuľníka.

(c) *Zápis do zoznamu.*

(1) Typové kvalifikácie na vrtuľníky musia byť vydané v súlade s príslušnými administratívnymi postupmi prijatými JAA. Za účelom zmeny na iný variant vrtuľníka v rámci jednej typovej kvalifikácie, sa požaduje rozdielový alebo zoznamovací výcvik.

(2) Vrtuľníky ktoré nie sú zapísané v príslušných administratívnych postupoch môžu byť zaznamenané do preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL, ale oprávnenia kvalifikácie sú obmedzené na vrtuľníky, ktoré sú zapísané v registri štátu vydania kvalifikácie.

(d) Vydanie a predĺženie/obnovenie platnosti typových kvalifikácií pre vrtuľníky je na rozhodnutí leteckého úradu.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 5, 01.12.06]

(a) *Criteria.* For the establishment of type ratings for helicopters, all of the following shall be considered:

- (1) airworthiness type certificate,
- (2) handling characteristics,
- (3) certificated minimum flight crew complements,
- (4) level of technology.

(b) *Divisions.* Type ratings for helicopters shall be established for each type of helicopter.

(c) *Listing.*

(1) Type ratings for helicopters will be issued in accordance with the associated administrative procedures accepted by the JAA. In order to change to another variant of the helicopter within one type rating, differences or familiarisation training is required.

(2) Helicopters not listed in the associated administrative procedures may be entered into the JAR-FCL licence, but the rating privileges are restricted to helicopters on the register of the State of rating issue.

(d) The issue and the revalidation/renewal of autogyro/gyroplane type ratings are at the discretion of the Authority.

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 5, 01.12.06]

JAR-FCL 2.225 Okolnosti, za ktorých sa vyžadujú typové kvalifikácie**JAR-FCL 2.225 Circumstances in which type ratings are required**

Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota sa nesmie v žiadnej funkcii podieľať na riadení ako pilot vrtuľníka, s výnimkou, keď sa ako pilot podrobuje praktickej skúške alebo letovému výcviku, pokiaľ nie je držiteľom platnej príslušnej typovej kvalifikácie. Ak je typová kvalifikácia vydaná s obmedzením oprávnení len na činnosť vo funkcii druhého pilota alebo na akékoľvek iné podmienky schválené v rámci JAA, potom takéto obmedzenia musia byť potvrdené v kvalifikácii.

The holder of a pilot licence shall not act in any capacity as a pilot of a helicopter except as a pilot undergoing skill testing or receiving flight instruction unless the holder has a valid and appropriate type rating. When a type rating is issued limiting the privileges to acting as co-pilot only, or to any other conditions agreed within JAA, such limitations shall be endorsed on the rating.

JAR-FCL 2.230 Zvláštne oprávnenie typových kvalifikácií**JAR-FCL 2.230 Special authorisation of type rating**

Na uskutočnenie neobchodných letov na zvláštne účely, napr. skúšobných letov lietadiel, môže letecký úrad v súlade s JAR-FCL 2.225 namiesto vydania typovej kvalifikácie vystaviť držiteľovi preukazu spôsobilosti zvláštne písomné oprávnenie. Platnosť tohto oprávnenia musí byť obmedzená na vykonanie zvláštnej úlohy.

For the special purpose non-revenue flights e.g. aircraft flight testing, special authorisation may be provided in writing to the licence holder by the Authority in place of issuing the type rating in accordance with JAR-FCL 2.225. This authorisation shall be limited in validity to completing a specific task.

JAR-FCL 2.235 Typové kvalifikácie – oprávnenia, počet a varianty

(a) *Oprávnenia.* S prihladením na JAR-FCL 2.200 (a) oprávnenia držiteľa typovej kvalifikácie sú vykonávať funkciu pilota na lietadle typu špecifikovaného v kvalifikácii.

(b) *Počet získaných typových kvalifikácií.* Podľa JAR-FCL nie je obmedzený počet kvalifikácií, ktoré môže mať držiteľ súčasne. Predpis JAR-OPS však môže obmedziť počet kvalifikácií, ktoré sa môžu využívať súčasne.

(c) *Varianty.* Ak držiteľ preukazu nelietal na variante v priebehu 2 rokov po rozdielovom výcviku, vyžaduje sa vykonať ďalší rozdielový výcvik alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti na tomto variante.

(1) Rozdielový výcvik vyžaduje získanie ďalších vedomostí a výcvik na vhodnom výcvikovom zariadení alebo vrtuľníku. Rozdielový výcvik musí byť zaznamenaný do zápisníka letov pilota alebo do rovnocenného dokumentu a podpísaný TRI/SFI(H) alebo FI(H), podľa vhodnosti.

(2) Oboznamovací výcvik vyžaduje získanie ďalších vedomostí.

Rozdielový výcvik musí byť zaznamenaný do zápisníka letov pilota alebo rovnocenného dokumentu a podpísaný TRI/SFI(H) alebo FI(H), podľa vhodnosti.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 5, 01.12.06]

JAR-FCL 2.240 Typové kvalifikácie – požiadavky
(Pozri dodatok 1 až 3 k JAR-FCL 2.240)

(a) *Všeobecne*

(1) Žiadateľ o typovú kvalifikáciu na viacpilotný typ vrtuľníka musí spĺňať požiadavky na typové kvalifikácie stanovené v JAR-FCL 2.250, 2.261 a 2.262 a

(2) Žiadateľ o typovú kvalifikáciu na jednopilotný typ vrtuľníka musí spĺňať požiadavky stanovené v JAR-FCL 2.255, 2.261 a 2.262 (a).

(3) Kurz typovej kvalifikácie, vrátane teoretických vedomostí, musí byť ukončený v rámci 6 mesiacov pred praktickou skúškou.

(4) Držiteľ IR(H) platnej pre jednomotorový typ vrtuľníka, ktorý chce po prvý krát získať IR(H) na viacmotorový typ vrtuľníka musí uspokojivo absolvovať kurz zahŕňajúci aspoň 5 hodín prístrojového času výcviku s inštruktorom, z ktorého 3 hodiny môžu byť na FS alebo FTD 2/3 alebo FNPT II/III, plus viacmotorovú praktickú skúšku v súlade so sekciou 5 dodatku 2 alebo 3 k JAR-FCL 2.240 na tomto type v schválenej FTO/TRTO.

(5) Na základe rozhodnutia leteckého úradu môže byť vydaná typová kvalifikácia na vrtuľník žiadateľovi, ktorý spĺňa požiadavky štátu, ktorý nie

JAR-FCL 2.235 Type ratings – Privileges, number and variants

(a) Privileges. Subject to JAR-FCL 2.220 (a) above, the privileges of the holder of a type rating are to act as a pilot on the type of aircraft specified in the rating.

(b) Number of type ratings held. There is no JAR-FCL limit to the number of ratings that may be held at one time. JAR-OPS, however, may restrict the number of ratings that can be exercised at any one time.

(c) Variants. If the variant has not been flown within a period of 2 years following the differences training, further differences training or a proficiency check in that variant will be required.

(1) Differences training requires additional knowledge and training on an appropriate training device or helicopter. The differences training shall be entered in the pilot's logbook or equivalent document and signed by a TRI/SFI(H) or FI(H) as appropriate.

(2) Familiarisation training requires the acquisition of additional knowledge.

This differences training shall be entered in the pilot's logbook or equivalent document and signed by a TRI/SFI(H) or FI(H) as appropriate.

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 5, 01.12.06]

JAR-FCL 2.240 Type ratings – Requirements
(See Appendices 1 to 3 to JAR-FCL 2.240)

(a) *General*

(1) An applicant for a type rating for a multi-pilot type of helicopter shall comply with the requirements for type ratings set out in JAR-FCL 2.250, 2.261 and 2.262; and

(2) An applicant for a type rating for a single-pilot type of helicopter shall comply with the requirements set out in JAR-FCL 2.255, 2.261 and 2.262 (a).

(3) The type rating course, including theoretical knowledge, shall be completed within the 6 months preceding the skill test.

(4) The holder of an IR(H) valid for a single-engine helicopter type wishing to extend for the first time the IR(H) to a multi-engine helicopter type shall satisfactorily complete a course comprising at least 5 hours dual instrument instruction time of which three hours may be in FS or FTD 2/3 or FNPT II/III, plus a multi-engine skill test in accordance with Section 5 of Appendix 2 or 3 to JAR-FCL 2.240 on that type, at an approved FTO/TRTO.

(5) At the discretion of the Authority, a helicopter type rating may be issued to an applicant who meets the requirements for that rating of a

je členom JAA, na vydanie tejto kvalifikácie za predpokladu, že ustanovenia JAR-FCL 2.250 alebo 2.255 podľa vhodnosti, sú splnené. Takáto kvalifikácia je obmedzená na vrtuľníky registrované v tomto štáte, ktorý nie je členom JAA, alebo prevádzkované prevádzkovateľom tohto štátu, ktorý nie je členom JAA. Obmedzenie môže byť zrušené, keď držiteľ nalietal aspoň 500 letových hodín ako pilot na type a splnil požiadavky na predĺženie platnosti preukazu podľa JAR-FCL 2.245.

(6) Typová kvalifikácia, ktorá je zapísaná v preukaze spôsobilosti vydanom štátom, ktorý nie je členom JAA, môže byť prevedená do preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL ak je splnené príslušné preskúšanie odbornej spôsobilosti za predpokladu, že žiadateľ vykonáva letovú prax a

- (i) pre turbínový jednomotorový a piestový jednomotorový vrtuľník s MTOM \leq 3175 kg nalietal aspoň 100 hodín vo funkcii pilota na tomto type za predpokladu, že spĺňa požiadavky JAR-FCL 2.240 (a) (2), 2.250 alebo 2.255 podľa toho, čo je vhodné.
- (ii) pre všetky ostatné vrtuľníky nalietal aspoň 350 hodín vo funkcii pilota na tomto type za predpokladu, že spĺňa požiadavky JAR-FCL 2.250 alebo 2.255 podľa toho, čo je vhodné.

(7) Platná typová kvalifikácia, ktorá je zapísaná v preukaze spôsobilosti vydanom štátom, ktorý nie je členom JAA, môže byť prevedená do preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL za predpokladu, že je práve platná a posledné predĺženie/obnovenie platnosti kvalifikácie bolo vykonané v súlade s požiadavkami JAR-FCL 2.250 alebo 2.255 podľa toho, čo je vhodné.

(b) *Praktická skúška*

(1) Obsah a sekcie praktickej skúšky na získanie kvalifikácie na viacmotorové viacpilotné vrtuľníky sú stanovené v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 a

(2) obsah a sekcie praktickej skúšky na získanie kvalifikácie na viacmotorové jednopilotné vrtuľníky a na jednomotorové vrtuľníky sú stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 a v dodatku 3 k JAR-FCL 2.240.

Každá uplatnená úloha v príslušnej praktickej skúške musí byť uspokojivo splnená v priebehu šiestich mesiacov bezprostredne predchádzajúcich dátumu prijatia žiadosti o priznanie kvalifikácie.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.1.02; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.245 Typové kvalifikácie – platnosť, predĺženie a obnovenie platnosti
(Pozri dodatky 1 a 3 k JAR-FCL 2.240)

(a) *Typové kvalifikácie, vrtuľník – platnosť.* Typové kvalifikácie pre vrtuľníky sú platné jeden rok od dátumu

non-JAA Member State, provided JAR-FCL 2.250 or 2.255 as applicable, are met. Such a rating will be restricted to helicopters registered in that non-JAA Member State, or operated by an operator of that non-JAA Member State. The restriction may be removed when the holder has completed at least 500 hours of flight as a pilot on the type and complied with the revalidation requirements of JAR-FCL 2.245.

(6) A type rating contained in a licence issued by a non-JAA State may be transferred to a JAR-FCL licence, subject to the appropriate proficiency check, provided the applicant is in current flying practice and:

- (i) for a single-engine turbine and single-engine piston helicopters with a MTOM \leq 3175 Kg. has not less than 100 hours flying experience as a pilot on that type, provided JAR-FCL 2.240 (a) (2), 2.250 or 2.255 as applicable, are met.
- (ii) for all other helicopters, has not less than 350 hours flying experience as a pilot on that type, provided JAR-FCL 2.250 or 2.255 as applicable, are met.

(7) A valid type rating contained in a licence issued by a JAA Member State may be transferred to a JAR-FCL licence provided it is currently valid and the last revalidation/renewal of the rating was performed in accordance with the requirements of JAR-FCL 2.250 or 2.255, as applicable.

(b) *Skill test*

(1) The skill test contents and sections for a rating for multi-engine multi-pilot helicopters are set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 2.240 & 2.295; and

(2) the skill test contents and sections for a rating for multi-engine single-pilot helicopters and for single-engine helicopters are set out in Appendices 1 to JAR-FCL 2.240 & 2.295 and 3 to JAR-FCL 2.240.

Each applicable item in the appropriate skill test shall be satisfactorily completed within the six months immediately preceding the date of receipt of the application for the rating.

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.1.02; Amdt.4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.245 Type ratings – Validity, revalidation and renewal
(See Appendices 1 and 3 to JAR-FCL 2.240)

(a) *Type ratings, helicopter – Validity.* Type ratings for helicopters are valid for one year from the date of

vydania alebo dátumu uplynutia platnosti, ak bola predĺžená v období jej platnosti.

(b) *Typové kvalifikácie, vrtuľník - predĺženie platnosti.* Na predĺženie platnosti typových kvalifikácií, vrtuľník, žiadateľ musí:

(1) podrobiť sa preskúšaniu odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 na príslušnom type vrtuľníka v období troch mesiacov bezprostredne pred dátumom uplynutia platnosti kvalifikácie a

(2) nalietať aspoň 2 hodiny vo funkcii pilota na príslušnom type vrtuľníka v priebehu platnosti kvalifikácie. Preskúšanie odbornej spôsobilosti môže byť započítané do týchto dvoch hodín,

(3) pre piestové jednomotorové vrtuľníky, uvedené v zozname v dodatku 1 k JAR-FCL 2.245 (b) (3), dokončiť aspoň preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s JAR-FCL 2.245 (b) (1) na jednom z vhodných typov vrtuľníkov, na ktoré má kvalifikáciu, za predpokladu, že žiadateľ nalietať aspoň 2 hodiny času letu vo funkcii veliaceho pilota na ostatných typoch počas doby platnosti, na ktoré musí byť preskúšanie odbornej spôsobilosti pre predĺženie platnosti vykonané. Preskúšanie odbornej spôsobilosti musí byť vždy vykonané na type nedávno použitom na praktickú skúšku.

(4) pre turbínové jednomotorové vrtuľníky s MTOM \leq 3 175 kg, dokončiť aspoň preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s JAR-FCL 2.245 (b) (1) na jednom z vhodných typov vrtuľníkov, na ktoré má kvalifikáciu, za predpokladu, že žiadateľ:

- (i) nalietať 300 hodín vo funkcii veliaceho pilota na vrtuľníkoch, a
- (ii) nalietať 15 hodín na type(tyoch), za ktoré musí byť preskúšanie odbornej spôsobilosti pre predĺženie platnosti vykonané, a
- (iii) absolvoval aspoň 2 hodiny času letu vo funkcii veliaceho pilota na každom inom type(tyoch) počas doby platnosti, na ktoré musí byť preskúšanie odbornej spôsobilosti pre predĺženie platnosti vykonané, a
- (iv) absolvoval preskúšanie odbornej spôsobilosti, ktoré musí byť vždy vykonané na type nedávno použitom na praktickú skúšku, pokiaľ nebolo leteckým úradom písomne vydané individuálne povolenie.

(5) Predĺženie platnosti IR(H), pokiaľ ju vlastní, by malo byť spojené s preskúšaním odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti typovej kvalifikácie uvedenom v bode (1) v súlade s JAR-FCL 2.246.

(c) Žiadateľ, ktorý neuspje v preskúšaní odbornej spôsobilosti na typovú kvalifikáciu pred dátumom uplynutia platnosti typovej kvalifikácie, nesmie využívať oprávnenia na tomto type alebo typoch, za ktoré musí byť vykonané v súlade s JAR-FCL 2.245 (b) (3) alebo (b) (4), pokiaľ úspešné preskúšanie odbornej spôsobilosti nie je ukončené na rovnakom type.

issue, or the date of expiry if revalidated within the validity period.

(b) *Type ratings, helicopter - Revalidation.* For revalidation of type ratings, helicopter, the applicant shall complete:

(1) a proficiency check in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 & 2.295 in the relevant type of helicopter within the three months immediately preceding the expiry date of the rating; and

(2) at least 2 hours as a pilot of the relevant helicopter type within the validity period of the rating. The proficiency check may be counted towards the two hours.

(3) for single-engine piston helicopters, as listed in Appendix 1 to JAR-FCL 2.245 (b) (3), at least the proficiency check in accordance with JAR-FCL 2.245 (b) (1) on one of the applicable types held provided that the applicant has fulfilled at least 2 hours pilot-in-command flight time on the other type(s) during the validity period to which that revalidation proficiency check shall carry across. The proficiency check shall always be performed on the type least recently used for a proficiency check.

(4) for single-engine turbine helicopters with a MTOM \leq 3 175 Kg., at least the proficiency check in accordance with JAR-FCL 2.245 (b) (1) on one of the applicable types held provided that the applicant has:

- (i) completed 300 hours as PIC on helicopters; and
- (ii) completed 15 hours on each of the type(s) to which that revalidation proficiency check shall carry across; and
- (iii) fulfilled at least 2 hours pilot-in-command flight time on each of the other type(s) during the validity period to which that revalidation proficiency check shall carry across; and
- (iv) the proficiency check shall always be performed on the type least recently used for a proficiency check, unless an individual written permission has been given by the Authority.

(5) The revalidation of an IR(H), if held should be combined with the type rating revalidation requirements in (1) above, in accordance with JAR-FCL 2.246.

(c) An applicant who fails to achieve a pass in the type rating proficiency check before the expiry date of the type rating shall not exercise the privileges in that type and types to which it carries across according to JAR-FCL 2.245 (b) (3) or (b) (4), until the proficiency check has successfully been completed on the same type.

(d) Predĺženie doby platnosti alebo predĺženie platnosti kvalifikácii za zvláštnych okolností:

(1) Keď sa oprávnenia typovej alebo prístrojovej kvalifikácie vrtuľníka uplatňujú výlučne na vrtuľník registrovaný v štáte, ktorý nie je členom JAA, letecký úrad môže na základe svojho rozhodnutia predĺžiť dobu platnosti kvalifikácie alebo predĺžiť platnosť kvalifikácie za predpokladu, že sú splnené požiadavky tohto štátu, ktorý nie je členom JAA.

(2) Keď sa oprávnenia typovej alebo prístrojovej kvalifikácie vrtuľníka uplatňujú na vrtuľník registrovaný v JAA prevádzkovaný prevádzkovateľom štátu, ktorý nie je členom JAA, v zmysle ustanovení článku 83bis Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve uzatvorenom v Chicagu, letecký úrad môže rozhodnutím predĺžiť dobu platnosti kvalifikácie alebo predĺžiť platnosť kvalifikácie za predpokladu, že sú splnené požiadavky tohto štátu, ktorý nie je členom JAA.

(3) Akejkolvek kvalifikácii s predĺženou platnosťou alebo kvalifikácii, ktorej doba platnosti bola predĺžená na základe ustanovenia (1) alebo (2), musí byť predĺžená platnosť v súlade s JAR-FCL 2.245 (b) a v prípade, že to bude príslušné, v súlade s JAR-FCL 2.185 predtým, ako budú oprávnenia uplatňované na vrtuľníky registrované v členskom štáte JAA a prevádzkované prevádzkovateľom členského štátu JAA.

(4) Kvalifikácia vydaná alebo využívaná v štáte, ktorý nie je členom JAA, môže byť zachovaná v preukaze spôsobilosti podľa JAR-FCL na základe rozhodnutia leteckého úradu za predpokladu, že sú splnené požiadavky tohto štátu, ktorý nie je členom JAA, a kvalifikácia je obmedzená na vrtuľníky registrované v tomto štáte, ktorý nie je členom JAA alebo prevádzkované prevádzkovateľom tohto štátu, ktorý nie je členom JAA.

(e) *Kvalifikácie s uplynutou dobou platnosti.* Ak uplynie platnosť typovej kvalifikácie, musí žiadateľ splniť všetky požiadavky opakovacieho výcviku určené leteckým úradom a absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.240 na príslušnom type vrtuľníka. Táto kvalifikácia platí odo dňa splnenia požiadaviek na obnovenie platnosti.

(f) *Súlady s JAR-OPS.* Požiadavky JAR-FCL 2.245 (b) na predĺženie platnosti sú splnené, ak žiadateľ prevádzkujúci podľa JAR-OPS 3 spĺňa požiadavky na preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom uvedené v JAR-OPS 3.965 a ak prevádzkovateľ uspokojivo preukáže leteckému úradu, že spĺňa povinné body dodatku 2 alebo 3 k JAR-FCL 2.240 v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.240 v priebehu 12 mesiacov pred predĺžením platnosti v súlade s JAR-OPS 3.965 (a) (2). K tomuto účelu preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom musí byť vykonané v priebehu 3 mesiacov bezprostredne predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti kvalifikácie.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

(d) Extension of the validity period or revalidation of ratings in special circumstances:

(1) When the privileges of a helicopter type or instrument rating are being exercised solely on a helicopter registered in a non-JAA Member State, the Authority may at its discretion extend the validity period of the rating, or revalidate the rating provided the requirements of that non-JAA Member State are fulfilled.

(2) When the privileges of a helicopter type or instrument rating are being exercised in a JAA registered helicopter being operated by an operator of a non-JAA Member State under the provisions of Article 83bis of the International Convention on Civil Aviation, Chicago, the Authority may at its discretion extend the validity period of the rating, or revalidate the rating provided the requirements of that non-JAA Member State are fulfilled.

(3) Any rating revalidated or of which the validity period has been extended under the provisions of (1) or (2) above shall be revalidated in accordance with JAR-FCL 2.245 (b) and, if applicable, JAR-FCL 2.185 before the privileges are exercised on helicopters registered in and operated by an operator of a JAA Member State.

(4) A rating issued or used in a non-JAA Member State may remain in a JAR-FCL licence at the discretion of the Authority provided the requirements of that non-JAA Member State are fulfilled and the rating is restricted to helicopters registered in or operated by an operator of that non-JAA Member State.

(e) *Expired ratings.* If a type rating has expired, the applicant shall meet any refresher training requirements as determined by the Authority and complete a proficiency check in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 in the relevant type of requirements helicopter. The rating will be valid from the date of completion of the renewal

(f) *Compliance with JAR-OPS.* The revalidation requirements of JAR-FCL 2.245 (b) will be met when an applicant operating under JAR-OPS 3 fulfils the Operating Proficiency Check requirements contained in JAR-OPS 3.965, and if the operator demonstrates to the satisfaction of the Authority that the mandatory items from Appendix 2 or 3 to JAR-FCL 2.240 are fulfilled in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 during the 12 months prior to the revalidation in accordance with JAR-OPS 3.965 (a) (2). For this purpose the Operator Proficiency Check shall be performed in the three months immediately preceding the expiry date of the rating.

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.246 Prístrojové kvalifikácie, predĺženie platnosti a obnovenie platnosti**(a) Predĺženie platnosti**

(1) IR(H) musí byť predĺžená platnosť v rámci troch mesiacov bezprostredne predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti kvalifikácie. Keď je to možné, predĺženie platnosti IR(H) by malo byť spojené s preskúšaním odbornej spôsobilosti pre predĺženie platnosti typovej kvalifikácie. Žiadateľ o predĺženie platnosti IR(H), ktoré sa spája s typovou kvalifikáciou, musí absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 alebo dodatkom 3 k JAR-FCL 2.240.

(2) Žiadateľ o predĺženie platnosti IR(H), ktoré sa nespája s predĺžením platnosti typovej kvalifikácie musí byť:

- (i) ukončiť sekciu 5 a príslušné časti sekcie 1 dodatku 3 k JAR-FCL 2.240, alebo
- (ii) ukončiť sekciu 5 a príslušné časti sekcie 1 dodatku 2 k JAR-FCL 2.240 a 2.295.

Môže sa využiť FTD II/III alebo FS, ale aspoň každé druhé preskúšanie odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti IR(H) za týchto okolností musí byť vykonané na vrtuľníku.

(3) (pripravuje sa)

(4) Žiadateľ, ktorý neuspje v preskúšaní odbornej spôsobilosti na IR(H) v súlade s JAR-FCL 2.246 (a) (1) alebo (a) (2), pred dátumom uplynutia platnosti prístrojovej kvalifikácie nemôže využívať oprávnenia IR(H) na tomto type dokiaľ úspešne neabsolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti.

(b) Obnovenie platnosti: (pozri tiež JAR-FCL 2.185 (c))

- (1) Ak uplynula platnosť IR(H), žiadateľ musí:
 - (i) spĺňať všetky požiadavky opakovacieho výcviku a všetky dodatočné požiadavky, ktoré určí letecký úrad a
 - (ii) ukončiť preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s JAR-FCL 2.246 (a) (1) alebo (a) (2).

[ZT 4, 01.08.06; ZT 5, 01.12.06]

JAR-FCL 2.250 Typová kvalifikácia pre viacpilotné vrtuľníky – podmienky

(Pozri JAR-FCL 2.285)
(Pozri JAR-FCL 2.150)
(Pozri AMC FCL 2.261 (d))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (d))

(a) **Základné podmienky na výcvik:** Žiadateľ o kurz prvej typovej kvalifikácie na viacpilotný typ vrtuľníka musí

JAR-FCL 2.246 Instrument Rating, revalidation and renewal**(a) Revalidation**

(1) An IR(H) shall be revalidated within the three months immediately preceding the expiry date of the rating. Whenever possible, revalidation of an IR(H) should be combined with the proficiency check for revalidation of a type rating. An applicant for the revalidation of an IR(H) when combined with a type rating shall complete a proficiency check in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.240 & 2.295 or Appendix 3 to JAR-FCL 2.240.

(2) An applicant for the revalidation of an IR(H) when not combined with the revalidation of a type rating shall either:

- (i) complete section 5 and relevant parts of section 1 of Appendix 3 to JAR-FCL 2.240, or;
- (ii) complete section 5 and relevant parts of section 1 of Appendix 2 to JAR-FCL 2.240 & 2.295.

An FTD II/III or FS may be used, but at least each alternate proficiency check for the revalidation of an IR(H) in these circumstances shall be performed in a helicopter.

(3) (to be developed)

(4) An applicant who fails to achieve a pass in the IR(H) proficiency check in accordance with JAR-FCL 2.246 (a) (1) or (a) (2), before the expiry date of the instrument rating shall not exercise the IR(H) privileges in that type until the proficiency check has successfully been completed.

(b) Renewal: (see also JAR-FCL 2.185 (c))

- (1) If an IR(H) has expired, the applicant shall:
 - (i) meet any refresher training and any additional requirements as determined by the Authority, and
 - (ii) complete the proficiency check in accordance with JAR-FCL 2.246 (a) (1) or (a) (2).

[Amdt. 4, 01.08.06; Amdt. 5, 01.12.06]

JAR-FCL 2.250 Type rating, multi-pilot – Conditions

(See JAR-FCL 2.285)
(See JAR-FCL 2.150)
(See AMC FCL 2.261 (d))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (d))

(a) **Pre-requisite conditions for training:** An applicant for the first type rating course for a multi-pilot helicopter type shall:

(1) mať nalietaných aspoň 70 hodín ako veliaci pilot vrtuľníkov s výnimkou, že žiadateľ o kvalifikáciu na viacpilotný typ, ktorý absolvoval integrovaný kurz ATP(H)/IR, integrovaný kurz ATP(H), integrovaný kurz CPL(H)/IR alebo integrovaný kurz CPL(H) a ktorý nalietal menej ako 70 hodín vo funkcii veliaceho pilota vrtuľníkov, musí mať typovú kvalifikáciu vydanú s obmedzením oprávnení iba na práva druhého pilota. K zrušeniu tohto obmedzenia žiadateľ musí:

- (i) mať nalietaných 70 hodín vo funkcii veliaceho pilota alebo PICUS vrtuľníka a
- (ii) úspešne absolvovať viacpilotnú praktickú skúšku na príslušnom type vrtuľníka ako veliaci pilot v súlade s JAR-FCL 2.262 (b).

(2) (i) byť držiteľom osvedčenia o úspešnom splnení MCC. Ak má byť MCC kurz pripojený ku kurzu typovej kvalifikácie (pozri JAR-FCL 2.261 a 2.262 a AMC FCL 2.261 (d) a dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (d)), táto požiadavka sa neuplatňuje a

- (ii) ak ide o žiadateľa, ktorý má nalietané aspoň 500 hodín vo funkcii pilota vo viacpilotnej prevádzke schválenej leteckým úradom, na jednopilotných, viacmotorových vrtuľníkoch, musí byť považovaný za žiadateľa spĺňajúceho požiadavky MCC.

(3) spĺňať požiadavky JAR-FCL 2.285 príslušné pre ATPL(H).

(b) Predpokladaná úroveň vedomostí u držiteľov PPL(H) alebo CPL(H) a typových kvalifikácií na viacpilotné vrtuľníky vydaných podľa požiadaviek iných predpisov ako JAR-FCL, nesmie byť náhradou za preukázanie splnenia požiadaviek ustanovenia (3).

[ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.255 Typová kvalifikácia pre jednopilotné vrtuľníky – podmienky
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.255)

Základné podmienky na výcvik: Žiadateľ o vydanie prvej typovej kvalifikácie na viacmotorový vrtuľník musí:

(a) byť držiteľom osvedčenia o úspešnom absolvovaní vstupného schváleného kurzu v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.255 vedený FTO alebo TRTO alebo mať aspoň úspešne absolvované preskúšanie teoretických vedomostí na ATP(H) v súlade s JAR-FCL 2.470 (a), a

(b) ak ide o žiadateľa, ktorý neukončil uspokojivo integrovaný kurz letového výcviku ako ATP(H)/IR, ATP(H) alebo CPL(H)/IR, musí mať nalietaných aspoň 70 hodín vo funkcii veliaceho pilota vrtuľníkov.

(1) have at least 70 hours as pilot-in-command of helicopters except that an applicant for a multi-pilot type rating graduating from a ATP(H)/IR integrated, ATP(H) integrated, CPL(H)/IR integrated or CPL(H) integrated course who has less than 70 hours as pilot-in-command of helicopters shall have the type rating issued limiting the privileges to co-pilot privileges only. To remove this limitation, an applicant shall:

- (i) have completed 70 hours as pilot-in-command or PICUS of helicopters; and
- (ii) have passed the multi-pilot skill test on the applicable helicopter type as pilot-in-command in accordance with

(2) (i) hold a certificate of satisfactory completion of MCC. If the MCC course is to be added to the type rating course (see JAR-FCL 2.261 and 2.262 and AMC FCL 2.261 (d) and Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (d)), this requirement is not applicable; and

- (ii) applicants having an experience of at least 500 hours as pilot in multi-pilot operations approved by the Authority, on single pilot, multi-engine helicopters, shall be considered to meet the requirements of MCC.

(3) meet the requirements of JAR-FCL 2.285 as applicable for ATPL(H).

(b) The level of knowledge assumed to be held by holders of the PPL(H) or CPL(H) and type ratings for multi-pilot helicopters issued under requirements other than JAR-FCL will not be a substitute for showing compliance with the requirements of (3) above.

[Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03; Amdt.4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.255 Type rating, single-pilot – Conditions
(See Appendix 1 k JAR-FCL 2.255)

Pre-requisite conditions for training: An applicant for the issue of a first type rating for a multi-engine helicopter shall:

(a) hold a certificate of satisfactory completion of a pre-entry approved course in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.255 to be conducted by a FTO or a TRTO or have passed at least the ATP(H) theoretical knowledge examinations in accordance with JAR-FCL 2.470 (a); and

(b) for an applicant who has not satisfactorily followed and completed an integrated flying training course as ATP(H)/IR; ATP(H), or CPL(H)/IR, shall have completed at least 70 hours as pilot-in-command of helicopters.

(c) Získanie osvedčenia o úspešnom absolvovaní vstupného schváleného kurzu v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.255 nenahrádza preukázanie súladu s JAR-FCL 2.285 (b) pre udelenie ATPL(H).

[ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.260 Zámerne nepoužitie

JAR-FCL 2.261 Typové kvalifikácie – výučba vedomostí a letový výcvik

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (a) a AMC FCL 2.261 (a))
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.240 a JAR-FCL 2.295 a dodatok 3 k JAR-FCL 2.240)
(Pozri dodatok 2 k JAR-FCL 2.055)
(Pozri AMC FCL 2.261 (c) (2))
(Pozri AMC FCL 2.261 (d))
[(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (b))]
(Pozri dodatok 1b k JAR-FCL 2.261 (d))

(a) *Výučba teoretických vedomostí a požiadavky na preskúšanie.* Žiadateľ o typovú kvalifikáciu na jedno alebo viacmotorové vrtuľníky musí absolvovať požadovanú výučbu teoretických vedomostí (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (a) a AMC FCL 2.261 (a)) a preukázať úroveň vedomostí požadovanú na bezpečnú prevádzku príslušného typu vrtuľníka.

Žiadateľ, ktorý už má typovú kvalifikáciu na typ vrtuľníka, buď na SP alebo MP, musí byť považovaný za žiadateľa, ktorý spĺňa požiadavky na vedomosti, ak žiada o ďalšiu typovú kvalifikáciu pre rovnaký typ vrtuľníka, len opačnú k už vlastniacej SP alebo MP.

(b) *Letový výcvik*

(1) Žiadateľ o typovú kvalifikáciu na jednomotorové a viacmotorové jednopilotné vrtuľníky musí absolvovať kurz letového výcviku zodpovedajúci praktickej skúške na získanie typovej kvalifikácie (pozri dodatok 3 k JAR-FCL 2.240).

(2) Žiadateľ o typovú kvalifikáciu na viacpilotné vrtuľníky musí absolvovať kurz letového výcviku zodpovedajúci praktickej skúške typovej kvalifikácie (pozri dodatok 2 k JAR-FCL 2.240).

(c) *Vykonávanie výcvikových kurzov*

(1) Výcvikové kurzy na uvedený účel musí vykonávať organizácia letového výcviku (FTO) alebo organizácia na výcvik typovej kvalifikácie (TRTO). Výcvikové kurzy môžu vykonávať aj zariadenia alebo subdodávateľské zariadenia poskytované prevádzkovateľom alebo výrobcom alebo za zvláštnych okolností jednotlivou oprávnenou inštruktormi.

(2) Takéto kurzy musia byť schválené leteckým úradom (pozri AMC FCL 2.261 (c) (2)) a takéto zariadenia musia spĺňať príslušné požiadavky dodatku 2 k JAR-FCL 2.055 podľa rozhodnutia leteckého úradu.

(c) The possession of a certificate of satisfactory completion of the pre-entry approved courses in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.255 shall not be a substitute for showing compliance with JAR-FCL 2.285 (b) for the grant of an ATPL(H).

[Amdt. 3, 01.09.03; Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.260 Intentionally blank

JAR-FCL 2.261 Type ratings – Knowledge and flight instruction

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (a) & AMC FCL 2.261 (a))
(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.240 & JAR-FCL 2.295 and 3 to JAR-FCL 2.240)
(See Appendix 2 to JAR-FCL 2.055)
(See AMC FCL 2.261 (c) (2))
(See AMC FCL 2.261 (d))
[(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (b))]
(See Appendix 1b to JAR-FCL 2.261 (d))

(a) Theoretical knowledge instruction and checking requirements. An applicant for a type rating for single- or multi-engine helicopters shall have completed the required theoretical knowledge instruction (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (a) and AMC FCL 2.261 (a)) and demonstrated the level of knowledge required for the safe operation of the applicable helicopter type.

An applicant already holding a type rating for a helicopter type, performed in either SP or MP role, shall be considered to have fulfilled the theoretical requirements, if applying for a further type rating for the same helicopter type, to be performed in the opposite MP or SP role.

(b) *Flight instruction*

(1) An applicant for a type rating for single-engine and multi-engine single-pilot helicopters shall have completed a course of flight instruction related to the type rating skill test (see Appendix 3 to JAR-FCL 2.240).

(2) An applicant for a type rating for multi-pilot helicopters shall have completed a course of flight instruction related to the type rating skill test (see Appendix 2 to JAR-FCL 2.240).

(c) *Conduct of training courses*

(1) Training courses for the above purpose shall be conducted by a FTO or a TRTO. Training courses may also be conducted by a facility or a sub-contracted facility provided by an operator or a manufacturer or, in special circumstances, by a individually authorised instructor.

(2) Such courses shall be approved by the Authority (see AMC FCL 2.261 (c) (2)) and such facilities shall meet the relevant requirements of Appendix 2 to JAR-FCL 2.055, as determined by the Authority.

(d) *Výcvik spolupráce vo viacčlennej posádke (MCC)* (pozri tiež JAR-FCL 2.250 (a) (2))

(1) Tento kurz je určený na poskytnutie výcviku MCC v dvoch prípadoch:

(i) pre žiakov navštevujúcich integrovaný kurz ATP v súlade so zameraním tohto kurzu (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (1) a dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (2)),

(ii) pre držiteľov PPL(H) a CPL(H), ktorí neabsolvovali integrovaný kurz ATP, ale chcú získať prvú typovú kvalifikáciu na viacpilotné vrtuľníky (pozri JAR-FCL 2.250 (a) (2)).

(2) Kurz MCC musí zahŕňať aspoň:

(i) pre MCC/IR: 25 hodín výučby teoretických vedomostí a cvičení a 20 hodín výcviku MCC. Žiaci navštevujúci integrovaný kurz ATP(H)/IR môžu mať praktický výcvik zredukovaný o 5 hodín.

(ii) pre MCC/VFR: 25 hodín výučby teoretických vedomostí a cvičení a 15 hodín výcviku MCC. Žiaci navštevujúci integrovaný kurz ATP(H) môžu mať praktický výcvik zredukovaný o 5 hodín.

Vždy, keď je to možné, mal by byť výcvik MCC spojený s kurzom na získanie prvej typovej kvalifikácie na viacpilotné vrtuľníky.

(3) Výcvik MCC musí byť ukončený v rozmedzí šiestich mesiacov buď pod dohľadom vedúceho výcviku (HT) schválenej organizácie letového výcviku (FTO), alebo schválenej organizácie na výcvik typovej kvalifikácie (TRTO) alebo v rámci schváleného výcvikového kurzu vykonávaného prevádzkovateľom. Kurz vykonávaný prevádzkovateľom musí spĺňať príslušné požiadavky dodatku 2 k JAR-FCL 2.055 podľa rozhodnutia leteckého úradu. Ďalšie podrobnosti o výcviku MCC pozri v dodatku 1 k FCL 2.261 (d) a AMC FCL 2.261 (d). Musí sa použiť FNPT II, III vhodný na MCC, FTD 2,3 alebo letový simulátor. Kedykoľvek je to možné, výcvik MCC by mal byť spojený s výcvikom na získanie prvej typovej kvalifikácie na viacpilotný vrtuľník, a v tomto prípade praktický výcvik MCC môže byť zredukovaný najviac o 10 hodín pre MCC/IR, a nie viac ako 7 hodín pre MCC/VFR, ak je použitý ten istý letový simulátor pre výcvik MCC aj pre výcvik na získanie typovej kvalifikácie.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06; ZT 5, 01.12.06; ZT 6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.262 **Typové kvalifikácie – praktické skúsenosti**
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.240 a JAR-FCL 2.295 a 3 k JAR-FCL 2.240)

(a) *Praktická skúška pre jednopilotný vrtuľník.* Žiadateľ o typovú kvalifikáciu na jednopilotný vrtuľník

(d) *Multi-crew co-operation training* (see also JAR-FCL 2.250 (a) (2))

(1) The course is intended to provide MCC training in two circumstances:

(i) for students attending an ATP integrated course in accordance with the aim of that course (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (1) and Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (2)),

(ii) for PPL(H) and CPL(H) holders who have not graduated from an ATP integrated course but who wish to obtain an initial type rating on multi-pilot helicopters (see JAR-FCL 2.250 (a) (2)).

(2) The MCC course shall comprise at least:

(i) for MCC/IR: 25 hours of theoretical knowledge instruction and exercises and 20 hours of MCC training. Students attending an ATP(H)/IR integrated course may have the practical training reduced by 5 hours.

(ii) for MCC/VFR: 25 hours of theoretical knowledge instruction and exercises and 15 hours of MCC training. Students attending an (ATP(H) integrated course may have the practical training reduced by 5 hours.

Wherever possible, the MCC training should be combined with the initial type rating course on multi-pilot helicopters.

(3) The MCC training shall be accomplished within six months under the supervision of either the Head of Training of an approved flying training organisation or an approved type rating training organisation or on an approved training course conducted by an operator. A course conducted by an operator shall meet the relevant requirements of Appendix 2 to JAR-FCL 2.055, as determined by the Authority. For further details on MCC training see Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (d) and AMC FCL 2.261 (d). A FNPT II, III qualified MCC, FTD 2,3 or a flight simulator shall be used. Whenever possible, the MCC training should be combined with the initial type rating training for a multi-pilot helicopter, in which case the practical MCC training may be reduced to not less than 10 hours for MCC/IR, and not less than 7 hours for MCC/VFR, if the same flight simulator is used for both MCC and type rating training.

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.4, 01.08.06; Amdt.5, 01.12.06; Amdt.6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.262 **Type ratings – Skill**
(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.240 & JAR-FCL 2.295 and 3 to JAR-FCL 2.240)

(a) *Single-pilot skill test.* An applicant for a type rating for a single-pilot helicopter shall have

musí preukázať praktické skúsenosti požadované na bezpečnú prevádzku príslušného typu vrtuľníka, ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 a dodatku 3 k JAR-FCL 2.240.

(b) *Praktická skúška na viacpilotný vrtuľník.* Žiadateľ o typovú kvalifikáciu na viacpilotný vrtuľník musí preukázať praktické skúsenosti požadované na bezpečnú prevádzku príslušného typu vrtuľníka v prostredí viacčlennej posádky vo funkcii veliaceho pilota alebo druhého pilota podľa toho, čo je vhodné, ako je stanovené v dodatkoch 1 a 2 k JAR-FCL 2.240 a 2.295.

(c) *Spolupráca vo viacčlennej posádke.* Na ukončenie výcviku MCC musí žiadateľ buď preukázať spôsobilosť vykonávať povinnosti pilota na viacpilotných vrtuľníkoch úspešne vykonanou praktickou skúškou na získanie typovej kvalifikácie na viacpilotné vrtuľníky, ako je stanovené v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 2.240 a 2.295, alebo mu musí byť vydané osvedčenie o absolvovaní MCC, ako uvádza dodatok 1 k AMC FCL 2.261 (d).

[ZT 4, 01.08.06]

demonstrated the skill required for the safe operation of the applicable type of helicopter, as set out in Appendices 1 to JAR-FCL 2.240 & 2.295 and Appendix 3 to JAR-FCL 2.240.

(b) *Multi-pilot skill test.* An applicant for a type rating for a multi-pilot helicopter shall have demonstrated the skill required for the safe operation of the applicable type of helicopter in a multi-crew environment as a pilot-in-command or a co-pilot as applicable, as set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 2.240 & 2.295.

(c) *Multi-crew co-operation.* On completion of the MCC training the applicant shall either demonstrate the ability to perform the duties of a pilot on multi-pilot helicopter by passing the type rating skill test on multi-pilot helicopters as set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 2.240 & 2.295, or shall be given a certificate of completion of MCC as shown in Appendix 1 to AMC FCL 2.261 (d).

[Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.220

Celý dodatok je zrušený.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4,
01.08.06; ZT 5, 01.12.06]

Appendix 1 to JAR-FCL 2.220

Complete Appendix deleted.

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03;
Amdt.4, 01.08.06; Amdt.5, 01.12.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295**Praktická skúška a preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie typovej kvalifikácie na vrtuľník a vydanie ATPL vrátane preskúšania odbornej spôsobilosti na prístrojovú kvalifikáciu**

(Pozri JAR-FCL 2.240 až 2.262 a 2.295)

(Pozri AMC FCL 2.261 (a))

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (a))

1 Žiadateľ musí mať ukončený predpísaný výcvik v súlade s osnovou (pozri tiež dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (a) a dodatky 2 a 3 k JAR-FCL 2.240). Osnova môže byť zredukovaná o zápočty za predchádzajúce skúsenosti na rovnakých typoch, ak je to odporúčané z Joint Operational Evaluation Board (JOEB) a schválené JAA. Letecký úrad stanoví administratívne opatrenia na potvrdenie pripravenosti žiadateľa vykonať skúšku, vrátane uvoľnenia záznamu o výcviku žiadateľa examinatorovi.

2 Úlohy, ktoré majú byť zahrnuté v praktických skúškach/preskúšaní odbornej spôsobilosti sú uvedené v príslušnom dodatku 2 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 a dodatku 3 k JAR-FCL 2.240. Môže byť priznaný zápočet za body získané z praktickej skúšky spoločne pri rôznych typoch alebo variantoch, na ktorých je pilot preskúšaný, ak je to odporúčané z JOEB a schválené JAA. Tieto zápočty sa nesmú uplatňovať počas praktickej skúšky na získanie preukazu ATPL. Na základe schválenia leteckého úradu sa môže vypracovať niekoľko odlišných scenárov praktickej skúšky/preskúšania odbornej spôsobilosti, obsahujúcich simulovanú prevádzku na trati. Examinátor vyberie jeden z týchto scenárov. V prípade, že sú k dispozícii, použijú sa letové simulátory alebo iné schválené výcvikové zariadenia. Sekcie typovej kvalifikácie a sekcia prístrojovej kvalifikácie sa musia brať ako dve samostatné skúšky, VFR a IFR, a neúspech v jednej praktickej skúške/preskúšaní odbornej spôsobilosti nesmie vplývať na platnosť druhej.

3 Žiadateľ o praktickú skúšku na ATPL, praktickú skúšku a preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie typovej kvalifikácie na vrtuľník, vrátane preskúšania odbornej spôsobilosti na získanie prístrojovej kvalifikácie musí splniť príslušné požiadavky nasledovne:

(a) Pre typovú kvalifikáciu viacpilotného vrtuľníka alebo ATPL:

Úspešne absolvovať sekcie 1 až 4 a 6 (ak je to príslušné) praktickej skúšky/preskúšania odbornej spôsobilosti v dodatku 2 k JAR-FCL 2.240 a 2.295. Neúspech vo viac ako piatich bodoch si vyžaduje, aby žiadateľ vykonal celú skúšku/preskúšanie znova. Pri neúspechu v najviac piatich bodoch, musí žiadateľ znova opakovať neúspešné body. Neúspech v ktoromkoľvek bode opakovanej skúšky/opakovaného preskúšania alebo neúspech v ktoromkoľvek inom bode, ktorý už bol úspešne absolvovaný, si vyžaduje, aby žiadateľ vykonal celú skúšku/preskúšanie znova. Všetky sekcie praktickej skúšky/preskúšania odbornej spôsobilosti musia byť ukončené v rámci šiestich mesiacov.

(b) Pre typovú kvalifikáciu jednopilotného vrtuľníka: Úspešne absolvovať sekcie 1 až 4 a 6 (ak je to prísluš-

Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 a 2.295**Skill test and proficiency check for helicopter type ratings and ATPL including proficiency checks for the instrument rating**

(See JAR-FCL 2.240 through 2.262 and 2.295)

(See AMC FCL 2.261 (a))

(See Appendix 1 k JAR-FCL 2.261 (a))

1 The applicant shall have completed the required instruction in accordance with the syllabus (see also Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (a) and Appendices 2 and 3 to JAR-FCL 2.240). When recommended by a Joint Operational Evaluation Board (JOEB) and agreed by the JAA, the syllabus may be reduced to give credit for previous experience on similar types. The administrative arrangements for confirming the applicant's suitability to take the test, including disclosure of the applicant's training record to the examiner, shall be determined by the Authority.

2 Items to be covered in skill tests/proficiency checks are given in the applicable Appendix 2 to JAR-FCL 2.240 and 2.295 and Appendix 3 to JAR-FCL 2.240. When recommended by a JOEB and agreed by the JAA, credit may be given for skill test items common to other types or variants where the pilot is experienced on that other type. These credits shall not apply during a skill test for the ATPL. With the approval of the Authority, several different skill test/proficiency check scenarios may be developed containing simulated line operations. The examiner will select one of these scenarios. Flight simulators, if available and other training devices as approved shall be used. The type rating sections and instrument rating section shall be considered as two separate tests, VFR and IFR, and failure of one of the skill tests/proficiency checks shall not affect the validity of the other.

3 Applicants for the ATPL skill test, the skill test and proficiency check for helicopter type ratings, including proficiency checks for the instrument rating shall complete the relevant requirements as follows:

(a) For a multi pilot helicopter type rating or ATPL;

Pass sections 1 to 4 and 6 (as applicable) of the skill test/proficiency check in Appendix 2 to JAR-FCL 2.240 & 2.295. Failure in more than 5 items will require the applicant to take the entire test/check again. An applicant failing not more than 5 items shall take the failed items again. Failure in any item of the re-test/re-check or failure in any other items already passed will require the applicant to take the entire test/check again. All sections of the skill test/proficiency check shall be completed within six months.

(b) For a single pilot helicopter type rating; Pass sections 1 to 4 and 6 (as applicable) of the skill

né) praktickej skúšky/preskúšania odbornej spôsobilosti v dodatku 3 k JAR-FCL 2.240. Neúspech vo viac ako piatich bodoch si vyžaduje, aby žiadateľ vykonal celú skúšku/preskúšanie znova. Pri neúspechu v najviac piatich bodoch, musí žiadateľ znova opakovat' neúspešné body. Neúspech v ktoromkoľvek bode opakovanej skúšky/opakovaného preskúšania alebo neúspech v ktoromkoľvek inom bode, ktorý už bol úspešne absolvovaný, si vyžaduje, aby žiadateľ vykonal celú skúšku/preskúšanie znova. Všetky sekcie praktickej skúšky/preskúšania odbornej spôsobilosti musia byť ukončené v rámci šiestich mesiacov.

(c) Pre prístrojovú kvalifikáciu:

(i) Úspešne absolvovať sekciu 5 preskúšania odbornej spôsobilosti buď v dodatku 2 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 alebo dodatku 3 k JAR-FCL 2.240. Neúspech vo viac ako troch bodoch si vyžaduje, aby žiadateľ vykonal celé preskúšanie znova. Pri neúspechu v najviac troch bodoch, musí žiadateľ znova opakovat' neúspešné body. Neúspech v ktoromkoľvek bode opakovanej preskúšania alebo neúspech v ktoromkoľvek inom bode, ktorý už bol úspešne absolvovaný, si vyžaduje, aby žiadateľ vykonal celé preskúšanie znova.

(ii) Ak sa vyžaduje dodatočné oprávnenie pre priblíženie podľa prístrojov do výšky rozhodnutia menšej ako 60 m/200 ft (CAT II/III), musí žiadateľ úspešne absolvovať body v dodatku 4 k JAR-FCL 2.240 na príslušnom type.

4 Po neúspešnej skúške/preskúšaní sa môže požadovať ďalší výcvik. Ak sa nedosiahne hodnotenie úspeš vo všetkých sekciách na dva pokusy, musí sa vyžadovať ďalší výcvik podľa rozhodnutia examinátora. Nie je obmedzený počet pokusov o absolvovanie praktických skúšok/preskúšania odbornej spôsobilosti.

VYKONANIE SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA - VŠEOBECNE

5 Letecký úrad vydá examinátorovi bezpečnostné pokyny, ktoré sa zohľadňujú pri vykonaní skúšky/preskúšania.

6 Ak sa žiadateľ rozhodne nepokračovať v skúškach/preskúšaní z dôvodov, ktoré bude examinátor považovať za nedostačujúce, je to kvalifikované ako neúspech v tých bodoch, o absolvovanie ktorých sa nepokúsil. Ak je skúška/preskúšanie ukončené z dôvodov, ktoré examinátor považuje za primerané, v priebehu ďalšieho letu sa preskúšajú iba tie body, ktoré neboli ukončené.

7 Akýkoľvek obrat alebo postup skúšky/preskúšania môže žiadateľ opakovat' jedenkrát, podľa uváženia examinátora. Examinátor môže v ktoromkoľvek štádiu skúšky/preskúšania zastaviť, ak usúdi, že preukazovanie schopnosti žiadateľa si vyžaduje opakovanie celej skúšky/preskúšania.

8 Kontroly a postupy sa musia vykonávať v súlade so schváleným kontrolným zoznamom povinných úkonov pre vrtuľník použitý pri skúške/preskúšaní a ak je to vhodné, v súlade s konceptom MCC. Hodnoty výkonnosti na vzlet, priblíženie a pristátie musí žiadateľ vypočítat' v súlade s prevádzkovou príručkou alebo

test/proficiency check in Appendix 3 to JAR-FCL 2.240. Failure in more than 5 items will require the applicant to take the entire test/check again. An applicant failing not more than 5 items shall take the failed items again. Failure in any item of the re-test/re-check or failure in any other items already passed will require the applicant to take the entire test/check again. All sections of the skill test/proficiency check shall be completed within six months.

(c) For an Instrument rating;

(i) Pass section 5 of the proficiency check in either Appendix 2 to JAR-FCL 2.240 & 2.295 or Appendix 3 to JAR-FCL 2.240. Failure in more than 3 items will require the applicant to take the entire check again. An applicant failing not more than 3 items shall take the failed items again. Failure in any item of the re-check or failure in any other items already passed will require the applicant to take the entire check again.

(ii) If an additional authorisation for instrument approaches down to a decision height of less than 60 m/200 ft (CAT II/III) is sought, the applicant shall pass the items in Appendix 4 to JAR-FCL 2.240 on the relevant type.

4 Further training may be required after a failed test/check. Failure to achieve a valid pass in all sections in two attempts shall require further training as determined by the examiner. There is no limit to the number of skill/proficiency checks that may be attempted.

CONDUCT OF THE TEST/CHECK – GENERAL

5 The Authority will provide the examiner with safety criteria to be observed in the conduct of the test/check.

6 Should an applicant choose not to continue with a test/check for reasons considered inadequate by the examiner, the applicant will be regarded as having failed those items not attempted. If the test/check is terminated for reasons considered adequate by the examiner, only those items not completed shall be tested in a further flight.

7 At the discretion of the examiner any manoeuvre of procedure of the test/check may be repeated once by the applicant. The examiner may stop the test/check at any stage if it is considered that the applicant's competency requires a complete re-test/re-check.

8 Checks and procedures shall be completed in accordance with the authorised checklist for the helicopter used in the test/check and, if applicable, with the MCC concept. The applicant, in compliance with the operations manual or flight manual for the helicopter used, shall calculate performance data for

letovou príručkou pre použitý vrtuľník. Výšky/nadmorské výšky rozhodnutia, minimálne výšky/nadmorské výšky zostupu a bod začatia postupu nevydareného priblíženia musí určiť žiadateľ v priebehu IR(H) sekcie preskúšania odbornej spôsobilosti alebo praktickej skúšky. Na preskúšanie odbornej spôsobilosti na IR by let mal byť vykonávaný podľa aktuálnych alebo simulovaných IMC a s využitím postupov IFR.

ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY NA PRAKTICKÚ SKÚŠKU/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI NA VIACPILOTNÝ VRTUĽNÍK A PRAKTICKÚ SKÚŠKU POŽADOVANÚ NA ATPL

9 Skúška/preskúšanie na viacpilotný vrtuľník sa musí vykonávať v prostredí viacčlennej posádky. Ďalší žiadateľ alebo ďalší pilot môže zastávať funkciu druhého pilota. Ak je pre skúšku/preskúšanie použitý vrtuľník namiesto simulátora, druhým pilotom musí byť inštruktor.

10 Od žiadateľa sa vyžaduje vykonávať funkciu „riadiaceho pilota“ (PF) počas všetkých sekcií skúšky/preskúšania, s výnimkou normálnych a mimoriadnych postupov bodov 3 až 3.15 a mimoriadnych a núdzových postupov 4 až 4.7, ktoré môžu byť vykonané vo funkcii PF alebo PNF v súlade s pravidlami spolupráce vo viacčlennej posádke (v súlade s dodatkom 2 k JAR-FCL 2.240 a 2.295). Žiadateľ o prvé vydanie typovej kvalifikácie na viacpilotný vrtuľník alebo ATPL(H) musí tiež preukázať spôsobilosť vykonávať funkciu „neriadiaceho pilota“ (PNF). Žiadateľ si môže na účely skúšky/preskúšania zvoliť buď ľavé, alebo pravé sedadlo.

11 V priebehu skúšky/preskúšania žiadateľov o získanie typovej kvalifikácie na viacpilotné vrtuľníky rozšírenej o povinnosti veliaceho pilota bez ohľadu na to, či je žiadateľ vo funkcii PF alebo PNF, musí byť obzvlášť preskúšané nasledovné:

- (a) riadenie spolupráce posádky,
- (b) udržiavanie všeobecného prehľadu o prevádzke vrtuľníka primeranou kontrolou a
- (c) stanovenie priorít a prijímanie rozhodnutí v súlade s hľadiskami bezpečnosti a platnými pravidlami a predpismi príslušnými k prevádzkovej situácii, vrátane núdzových situácií.

12 Skúška/preskúšanie by sa malo vykonávať pokiaľ možno v simulovanom prostredí obchodnej leteckej dopravy. Podstatným prvkom je schopnosť napláňovať a vykonať let z obvyklých materiálov na prípravu.

POVOLENÁ TOLERANCIA LETOVEJ SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA

13 Žiadateľ musí preukázať schopnosť:

- (a) riadiť vrtuľník v rámci jeho obmedzení,
- (b) vykonávať všetky obraty plynulo a presne,
- (c) uplatňovať dobrý úsudok a leteckú profesionalitu,
- (d) uplatňovať vedomosti o letectve,
- (e) nepretržite riadiť vrtuľník takým spôsobom,

take-off, approach and landing. If completing the IR(H) section of the skill test or proficiency check, then decision heights/altitude, minimum descent heights/altitudes and missed approach point shall be determined by the applicant. For the IR proficiency check, the flight should be conducted under actual or simulated IMC and using IFR procedures.

SPECIAL REQUIREMENTS FOR THE SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK FOR A MULTI-PILOT HELICOPTER TYPE RATING AND SKILL TEST FOR THE ATPL

9 The test/check for a multi-pilot helicopter shall be performed in a multi-crew environment. Another applicant or another pilot, may function as second pilot. If a helicopter, rather than a flight simulator, is used for the test/check, the second pilot shall be an instructor.

10 An applicant shall be required to operate as 'pilot flying' (PF) during all sections of the test/check except normal and abnormal procedure items 3 to 3.15 and abnormal and emergency procedures 4 to 4.7 which may be conducted as PF or PNF in accordance with Multi-Crew Co-operation (in accordance with Appendix 2 to JAR-FCL 2.240 & 2.295). The applicant for the initial issue of a multi-pilot helicopter type rating or ATPL(H) shall also demonstrate the ability to act as 'pilot not flying' (PNF). The applicant may choose either the left hand or the right hand seat for the test/check.

11 The following matters shall be specifically checked when testing/checking applicants for a type rating for multi-pilot helicopters extending to the duties of a pilot-in-command, irrespective of whether the applicant acts as PF or PNF:

- (a) management of crew co-operations;
- (b) maintaining a general survey of the helicopter operation by appropriate supervision; and
- (c) setting priorities and making decisions in accordance with safety aspects and relevant rules and regulations appropriate to the operational situation, including emergencies.

12 The test/check should be accomplished as far as possible in a simulated commercial air transport environment. An essential element is the ability to plan and conduct the flight from routine briefing material.

FLIGHT TEST/CHECK TOLERANCE

13 The applicant shall demonstrate the ability to:

- (a) operate the helicopter within its limitations;
- (b) complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;
- (c) exercise good judgement and airmanship;
- (d) apply aeronautical knowledge;
- (e) maintain control of the helicopter at all times

aby o úspešnom výsledku postupu alebo obratu neboli nikdy vážne pochybnosti,

(f) pochopiť a uplatňovať postupy spolupráce posádky a pri strate pracovnej schopnosti člena posádky, ak sú použiteľné a

(g) efektívne komunikovať s ostatnými členmi posádky, ak je to vhodné.

14 Ako všeobecný návod sa uvádzajú nasledovné obmedzenia. Examinátor stanoví toleranciu pre podmienky turbulencie a vlastnosti obsluhy a výkonnosť daného typu vrtuľníka.

Letové obmedzenia IFR:

Výška	
Všeobecne	±100 ft
Začatie opakovania okruhu vo výške rozhodnutia	+50 ft/-0 ft
Minimálna výška/nadmorská výška zostupu	+50 ft/-0 ft
Sledovanie trate	
Podľa rádiových prostriedkov	±5°
Presné priblíženie	odchýlka o polovicu rozsahu stupnice v azimute a zostupovej rovine

Kurz

So všetkými pracujúcimi motormi	±5°
Mimoriadna prevádzka/núdzové situácie	±10°

Rýchlosť

Všeobecne	±10 kt
So simulovanou poruchou motora	+10 kt/-5 kt

Letové obmedzenia VFR:

Výška	
Všeobecne	±100 ft
Kurz	
So všetkými pracujúcimi motormi	±5°
Mimoriadna prevádzka/núdzové situácie	±10°
Rýchlosť	
Všeobecne	±10 kt
So simulovanou poruchou motora	+10 kt/-5 kt

Visenie nad zemou

Visenie pri vzlete s vplyvom blízkosti zeme	±3 ft
Pristátie	±2 ft (bez pohybu vzad alebo do boku)

OBSAH PRAKTICKEJ SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI

15 Obsah a sekcie praktickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti sú stanovené v dodatku 2 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 pre viacpilotné vrtuľníky a pre ATPL. Pre jednopilotné vrtuľníky obsah praktickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti je stanovený v dodatku 3 k JAR-FCL 2.240. Žiadatelia, ktorí chcú ukončiť IR(H) v tom istom čase, musia ukončiť

in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never in doubt;

(f) understand and apply crew co-ordination and incapacitation procedures, if applicable; and

(g) communicate effectively with the other crew members, if applicable.

14 The following limits are for general guidance. The examiner shall make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the type of helicopter used.

IFR flight limits:

Height	
Generally	±100 feet
Starting a go-around at decision height	+50 feet/-0 feet
Minimum descent height/altitude	+50 feet/-0 feet
Tracking	
On radio aids	±5°
Precision approach	half scale deflection, azimuth and glide path

Heading

normal operations	±5°
abnormal operations/emergencies	±10°

Speed

Generally	±10 knots
with simulated engine failure	+10 knots/-5 knots

VFR flight limits:

Height	
Generally	±100 feet
Heading	
normal operations	±5°
abnormal operations/emergencies	±10°
Speed	
Generally	±10 knots
with simulated engine failure	+10 knots/-5 knots

Ground drift

T.O. hover I.G.E.	±3 feet
landing	±2 feet (with 0 feet rearward or lateral flight)

CONTENT OF THE SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK

15 The skill test and proficiency check contents and sections are set out in Appendix 2 to JAR-FCL 2.240 & 2.295 for multi-pilot helicopters and for the ATPL. For single-pilot helicopters, the skill test and proficiency check contents are set out in Appendix 3 to JAR-FCL 2.240. For those applicants wishing to complete the IR(H) at the same time, section 5 of the relevant

sekcii 5 príslušného dodatku. Formát a formulár žiadosti na vykonanie praktickej skúšky môže určiť letecký úrad.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06; ZT 5, 01.12.06]

appendix shall be completed. The Authority may determine the format and application form for the skill test.

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03; Amdt.4, 01.08.06; Amdt.5, 01.12.06]

Dodatok 2 k JAR-FCL 2.240 a 2.295**Obsah praktickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na získanie typovej kvalifikácie na viacpilotné vrtuľníky a ATPL, vrátane preskúšania odbornej spôsobilosti na prístrojovú kvalifikáciu**

(Pozri JAR-FCL 2.240 až 2.262 a 2.295)

1 Nasledujúce písmená znamenajú:

P = vyškolený na veliaceho pilota alebo druhého pilota a na riadiaceho pilota (PF) a neriadiaceho pilota (PNF) na vydanie typovej kvalifikácie podľa toho, čo je vhodné.

2 Praktický výcvik sa musí vykonávať aspoň na úrovni výcvikového vybavenia označeného písmenom (P), alebo sa môže vykonávať na akejkoľvek vyššej úrovni vybavenia označeného šípku (---->).

3 Na označenie výcvikového vybavenia sa používajú nasledovné skratky:

FS - letový simulátor
FTD - letové výcvikové zariadenie
H - vrtuľník

3.1 a) Žiadateľ o praktickú skúšku na vydanie typovej kvalifikácie na viacpilotný vrtuľník a ATPL(H) musí absolvovať len sekcie 1 až 4 a, ak je to príslušné, sekciu 6.

b) Žiadateľ o preskúšanie odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti typovej kvalifikácie na viacpilotný vrtuľník musí absolvovať len sekcie 1 až 4 a, ak je to príslušné, sekciu 6.

3.2 Postupy letu podľa prístrojov (sekcia 5) musia vykonať len žiadatelia, ktorý chcú obnoviť platnosť alebo predĺžiť platnosť IR(H) na viacpilotný vrtuľník alebo rozšíriť oprávnenia tejto kvalifikácie na iný viacpilotný typ.

3.3 Body označené hviezdíčkou (*) sa musia lietať v skutočných alebo simulovaných IMC len žiadateľmi, ktorý chcú obnoviť platnosť alebo predĺžiť platnosť IR(H) na viacpilotný vrtuľník alebo rozšíriť oprávnenia tejto kvalifikácie na iný typ.

4 Keď je v stĺpci praktickej skúšky/preskúšania odbornej spôsobilosti uvedené písmeno M, znamená to povinný bod.

5 Letový simulátor sa musí použiť na praktický výcvik a preskúšanie, ak tvorí súčasť schváleného kurzu na získanie typovej kvalifikácie. Na schválenie kurzu sa musia brať do úvahy tieto hľadiská:

- trieda letového simulátora ako je stanovené v JAR-STD,
- kvalifikácie inštruktora,
- objem traťovo orientovaného výcviku poskytovaného v rámci kurzu,
- kvalifikácie a predchádzajúce traťové prevádzkové skúsenosti pilota vo výcviku a
- objem praxe z lietania na tratiach pod dohľadom poskytnutej po vydaní novej typovej kvalifikácie.

Appendix 2 to JAR-FCL 2.240 & 2.295**Contents of the skill test and proficiency check for multi-pilot helicopter type ratings and ATPL, including proficiency checks for the instrument rating**

(See JAR-FCL 2.240 through 2.262 and 2.295)

1 The following symbols mean:

P = Trained as Pilot-in-command or Co-pilot and as Pilot Flying (PF) and Pilot Not Flying (PNF) for the issue of a type rating as applicable.

2 The practical training shall be conducted at least at the training equipment level shown as (P), or may be conducted up to any higher equipment level shown by the arrow (---->).

3 The following abbreviations are used to indicate the training equipment used:

FS - Flight Simulator
FTD - Flight Training Device
H - Helicopter

3.1 a) Applicants for the skill test for the issue of the multi-pilot helicopter type rating and ATPL(H) shall take only Sections 1 to 4 and, if applicable, Section 6.

b) Applicants for the revalidation or renewal of the multi-pilot helicopter type rating proficiency check shall take only Sections 1 to 4 and, if applicable Section 6.

3.2 Instrument flight procedures (Section 5) shall be performed only by applicants wishing to renew or revalidate an IR(H) for multi-pilot helicopter or extend the privileges of that rating to another multi pilot type.

3.3 The starred items (*) shall be flown in actual or simulated IMC only by applicants wishing to renew or revalidate an IR(H) for multi-pilot helicopter, or extend the privileges of that rating to another type.

4 Where the letter 'M' appears in the skill test/proficiency check column this will indicate the mandatory exercise.

5 A flight simulator shall be used for practical training and testing if the flight simulator forms part of an approved type-rating course. The following considerations will apply to the approval of the course:

- the qualification of the flight simulator as set out in JAR-STD,
- the qualifications of the instructor,
- the amount of line-orientated flight training provided on the course,
- the qualifications and previous line operating experience of the pilot under training; and
- the amount of supervised line flying experience provided after the issue of the new type rating.

Obraty/Postupy (vrátane spolupráce vo viacčlennej posádke)	PRAKTICKÝ VÝCVIK				PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI	
	Šifra inštruktora po skončení výcviku				Preskúšanie na	Šifra examinátora po absolvovaní skúšky/pres kúšania
	FTD	FS	H		FTD, FS, H	
SEKCIA 1 Predletové prípravy a kontroly						
1.1 Vonkajšia vizuálna prehliadka vrtuľníka; umiestnenie každej časti a účel kontroly			P		M	
1.2 Kontrola kabíny		P	---->		M	
1.3 Postupy spustenia, kontrola rádiového a navigačného vybavenia, výber a nastavenie navigačných a komunikačných frekvencií	P	---->	---->		M	
1.4 Rolovanie/rolovanie vzduchom v súlade s pokynmi ATC alebo inštruktora		P	---->		M	
1.5 Postupy a kontroly pred vzletom	P	---->	--->		M	
SEKCIA 2 Letové obraty a postupy						
2.1 Vzlety (rôzne profily)		P	---->		M	
2.2 Pristátia a vzlety na svahu		P	---->			
2.3 Vzlet pri maximálnej vzletovej hmotnosti (skutočná alebo simulovaná maximálna vzletová hmotnosť)	P	---->	---->			
2.4.1 Vzlet so simulovanou poruchou motora krátko pred dosiahnutím TDP alebo DPATO		P	---->		M	
2.4.2 Vzlet so simulovanou poruchou motora krátko po dosiahnutí TDP alebo DPATO		P	---->		M	
2.5 Stúpacé a klesavé zatáčky do určených kurzov	P	---->	---->		M	
2.5.1 Zatáčky s náklonom 30°, 180 °až 360°doľava a doprava, výhradne podľa prístrojov	P	---->	---->		M	
2.6 Klesanie s autorotáciou	P	---->	---->		M	
2.6.1 Pristátie s autorotáciou alebo obnovenie výkonu motora		P	---->		M	
2.7 Pristátia, rôzne profily		P	---->		M	
2.7.1 Opakovanie okruhu alebo pristátie po simulovanej poruche motora pred LDP alebo DPBL		P	---->		M	
2.7.2 Pristátie po simulovanej poruche motora po LDP alebo DPBL		P	---->		M	

	PRAKTICKÝ VÝCVIK				PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI	
	FTD	FS	H		Preskúšanie na	Šifra examinátora po absolvovaní skúšky/preskúšania
Obraty/Postupy (vrátane spolupráce vo viacčlennej posádke)	Šifra inštruktora po skončení výcviku				Preskúšanie na	Šifra examinátora po absolvovaní skúšky/preskúšania
	FTD	FS	H		FS, H	
SEKCIA 3 Normálna a mimoriadna prevádzka nasledovných systémov a postupov:						
3 Normálna a mimoriadna prevádzka nasledujúcich systémov a postupov:					M	(Povinne musia byť vybrané minimálne 3 body z tejto sekcie)
3.1 Motor	P	---->	---->			
3.2 Klimatizácia (vykurovanie, vetranie)	P	---->	---->			
3.3 Pitot/statický systém	P	---->	---->			
3.4 Palivový systém	P	---->	---->			
3.5 Elektrický systém	P	---->	---->			
3.6 Hydraulický systém	P	---->	---->			
3.7 Systém riadenia letu a vyvažovania	P	---->	---->			
3.8 Systém ochrany proti námraze a odnámrazovania	P	---->	---->			
3.9 Autopilot/letový povelový prístroj (Flight director)	P	---->	---->			
3.10 Zariadenie na zvýšenie stability	P	---->	---->			
3.11 Meteorologický radar, rádiovýškomer, odpovedač	P	---->	---->			
3.12 Systém priestorovej navigácie	P	---->	---->			
3.13 Systém pristávacieho zariadenia	P	---->	---->			
3.14 Pomocná energetická jednotka	P	---->	---->			
3.15 Rádiové, navigačné vybavenie, prístroje, systém optimalizácie letu	P	---->	---->			
SEKCIA 4 Mimoriadne a núdzové postupy						
4 Mimoriadne a núdzové postupy					M	Povinne musia byť vybrané minimálne 3 body z tejto sekcie
4.1 Požiarne nácviky (vrátane evakuácie, ak je to príslušné)	P	---->	---->			
4.2 Činnosti na potlačenie a odstránenie dymu	P	---->	---->			
4.3 Poruchy motora, vypnutie a opätovné spustenie v bezpečnej výške	P	---->	---->			
4.4 Vypúšťanie paliva za letu (simulované)	P	---->	---->			

Obraty/Postupy (vrátane spolupráce vo viacčlennej posádke)	PRAKTICKÝ VÝCVIK				PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI	
	Šifra inštruktora po skončení výcviku	FTD	FS	H	Preskúšanie na	Šifra examinátora po absolvovaní skúšky/preskúšania
4.5 Porucha chvostového vyrovnávacieho rotora (ak je to príslušné)	P	---->	---->		FS, H	
4.5.1 Strata chvostového vyrovnávacieho rotora (ak je to príslušné)	P	---->	Na toto cvičenie sa nesmie použiť vrtuľník			
4.6 Strata pracovnej schopnosti člena letovej posádky	P	---->	---->			
4.7 Nesprávna činnosť transmisie	P	---->	---->			
4.8 Ďalšie núdzové postupy ako sú stanovené v príslušnej letovej príručke	P	---->	---->			
SEKCIA 5 Postupy letu podľa prístrojov (vykonávané v IMC alebo v simulovaných IMC)						
5.1 Vzlet podľa prístrojov: prechod na let podľa prístrojov sa vyžaduje čo najskôr ako je to možné hneď po vzlete	P*	---->*	---->*			
5.1.1 Simulovaná porucha motora počas odletu	P*	---->*	---->*		M*	
5.2 Dodržiavanie odletových a priletových tratí a pokynov ATC	P*	---->*	---->*		M*	
5.3 Vyčkávacie postupy	P*	---->*	---->*			
5.4 Priblíženia ILS do výšky rozhodnutia CAT I	P*	---->*	---->*			
5.4.1 Ručné riadenie bez letového povelového prístroja (Flight director)	P*	---->*	---->*		M*(len praktická skúška)	
5.4.2 Ručné riadenie s letovým povelovým prístrojom (Flight director)	P*	---->*	---->*			
5.4.3 so zapojeným autopilotom	P*	---->*	---->*			
5.4.4 Ručné riadenie, so simuláciou jedného nepracujúceho motora. (Porucha motora musí byť simulovaná v priebehu konečného priblíženia pred preletom vonkajšieho polohového návestidla (OM) do dosadenia alebo počas vykonania postupu nevydareného priblíženia)	P*	---->*	---->*		M*	
5.5 Nie-presné priblíženie do minimálnej výšky pre klesanie MDA/H	P*	---->*	---->*		M*	
5.6 Opakovanie okruhu so všetkými pracujúcimi motormi pri dosiahnutí DA/DH alebo MDA/MDH	P*	---->*	---->*			
5.6.1 Iné postupy nevydareného priblíženia	P*	---->*	---->*			
5.6.2 Opakovanie okruhu so simuláciou jedného nepracujúceho motora pri dosiahnutí DA/DH alebo MDA/MDH	P*				M*	

	PRAKTICKÝ VÝCVIK				PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI	
	FTD	FS	H		Preskúšanie na	Šifra examinátora po absolvovaní skúšky/preskúšania
Obraty/Postupy (vrátane spolupráce vo viacčlennej posádke)	Šifra inštruktora po skončení výcviku					
5.7 Autorotácia za IMC s obnovením výkonu motora	P*	---->*	---->*		M*	
5.8 Vybratie z neobvyklých polôh	P*	---->*	---->*		M*	
SEKCIA 6 Použitie dodatočného vybavenia						
6 Použitie dodatočného vybavenia	P	---->	---->			

[ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

Manoeuvres/Procedures (Including MCC)	PRACTICAL TRAINING				SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK	
	Instructor's initials when training completed				Chkd. in	Examiner's initials when test/check passed
	FTD	FS	H		FTD, FS, H	
SECTION 1 Pre-flight preparations and checks						
1.1 Helicopter exterior visual inspection; location of each item and purpose of inspection			P		M	
1.2 Cockpit inspection		P	---->		M	
1.3 Starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	P	---->	---->		M	
1.4 Taxiing/air taxiing in compliance with air traffic control instructions or on instructions of an instructor		P	---->		M	
1.5 Pre take-off procedures and checks	P	---->	---->		M	
SECTION 2 Flight manoeuvres and procedures						
2.1 Take-offs (various profiles)		P	---->		M	
2.2 Sloping ground take-offs & landings		P	---->			
2.3 Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)	P	---->	---->			
2.4.1 Take off with simulated engine failure shortly before reaching TDP, or DPATO		P	---->		M	
2.4.2 Take off with simulated engine failure shortly after reaching TDP, or DPATO		P	---->		M	
2.5 Climbing and descending turns to	P	---->	---->		M	
2.5.1 Turns with 30 degrees bank, 180 degrees to 360 degrees left and right, by sole reference to instruments	P	---->	---->		M	
2.6 Autorotative descent	P	---->	---->		M	
2.6.1 Autorotative landing or power recovery		P	---->		M	
2.7 Landings, various profiles		P	---->		M	
2.7.1 Go-around or landing following simulated engine failure before LDP or DPBL		P	---->		M	
2.7.2 Landing following simulated engine failure after LDP or DPBL		P	---->		M	

		PRACTICAL TRAINING				SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK	
Manoeuvres/Procedures (Including MCC)		Instructor's initials when training completed				Chkd. in	Examiner's initials when test/check passed
		FTD	FS	H		FS, H	
SECTION 3 Normal and abnormal operations of the following systems and procedures:							
3	Normal and abnormal operations of the following systems and procedures:					M	(A mandatory minimum of 3 items shall be selected from this section)
3.1	Engine	P	---->	---->			
3.2	Air conditioning (heating, ventilation)	P	---->	---->			
3.3	Pitot/static system	P	---->	---->			
3.4	Fuel system	P	---->	---->			
3.5	Electrical system	P	---->	---->			
3.6	Hydraulic system	P	---->	---->			
3.7	Flight control and Trim-system	P	---->	---->			
3.8	Anti- and de-icing system	P	---->	---->			
3.9	Autopilot/Flight director	P	---->	---->			
3.10	Stability augmentation devices	P	---->	---->			
3.11	Weather radar, radio altimeter, transponder	P	---->	---->			
3.12	Area Navigation System	P	---->	---->			
3.13	Landing gear system	P	---->	---->			
3.14	Auxiliary power unit	P	---->	---->			
3.15	Radio, navigation equipment, instruments flight management system	P	---->	---->			
SECTION 4 Abnormal and emergency procedures							
4	Abnormal and emergency procedures					M	A mandatory minimum of 3 items shall be selected from this section
4.1	Fire drills (including evacuation if applicable)	P	---->	---->			
4.2	Smoke control and removal	P	---->	---->			
4.3	Engine failures, shut down and restart at a safe height	P	---->	---->			
4.4	Fuel dumping (simulated)	P	---->	---->			

Manoeuvres/Procedures (Including MCC)	PRACTICAL TRAINING				SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK	
	Instructor's initials when training completed				Chkd. in	Examiner's initials when test/check passed
	FTD	FS	H		FS, H	
4.5 Tail rotor control failure (if applicable)	P	---->	---->			
4.5.1 Tail rotor loss (if applicable)	P	---->	Helicopter shall not be used for this exercise			
4.6 Incapacitation of crew member	P	---->	---->			
4.7 Transmission malfunctions	P	---->	---->			
4.8 Other emergency procedures as outlined in the appropriate Flight Manual	P	---->	---->			
SECTION 5 Instrument Flight Procedures (To be performed in IMC or simulated IMC)						
5.1 Instrument take-off: transition to instrument flight is required as soon as possible after becoming airborne	P*	---->*	---->*			
5.1.1 Simulated engine failure during departure	P*	---->*	---->*		M*	
5.2 Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	P*	---->*	---->*		M*	
5.3 Holding procedures	P*	---->*	---->*			
5.4 ILS-approaches down to CAT 1 decision height	P*	---->*	---->*			
5.4.1 Manually, without flight director	P*	---->*	---->*		M* (Skill test only)	
5.4.2 Manually, with flight director	P*	---->*	---->*			
5.4.3 With coupled autopilot	P*	---->*	---->*			
5.4.4 Manually, with one engine simulated inoperative. (Engine failure has to be simulated during final approach before passing the outer marker (OM) until touchdown or until completion of the missed approach procedure)	P*	---->*	---->*		M*	
5.5 Non-precision approach down to the minimum descent altitude MDA/H	P*	---->*	---->*		M*	
5.6 Go-around with all engines operating on reaching DA/DH or MDA/MDH	P*	---->*	---->*			
5.6.1 Other missed approach procedures	P*	---->*	---->*			
5.6.2 Go-around with one engine simulated inoperative on reaching DA/DH or MDA/MDH	P*				M*	

	PRACTICAL TRAINING				SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK	
	Instructor's initials when training completed				Chkd. in	Examiner's initials when test/check passed
Manoeuvres/Procedures (Including MCC)	FTD	FS	H		FS, H	
5.7 IMC autorotation with power recovery	P*	---->*	---->*		M*	
5.8 Recovery from unusual attitudes	P*	---->*	---->*		M*	
SECTION 6 Use of Optional Equipment						
6 Use of optional equipment	P	---->	---->			

[Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 3 k JAR-FCL 2.240

Obsah typovej kvalifikácie/výcviku/praktickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na jednomotorové a viacmotorové jednopilotné vrtuľníky vrátane preskúšania odbornej spôsobilosti na prístrojovú kvalifikáciu

(Pozri JAR-FCL 2.240 až 2.262)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (3))

1 Nasledujúce písmená znamenajú:

P = vyškolený na veliaceho pilota na vydanie typovej kvalifikácie.

2 Praktický výcvik sa musí vykonávať aspoň na úrovni výcvikového vybavenia označeného symbolom (P) alebo sa môže vykonávať na akejkoľvek vyššej úrovni vybavenia označeného šípku (---->).

3 Na označenie výcvikového vybavenia sa používajú nasledovné skratky:

FS - letový simulátor

FTD - letové výcvikové zariadenie

H - vrtuľník

3.1 Body označené hviezdikou (*) sa musia lietať v skutočných alebo simulovaných IMC len žiadateľmi, ktorí chcú obnoviť platnosť alebo predĺžiť platnosť IR(H) alebo rozšíriť oprávnenia tejto kvalifikácie na iný typ.

3.2 Postupy letu podľa prístrojov (sekcia 5) musia vykonať len žiadatelia, ktorí chcú obnoviť platnosť alebo predĺžiť platnosť IR(H) alebo rozšíriť oprávnenia tejto kvalifikácie na iný typ.

4 Keď je v stĺpci praktickej skúšky/preskúšania odbornej spôsobilosti uvedené písmeno M, znamená to povinný bod.

5 Letový simulátor sa musí použiť na praktický výcvik a preskúšanie, ak tvorí súčasť schváleného kurzu na získanie typovej kvalifikácie. Na schválenie kurzu sa musia brať do úvahy tieto hľadiská:

(a) trieda letového simulátora ako je stanovené v JAR-STD,

(b) kvalifikácie inštruktora a examinátora,

(c) objem traťovo orientovaného výcviku poskytovaného v rámci kurzu,

(d) kvalifikácie a predchádzajúce traťové prevádzkové skúsenosti pilota vo výcviku a

(e) objem praxe z lietania na tratiach pod dohľadom poskytnutej po vydaní novej typovej kvalifikácie.

Appendix 3 to JAR-FCL 2.240

Contents of the type rating/training/skill test and proficiency check for single-engine and multi-engine single-pilot helicopters including proficiency checks for the instrument rating

(See JAR-FCL 2.240 through 2.262)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (3))

1 The following symbols mean:

P = Trained as Pilot-in-command for the issue of a type rating.

2 The practical training shall be conducted at least at the training equipment level shown as (P), or may be conducted up to any higher equipment level shown by the arrow (---->).

3 The following abbreviations are used to indicate the training equipment used:

FS - Flight Simulator

FTD - Flight Training Device

H - Helicopter

3.1 The starred items (*) shall be flown in actual or simulated IMC, only by applicants wishing to renew or revalidate an IR(H), or extend the privileges of that rating to another type.

3.2 Instrument flight procedures (Section 5) shall be performed only by applicants wishing to renew or revalidate an IR(H) or extend the privileges of that rating to another type.

4 Where the letter 'M' appears in the skill test/proficiency check column this will indicate the mandatory exercise.

5 A flight simulator shall be used for practical training and testing if the flight simulator forms part of an approved type-rating course. The following considerations will apply to the approval of the course:

(a) the qualification of the flight simulator as set out in JAR-STD,

(b) the qualifications of the instructor and examiner,

(c) the amount of line-orientated flight training provided on the course,

(d) the qualifications and previous line operating experience of the pilot under training; and

(e) the amount of supervised line flying experience provided after the issue of the new type rating.

Obraty/Postupy	PRAKTICKÝ VÝCVIK				PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI		
	Cvičený na:			Šifra inštruktora po skončení výcviku	Preskúšanie na	Šifra examinátora po absolvovaní skúšky/preskúšania	
	FTD	FS	H			FS, H	
SEKCIA 1 Predletové prípravy a kontroly							
1.1	Vonkajšia vizuálna prehliadka vrtuľníka; umiestnenie každej časti a účel kontroly			P			M
1.2	Kontrola kabíny		P	---->			M
1.3	Postupy pred spustením, postupy spustenia, kontrola rádiového a navigačného vybavenia, výber a nastavenie navigačných a komunikačných frekvencií	P	---->	---->			M
1.4	Rolovanie/rolovanie vzduchom v súlade s pokynmi ATC alebo inštruktora		P	---->			M
1.5	Postupy pred vzletom	P	---->	-->			M
SEKCIA 2 Letové obraty a postupy							
2.1	Vzlety (rôzne profily)		P	---->			M
2.2	Pristátia a vzlety na svahu		P	---->			
2.3	Vzlet pri maximálnej vzletovej hmotnosti (skutočná alebo simulovaná maximálna vzletová hmotnosť)	P	---->	---->			
2.4.1	Vzlet so simulovanou poruchou motora krátko pred dosiahnutím TDP alebo DPATO		P	---->			M
2.4.2	Vzlet so simulovanou poruchou motora krátko po dosiahnutí TDP alebo DPATO		P	---->			M
2.5	Stúpavé a klesavé zatáčky do určených kurzov	P	---->	---->			M
2.5.1	Zatáčky s náklonom 30°, 180 °až 360°doľava a doprava, výhradne podľa prístrojov	P	---->	---->			M
2.6	Klesanie s autorotáciou	P	---->	---->			M
2.6.1	Pristátie s autorotáciou alebo obnovenie výkonu motora		P	---->			M
2.7	Pristátia, rôzne profily		P	---->			M
2.7.1	Opakovanie okruhu alebo pristátie po simulovanej poruche motora pred LDP alebo DPBL		P	---->			M
2.7.2	Pristátie po simulovanej poruche motora po LDP alebo DPBL		P	---->			M

		PRAKTICKÝ VÝCVIK				PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI	
Obraty/Postupy	Cvičený na:				Šifra inštruktora po skončení výcviku	Preskúšanie na	Šifra examinátora po absolvovaní skúšky/preskúšania
	FTD	FS	H				
SEKCIA 3 Normálna a mimoriadna prevádzka nasledovných systémov a postupov:							
3	Normálna a mimoriadna prevádzka nasledujúcich systémov a postupov:					M	(Povinne musia byť vybrané minimálne 3 body z tejto sekcie)
3.1	Motor	P	---->	---->			
3.2	Klimatizácia (vykurovanie, vetranie)	P	---->	---->			
3.3	Pitot/statický systém	P	---->	---->			
3.4	Palivový systém	P	---->	---->			
3.5	Elektrický systém	P	---->	---->			
3.6	Hydraulický systém	P	---->	---->			
3.7	Systém riadenia letu a vyvažovania	P	---->	---->			
3.8	Systém ochrany proti námraze a odnámrazovania	P	---->	---->			
3.9	Autopilot/letový povelový prístroj (Flight director)	P	---->	---->			
3.10	Zariadenie na zvýšenie stability	P	---->	---->			
3.11	meteorologický radar, rádiovýškomer, odpovedač	P	---->	---->			
3.12	Systém priestorovej navigácie	P	---->	---->			
3.13	Systém pristávacieho zariadenia	P	---->	---->			
3.14	Pomocná energetická jednotka	P	---->	---->			
3.15	Rádiové, navigačné vybavenie, prístroje, systém optimalizácie letu	P	---->	---->			
SEKCIA 4 Mimoriadne a núdzové postupy							
4	Mimoriadne a núdzové postupy					M	Povinne musia byť vybrané minimálne 3 body z tejto sekcie
4.1	Požiarne nácviky (vrátane evakuácie, ak je to príslušné)	P	---->	---->			
4.2	Činnosť na potlačenie a odstránenie dymu	P	---->	---->			
4.3	Poruchy motora, vypnutie a opätovné spustenie v bezpečnej výške	P	---->	---->			
4.4	Vypúšťanie paliva za letu (simulované)	P	---->	---->			

Obraty/Postupy	PRAKTICKÝ VÝCVIK				PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI		
	Cvičený na:	Šifra inštruktora po skončení výcviku	Preskúšanie na	Šifra examinátora po absolvovaní skúšky/preskúšania			
	FTD	FS	H		FS, H		
4.5 Porucha chvostového vyrovnávacieho rotora (ak je to príslušné)	P	---->					
4.5.1 Strata chvostového vyrovnávacieho rotora (ak je to príslušné)	P	---->	Na toto cvičenie sa nesmie použiť vrtuľník				
4.6 Nesprávna činnosť transmisie	P	---->	---->				
4.7 Ďalšie núdzové postupy ako sú stanovené v príslušnej letovej príručke	P	---->	---->				
SEKCIA 5 Postupy letu podľa prístrojov (vykonávané v IMC alebo v simulovaných IMC)							
5.1 Vzlet podľa prístrojov: prechod na let podľa prístrojov sa vyžaduje čo najskôr ako je to možné hneď po vzlete	P*	---->*	---->*				
5.1.1 Simulovaná porucha motora počas odletu	P*	---->*	---->*		M*		
5.2 Dodržiavanie odletových a priletových tratí a pokynov ATC	P*	---->*	---->*		M*		
5.3 Vyčkávacie postupy	P*	---->*	---->*				
5.4 Priblíženia ILS do výšky rozhodnutia CAT I	P*	---->*	---->*				
5.4.1 Ručné riadenie bez letového povelového prístroja (Flight director)	P*	---->*	---->*		M* (len praktická skúška)		
5.4.2 Ručné riadenie s letovým povelovým prístrojom (Flight director)	P*	---->*	---->*				
5.4.3 So zapojeným autopilotom	P*	---->*	---->*				
5.4.4 Ručné riadenie, so simuláciou jedného nepracujúceho motora. (Porucha motora musí byť simulovaná v priebehu konečného priblíženia pred preletom vonkajšieho polohového návestidla (OM) do dosadnutia alebo počas vykonania postupu nevydareného priblíženia)	P*	---->*	---->*		M*		
5.5 Nie-presné priblíženie do minimálnej výšky pre klesanie MDA/H	P*	---->*	---->*		M*		
5.6 Opakovanie okruhu so všetkými pracujúcimi motormi pri dosiahnutí DA/DH alebo MDA/MDH	P*	---->*	---->*				
5.6.1 Iné postupy nevydareného priblíženia	P*	---->*	---->*				
5.6.2 Opakovanie okruhu so simuláciou jedného nepracujúceho motora pri dosiahnutí DA/DH alebo MDA/MDH	P*	---->*	---->*		M*		
5.7 Autorotácia za IMC s obnovením výkonu motora	P*	---->*	---->*		M*		
5.8 Vybratie z neobvyklých polôh	P*	---->*	---->*		M*		

Obraty/Postupy	PRAKTICKÝ VÝCVIK				PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI	
	Cvičený na			Šifra inštruktora po skončení výcviku	Preskúšanie na	Šifra examinátora po absolvovaní skúšky/preskúšania
	FTD	FS	H		FS, H	
SEKCIA 6 Použitie dodatočného vybavenia						
6	Použitie dodatočného vybavenia	P	---->	---->		

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

Manoeuvres/Procedures	PRACTICAL TRAINING				SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK	
	Trained in:			Instructor's initials when training completed	Chkd. in	Examiner's initials when test/check passed
	FTD	FS	H			
SEKCIA 1 Pre-flight preparation and checks						
1.1	Helicopter exterior visual inspection; location of each item and purpose of inspection.			P		M
1.2	Cockpit inspection		P	---->		M
1.3	Prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	P	---->	---->		M
1.4	Taxiing/air taxiing in compliance with air traffic control instructions or on instructions of an instructor		P	---->		M
1.5	Pre take-off procedures	P	---->	--->		M
SEKCIA 2 Flight manoeuvres and procedures						
2.1	Take-offs (various profiles)		P	---->		M
2.2	Sloping ground take-offs & landings		P	---->		
2.3	Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)	P	---->	---->		
2.4.1	Take off with simulated engine failure shortly before reaching TDP, or DPATO		P	---->		M
2.4.2	Take off with simulated engine failure shortly after reaching TDP, or DPATO		P	---->		M
2.5	Climbing and descending turns to specified headings	P	---->	---->		M
2.5.1	Turns with 30 degrees bank, 180 degrees to 360 degrees left and right, by sole reference to instruments	P	---->	---->		M
2.6	Autorotative descents	P	---->	---->		M
2.6.1	Autorotative landing or power recovery		P	---->		M
2.7	Landings various profiles		P	---->		M
2.7.1	Go around or landing following simulated engine failure before LDP or DPBL		P	---->		M
2.7.2	Landing following simulated engine failure after LDP or DPBL		P	---->		M

Manoeuvres/Procedures	PRACTICAL TRAINING				SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK		
	Trained in:				Instructor's initials when training completed	Chkd. in	Examiner's initials when test/check passed
	FTD	FS	H			FS, H	
SEKCIA 3 Normal and abnormal operations of the following systems and procedures:							
3	Normal and abnormal operations of the following systems and procedures:					M	(A mandatory minimum of 3 items shall be selected from this section)
3.1	Engine	P	---->	---->			
3.2	Air conditioning (heating, ventilation)	P	---->	---->			
3.3	Pitot/static system	P	---->	---->			
3.4	Fuel system	P	---->	---->			
3.5	Electrical system	P	---->	---->			
3.6	Hydraulical system	P	---->	---->			
3.7	Flight control and Trim-system	P	---->	---->			
3.8	Anti- and de-icing system	P	---->	---->			
3.9	Autopilot/Flight director	P	---->	---->			
3.10	Stability augmentation devices	P	---->	---->			
3.11	Weather radar, radio altimeter, transponder	P	---->	---->			
3.12	Area Navigation System	P	---->	---->			
3.13	Landing gear system	P	---->	---->			
3.14	Auxiliary power unit	P	---->	---->			
3.15	Radio, navigation equipment, instruments flight management system	P	---->	---->			
SEKCIA 4 Abnormal and emergency procedures							
4	Abnormal and emergency procedures					M	A mandatory minimum of 3 items shall be selected from this section
4.1	Fire drills (including evacuation if applicable)	P	---->	---->			
4.2	Smoke control and removal	P	---->	---->			
4.3	Engine failures, shut down and restart at a safe height	P	---->	---->			
4.4	Fuel dumping (simulated)	P	---->	---->			

	PRACTICAL TRAINING					SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK	
	Trained in:				Instructor's initials when training completed	Chkd. in	Examiner's initials when test/check passed
Manoeuvres/Procedures	FTD	FS	H			FS, H	
4.5 Tail rotor control failure (if applicable)	P	---->					
4.5.1 Tail rotor loss (if applicable)	P	---->	Helicopter shall not be used for this exercise				
4.6 Transmission malfunction	P	---->	---->				
4.7 Other emergency procedures as outlined in the appropriate Flight Manual	P	---->	---->				
SEKCIA 5 Instrument Flight Procedures (to be performed in IMC or simulated IMC)							
5.1 Instrument take-off: transition to instrument flight is required as soon as possible after becoming airborne	P*	---->*	---->*				
5.1.1 Simulated engine failure during departure	P*	---->*	---->*			M*	
5.2 Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	P*	---->*	---->*			M*	
5.3 Holding Procedures	P*	---->*	---->*				
5.4 ILS-approaches down to CAT 1 decision height	P*	---->*	---->*				
5.4.1 Manually, without flight director	P*	---->*	---->*			M* (skill test only)	
5.4.2 Manually, with flight director	P*	---->*	---->*				
5.4.3 With coupled autopilot	P*	---->*	---->*				
5.4.4 Manually, with one engine simulated inoperative. (Engine failure has to be simulated during final approach before passing the outer marker (OM) until touchdown or until completion of the missed approach procedure)	P*	---->*	---->*			M*	
5.5 Non-precision approach down to the minimum descent altitude MDA/H	P*	---->*	---->*			M*	
5.6 Go-around with all engines operating on reaching DA/DH or MDA/MDH	P*	---->*	---->*				
5.6.1 Other missed approach procedures	P*	---->*	---->*				
5.6.2 Go-around with one engine simulated inoperative on reaching DA/DH or MDA/MDH	P*	---->*	---->*			M*	
5.7 IMC autorotation with power recovery	P*	---->*	---->*			M*	
5.8 Recovery from unusual attitudes	P*	---->*	---->*			M*	

Manoeuvres/Procedures	PRACTICAL TRAINING				SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK				
	Trained in:			Instructor's initials when training completed	Chkd. in	Examiner's initials when test/check passed			
	FTD	FS	H		FS, H				
SEKCIA 6 Use of Optional equipment									
6	Use of Optional equipment			P	---->	---->			

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 4, 0.08.06]

Dodatok 4 k JAR-FCL 2.240**Ďalšie oprávnenie k typovej kvalifikácii pre priblíženie podľa prístrojov do výšky rozhodnutia menšej ako 60 m (200 ft) (CAT II/III)**

(Pozri AMC FCL 2.261 (a))

A. Výučba teoretických vedomostí (ďalšia)

- 1 Zvláštne požiadavky na rozšírenie typovej kvalifikácie o priblíženie podľa prístrojov do výšky rozhodnutia menšej ako 60 m (200 ft)
- 2 Vybavenie, postupy a obmedzenia

B. Obraty a postupy (ďalšie)

Obraty/Postupy					PRAKTICKÁ SKÚŠKA/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI	
	Šifra inštruktora po skončení výcviku				Preskúšanie na	Šifra examinátora po absolvovaní skúšky/preskúšania
	FS	H			FS, H	
Ďalšie oprávnenie k typovej kvalifikácii pre priblíženie podľa prístrojov do výšky rozhodnutia menšej ako 60 m (200 ft) (CAT II/III). Nasledujúce obraty a postupy sa musia cvičiť pre rozšírenie typovej kvalifikácie o priblíženie podľa prístrojov do DH menšej ako 60 m (200 ft). Počas nasledujúcich priblížení podľa prístrojov a postupov nevydareného priblíženia musí byť použité všetko vybavenie nevyhnutné pre typové osvedčovanie pre priblíženie podľa prístrojov do výšky rozhodnutia menšej ako 60 m (200 ft).						
1	P*	---->*			M*	
2	P*	---->*			M*	
3 do dosiahnutia výšky rozhodnutia, okrem toho, opakovanie okruhu s poruchou palubného vybavenia. Zvláštna pozornosť sa musí venovať postupom opakovaného okruhu s dopredu určeným ručným alebo automatickým udrzovaním letovej polohy pri opakovanom okruhu.	P*	---->*			M*	
4	P*	---->*				

[ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

Appendix 4 to JAR-FCL 2.240**Additional authorisation on a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 60 m (200 ft) (CAT II/III)**

(See AMC FCL 2.261 (a))

A. Theoretical knowledge instruction (additional)

- 1 Special requirements for extension of a type rating for Instrument Approaches down to a decision height of less than 200 ft (60 m)
- 2 Equipment, procedures and limitations

B. Manoeuvres and Procedures (additional)

Manoeuvres/Procedures	Instructor's initials when training completed				SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK	
	FS	H			Chkd. in	Examiner's initials when test/check passed
Additional authorisation on a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 60 m (200 ft) (CAT II/III). Following manoeuvres and procedures are to be trained for the purpose of type rating extension to instrument approach down to a DH of less than 60 m (200 ft). During the following instrument approaches and missed approach procedures all equipment necessary for type certification of instrument approaches down to a decision height of less than 60 m (200 ft) shall be used.					FS, H	
1	P*	---->*			M*	
2	P*	---->*			M*	
3 to reaching decision height, furthermore, go-around with airborne equipment failure. Special attention shall be given to go-around procedures with pre-calculated manual or automatic go-around attitude guidance.	P*	---->*			M*	
4	P*	---->*				

[Amdt. 2, 01.11.02; Amdt.4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.245 (b) (3)**Vzájomné započítavanie preskúšania odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti typovej kvalifikácie**

(Pozri JAR-FCL 2.245 (b) (3) a JAR-FCL 2.245 (c))

Tento dodatok zahŕňa zoznam typov jednomotorových piestových vrtuľníkov a zápis do preukazu spôsobilosti pre účely predĺženia platnosti typových kvalifikácií podľa JAR-FCL 2.245 (b) (3).

Výrobca	Typ vrtuľníka a zápis do preukazu spôsobilosti
Agusta-Bell	
- SE piestový	Bell47
Bell Helicopters	
- SE piestový	Bell47
Brantley	
- SE piestový	BrantleyB2
Breda Nardi	
- SE piestový	HU269
Enstrom	
- SE piestový	ENF28
Hiller	
- SE piestový	UH12
Hughes/Schweitzer	
- SE piestový	HU269
Westland	
- SE piestový	Bell47

[ZT 1, 01.12.00]

Appendix 1 to JAR-FCL 2.245 (b) (3)**Cross-Crediting of Proficiency Checks for revalidation of type ratings**

(See JAR-FCL 2.245 (b) (3) and JAR-FCL 2.245 (c))

This Appendix includes a list of single-engine piston helicopter types and licence endorsement for the purpose of revalidation of type ratings according to JAR-FCL 2.245 (b) (3).

Manufacturer	Helicopter Type and Licence Endorsement
Agusta-Bell	
- SE piston	Bell47
Bell Helicopters	
- SE piston	Bell47
Brantley	
- SE piston	BrantleyB2
Breda Nardi	
- SE piston	HU269
Enstrom	
- SE piston	ENF28
Hiller	
- SE piston	UH12
Hughes/Schweitzer	
- SE piston	HU269
Westland	
- SE piston	Bell47

[Amdt. 1, 01.12.00]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.255**Obsah schváleného vstupného kurzu za účelom prvej typovej kvalifikácie pre viacmotorový vrtuľník**

(Pozri JAR-FCL 2.255 (a))

(Pozri dodatok 2 k JAR-FCL 2.055, paragraf 24)

1 Schválený vstupný kurz musí obsahovať nasledujúce predmety z kurzu teoretických vedomostí na ATP(H):

020 Všeobecné vedomosti o lietadle:

- drak/systémy/pohonná jednotka
- prístroje/elektrický systém

030 Letové výkony a plánovanie:

- hmotnosť a vyváženie
- výkonnosť

2 Na konci kurzu musí žiadateľ dostať osvedčenie o úspešnom absolvovaní.

[ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

Appendix 1 to JAR-FCL 2.255**Contents of the approved pre-entry course for the purpose of a first type rating for a multi-engine helicopter**

(See JAR-FCL 2.255 (a))

(See Appendix 2 to JAR-FCL 2.055, para. 24)

1 The approved pre-entry course shall comprise the following subjects of the ATP(H) theoretical knowledge course:

020 Aircraft General Knowledge:

- airframe/systems/power plant
- instrument/electronics

030 Flight Performance and Planning:

- mass and balance
- performance

2 At the end of the course the applicant shall receive a certificate of satisfactory completion.

[Amdt. 3, 01.09.03; Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (a)**Požiadavky na výučbu teoretických vedomostí na praktickú skúšku/preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie typovej kvalifikácie**

(Pozri JAR-FCL 2.261 (a))

(Pozri AMC FCL 2.261 (a))

1 Výučbu teoretických vedomostí musí vykonávať oprávnený inštruktor, ktorý má príslušnú typovú kvalifikáciu alebo ktorýkoľvek inštruktor, ktorý má príslušnú prax v letectve a poznatky o danom lietadle, napr. palubný inžinier, technik údržby, dispečer leteckej dopravy.

2 Výučba teoretických vedomostí musí pokrývať osnovu, uvedenú v AMC FCL 2.261 (a) príslušnú pre typ daného vrtuľníka. V závislosti na vybavení a inštalovaných systémoch musí výučba zahŕňať, ale nie je obmedzená len na nasledujúci obsah:

(a) Konštrukcia vrtuľníka, transmisie, rotor a vybavenie, normálna a mimoriadna činnosť systémov.

- rozmery,
- motor vrátane pomocnej energetickej jednotky, rotory a transmisie,
- palivový systém,
- klimatizácia,
- ochrana proti námraze, stierače čelného skla a zariadenie na odpudzovanie dažďových kvapiek,
- hydraulické systémy,
- pristávacie zariadenie,
- systémy riadenia, umelej stability a autopilota,
- zásobovanie elektrickou energiou,
- letové prístroje, radar, rádiové a navigačné vybavenie,
- kabína posádky, cestujúcich a oddelenie pre náklad,
- núdzové vybavenie.

(b) Obmedzenia

- všeobecné obmedzenia podľa letovej príručky vrtuľníka
- zoznam minimálneho vybavenia.

(c) Výkonnosť, plánovanie letu a monitorovanie

- výkonnosť,
- plánovanie letu,

(d) Nakladanie, vyvažovanie a obsluha

- nakladanie a vyvažovanie,
- obsluha na zemi.

(e) Núdzové postupy

(f) Zvláštne požiadavky na vrtuľníky s elektronickými systémami palubných prístrojov (EFIS)

(g) Dodatočné vybavenie

Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (a)**Theoretical knowledge instruction requirements for skill test/proficiency checking for type ratings**

(See JAR-FCL 2.261 (a))

(See AMC FCL 2.261 (a))

1 The theoretical knowledge instruction shall be conducted by an authorised instructor holding the appropriate type rating or any instructor having appropriate experience in aviation and knowledge of the aircraft concerned, e.g. flight engineer, maintenance engineer, flight operations officer.

2 The theoretical knowledge instruction shall cover the syllabus in AMC FCL 2.261 (a), as appropriate to the helicopter type concerned. Depending on the equipment and systems installed, the instruction shall include but is not limited to the following contents:

(a) Helicopter structure, transmissions, rotor and equipment, normal and abnormal operation of systems.

- Dimensions
- Engine including aux. power unit, rotors and transmissions
- Fuel system
- Air-conditioning
- Ice protection, windshield wipers and rain repellent
- Hydraulic system
- Landing gear
- Flight controls, stability augmentation and autopilot systems
- Electrical power supply
- Flight instruments, communication, radar and navigation equipment
- Cockpit, cabin and cargo compartment
- Emergency equipment

(b) Limitations

- General limitations, according to the helicopter flight manual
- Minimum equipment list

(c) Performance, flight planning and monitoring

- Performance
- Flight planning

(d) Load and balance and servicing

- Load and balance
- Servicing on ground

(e) Emergency procedures

(f) Special requirements for helicopters with electronic flight instrument systems (EFIS)

(g) Optional equipment

3 Na prvé vydanie typových kvalifikácií na vrtuľníky musí písomná skúška alebo skúška na počítači zahŕňať aspoň 50 otázok vhodne vybraných z obsahu hlavných predmetov osnovy, s možnosťou výberu z viacerých ponúkaných riešení. Hodnotenie *uspeš* musí byť dosiahnuté v 75 % otázok z každého hlavného predmetu osnovy.

4 Teoretické vedomosti požadované pri preskúšaní odbornej spôsobilosti na viacpilotné a jednopilotné viacmotorové vrtuľníky sa musia overovať súborom otázok s možnosťou výberu z viacerých ponúkaných riešení alebo inými vhodnými spôsobmi.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

3 For the initial issue of helicopters type ratings the written or computer based examination shall comprise at least fifty multiple-choice questions distributed appropriately across the main subjects of the syllabus. The pass mark shall be 75 % in each of the main subjects of the syllabus.

4 For proficiency checks multi-pilot and single-pilot multi-engine helicopters theoretical knowledge shall be verified by a multi-choice questionnaire or other suitable methods.

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (b)**Letový výcvik a praktická skúška**

(Pozri JAR-FCL 2.220)

(Pozri tiež JAR-FCL 2.262)

(Pozri AMC-FCL 2.261 (c))

LETOVÝ VÝCVIK

1 a) Objem letového výcviku závisí na:

- (i) zložitosti typu vrtuľníka, charakteristikách obsluhy, úrovni technológie,
- (ii) kategórií vrtuľníka (jednomotorový piestový alebo turbínový vrtuľník, viacmotorový turbínový a viacpilótny vrtuľník),
- (iii) predchádzajúcich skúsenostiach žiadateľa,
- (iv) dostupnosti FSTD.

b) Výcvikové zariadenie letovej simulácie (FSTD)

Úroveň kvalifikácie a zložitost' typu určí objem praktického výcviku, ktorý môže byť vykonaný v FSTD, vrátane vykonania praktickej skúšky. Pred vykonaním praktickej skúšky žiak musí preukázať spôsobilosť v bodoch praktickej skúšky počas praktického výcviku.

2 Prvé vydanie

Schválený letový výcvik (okrem praktickej skúšky) musí zahŕňať celkovo aspoň:

Typy vrtuľníkov	Na vrtuľníku	Na vrtuľníku a FSTD pridružené výcvikové zápočty
SEP(H)	5 hodín	Použitie FS C/D: aspoň 2 hodiny vrtuľník a aspoň 6 hodín celkovo Použitie FTD 2/3: aspoň 4 hodiny vrtuľník a aspoň 6 hodín celkovo
SET(H) pod 3 175 kg MTOM	5 hodín	Použitie FS C/D: aspoň 2 hodiny vrtuľník a aspoň 6 hodín celkovo Použitie FTD 2/3: aspoň 4 hodiny vrtuľník a aspoň 6 hodín celkovo
SET(H) s alebo nad 3 175 kg MTOM	8 hodín	Použitie FS C/D: aspoň 2 hodiny vrtuľník a aspoň 10 hodín celkovo Použitie FTD 2/3: aspoň 4 hodiny vrtuľník a aspoň 10 hodín celkovo
SPH MET (H) JAR/FAR 27 a 29	8 hodín	Použitie FS C/D: aspoň 2 hodiny vrtuľník a aspoň 10 hodín celkovo Použitie FTD 2/3: aspoň 4 hodiny vrtuľník a aspoň 10 hodín celkovo
MPH	10 hodín	Použitie FS C/D: aspoň 2 hodiny vrtuľník a aspoň 12 hodín celkovo Použitie FTD 2/3: aspoň 4 hodiny vrtuľník a aspoň 12 hodín celkovo

Držiteľ IR(H), ktorý chce rozšíriť IR(H) na ďalšie typy, musí absolvovať ďalší dvoj hodinový letový výcvik na type výhradne podľa prístrojov podľa IFR, ktorý môže byť vykonaný na FS C/D úrovni alebo FTD úroveň 2/3. Držiteľ SE IR(H), ktorý chce rozšíriť oprávnenia IR na ME IR(H) po prvý krát musí spĺňať JAR-FCL 2.240 (a) (4).

3 Ďalšie typy

Schválený letový výcvik (okrem praktickej skúšky) musí zahŕňať celkovo aspoň:

Typy vrtuľníkov	Na vrtuľníku	Na vrtuľníku a FSTD pridružené výcvikové zápočty
SEP(H) k SEP(H) v rámci dodatku 1 k JAR-FCL 2.245 (b) (3)	2 hodiny	Použitie FS C/D: aspoň 1 hodina vrtuľník a aspoň 3 hodiny celkovo Použitie FTD 2/3: aspoň 1 hodina vrtuľník a aspoň 4 hodiny celkovo
SEP(H) k SEP(H) mimo dodatku 1 k JAR-FCL 2.245 (b) (3)	5 hodín	Použitie FS C/D: aspoň 1 hodina vrtuľník a aspoň 6 hodín celkovo Použitie FTD 2/3: aspoň 2 hodiny vrtuľník a aspoň 7 hodín celkovo
SET(H) k SET(H)	2 hodiny	Použitie FS C/D: aspoň 1 hodina vrtuľník a aspoň 43 hodín celkovo Použitie FTD 2/3: aspoň 1 hodiny vrtuľník a aspoň 4 hodiny celkovo
Jednomotorový rozdielový výcvik	1 hodina	N/A
MET(H) k MET(H)	3 hodiny	Použitie FS C/D: aspoň 1 hodina vrtuľník a aspoň 4 hodiny celkovo Použitie FTD 2/3: aspoň 2 hodiny vrtuľník a aspoň 5 hodín celkovo
Viacmotorový rozdielový výcvik	1 hodina	N/A
MPH k MPH	5 hodín	Použitie FS C/D: aspoň 1 hodina vrtuľník a aspoň 6 hodín celkovo Použitie FTD 2/3: aspoň 2 hodiny vrtuľník a aspoň 7 hodín celkovo

Držiteľ IR(H), ktorý chce rozšíriť IR(H) na ďalšie typy, musí absolvovať ďalší dvoj hodinový letový výcvik na type výhradne podľa prístrojov podľa IFR, ktorý môže byť vykonaný na FS C/D úrovni alebo FTD úroveň 2/3. Držiteľ SE IR(H), ktorý chce rozšíriť oprávnenia IR na ME IR(H) po prvý krát musí spĺňať JAR-FCL 2.240 (a) (4).

PRAKTICKÁ SKÚŠKA

4 Po ukončení príslušného letového výcviku musí žiadateľ absolvovať praktickú skúšku na typovú kvalifikáciu vrátane, ak je to príslušné, prístrojovej sekcie, v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 alebo dodatkom 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 a dodatkom 3 k JAR-FCL 2.240 podľa toho, čo je vhodné.

[ZT 4, 01.08.06]

Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (b)**Flight Instruction and Skill Test**

(See JAR-FCL 2.220)
 (See also JAR-FCL 2.262)
 (See AMC-FCL 2.261 (c))

FLIGHT INSTRUCTION

- 1 a) The amount of flight instruction will depend on:
- (i) complexity of the helicopter type, handling characteristics, level of technology,
 - (ii) category of helicopter (single-engine piston or turbine helicopter, multi-engine turbine and multi pilot helicopter),
 - (iii) previous experience of the applicant,
 - (iv) the availability of FSTDs.

b) Flight Synthetic Training Devices (FSTDs)

The level of qualification and the complexity of the type will determine the amount of practical training that may be accomplished in FSTDs, including completion of the skill test. Prior to undertaking the skill test, a student shall demonstrate competency in the skill test items during the practical training.

2 Initial issue

The approved flight instruction (excluding skill test) shall comprise a total of at least:

Helicopter types	In Helicopter	In Helicopter and FSTD associated training Credits
SEP(H)	5 hrs	Using FS C/D: At least 2 hrs helicopter and at least 6 hrs total Using FTD 2/3: At least 4 hrs helicopter and at least 6 hrs total
SET(H) under 3 175 kg MTOM	5 hrs	Using FS C/D: At least 2 hrs helicopter and at least 6 hrs total Using FTD 2/3: At least 4 hrs helicopter and at least 6 hrs total
SET(H) at or over 3 175 kg MTOM	8 hrs	Using FS C/D: At least 2 hrs helicopter and at least 10 hrs total Using FTD 2/3: At least 4 hrs helicopter and at least 10 hrs total
SPH MET (H) JAR/FAR 27 and 29	8 hrs	Using FS C/D: At least 2 hrs helicopter and at least 10 hrs total Using FTD 2/3: At least 4 hrs helicopter and at least 10 hrs total
MPH	10 hrs	Using FS C/D: At least 2 hrs helicopter, and at least 12 hrs total Using FTD 2/3: At least 4 hrs helicopter, and at least 12 hrs total

Holders of an IR(H) wishing to extend the IR(H) to the further types shall have additionally two hours flight training on type by sole reference to instruments according to IFR which may be conducted in a FS C/D level or FTD level 2/3. Holders of SE IR(H) wishing to extend the IR privileges to a ME IR(H) for the first time shall comply with JAR-FCL 2.240 (a) (4).

3 Additional types

The approved flight instruction (excluding skill test) shall comprise a total of at least:

Helicopter types	In Helicopter	In Helicopter and FSTD associated training Credits
SEP(H) to SEP(H) within Appendix 1 to JAR-FCL 2.245 (b) (3)	2 hrs	Using FS C/D: At least 1 hr helicopter and at least 3 hrs total Using FTD 2/3: At least 1 hr helicopter and at least 4 hrs total
SEP(H) to SEP(H) not included in Appendix 1 to JAR-FCL 2.245 (b) (3)	5 hrs	Using FS C/D: At least 1 hr helicopter and at least 6 hrs total Using FTD 2/3: At least 2 hrs helicopter and at least 7 hrs total
SET(H) to SET(H)	2 hrs	Using FS C/D: At least 1 hr helicopter and at least 43 hrs total Using FTD 2/3: At least 1 hr helicopter and at least 4 hrs total
Single Engine difference training	1 hr	N/A
MET(H) to MET(H)	3 hrs	Using FS C/D: At least 1 hr helicopter and at least 4 hrs total Using FTD 2/3: At least 2 hrs helicopter and at least 5 hrs total
Multi Engine difference training	1 hr	N/A
MPH to MPH	5 hrs	Using FS C/D: At least 1 hr helicopter and at least 6 hrs total Using FTD 2/3: At least 2 hrs helicopter and at least 7 hrs total

Holders of an IR(H) wishing to extend the IR(H) to further types shall have additionally two hours flight training on type by sole reference to instruments according to IFR which may be conducted in a FS C/D level or FTD level 2/3. Holders of SE IR(H) wishing to extend the IR privileges to a ME IR(H) for the first time shall comply with JAR-FCL 2.240 (a) (4).

SKILL TEST

4 On completion of the related flying training, the applicant shall take the type rating skill test including, if relevant, the instrument section, in accordance with the Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.240 & 2.295, or Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 & 2.295 and Appendix 3 to JAR-FCL 2.240 as appropriate.

[Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (d)

Kurz spolupráce vo viacčlennej posádke (Vrtuľník)

(Pozri JAR-FCL 2.261 (d))
(Pozri AMC FCL 2.261 (d))

1 Cieľom kurzu je získať skúsenosti v spolupráci vo viacčlennej posádke (MCC), za účelom bezpečného ovládania viacpilotných vrtuľníkov za podmienok IFR a VFR (ak je to príslušné).

(a) Veliaci pilot plní svoje manažérske a rozhodovacie funkcie bez rozdielu, či je riadiaci pilot (PF) alebo neriadiaci pilot (PNF),

(b) Úlohy PF a PNF sú jasne špecifikované a rozdelené takým spôsobom, že PF môže smerovať svoju plnú pozornosť na obsluhu a riadenie lietadla,

(c) Spolupráca sa uplatňuje v poradí úkonov príslušajúcich k normálnym, mimoriadnym alebo núdzovým situáciám, ku ktorým dochádza,

(d) Vzájomný dohľad, informovanie a podpora sa zaisťuje po celý čas.

INŠTRUKTORI

2 Inštruktori na výcvik MCC by mali byť dokonale oboznámení s ľudským faktorom a spoluprácou vo viacčlennej posádke (MCC). Mali by byť zoznámení s najnovším vývojom vo výcviku ľudského faktora a spolupráce vo viacčlennej posádke (MCC).

TEORETICKÉ VEDOMOSTI

3 Osnova na teoretické vedomosti je stanovená v AMC FCL 2.261 (d).

LETOVÝ VÝCVIK

4 Osnova na letový výcvik je stanovená v AMC FCL 2.261 (d).

OSVEDČENIE O ABSOLVOVANÍ

5 Po ukončení kurzu môže byť žiadateľovi vystavené osvedčenie o úspešnom absolvovaní kurzu.

VZÁJOMNÝ ZÁPOČET

6 Držiteľ osvedčenia o absolvovaní MCC výcviku na letúne alebo so skúsenosťami väčšími ako 500 hodín vo funkcii pilota na viacpilotných letúnoch musí byť oslobodený od požiadavky na absolvovanie výučby podľa osnovy na teoretické vedomosti stanovenej v AMC FCL 2.261 (d).

[ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (d)

Multi-crew co-operation course (Helicopter)

(See JAR-FCL 2.261 (d))
(See AMC FCL 2.261 (d))

1 The aim of the course is to enable pilots to become proficient in multi-crew co-operation (MCC) in order to operate safely multi-pilot helicopters under IFR and VFR (if applicable).

(a) The pilot-in-command fulfils his managing and decision-making functions irrespective whether he is PF or PNF.

(b) The tasks of PF and PNF are clearly specified and distributed in such a manner that the PF can direct his full attention to the handling and control of the aircraft.

(c) Co-operation is effected in an orderly manner appropriate to the normal, abnormal or emergency situations encountered. Mutual supervision, information and support is ensured at all times.

(d) Mutual supervision, information and support is ensured at all times.

INSTRUCTORS

2 Instructors for MCC training should be thoroughly familiar with human factors and multi-crew co-operation (MCC). They should be current with the latest developments in human factors training and multi-crew co-operation (MCC).

THEORETICAL KNOWLEDGE

3 The theoretical knowledge syllabus is set out in AMC FCL 2.261 (d).

FLYING TRAINING

4 The flying training syllabus is set out in AMC FCL 2.261 (d).

CERTIFICATE OF COMPLETION

5 On completion of the course, the applicant may be issued with a certificate of satisfactory completion of the course.

CROSS-CREDITING

6 A holder of a certificate of completion of MCC training on aeroplanes or experience of more than 500 hours as pilot on multi-pilot aeroplanes shall be exempted from the requirement to complete the theoretical knowledge syllabus as set out in AMC FCL 2.261 (d).

[Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 4, 01.08.06]

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY LEFT BLANK**

**ČLÁNOK G - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI
DOPRAVNÉHO PILOTA (Vrtuľník) - ATPL(H)****JAR-FCL 2.265 Minimálny vek**

Žiadateľ o vydanie ATPL(H) musí mať aspoň 21 rokov.

JAR-FCL 2.270 Zdravotná spôsobilosť

Žiadateľ o vydanie ATPL(H) musí mať platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy. Za účelom využitia oprávnení ATPL(H) musí mať platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy.

JAR-FCL 2.275 Oprávnenia a podmienky

(a) *Oprávnenia.* S prihliadnutím na akékoľvek iné podmienky špecifikované v predpisoch JAR, oprávnenia držiteľa ATPL(H) sú nasledovné:

- (1) využívať všetky oprávnenia držiteľa PPL(H) a CPL(H) a
- (2) vykonávať funkciu veliaceho pilota alebo druhého pilota na vrtuľníkoch v obchodnej leteckej doprave.

(b) *Podmienky.* Žiadateľ o vydanie ATPL(H), ktorý splnil podmienky stanovené v JAR-FCL [2.010 (a) (4),] 2.265, 2.270 [] [], 2.280 [] [], 2.285, 2.290 a] 2.295 musí mať splnené požiadavky na vydanie ATPL(H), ktorý obsahuje typovú kvalifikáciu na typ vrtuľníka použitého pri praktickej skúške.

[ZT 5, 01.12.06]

JAR-FCL 2.280 Skúsenosti a započítavanie

(a) Žiadateľ o vydanie ATPL(H) musí absolvovať vo funkcii pilota vrtuľníkov aspoň 1000 hodín času letu (pozri tiež JAR-FCL 2.050 (a) (3)), z ktorých maximálne 100 hodín môže byť vykonaných na STD, z ktorých nie viac ako 25 hodín na FNPT, vrátane aspoň:

- (1) 350 hodín na viacpilotných vrtuľníkoch.
- (2) (i) 250 hodín buď vo funkcii veliaceho pilota alebo aspoň 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota a 150 hodín vo funkcii druhého pilota vykonávajúceho pod dohľadom veliaceho pilota povinnosti a funkcie veliaceho pilota za predpokladu, že spôsob dohľadu je prijateľný pre letecký úrad, alebo
(ii) 250 hodín vo funkcii druhého pilota na vrtuľníkoch prevádzkovaných v súlade s JAR-FCL 2.280 (a) (1) vykonávajúceho pod dohľadom veliaceho pilota povinnosti a funkcie veliaceho pilota za predpokladu, že spôsob dohľadu je prijateľný pre letecký úrad a oprávnenia

**SUBPART G - AIRLINE TRANSPORT PILOT
LICENCE (Helicopter) - ATPL(H)****JAR-FCL 2.265 Minimum age**

An applicant for an ATPL(H) shall be at least 21 years of age.

JAR-FCL 2.270 Medical fitness

An applicant for an ATPL (H) shall hold a valid Class 1 medical certificate. In order to exercise the privileges of the ATPL(H), a valid Class 1 medical certificate shall be held.

JAR-FCL 2.275 Privileges and conditions

(a) *Privileges.* Subject to any other conditions specified in JARs, the privileges of the holder of an ATPL(H) are to:

- (1) exercise all the privileges of the holder of a PPL(H) and CPL(H); and
- (2) act as pilot-in-command or co-pilot in helicopters engaged in air transportation.

(b) *Conditions.* An applicant for an ATPL(H) who has complied with the conditions specified in JAR-FCL [2.010 (a) (4),] 2.265, 2.270 [] [], 2.280 [] [], 2.285, 2.290 and] 2.295 shall have fulfilled the requirements for the issue of an ATPL(H) containing a type rating for the helicopter type used on the skill test.

[Amdt. 5, 01.12.06]

JAR-FCL 2.280 Experience and crediting

(a) An applicant for an ATPL(H) shall have completed as a pilot of helicopters at least 1 000 hours of flight time (see also JAR-FCL 2.050 (a) (3)) of which a maximum of 100 hours may have been completed in a STD, of which not more than 25 hours in a FNPT, including at least:

- (1) 350 hours in multi-pilot helicopter.
- (2) (i) 250 hours either as pilot-in-command or at least 100 hours as pilot-in-command and 150 hours as co-pilot performing, under the supervision of the pilot-in-command the duties and functions of a pilot-in-command provided that the method of supervision is acceptable to the Authority;
(ii) 250 hours as co-pilot on helicopters operated in accordance with JAR-FCL 2.280 (a) (1) performing, under the supervision of the pilot-in-command the duties and functions of a pilot-in-command provided that the method of supervision is acceptable to the

ATPL sú obmedzené len na viacpilotnú prevádzku.

(3) 200 hodín času letu preletov, z ktorých aspoň 100 hodín musí byť vykonaných vo funkcii veliaceho pilota alebo druhého pilota vykonávajúceho pod dohľadom veliaceho pilota povinnosti a funkcie veliaceho pilota za predpokladu, že spôsob dohľadu je prijateľný pre letecký úrad.

(4) 30 hodín prístrojového času, z ktorých nie viac ako 10 hodín môže byť pozemný prístrojový čas a

(5) 100 hodín nočných letov vo funkcii veliaceho pilota alebo druhého pilota.

(b) Držiteľom preukazov spôsobilosti alebo rovnocenného dokladu na iné kategórie lietadiel sa započíta čas letu nalietaný na týchto iných kategóriách lietadiel ako je stanovené v JAR-FCL 2.155 (a) okrem času letu na letúnoch, ktorý sa započíta do 50 % celkových požiadaviek na čas letu v bode (a).

(c) Požadovaná prax musí byť získaná pred vykonaním praktickej skúšky obsiahnutej v JAR-FCL 2.295.

[ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.285 Teoretické vedomosti

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.285)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.005)

(a) *Kurz.* Žiadateľ o vydanie ATPL(H) musí mať absolvovanú výučbu z teoretických vedomostí v schválenej organizácii letového výcviku (FTO). Žiadateľ, ktorý neabsolvoval výučbu teoretických vedomostí počas integrovaného kurzu výcviku musí absolvovať kurz stanovený v dodatku 1 k JAR-FCL 2.285.

(b) *Skúška.* Žiadateľ o vydanie ATPL(H) musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam priznaným držiteľovi ATPL(H) a v súlade s požiadavkami v JAR-FCL článok J.

[ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.290 Letový výcvik

(Pozri AMC FCL 2.261 (d))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (d))

Žiadateľ o vydanie ATPL(H) musí byť držiteľom CPL(H), typovej kvalifikácie na viacpilotný vrtuľník a mať ukončený výcvik na spoluprácu vo viacčlennej posádke VFR ako požaduje JAR-FCL 2.261 (d) (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (d) a AMC FCL 2.261 (d)).

[ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.295 Praktické skúsenosti

(a) Žiadateľ o vydanie ATPL(H) musí preukázať schopnosť vykonávať vo funkcii veliaceho pilota viacpilotného vrtuľníka postupy a obraty opísané v dodatkoch 1 a 2 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 so stupňom spô-

Authority, and the ATPL privileges shall be limited to multi-pilot operations only.

(3) 200 hours of cross-country flight time of which at least 100 hours shall be as pilot-in-command or as co-pilot performing under the supervision of the pilot-in-command the duties and functions of a pilot-in-command, provided that the method of supervision is acceptable to the Authority.

(4) 30 hours of instrument time of which not more than 10 hours may be instrument ground time; and

(5) 100 hours of night flight as pilot-in-command or as co-pilot.

(b) Holders of a pilot licence or equivalent document for other categories of aircraft will be credited with flight time in such other categories of aircraft as set out in JAR-FCL 2.155 (a) except flight time in aeroplanes which will be credited up to 50 % of all the flight time requirements of sub-paragraph (a).

(c) The experience required shall be completed before the skill test given in JAR-FCL 2.295 is taken.

[Amdt. 3, 01.09.03; Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.285 Theoretical knowledge

(See Appendix 1 k JAR-FCL 2.285)
(See Appendix 1 k JAR-FCL 2.005)

(a) *Course.* An applicant for an ATPL(H) shall have received theoretical knowledge instruction at an approved flying training organisation (FTO). An applicant who has not received the theoretical knowledge instruction during an integrated course of training shall take the course set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.285.

(b) *Examination.* An applicant for an ATPL(H) shall have demonstrated a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of an ATPL(H) and in accordance with the requirements in JAR-FCL Subpart J.

[Amdt. 3, 01.09.03; Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.290 Flight instruction

(See AMC FCL 2.261 (d))
(See Appendix 1 k JAR-FCL 2.261 (d))

An applicant for an ATPL(H) shall be the holder of a CPL(H), a multi-pilot helicopter type rating and have received instruction in multi-crew co-operation VFR as required by JAR-FCL 2.261 (d) (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (d) and AMC FCL 2.261 (d)).

[Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03; Amdt.4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.295 Skill

(a) An applicant for an ATPL(H) shall have demonstrated the ability to perform as pilot-in-command of a multi-pilot helicopter, the procedures and manoeuvres described in JAR-FCL Appendix 1

sobilosti primeranej oprávneniam udeleným držiteľovi ATPL(H).

(b) Praktická skúška na ATPL(H) môže súčasne slúžiť ako praktická skúška na vydanie preukazu spôsobilosti a na preskúšanie odbornej spôsobilosti za účelom predĺženia platnosti typovej kvalifikácie pre vrtuľník použitý pri skúške a môže byť spojená s praktickou skúškou na vydanie typovej kvalifikácie pre viacpilotný vrtuľník.

[ZT 4, 01.08.06]

and 2 to JAR-FCL 2.240 and 2.295 with a degree of competency appropriate to the privileges granted to the holder of an ATPL(H).

(b) The ATPL(H) skill test may serve at the same time as a skill test for the issue of the licence and a proficiency check for the revalidation of the type rating for the helicopter used in the test and may be combined with the skill test for the issue of a multi-pilot type rating.

[Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.285**ATPL(H) - Modulový kurz teoretických vedomostí**

(Pozri JAR-FCL 2.285)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.470)

1 Cieľom tohto kurzu je vycvičiť pilotov, ktorý neabsolvovali výučbu teoretických vedomostí počas integrovaného kurzu na úrovni teoretických vedomostí požadovaných pre ATPL(H).

2 Žiadateľ, ktorý chce absolvovať modulový kurz výučby teoretických vedomostí ATPL(H) musí pod dohľadom vedúceho výcviku schválenej FTO absolvovať 450 hodín (jedna hodina = 60 minút výcviku) výcviku v teórii v priebehu 18 mesiacov. Žiadateľ musí byť držiteľom PPL(H) vydaného v súlade s ICAO Annex 1.

Držiteli CPL(H) sa môže zredukovať počet hodín teoretického výcviku o 200 hodín.

3 FTO musí zabezpečiť, aby pred prijatím do kurzu mal žiadateľ dostatočné vedomosti z matematiky a fyziky, čo mu umožní ľahšie pochopenie obsahu výučby v kurze.

4 Výučba musí zahŕňať všetky body príslušnej osnovy stanovenej v AMC FCL 2.470 (a). Schválený kurz by mal zahŕňať prácu na učebni a môže zahŕňať použitie takých zariadení ako interaktívne video, prezentáciu s použitím diapozitívov/magnetofónu, študijné kútiky, výcvik pomocou počítača a iné prostriedky schválené leteckým úradom. Schválené diaľkové výučbové kurzy (korešpondenčné) môžu byť ponúknuté ako časť kurzu podľa zváženia leteckého úradu.

[ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

Appendix 1 to JAR-FCL 2.285**ATPL(H) - Modular theoretical knowledge course**

(See JAR-FCL 2.285)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.470)

1 The aim of this course is to train pilots who have not received the theoretical knowledge instruction during an integrated course to the level of theoretical knowledge required for the ATPL(H).

2 An applicant wishing to undertake an ATPL(H) modular course of theoretical knowledge instruction shall be required under the supervision of the Head of Training of an approved FTO to complete 450 hours (1 hour = 60 minutes instruction) of instruction for ATPL(H) theory within a period of 18 months. An applicant shall be the holder of a PPL(H) issued in accordance with ICAO Annex 1.

Holders of an CPL(H) may have the theoretical instruction hours reduced by 200 hours.

3 The FTO shall ensure that before being admitted to the course the applicant has a sufficient level of knowledge of Mathematics and Physics to facilitate an understanding of the content of the course.

4 The instruction shall cover all items in the relevant syllabi set out in the AMC FCL 2.470(a). An approved course should include formal classroom work and may include the use of such facilities as inter-active video, slide/tape presentation, learning carrels and computer based training and other media as approved by the Authority. Approved distance learning (correspondence) courses may also be offered as part of the course at the discretion of the Authority.

[Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03; Amdt.4, 01.08.06]

**ČLÁNOK H - KVALIFIKÁCIE INŠTRUKTORA
(Vrtuľník)****SUBPART H - INSTRUCTOR RATINGS
(Helicopter)****JAR-FCL 2.300 Kvalifikácie a oprávnenie
inštruktora – Ciele****JAR-FCL 2.300 Instructor Ratings &
Authorisation – Purposes**

Rozlišuje sa päť kategórií inštruktorov:

Five instructor categories are recognised:

- (a) kvalifikácia letového inštruktora – vrtuľník (FI(H)),
- (b) kvalifikácia inštruktora typovej kvalifikácie – vrtuľník (TRI(H)),
- (c) kvalifikácia inštruktora prístrojovej kvalifikácie – vrtuľník (IRI(H)),
- (d) oprávnenie inštruktora na výcvik na letovom simulátore – vrtuľník (SFI(H)),
- (e) oprávnenie výcvikového inštruktora na letovom simulátore – vrtuľník (STI(H)).

- (a) Flight Instructor Rating – helicopter (FI(H)),
- (b) Type Rating Instructor Rating – helicopter (TRI(H)),
- (c) Instrument Rating Instructor Rating – helicopter (IRI(H)),
- (d) Synthetic Flight Instructor Authorisation – helicopter (SFI(H)),
- (e) Synthetic Training Instructor Authorisation – helicopter (STI(H)).

Viacnásobné úlohy. Za predpokladu, že spĺňajú požiadavky na kvalifikáciu a prax stanovené v tomto článku pre každú vykonávanú kategóriu, inštruktori nie sú obmedzovaní na jedinú kategóriu.

Multi roles. Provided that they meet the qualification and experience requirements set out in this Subpart for each category undertaken, instructors are not confined to a single category.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 4, 01.08.06]

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 4, 01.08.06]

**JAR-FCL 2.305 Inštruktor – všeobecne
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.305)****JAR-FCL 2.305 Instructor – General
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.305)**

(a) Nikto nesmie poskytovať letový výcvik, požadovaný na vydanie, predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti akéhokoľvek preukazu spôsobilosti pilota alebo kvalifikácie, pokiaľ nemá:

(a) A person shall not carry out the flight instruction required for the issue, revalidation or renewal of any pilot licence or rating unless that person has:

- (1) preukaz spôsobilosti pilota obsahujúci kvalifikáciu inštruktora alebo
- (2) zvláštne oprávnenie udelené členským štátom JAA v prípadoch, kedy
 - (i) sa zavádzajú nové vrtuľníky alebo
 - (ii) sú zapísané do registra historické vrtuľníky (vintage) alebo vrtuľníky špeciálnej výroby, na ktoré nemá žiadna osoba kvalifikáciu inštruktora alebo
 - (iii) výcvik sa uskutočňuje mimo členských štátov JAA inštruktormi, ktorí nie sú držiteľmi preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.305).

- (1) a pilot licence containing an instructor rating; or
- (2) a specific authorisation granted by a JAA Member State in cases where:
 - (i) new helicopters are introduced; or
 - (ii) vintage helicopters or helicopters of special manufacture are registered, for which no person has an instructor rating; or
 - (iii) training is conducted outside JAA Member State by instructors not holding a JAR-FCL licence (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.305).

(b) Nikto nesmie vykonávať výcvik na letovom simulátore, pokiaľ nie je držiteľom kvalifikácie FI(H), TRI(H) alebo oprávnenia SFI(H), STI(H).

(b) A person shall not carry out synthetic instruction unless holding a FI(H), TRI(H) rating or SFI(H), STI(H) authorisations.

[ZT 4, 01.08.06]

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.310 Kvalifikácie a oprávnenie inštruktora – Všeobecne
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.470)

- (a) *Základné požiadavky.* Všetci inštruktori musia:
- (1) mať aspoň 18 rokov,
 - (2) spĺňať požiadavky na teoretické vedomosti na CPL(H) ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.470,
 - (3) absolvovať aspoň 10 hodín letového výcviku podľa prístrojov na vrtuľníku v FTO alebo TRTO, z ktorých nie viac ako päť hodín môže byť pozemný prístrojový čas na FSTD,
 - (4) absolvovať aspoň 20 hodín preletov na vrtuľníkoch vo funkcii veliaceho pilota,
 - (5) s výnimkou pre oprávnenie SFI a STI, byť držiteľmi minimálne preukazu spôsobilosti a platnej typovej kvalifikácie a/alebo prístrojovej kvalifikácie na poskytovaný výcvik
 - (6) s výnimkou pre oprávnenie SFI a STI, mať nalietaných aspoň 15 hodín vo funkcii pilota na type vrtuľníka, na ktorý sa poskytuje výcvik, z ktorých nie viac ako 7 hodín môže byť na FSTD,
 - (7) s výnimkou pre oprávnenie SFI a STI, byť oprávnený vykonávať funkciu veliaceho pilota vrtuľníka počas takéhoto výcviku a
- spĺňať zvláštne základné požiadavky pre každú kategóriu inštruktora.

Požiadavka na 15 hodín príslušnej praxe v paragrafe (6) sa považuje za splnenú, ak bola úspešne absolvovaná praktická skúška v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E na danom type.

(b) *Zápočet na ďalšie kvalifikácie a za účelom predĺženia platnosti.* Žiadateľom o ďalšie kvalifikácie inštruktora môžu byť započítané pedagogické skúsenosti už preukázané pri kvalifikácii inštruktora, ktorej je držiteľom. Hodiny nalietané ako oprávnený examinátor počas praktických skúšok/preskúšaní odbornej spôsobilosti môžu byť započítané do požiadaviek na predĺženie platnosti kvalifikácie inštruktora, ktorej je držiteľom.

(c) *Prax.* Oprávnenia kvalifikácie inštruktora sa nesmú vykonávať, pokiaľ v predchádzajúcich 12 mesiacov inštruktork neabsolvoval aspoň 15 hodín letového/typového výcviku/FSTD alebo výcviku na prístrojovú kvalifikáciu. Odlietané hodiny na sedadle pilota ako oprávnený examinátor počas praktických skúšok/preskúšaní odbornej spôsobilosti môžu byť započítané do týchto požiadaviek na prístrojové kvalifikácie, ktorých je držiteľom.

Ak požiadavky na prax prepadli a za predpokladu, že prístrojová kvalifikácia je platná, musí byť úspešne absolvovaná praktická skúška v súlade s dodatkom 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.310 Instructor Ratings and Authorisations – General
(See Appendix 1 & 2 to JAR-FCL 2.320E)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.470)

- (a) *Pre-requisites.* All instructors shall:
- (1) be at least 18 years of age;
 - (2) have met the theoretical knowledge requirements for a CPL(H) as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.470;
 - (3) have received at least 10 hours of helicopter instrument flight instruction in an FTO or TRTO, of which not more than five hours may be instrument ground time in a FSTD;
 - (4) have completed at least 20 hours of cross-country flight in helicopters as pilot-in-command;
 - (5) except for the SFI and STI authorisation, hold at least the licence and current type and/or instrument rating for which instruction is being given;
 - (6) except for the SFI and STI authorisation, have at least 15 hours experience as pilot on the type of helicopter on which instruction is to be given, of which not more than 7 hours may be in a FSTD;
 - (7) except for the SFI and STI authorisation, be entitled to act as pilot-in-command of the helicopter during such training; and
- meet the specific pre-requisites for each instructor category.

The 15 hours relevant experience requirement in paragraph (6) above shall be considered to have been met if a skill test in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.320E has been passed on that type.

(b) *Credit towards further ratings and for the purpose of revalidation.* Applicants for further instructor ratings may be credited with the teaching and learning skills already demonstrated for the instructor rating held. Hours flown as Authorised Examiner during Skill Tests/Proficiency Checks may be credited towards revalidation requirements for instructor ratings held.

(c) *Experience.* The privileges of the instructor rating shall not be exercised, unless in the preceding 12 months the instructor has completed at least 15 hours of flight/type rating/FSTD or instrument rating instruction. Hours flown in a pilot seat, as Authorised Examiner, during Skill Tests/Proficiency Checks may be credited towards this requirement for instructor ratings held.

If the experience requirements has lapsed, and provided the instructor rating is valid, a skill test in accordance with Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.320E shall be passed.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.315 Kvalifikácie a oprávnenia inštruktora - doba platnosti
(Pozri JAR-FCL 2.305 (a) (2))

(a) Všetky kvalifikácie inštruktora a oprávnenia sú platné počas troch rokov okrem zostatku mesiaca vydania. Ak je vydaný v rámci posledných 12 kalendárnych mesiacov platnosti predchádzajúceho preskúšania inštruktora, doba platnosti sa musí predĺžiť z dátumu vydania na tri roky od dátumu uplynutia platnosti tohto predchádzajúceho preskúšania inštruktora. Inštruktorovi, ktorý si predlžuje platnosť svojej kvalifikácie inštruktora v rovnakom čase ako svoje oprávnenie examinátora, sa môže zjednotiť doba platnosti kvalifikácie inštruktora s oprávnením examinátora.

(b) Obdobie platnosti pre zvláštne oprávnenie (pozri JAR-FCL 2.305 (a) (2)) nesmie presiahnuť 3 roky.

(c) Žiadateľ, ktorý neuspje vo všetkých sekciách preskúšania odbornej spôsobilosti pred dátumom uplynutia platnosti kvalifikácie inštruktora, nesmie využívať oprávnenia tejto kvalifikácie až do úspešne vykonaného nového preskúšania odbornej spôsobilosti.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.320A FI(H) – Základné požiadavky

(Pozri JAR-FCL 2.310)
(Pozri JAR-FCL 2.320C (g))
(Pozri dodatok 3 k JAR-FCL 2.240)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.470)

Pred nastúpením do schváleného kurzu výcviku na kvalifikáciu FI(H), žiadateľ musí:

(a) mať nalietaných aspoň 250 hodín času letu na vrtuľníkoch z ktorých:

(1) aspoň 100 hodín musí byť vo funkcii veliaceho pilota, ak je držiteľom ATPL(H) alebo CPL(H) alebo

(2) aspoň 200 hodín vo funkcii veliaceho pilota vrtuľníkov, ak je držiteľom PPL(H).

(b) spĺňať základné požiadavky v JAR-FCL 2.310 a

(c) mať úspešne absolvovanú zvláštnu pred vstupnú letovú skúšku s FI(H) kvalifikovaným v súlade s JAR-FCL 2.320C (g) založenom na preskúšaní odbornej spôsobilosti stanovenom v dodatku 3 k JAR-FCL 2.240 v rámci 6 mesiacov predchádzajúcich začiatok kurzu. Letovou skúškou sa zistí schopnosť žiadateľa podstúpiť kurz.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.320B FI(H) – Obmedzené oprávnenia
(Pozri JAR-FCL 2.320C (d))

(a) *Obmedzená doba.* Pokiaľ držiteľ kvalifikácie FI(H) neabsolvoval aspoň 100 hodín letového výcviku na vrtuľníkoch a okrem toho nedohliadal na aspoň 25

JAR-FCL 2.315 Instructor Ratings and Authorisations - Period of validity
(See JAR-FCL 2.305 (a) (2))

(a) All instructor ratings and authorisations are valid for a period of 3 years in addition to the remainder of the month of issue. If issued within the final 12 calendar months of validity of a previous instructor check, the period of validity shall extend from the date of issue until 3 years from the expiry date of that previous instructor check. An instructor who revalidates his instructor rating at the same time as his examiner authorisation may have the instructor rating validity period aligned with the examiner authorisation.

(b) The validity period for a specific authorisation (see JAR-FCL 2.305 (a) (2)) shall not exceed 3 years.

(c) An applicant who fails to achieve a pass in all sections of a proficiency check before the expiry date of an instructor rating shall not exercise the privileges of that rating until a new proficiency check has successfully been completed.

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03; Amdt.4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.320A FI(H) – Pre-Requisite Requirements

(See JAR-FCL 2.310)
(See JAR-FCL 2.320C (g))
(See Appendix 3 to JAR-FCL 2.240)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.470)

Before being permitted to begin an approved course of training for a FI(H) rating an applicant shall;

(a) Have completed at least 250 hours of helicopter flight time of which;

(1) at least 100 hours shall be as pilot-in-command if holding an ATPL(H) or a CPL(H), or

(2) at least 200 hours as pilot-in-command of helicopters, if holding a PPL(H).

(b) Meet the pre-requisites in JAR-FCL 2.310 above; and

(c) Have passed a specific pre-entry flight test with an FI(H) qualified in accordance with JAR-FCL 2.320C (g) based on the proficiency check as set out in Appendix 3 to JAR-FCL 2.240 within the 6 months preceding the start of the course. The flight test will assess the ability of the applicant to undertake the course.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.320B FI(H) – Restricted Privileges
(See JAR-FCL 2.320C (d))

(a) *Restricted period.* Until the holder of a FI(H) rating has conducted at least 100 hours flight instruction in helicopters and, in addition has supervised at least 25

žiakov pri samostatných letoch, sú oprávnenia kvalifikácie obmedzené. Tieto obmedzenia v kvalifikácii sa zrušia po splnení uvedených požiadaviek a na odporúčenie dohliadajúceho FI(H).

(b) *Obmedzenia.* Oprávnenia [] [sa] obmedzujú na vykonávanie výcviku pod dohľadom FI(H) schváleného pre tento účel:

(1) letový výcvik na vydanie PPL(H) – alebo na tie časti integrovaných kurzov na úrovni PPL(H) – a typovej kvalifikácie na jednopilotné jednomotorové vrtuľníky, s vylúčením schválenia prvých samostatných letov cez deň alebo v noci a prvých samostatných navigačných letov cez deň alebo v noci a

(2) letový výcvik v noci za predpokladu, že je držiteľom kvalifikácie na lietanie v noci na vrtuľníku, schopnosť poskytovať výcvik v noci bola preukázaná FI(H) oprávnenému poskytovať výcvik na FI(H) v súlade s JAR-FCL 2.330C (d) a je splnená požiadavka JAR-FCL 2.026 na lietanie v noci.

[ZT 4, 01.08.06; ZT 5, 01.12.06; ZT 6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.320C FI(H) – Oprávnenia a požiadavky

(Pozri JAR-FCL 2.026)
(Pozri JAR-FCL 2.310 (a) (5))
(Pozri JAR-FCL 2.320B)
(Pozri JAR-FCL 2.330B (b))
(Pozri JAR-FCL 2.330C)
(Pozri JAR-FCL 2.330E (b))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.320C a 2.320E)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.320E)

Oprávnenia držiteľa kvalifikácie FI(H) (obmedzenia pozri v JAR-FCL 2.320B) sú určené na vykonávanie letového výcviku na vydanie, predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti:

(a) PPL(H).

(b) CPL(H) za predpokladu, že FI(H) má nalietaných aspoň 500 hodín času letu vo funkcii pilota vrtuľníkov vrátane aspoň 200 hodín letového výcviku a je držiteľom aspoň CPL(H).

(c) Typovej kvalifikácie na jednopilotné jednomotorové vrtuľníky.

(d) Kvalifikácie na lety v noci za predpokladu, že je držiteľom kvalifikácie na lietanie v noci a že preukázal schopnosť poskytovať výcvik v noci FI(H) oprávnenému na poskytovanie výcviku na FI(H) v noci a je splnená požiadavka JAR-FCL 2.026 na lietanie v noci.

(e) Prístrojovej kvalifikácie (pozri tiež JAR-FCL 2.310 (a) (5)) za predpokladu, že FI(H) má:

(1) aspoň 200 hodín prístrojového času letu na vrtuľníku, z ktorých až 50 hodín môže byť pozemný prístrojový čas na letovom simulátore, FTD alebo FNPT II a

(2) absolvovaný, ako žiak, schválený kurz výučby teoretických vedomostí a aspoň 5 hodín letového výcviku na vrtuľníku alebo FSTD (pozri

student solo flight air exercises, the privileges of the rating are restricted. The restriction will be removed from the rating when the above requirements have been met and on the recommendation of the supervising FI(H).

(b) *Restrictions.* The privileges [] [are] restricted to carrying out under the supervision of a FI(H) approved for this purpose:

(1) flight instruction for the issue of the PPL(H) – or those parts of integrated courses at PPL(H) level – and type ratings for single pilot, single-engine helicopters, excluding approval of first solo flights by day or by night and first solo navigation flight by day or night; and

(2) night flying instruction, provided a helicopter night qualification is held, the ability to instruct at night has been demonstrated to a FI(H) authorised to conduct FI(H) training in accordance with JAR-FCL 2.330C (d) and the night currency requirement of JAR-FCL 2.026 is satisfied.

[Amdt.4, 01.08.06; Amdt.5, 01.12.06; Amdt.6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.320C FI(H) – Privileges & Requirements

(See JAR-FCL 2.026)
(See JAR-FCL 2.310 (a) (5))
(See JAR-FCL 2.320B)
(See JAR-FCL 2.330B (b))
(See JAR-FCL 2.330C)
(See JAR-FCL 2.330E (b))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.320C & 2.320E)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.320E)

The privileges of the holder of FI(H) rating (for restrictions see JAR-FCL 2.320B) are to conduct flight instruction for the issue, revalidation or renewal of:

(a) A PPL(H).

(b) A CPL(H), provided that the FI(H) has completed at least 500 hours of flight time as a pilot of helicopters including at least 200 hours of flight instruction and holds at least a CPL(H).

(c) Type Ratings for single-pilot single-engine helicopters.

(d) A helicopter night qualification, provided a helicopter night qualification is held and the ability to instruct at night has been demonstrated to a (FI(H) authorised to conduct night FI(H) training and the night currency requirement of JAR-FCL 2.026 is satisfied.

(e) An instrument rating (see also JAR-FCL 2.310 (a) (5)), provided that the FI(H) has:

(1) at least 200 hours of instrument flight time in helicopter of which up to 50 hours may be instrument ground time in a flight simulator, FTD or FNPT II; and

(2) completed as a student an approved course of theoretical knowledge instruction and at least 5 hours of flight instruction in a helicopter or

dotatok 1 k JAR-FCL 2.340B a AMC FCL 2.340B) a má úspešne absolvovanú príslušnú praktickú skúšku na vrtuľníku, ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.320E.

(f) Typovej kvalifikácie na jednopilotné jednomotorové vrtuľníky za predpokladu, že FI(H) spĺňa požiadavky na TRI v JAR-FCL 2.330B (b) a (d) a JAR-FCL 2.330E (b).

(g) Kvalifikácie FI(H) a/alebo kvalifikácie IRI(H) za predpokladu, že tento FI(H):

(1) poskytol aspoň 500 hodín letového výcviku na vrtuľníkoch,

(2) preukázal FIE(H) schopnosť poskytovať výcvik FI(H) alebo IRI(H), podľa vhodnosti, počas praktickej skúšky vykonanej v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.320E a

(3) je oprávnený na tento účel leteckým úradom.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.320D FI(H) – Kurz

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.320D)

(Pozri AMC FCL 2.320D)

(a) Žiadateľ o kvalifikáciu FI(H) musí mať absolvovaný schválený kurz výučby teoretických vedomostí a letový výcvik v schválenej FTO (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.320D a AMC FCL 2.320D).

(b) Kurz je určený na výcvik žiadateľa na jednomotorových jednopilotných vrtuľníkoch až po úroveň PPL(H). Letový výcvik musí zahŕňať aspoň 30 hodín letového výcviku, z ktorých 25 hodín musí byť letový výcvik s inštruktorom. Zostávajúcich päť hodín môže byť spoločný výcvik (t.j. dvaja žiadatelia lietajúci spoločne s cieľom precvičovať letové ukážky). Z týchto 25 hodín môže byť 5 hodín vykonaných na FSTD schválenom na tento účel leteckým úradom. Praktická skúška sa nezapočítava do času výcviku kurzu.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.320E FI(H) – Praktická skúška

(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E)

Žiadateľ o kvalifikáciu FI(H) musí preukázať FIE(H) oznámenému na tento účel leteckým úradom schopnosť poskytovať výcvik žiakovi-pilotovi na úroveň predpísanú na vydanie PPL(H), vrátane predletového a poletového výcviku a výučby teoretických vedomostí v súlade s požiadavkami dodatkov 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.320F FI(H) – Priznanie kvalifikácie

(Pozri JAR-FCL 2.310)
(Pozri JAR-FCL 2.320A až 2.320E)
(Pozri JAR-FCL 2.320G)

FSTD (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.340B and AMC FCL 2.340B) and has passed the appropriate skill test in a helicopter as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.320E.

(f) A single-pilot multi-engine type rating, provided that the FI(H) meets the TRI requirements of JAR-FCL 2.330B (b) & (d), and JAR-FCL 2.330E (b).

(g) A FI(H) Rating and/or IRI(H) Rating, provided that the FI(H) has:

(1) given at least 500 hours of flight instruction in helicopters,

(2) demonstrated to a FIE(H) the ability to instruct a FI(H) or IRI(H) as appropriate during a skill test conducted in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.320E; and

(3) been authorised by the Authority for this purpose.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.320D FI(H) – Course

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.320D)

(See AMC FCL 2.320D)

(a) An applicant for the FI(H) rating shall have completed an approved course of theoretical knowledge instruction and flight training at an approved FTO (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.320D and AMC FCL 2.320D).

(b) The course is intended to train the applicant to give instruction on single-engine single-pilot helicopters up to PPL(H) standard. The flight instruction shall comprise at least 30 hours of flight training, of which 25 hours shall be dual flight instruction. The remaining five hours may be mutual flying (i.e. two applicants flying together to practice flight demonstrations). Of the 25 hours, five hours may be conducted in an FSTD approved for this purpose by the Authority. The skill test is additional to the course training time.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.320E FI(H) – Skill Test

(See Appendix 1 a 2 to JAR-FCL 2.320E)

An applicant for a FI(H) rating shall demonstrate to an FIE(H) notified by the Authority for this purpose the ability to instruct a student pilot to the level required for the issue of a PPL(H), including pre-flight, post-flight and theoretical knowledge instruction, in accordance with the requirements of Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 2.320E.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.320F FI(H) – Rating Issue

(See JAR-FCL 2.310)
(See JAR-FCL 2.320A thro' 2.320E)
(See JAR-FCL 2.320G)

(Pozri JAR-FCL 2.330B (b) a (d))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.305)

(See JAR-FCL 2.330B (b) & (d))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.305)

(a) Žiadateľ o kvalifikáciu FI(H):

(1) ktorý vyhovel podmienkam špecifikovaným v JAR-FCL 2.310, 2.320A až 2.320E alebo

(2) ktorému bolo vydané zvláštne osvedčenie v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.305, spĺňa požiadavky JAR-FCL 2.320G a je držiteľom preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL,

spĺňa požiadavky na priznanie kvalifikácie FI(H) podmienenej počiatočnými obmedzeniami stanovenými v JAR-FCL 2.320B.

(b) Pred rozšírením oprávnení na ďalšie typy vrtuľníkov, držiteľ musí:

(1) spĺňať požiadavky JAR-FCL 2.310,

(2) ak je ďalším typom jednopilotný viacmotorový vrtuľník, spĺňať požiadavky JAR-FCL 2.330B (b) a (d).

[ZT 4, 01.08.06]

(a) An applicant for a FI(H) rating:

(1) who has complied with the conditions specified in JAR-FCL 2.310, 2.320A through 2.320E; or

(2) who has been issued a specific authorisation in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.305, complies with the requirements of JAR-FCL 2.320G and holds a JAR-FCL licence,

shall have fulfilled the requirements for the issue of a FI(H) rating, subject to the initial restrictions set out in JAR-FCL 2.320B.

(b) Before the privileges are extended to further types of helicopter, the holder shall:

(1) meet the requirements of JAR-FCL 2.310;

(2) if the additional type is a single-pilot multi-engine helicopter, meet the requirements of JAR-FCL 2.330B (b) a (d).

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.320G FI(H) – Predĺženie a obnovenie platnosti

(Pozri dodatky 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E)
(Pozri AMC FCL 2.320G (a) (2))
(Pozri IEM FCL 2.320G)

(a) Na predĺženie platnosti kvalifikácie FI(H) musí držiteľ splniť dve z nasledujúcich troch požiadaviek:

(1) musí mať nalietaných aspoň 50 hodín letového výcviku na vrtuľníkoch ako FI(H), TRI(H), IRI(H) alebo ako examinátor v priebehu platnosti kvalifikácie, z ktorých aspoň 15 hodín musí byť v priebehu 12 mesiacov pred dátum uplynutia platnosti kvalifikácie FI,

(2) musí sa zúčastniť opakovacieho seminára pre inštruktorov (pozri AMC FCL 2.320G (a) (2)) schváleného leteckým úradom v priebehu platnosti kvalifikácie FI,

(3) úspešne absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti, praktickú skúšku stanovenú v dodatkoch 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E v priebehu 12 mesiacov pred dátumom uplynutia platnosti kvalifikácie FI.

(b) Pri prvom predĺžení platnosti a aspoň pri každom druhom predĺžení platnosti FI(H) musí úspešne absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti stanovené v dodatkoch 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E, ako jednu z dvoch požiadaviek na splnenie požiadaviek JAR-FCL 2.320G (a).

(c) Ak skončila platnosť kvalifikácie, musí žiadateľ splniť požiadavky, ktoré sú stanovené v ustanoveniach (a) (2) a (a) (3) v priebehu posledných 12 mesiacov pred obnovením platnosti.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.320G FI(H) – Revalidation & Renewal

(See Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 2.320E)
(See AMC FCL 2.320G (a) (2))
(See IEM FCL 2.320G)

(a) For revalidation of a FI(H) rating the holder shall fulfil two of the following three requirements:

(1) give at least 50 hours of flight instruction in helicopters as FI(H), TRI(H), IRI(H), or Examiner during the period of validity of the rating, of which at least 15 hours shall be within the 12 months preceding the expiry date of the FI rating;

(2) attend an instructor refresher seminar (see AMC FCL 2.320G (a) (2)), as approved by the Authority, within the validity period of the FI rating;

(3) pass, as a proficiency check, the skill test set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 2.320E within the 12 months preceding the expiry date of the FI rating.

(b) For the first revalidation, and for at least each alternating revalidation, the FI(H) shall pass the proficiency check as set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 2.320E as one of the two requirements to be fulfilled to comply with JAR-FCL 2.320G (a).

(c) If the rating has lapsed, the applicant shall meet the requirements as set out in (a) (2) and (a) (3) above within the last 12 months before renewal.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.330A TRI(H) – Oprávnenia
(Pozri JAR-FCL 2.261 (d))
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (d))
(Pozri AMC FCL 2.261 (d))

Oprávnenia držiteľa kvalifikácie TRI(H) sú určené na výcvik držiteľov preukazu spôsobilosti na priznanie, predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti typovej kvalifikácie, vrátane, kde je to príslušné, rozšírenie oprávnení IR(H) a ako TRI(MPH) výcvik požadovaný na spoluprácu vo viacčlennej posádke, ak je to vhodné (pozri JAR-FCL 2.261 (d), dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (d) a AMC FCL 2.261 (d)).

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.330B TRI(H) – Základné požiadavky a požiadavky
(Pozri JAR-FCL 2.310)

Pred nastúpením do schváleného kurzu výcviku na kvalifikáciu TRI(H), žiadateľ musí:

(a) pre kvalifikáciu TRI(H) na jednopilotné viacmotorové vrtuľníky, mať nalietaných aspoň 250 hodín vo funkcii pilota vrtuľníkov,

(b) pre kvalifikáciu TRI(H) na jednopilotné [] [viac]motorové vrtuľníky, mať nalietaných aspoň 500 hodín vo funkcii pilota vrtuľníkov, vrátane 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota jednopilotných viacmotorových vrtuľníkov,

(c) pre kvalifikáciu TRI(H) na viacpilotné vrtuľníky, mať nalietaných aspoň 1000 hodín času letu vo funkcii pilota vrtuľníkov, vrátane aspoň 350 hodín vo funkcii pilota viacpilotných vrtuľníkov,

(d) spĺňať základné požiadavky v JAR-FCL 2.310.

[ZT 4, 01.08.06; ZT 5, 01.12.06; ZT 6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.330C TRI(H) – Kurz
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.330C)

Žiadateľ o kvalifikáciu TRI(H) musí mať absolvovaný schválený kurz výučby teoretických vedomostí a letový výcvik na vrtuľníku alebo letovom simulátore v schválenej FTO alebo TRTO (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.330C).

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.330D TRI(H) – Hodnotenie spôsobilosti
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.320E)

Žiadateľ o prvé priznanie kvalifikácie TRI(H) musí preukázať TRI(H) oznámeného na tento účel leteckým úradom schopnosť poskytovať výcvik pilotom na

JAR-FCL 2.330A TRI(H) – Privileges
(See JAR-FCL 2.261 (d))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (d))
(See AMC FCL 2.261 (d))

The privileges of the holder of a TRI(H) rating are to instruct licence holders for the issue, revalidation or renewal of a type rating, including where applicable, the extension of the IR(H) privileges, and as TRI(MPH) the instruction required for multi-crew co-operation as applicable (see JAR-FCL 2.261 (d), Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (d) and AMC FCL 2.261 (d)).

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03; Amdt.4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.330B TRI(H) – Pre-requisites & Requirements
(See JAR-FCL 2.310)

Before being permitted to begin an approved course of training for a TRI(H) rating an applicant shall:

(a) For a TRI(H) rating for single-pilot multi-engine helicopters, have completed at least 250 hours as a pilot of helicopters;

(b) For a TRI(H) rating for single-pilot [] [multi]-engine helicopters, have completed at least 500 hours as pilot of helicopters to include 100 hours as pilot-in-command of single-pilot multi-engine helicopters;

(c) For a TRI(H) rating for multi-pilot helicopters, have completed at least 1000 hours flight time as a pilot of helicopters, to include at least 350 hours as a pilot of multi-pilot helicopters;

(d) Meet the pre-requisites in JAR-FCL 2.310 above.

[Amdt.4, 01.08.06; Amdt.5, 01.12.06; Amdt.6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.330C TRI(H) – Course
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.330C)

An applicant for the TRI(H) rating shall have completed an approved course of theoretical knowledge instruction and helicopter or synthetic flight training at an approved FTO or TRTO (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.330C).

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.330D TRI(H) – Assessment of Competence
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.320E)

An applicant for an initial TRI(H) rating shall demonstrate to a TRI(H) notified by the Authority for this purpose his ability to instruct a pilot to the level

úroveň predpísanú na vydanie typovej kvalifikácie, vrátane predletového a poletového výcviku a výučby teoretických vedomostí v súlade s požiadavkami dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E (sekcie podľa vhodnosti).

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.330E TRI(H) – Priznanie kvalifikácie
(Pozri JAR-FCL 2.250)
(Pozri JAR-FCL 2.305)
(Pozri JAR-FCL 2.310)
(Pozri JAR-FCL 2.330A až 2.330D)
(Pozri JAR-FCL 2.330F)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.305)
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E)

- (a) Žiadateľ o prvé vydanie kvalifikácie TRI(H):
- (1) ktorý vyhovel podmienkam špecifikovaným v JAR-FCL 2.305, 2.310 a 2.330A až 2.330D alebo
 - (2) ktorému bolo vydané zvláštne oprávnenie v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.305, spĺňa požiadavky JAR-FCL 2.330F a je držiteľom preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL,
- spĺňa požiadavky na priznanie kvalifikácie TRI(H).
Držitelia platnej kvalifikácie FI(H) spĺňajú požiadavky na príslušnú TRI(H) na jednopilotné vrtuľníky.

(b) Pred rozšírením oprávnení na ďalšie typy vrtuľníkov, držiteľ musí mať vykonaný dostatočný letový výcvik na TRI na príslušnom type vrtuľníka alebo FSTD za účelom preukázať TRI(H) oznámenému na tento účel leteckým úradom schopnosť poskytovať výcvik pilotom na úroveň predpísanú na vydanie typovej kvalifikácie, vrátane predletového a poletového výcviku a výučby teoretických vedomostí v súlade s požiadavkami dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E (sekcie podľa vhodnosti).

(c) Pred rozšírením oprávnení z jednopilotných na viacpilotné vrtuľníky toho istého typu, žiadateľ musí spĺňať požiadavky JAR-FCL 2.250 a mať nalietaných aspoň 100 hodín na viacpilotných vrtuľníkoch na tomto type. Žiadateľ o prvé vydanie kvalifikácie TRI(H) na viacpilotné viacmotorové vrtuľníky musí spĺňať požiadavky praxe v JAR-FCL 2.330B (c), okrem prípadu, keď 350 hodín na viacpilotných vrtuľníkoch sa môžu považovať za splnené, ak má nalietaných 100 hodín na viacpilotnom vrtuľníku na rovnakom type.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.330F TRI(H) – Predĺženie a obnovenie platnosti
(Pozri JAR-FCL 2.330D)
(Pozri AMC FCL 2.320G (a) (2))

- (a) Na predĺženie platnosti kvalifikácie TRI(H) držiteľ musí mať platnú kvalifikáciu FI(H) na požadovaný typ alebo splniť dve z nasledujúcich troch požiadaviek:

required for the issue of a type rating, including pre-flight, post-flight and theoretical knowledge instruction in accordance with the requirements of Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.320E (sections taken as applicable).

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.330E TRI(H) – Rating Issue
(See JAR-FCL 2.250)
(See JAR-FCL 2.305)
(See JAR-FCL 2.310)
(See JAR-FCL 2.330A thro'2.330D)
(See JAR-FCL 2.330F)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.305)
(See Appendix 1 & 2 to JAR-FCL 2.320E)

- (a) An applicant for an initial TRI(H) rating:
- (1) who has complied with the conditions specified in JAR-FCL 2.305, 2.310 and 2.330A through 2.330D; or
 - (2) who has been issued a specific authorisation in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.305, complies with the requirements of JAR-FCL 2.330F and holds a JAR-FCL licence.
- Shall have fulfilled the requirements for the issue of a TRI(H) rating. Holders of a current FI(H) rating Holders of a current FI(H) rating have fulfilled the requirements for the relevant TRI(H) single pilot helicopter.

(b) Before the privileges are extended to further types of helicopter, the holder shall have conducted sufficient TRI flight training on the applicable type of helicopter or FSTD in order to demonstrate to a TRI(H) notified by the Authority for this purpose his ability to instruct a pilot to the level required for the issue of a type rating, including pre-flight, post-flight and theoretical knowledge instruction in accordance with the requirements of Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.320E (sections taken as applicable).

(c) Before the privileges are extended from a single pilot to multi pilot helicopters privileges on the same type, the holder shall meet the requirements of JAR-FCL 2.250 and have at least 100 hours in multi-pilot helicopters on this type. An applicant for the first multi-pilot multi-engine TRI(H) rating shall meet the experience requirements of JAR-FCL 2.330B (c) except that the 350 hours multi-pilot helicopter may be considered to have been met if they have the 100 hours multi-pilot helicopter on the same type.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.330F TRI(H) – Revalidation & Renewal
(See JAR-FCL 2.330D)
(See AMC FCL 2.320G (a) (2))

- (a) For revalidation of a TRI(H) rating the holder shall have a current FI(H) rating on the type required, or fulfil two of the following three requirements:

(1) musí mať nalietaných aspoň 50 hodín letového výcviku na vrtuľníkoch alebo FSTD ako FI, TRI, SFI, STI alebo IRI alebo ako examinátor v priebehu platnosti kvalifikácie, z ktorých aspoň 15 hodín musí byť v priebehu 12 mesiacov pred dátum uplynutia platnosti kvalifikácie TRI,

(2) musí sa zúčastniť opakovacieho seminára pre inštruktorov (pozri AMC FCL 2.320G (a)(2)) schváleného leteckým úradom v priebehu platnosti kvalifikácie,

(3) úspešne absolvovať, formou preskúšania odbornej spôsobilosti, príslušné sekcie hodnotenia stanoveného v JAR-FCL 2.330D s TRI(H) oznámeného na tento účel leteckým úradom.

(b) Pri prvom predĺžení platnosti a aspoň pri každom druhom predĺžení platnosti TRI(H) musí úspešne absolvovať hodnotenie stanovené v JAR-FCL 2.330D.

(c) Hodnotenie v súlade s JAR-FCL 2.330D na type predlžuje platnosť kvalifikácie TRI na ostatné typy, pre ktoré je kvalifikácia TRI určená. Ak sa kvalifikácii TRI(H) predlžuje platnosť na základe platnej kvalifikácie FI(H), doba platnosti kvalifikácie TRI(H) je do dátumu uplynutia platnosti kvalifikácie FI(H).

(d) Ak skončila platnosť kvalifikácie, musí žiadateľ splniť požiadavky, ktoré sú stanovené v ustanoveniach (a) (2) a (a) (3) alebo byť držiteľom platnej kvalifikácie FI(H) na type, v priebehu posledných 12 mesiacov pred obnovením platnosti. Ak sa kvalifikácii TRI(H) obnovuje platnosť na základe platnej kvalifikácie FI(H), doba platnosti kvalifikácie TRI(H) je do dátumu uplynutia platnosti kvalifikácie FI(H).

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.340A IRI(H) – Oprávnenia

Oprávnenia držiteľa kvalifikácie IR(H) sú obmedzené na vykonávanie výcviku držiteľov preukazov spôsobilosti na priznanie, predĺženie a obnovenie platnosti IR(H).

[ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.340B IRI(H) – Základné požiadavky a požiadavky (Pozri JAR-FCL 2.310)

Pred nastúpením do schváleného kurzu výcviku na kvalifikáciu IRI(H), žiadateľ musí:

- (a) byť držiteľom platnej IR(H) na príslušnom type,
- (b) byť držiteľom platnej TRI(H) na príslušnom type,
- (c) mať nalietaných aspoň 500 hodín času letu podľa IFR z ktorých aspoň 250 hodín musí byť prístrojový čas letu na vrtuľníkoch,
- (d) spĺňať základné požiadavky v JAR-FCL 2.310.

[ZT 4, 01.08.06]

(1) complete at least 50 hours of flight instruction in helicopters or FSTDs as FI, TRI, SFI, STI or IRI or as Examiner during the period of validity of the rating, of which at least 15 hours shall be within the 12 months preceding the expiry date of the TRI rating;

(2) attend an instructor refresher seminar (see AMC FCL 2.320G (a) (2)), as approved by the Authority, within the validity period of the rating;

(3) pass, as a proficiency check, the relevant sections of the assessment set out in JAR-FCL 2.330D with a TRI(H) notified by the Authority for this purpose.

(b) For the first revalidation, and for at least each alternating revalidation, the TRI(H) shall pass the assessment set out in JAR-FCL 2.330D.

(c) An assessment in accordance with JAR-FCL 2.330D on a type will revalidate the TRI rating on other types for which a TRI rating is held. If the TRI(H) rating is revalidated on the basis of a current FI(H) rating, the validity period of the TRI(H) rating will be to the expiry date of the FI(H) rating.

(d) If the rating has lapsed, the applicant shall meet the requirements as set out in (a) (2) and (a) (3) above, or hold a current FI(H) rating on the type, within the last 12 months before renewal. If the TRI(H) rating is renewed on the basis of a current FI(H) rating, the validity period of the TRI(H) rating will be to the expiry date of the FI(H) rating.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.340A IRI(H) – Privileges

The privileges of the holder of an IR(H) rating are limited to instructing licence holders for the issue, revalidation and renewal of an IR(H).

[Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.340B IRI(H) – Pre-requisites and Requirements (See JAR-FCL 2.310)

Before being permitted to begin an approved course of training for an IRI(H) rating an applicant shall:

- (a) hold a valid IR(H) on the relevant type,
- (b) hold a valid TRI(H) on the relevant type,
- (c) have completed at least 500 hours flight time under IFR of which at least 250 hours shall be instrument flight time in helicopters,
- (d) meet the pre-requisites in JAR-FCL 2.310 above.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.340C IRI(H) - Kurz
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.340C)
(Pozri AMC FCL 2.340C)

Žiadateľ o prvé vydanie IRI(H) musí mať úspešne absolvovaný schválený kurz IRI(H) v schválenej FTO (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.340C a AMC FCL 2.340C) zahŕňajúci výučbu teoretických vedomostí a aspoň 10 hodín letového výcviku na vrtuľníku alebo FSTD.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.340D IRI(H) – Praktická skúška
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.330E)

Žiadateľ musí úspešne absolvovať praktickú skúšku ako je stanovená v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E (sekcie podľa vhodnosti) s FIE(H) oprávneného na tento účel leteckým úradom.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.340E IRI(H) – Priznanie kvalifikácie
(Pozri JAR-FCL 2.340A až 2.340D)
(Pozri JAR-FCL 2.340F)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.305)

Žiadateľ o kvalifikáciu IRI(H):

(a) ktorý vyhovel podmienkam špecifikovaným v JAR-FCL 2.340A až 2.340D alebo

(b) ktorému bolo vydané zvláštne oprávnenie v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.305, spĺňa požiadavky JAR-FCL 2.340F a je držiteľom preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL, spĺňa požiadavky na priznanie kvalifikácie IRI(H).

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.340F IRI(H) - Predĺženie a obnovenie platnosti
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E)
(Pozri AMC FCL 2.320 (a) (2))

(a) Na predĺženie platnosti kvalifikácie IRI(H) držiteľ musí splniť dve z nasledujúcich troch požiadaviek:

(1) musí mať nalietaných aspoň 50 hodín prístrojového letového výcviku na vrtuľníkoch alebo FSTD ako FI, TRI, SFI, STI alebo IRI alebo ako examinátor v priebehu platnosti kvalifikácie, vrátane aspoň 15 hodín prístrojového letového výcviku v priebehu 12 mesiacov pred dátum uplynutia platnosti kvalifikácie IRI(H),

(2) musí sa zúčastniť opakovacieho seminára pre inštruktórov (pozri AMC FCL 2.320G (a) (2)) schváleného leteckým úradom v priebehu platnosti kvalifikácie IRI(H),

JAR-FCL 2.340C IRI(H) - Course
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.340C)
(See AMC FCL 2.340C)

An applicant for the initial issue of an IRI(H) shall have successfully completed an approved IRI(H) course at an approved FTO (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.340C and AMC FCL 2.340C) comprising theoretical knowledge instruction and at least 10 hours of flight instruction in a helicopter or FSTD.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.340D IRI(H) – Skill Test
(See Appendix 1 & 2 to JAR-FCL 2.330E)

The applicant shall pass a skill test as set out in Appendix 1 & 2 to JAR-FCL 2.320E (sections taken as applicable) with an FIE(H) authorised for this purpose by the Authority.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.340E IRI(H) – Rating Issue
(See JAR-FCL 2.340A thro' 2.340D)
(See JAR-FCL 2.340F)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.305)

An applicant for an IRI(H) rating:

(a) who has complied with the conditions specified in JAR-FCL 2.340A through 2.340D; or

(b) who has been issued a specific authorisation in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.305, complies with the requirements of JAR-FCL 2.340F and holds a JAR-FCL licence, shall have fulfilled the requirements for the issue of a IRI(H) rating.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.340F IRI(H) - Revalidation & Renewal
(See Appendix 1 & 2 to JAR-FCL 2.320E)
(See AMC FCL 2.320 (a) (2))

(a) For revalidation of a IRI(H) rating the holder shall fulfil two of the following three requirements:

(1) complete at least 50 hours of instrument flight instruction in helicopters or FSTDs as FI, TRI, SFI, STI or IRI or as Examiner during the period of validity of the rating, including at least 15 hours of instrument flight instruction within the 12 months preceding the expiry date of the IRI(H) rating;

(2) attend an instructor refresher seminar (see AMC FCL 2.320G (a) (2)), as approved by the Authority, within the validity period of the IRI(H) rating;

(3) úspešne absolvovať, formou preskúšania odbornej spôsobilosti, praktickú skúšku ako je stanovené v dodatkoch 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E v priebehu 12 mesiacov pred dátumom uplynutia platnosti kvalifikácie IRI.

(b) Pri prvom predĺžení platnosti a aspoň pri každom druhom predĺžení platnosti IRI(H) musí úspešne absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti ako je stanovené v dodatkoch 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E ako jednu z dvoch požiadaviek na splnenie požiadaviek JAR-FCL 2.340F (a).

(c) [] [Ak] skončila platnosť kvalifikácie, musí žiadateľ splniť požiadavky, ktoré sú stanovené v ustanoveniach (a) (2) a (a) (3) v priebehu 12 mesiacov pred obnovením platnosti.

(d) Preskúšanie odbornej spôsobilosti IRI(H) v súlade s dodatkami 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E na type predlžuje platnosť kvalifikácie IRI(H) na ostatné typy, pre ktoré je kvalifikácia IRI(H) určená.

[ZT 4, 01.08.06; ZT 5, 01.12.06; ZT 6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.350A SFI(H) – Oprávnenia (Pozri JAR-FCL 2.261 (d))

Oprávnenia držiteľa oprávnenia SFI(H) sú určené na vykonávanie letového výcviku na letovom simulátore na typové kvalifikácie a výcvik požadovaný na spoluprácu vo viacčlennej posádke (pozri JAR-FCL 2.261 (d)).

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.350B SFI(H) – Základné požiadavky a požiadavky (Pozri JAR-FCL 2.310) (Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295) (Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.330C)

Žiadateľ o oprávnenie SFI(H) musí:

(a) byť držiteľom alebo musel byť držiteľom preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota vydaného členským štátom JAA alebo preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota, ktorý nie je podľa JAR-FCL, prijateľný pre letecký úrad,

(b) mať nalietané aspoň 1 000 hodín skúsenosti vo funkcii pilota vrtuľníkov, vrátane aspoň 350 hodín vo funkcii pilota viacpilotných vrtuľníkov,

(c) mať absolvovaný schválený kurz na TRI(H) (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.330C),

(d) mať ukončené, v rámci obdobia 12 mesiacov predchádzajúcich žiadosti, preskúšanie odbornej spôsobilosti, ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 na letovom simulátore príslušného typu,

(e) mať absolvovanú, v rámci obdobia 12 mesiacov predchádzajúcich žiadosti, aspoň 1 hodinu času letu ako pozorovateľ v pilotnej kabíne príslušného typu alebo podobného typu schváleného leteckým úradom a

(3) pass, as a proficiency check, the skill test set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 2.320E within the 12 months preceding the expiry date of the IRI rating.

(b) For the first revalidation, and for at least each alternating revalidation, the IRI(H) shall pass the proficiency check as set out in Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 2.320E as one of the two requirements to be fulfilled to comply with JAR-FCL 2.340F (a);

(c) [] [If] the rating has lapsed, the holder shall meet the requirements of (a) (2) & (a) (3) above, within 12 months before renewal;

(d) An IRI(H) proficiency check in accordance with Appendices 1 & 2 to JAR-FCL 2.320E on a type will revalidate the IRI(H) rating on other types which an IRI(H) rating is held.

[Amdt.4, 01.08.06; Amdt.5, 01.12.06, Amdt.6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.350A SFI(H) – Privileges (See JAR-FCL 2.261 (d))

The privileges of the holder of a SFI(H) authorisation are to carry out synthetic flight instruction for type ratings, and the instruction required for multi-crew co-operation (see JAR-FCL 2.261 (d)).

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.350B SFI(H) – Pre-requisites & Requirements (See JAR-FCL 2.310) (See Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 a 2.295) (See Appendix 1 to JAR-FCL 2.330C)

An applicant for a SFI(H) authorisation shall:

(a) Hold or have held a professional pilot licence issued by a JAA Member State or a non JAR-FCL professional licence acceptable to the Authority;

(b) Have at least 1 000 hours flying experience as pilot of helicopters, to include at least 350 hours as a pilot of multi-pilot helicopters;

(c) Have completed an approved TRI(H) course (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.330C);

(d) Have completed within a period of 12 months preceding the application, a proficiency check as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 & 2.295 on a flight simulator of the applicable type;

(e) Have completed within a period of 12 months preceding the application, at least 1 hour flight time as an observer on the flight deck of the applicable type or similar type as agreed by the Authority; and

(f) spĺňať základné požiadavky v JAR-FCL [] [2.350F (a)].

[ZT 4, 01.08.06; ZT 5, 01.12.06; ZT 6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.350C SFI(H) – Kurz

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.330C)

(a) Mať absolvovaný obsah letového simulátora príslušného kurzu typovej kvalifikácie v schválenej FTO alebo TRTO v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.330C a

(b) Mať v kompletnom kurze typovej kvalifikácie vykonané aspoň jedno sedenie na letovom simulátore o dĺžke aspoň 3 hodiny týkajúce sa povinností SFI(H) na príslušnom type vrtuľníka pod dohľadom a k spokojnosti TRI(H) oznámeného na tento účel leteckým úradom.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.350D SFI(H) – Hodnotenie spôsobilosti

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.320E)

Žiadateľ o prvé vydanie oprávnenia SFI(H) musí preukázať TRI(H) oznámeného na tento účel leteckým úradom schopnosť poskytovať výcvik pilotom na úroveň predpísanú na vydanie typovej kvalifikácie, vrátane predletového a poletového výcviku a výučby teoretických vedomostí v súlade s požiadavkami dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 2.320C a 2.320E (sekcie podľa vhodnosti).

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.350E SFI(H) – Vydanie oprávnenia

(Pozri JAR-FCL 2.340F)
(Pozri JAR-FCL 2.350B až 2.350E)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.305)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.330C)

(a) Žiadateľ o prvé vydanie oprávnenia SFI(H):

(1) ktorý vyhovel podmienkam špecifikovaným v JAR-FCL 2.350B až 2.350E alebo

(2) ktorému bolo vydané zvláštne oprávnenie v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.305, spĺňa požiadavky JAR-FCL 2.340F a je držiteľom preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL,

spĺňa požiadavky na vydanie oprávnenia SFI(H).

(b) Ak sa oprávnenia rozširujú na ďalšie typy vrtuľníkov, držiteľ musí:

(1) mať ukončený schválený kurz TRI(H) (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.330C)

(f) Meet the pre-requisites in JAR-FCL [] [2.350F (a)].

[Amdt.4, 01.08.06; Amdt.5, 01.12.06; Amdt.6, 01.02.07]

JAR-FCL 2.350C SFI(H) – Course

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.330C)

(a) Have completed the flight simulator content of the applicable Type Rating course at an approved FTO or TRTO in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.330C; and

(b) Have conducted on a complete Type Rating course at least one flight simulator session of at least 3 hours related to the duties of an SFI(H) on the applicable type of helicopter under the supervision and to the satisfaction of a TRI(H) notified by the Authority for this purpose.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.350D SFI(H) – Assessment of Competence

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.320E)

An applicant for an initial SFI(H) authorisation shall demonstrate to a TRI(H), notified by the Authority for this purpose, the ability to instruct a pilot to the level required for the issue of a type rating, including pre-flight, post-flight and theoretical knowledge instruction in accordance with the requirements of Appendix 1 and 2 of JAR-FCL 2.320C and 2.320E (sections taken as applicable).

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.350E SFI(H) – Authorisation Issue

(See JAR-FCL 2.340F)
(See JAR-FCL 2.350B thro' 2.350E)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 & 2.295)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.305)
(See Appendix 1 o JAR-FCL 2.330C)

(a) An applicant for an initial SFI(H) authorisation:

(1) who has complied with the conditions specified in JAR-FCL 2.350B to 2.350E; or

(2) who has been issued a specific authorisation in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.305, complies with the requirements of JAR-FCL 2.340F and holds a JAR-FCL licence,

shall have fulfilled the requirements for the issue of a SFI(H) authorisation.

(b) If the privileges are to be extended to further types of helicopter the holder shall;

(1) have completed an approved TRI(H) course (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.330C);

(2) mať absolvovanú, v rámci obdobia 12 mesiacov predchádzajúcich žiadosti, aspoň 1 hodinu času letu ako pozorovateľ v pilotnej kabíne príslušného typu alebo na simulátore typu schváleného leteckým úradom

(3) mať absolvované, v rámci obdobia 12 mesiacov predchádzajúcich žiadosti, preskúšanie odbornej spôsobilosti ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 na letovom simulátore príslušného typu,

(4) mať v kompletnom kurze typovej kvalifikácie vykonané aspoň jedno sedenie na letovom simulátore o dĺžke aspoň 3 hodiny týkajúce sa povinností SFI(H) na príslušnom type vrtuľníka pod dohľadom a k spokojnosti TRI(H) oznámeného na tento účel leteckým úradom.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.350F SFI(H) – Predĺženie a obnovenie platnosti

(Pozri JAR-FCL 2.350D)

(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E)

(Pozri AMC FCL 2.320 (a) (2))

(a) Na predĺženie platnosti oprávnenia SFI(H) držiteľ musí splniť dve z nasledujúcich troch požiadaviek:

(1) musí mať nalietaných aspoň 50 hodín letového výcviku na FSTD ako SFI, STI alebo ako SFE(H) v priebehu platnosti kvalifikácie, vrátane aspoň 15 hodín letového výcviku v priebehu 12 mesiacov pred dátum uplynutia platnosti kvalifikácie SFI,

(2) musí sa zúčastniť opakovacieho seminára pre inštruktórov (pozri AMC FCL 2.320G (a) (2)) schváleného leteckým úradom v priebehu platnosti kvalifikácie SFI,

(3) úspešne absolvovať, formou preskúšania odbornej spôsobilosti, praktickú skúšku stanovenú v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E (sekcie podľa vhodnosti) v priebehu 12 mesiacov pred dátum uplynutia platnosti kvalifikácie SFI.

(b) Pri prvom predĺžení platnosti a aspoň pri každom druhom predĺžení platnosti SFI(H) musí úspešne absolvovať hodnotenie ako je stanovené v JAR-FCL 2.350D ako jednu z dvoch požiadaviek na splnenie požiadaviek JAR-FCL 2.350F (a).

(c) Ak skončila platnosť kvalifikácie, musí žiadateľ splniť požiadavky, ktoré sú stanovené v ustanoveniach (a) (2) a (a) (3) v priebehu 12 mesiacov pred obnovením platnosti.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.360A STI(H) – Oprávnenia
(Pozri JAR-FCL 2.350F (a) (3))

Oprávnenia držiteľa oprávnenia STI(H) sú určené na vykonávanie letového výcviku na letovom simulátore na jednopilotné vrtuľníky pre

(a) prvé vydanie preukazu spôsobilosti alebo

(2) have completed within a period of 12 months preceding the application, at least 1 hour flight time as an observer on the flight deck of the applicable type or simulator type as agreed by the Authority;

(3) have completed within a period of 12 months, preceding the application, a proficiency check as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 & 2.295 on a flight simulator of the applicable type;

(4) conducted on a complete type rating course at least one flight simulator session of at least 3 hours related to the duties of a SFI(H) on the applicable type of helicopter under the supervision and to the satisfaction of a TRI(H) notified by the Authority for this purpose.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.350F SFI(H) – Revalidation & Renewal

(See JAR-FCL 2.350D)

(See Appendix 1 a& 2 to JAR-FCL 2.320E)

(See AMC FCL 2.320 (a) (2))

(a) For revalidation of an SFI(H) authorisation the holder shall fulfil two of the following three requirements:

(1) complete at least 50 hours of flight instruction in FSTDs as SFI, STI or as SFE(H) during the period of validity of the rating, including at least 15 hours of flight instruction within the 12 months preceding the expiry date of the SFI rating;

(2) attend an instructor refresher seminar (see AMC FCL 2.320G (a) (2)), as approved by the Authority, within the validity period of the SFI rating;

(3) pass, as a proficiency check, the skill test set out in Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.320E (sections taken as applicable) within the 12 months preceding the expiry date of the SFI rating.

(b) For the first revalidation, and for at least each alternating revalidation, the SFI(H) shall pass the assessment as set out in JAR-FCL 2.350D as one of the two requirements to be fulfilled to comply with JAR-FCL 2.350F (a);

(c) If the rating has lapsed, the holder shall meet the requirements of (a) (2) & (a) (3) above, within the 12 months before renewal.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.360A STI(H) – Privileges
(See JAR-FCL 2.350F (a) (3))

The privileges of the holder of an STI(H) authorisation are to carry out synthetic flight instruction on single-pilot helicopters for;

(a) The initial issue of a licence or night

kvalifikácie na lietanie v noci za predpokladu, že je držiteľom alebo bol držiteľom kvalifikácie FI(H),

(b) prvé vydanie, predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti prístrojovej kvalifikácie za predpokladu, že je držiteľom alebo bol držiteľom kvalifikácie IRI(H),

(c) prvé vydanie, predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti typovej kvalifikácie za predpokladu, že je držiteľom alebo bol držiteľom kvalifikácie TRI(H), alebo spĺňa požiadavky JAR-FCL 2.350F (a) (3).

[ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.360B STI(H) – Požiadavky
(Pozri JAR-FCL 2.310)
(Pozri dodatok 3 k JAR-FCL 2.240)

Žiadateľ o oprávnenie STI(H) musí:

(a) byť držiteľom alebo musel byť držiteľom v predchádzajúcich 3 rokoch preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota obsahujúceho kvalifikáciu inštruktora alebo zvláštne oprávnenie príslušné ku kurzom, na ktoré je výcvik plánovaný alebo preukaz spôsobilosti štátu, ktorý nie je členom JAA, prijateľný pre letecký úrad,

(b) mať v FSTD aspoň 3 hodiny letového výcviku príslušného k oprávneniam STI(H),

(c) mať absolvované, v rámci obdobia 12 mesiacov predchádzajúcich žiadosti, preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 3 k JAR-FCL 2.240 na FSTD typu vrtuľníka príslušného k danému výcviku,

(d) mať absolvovanú, v rámci obdobia 12 mesiacov predchádzajúcich žiadosti, aspoň 1 hodinu času letu ako pozorovateľ v pilotnej kabíne príslušného typu alebo podobného typu schváleného leteckým úradom a

(e) spĺňať základné požiadavky v JAR-FCL 2.310.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.360C STI(H) – Kurz
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.330C)

(a) Mať absolvovaný obsah letového simulátora príslušného kurzu v schválenej FTO alebo TRTO v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.330C a

(b) Mať v kompletnom kurze vykonané aspoň jedno sedenie na letovom simulátore o dĺžke aspoň 3 hodiny týkajúce sa oprávnení STI(H) na príslušnom type vrtuľníka.

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.360D STI(H) – Hodnotenie spôsobilosti
(Pozri JAR-FCL 2.360A)

Žiadateľ o prvé vydanie oprávnenia STI(H) musí preukázať FIE(H) schopnosť poskytovať výcvik v súlade s oprávneniami v JAR-FCL 2.360A.

[ZT 4, 01.08.06]

qualification, provided he holds or has held an FI(H) rating;

(b) The initial issue, revalidation or renewal of an instrument rating, provided he holds or has held an IRI(H) rating;

(c) The initial issue, revalidation or renewal of a type rating, provided he holds or has held a TRI(H) rating or meets the requirements of JAR-FCL 2.350F (a) (3).

[Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03; Amdt.4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.360B STI(H) – Requirements
(See JAR-FCL 2.310)
(See Appendix 3 to JAR-FCL 2.240)

An applicant for a STI(H) authorisation shall:

(a) Hold or have held within the previous 3 year a professional pilots licence containing an instructional qualification or specific authorization appropriate to the courses on which instruction is intended or a non-JAA licence acceptable to the Authority;

(b) Have received in an FSTD at least 3 hours of flight instruction related to the privileges of an STI(H);

(c) Have completed within a period of 12 months preceding the application a proficiency check in accordance with Appendix 3 to JAR-FCL 2.240 in an FSTD of the type of helicopter appropriate to the instruction intended;

(d) Have completed within a period of 12 months, preceding the application, at least 1 hour flight time as an observer on the flight deck of the applicable type, or similar type as agreed by the Authority, and

(e) Meet the pre-requisites in v JAR-FCL 2.310.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.360C STI(H) – Course
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.330C)

(a) Have completed the flight simulator content of the applicable course at an approved FTO or TRTO in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.330C; and

(b) Have conducted on a complete course at least one flight simulator session of at least 3 hours related to the privileges of an STI(H) on the applicable type of helicopter.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.360D STI(H) – Assessment of Competence
(See JAR-FCL 2.360A)

An applicant for an initial STI(H) authorisation shall demonstrate to an FIE(H) the ability to instruct in accordance with the privileges in JAR-FCL 2.360A.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.360E STI(H) – Vydanie oprávnenia
(Pozri JAR-FCL 2.360A až 3.360D)
(Pozri JAR-FCL 2.360F)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.305)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.330C)

- (a) Žiadateľ o prvé vydanie oprávnenia STI(H):
- (1) ktorý vyhovel podmienkam špecifikovaným v JAR-FCL 2.360A až 2.360D alebo
 - (2) ktorému bolo vydané zvláštne oprávnenie v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.305, spĺňa požiadavky JAR-FCL 2.360F a je držiteľom preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL, spĺňa požiadavky na vydanie oprávnenia STI(H).

(b) Ak sa oprávnenia rozširujú na ďalšie typy vrtuľníkov FSTD, držiteľ musí:

- (1) mať ukončený schválený kurz STI(H) na príslušnom type (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.330C),
- (2) mať absolvované, v rámci obdobia 12 mesiacov predchádzajúcich žiadosti, preskúšanie odbornej spôsobilosti ako je stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 na letovom simulátore príslušného typu,
- (3) mať v kompletnom kurze typovej kvalifikácie vykonané aspoň jedno sedenie na FSTD o dĺžke aspoň 3 hodiny týkajúce sa povinností STI(H) na príslušnom type vrtuľníka pod dohľadom a k spokojnosti FIE(H).

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.360F STI(H) – Predĺženie a obnovenie platnosti
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.240)

Na predĺženie platnosti oprávnenia STI(H) v rámci posledných 12 mesiacov doby platnosti oprávnenia, žiadateľ musí:

- (a) mať aspoň 3 hodiny výcviku na FSTD ako časť kompletného kurzu na CPL, IR alebo typovej kvalifikácie a
- (b) mať príslušné sekcie preskúšania odbornej spôsobilosti z dodatku 3 k JAR-FCL 2.240 pre príslušný typ vrtuľníka na FSTD, na ktorom sa výcvik bežne vykonáva.

Ak vypršala platnosť oprávnenia, žiadateľ musí mať:

- (c) absolvované aspoň 3 hodiny opakovacieho výcviku na FSTD,
- (d) absolvované v kompletnom kurze na CPL, IR alebo typovú kvalifikáciu aspoň 3 hodiny výcviku pod

JAR-FCL 2.360E STI(H) – Authorisation Issue
(See JAR-FCL 2.360A thro' 3.360D)
(See JAR-FCL 2.360F)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 a 2.295)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.305)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.330C)

- (a) An applicant for an initial STI(H) authority:
- (1) who has complied with the conditions specified in JAR-FCL 2.360A to 2.360D); or
 - (2) who has been issued a specific authorisation in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.305, complies with the requirements of JAR-FCL 2.360F and holds a JAR-FCL licence; shall have fulfilled the requirements for the issue of a STI(H) authorisation.

(b) If the privileges are to be extended to further types of helicopter FSTDs, the holder shall:

- (1) have completed an approved STI(H) course on the applicable type (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.330C);
- (2) have completed within a period of 12 months, preceding the application, a proficiency check as set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 & 2.295 on a flight simulator of the applicable type;
- (3) have conducted on a complete type rating course at least one FSTD session of at least 3 hours related to the duties of a STI(H) on the applicable type of helicopter under the supervision, and to the satisfaction, of an FIE(H).

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.360F STI(H) – Revalidation & Renewal
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.240)

For revalidation of a STI(H) authorisation within the last 12 months of the validity period of the authorisation, the applicant shall have:

- (a) conducted at least 3 hours of instruction in a FSTD as part of a complete CPL, IR or type rating course, and
- (b) Completed the applicable proficiency check sections of Appendix 3 to JAR-FCL 2.240 for the appropriate type helicopter in a FSTD on which instruction is routinely conducted.

If the authorisation has lapsed the applicant shall have:

- (c) completed at least 3 hours refresher training in an FSTD;
- (d) conducted on a complete CPL, IR or type rating course at least 3 hours instruction under the

dohľadom a k spokojnosti examinátora, oznámeného na tento účel leteckým úradom,

(e) absolvované príslušné sekcie preskúšania odbornej spôsobilosti z dodatku 3 k JAR-FCL 2.240 pre príslušný typ vrtuľníka na FSTD, na ktorom sa výcvik bežne vykonáva.

[ZT 4, 01.08.06]

supervision and to the satisfaction of a examiner notified by the Authority for this purpose;

(e) completed the applicable proficiency check sections of Appendix 3 to JAR-FCL 2.240 for the appropriate type helicopter in a FSTD on which instruction is routinely conducted.

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.375 Zámerne nepoužité

JAR-FCL 2.375 Intentionally blank

JAR-FCL 2.380 Zámerne nepoužité

JAR-FCL 2.380 Intentionally blank

JAR-FCL 2.385 Zámerne nepoužité

JAR-FCL 2.385 Intentionally blank

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.305**Požiadavky na zvláštne oprávnenie inštruktorov, ktorí nie sú držiteľmi preukazu spôsobilosti vydaného podľa JAR-FCL, na vykonávanie výcviku v FTO alebo TRTO mimo členských štátov JAA**

(Pozri JAR-FCL 2.305 (a) (2) (iii))

1 (a) Inštruktori, ktorí sa uchádzajú o vykonávanie výcviku na získanie preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL, vrátane typovej kvalifikácie musia:

(i) byť držiteľmi aspoň CPL a kvalifikácií priznaných v súlade s ICAO Annex 1 požadovaných príslušným štátom, ktorý nie je členom JAA, na výcvik vykonávaný na lietadlách registrovaných v tomto štáte,

(ii) mať nalietaných aspoň 500 hodín času letu ako piloti vrtuľníkov, z ktorých aspoň 200 hodín ako letový inštruktor príslušný na uvažovaný výcvik, ktorý sa má poskytnúť a spĺňať požiadavky praxe podľa JAR-FCL 2.3 [] [20C] (a), (b), (c), (d) a/alebo (e),

(iii) mať ukončený(-é) v súlade s JAR-FCL schválený(-é) zodpovedajúci(-e) kurz(-y) teoretickej výučby a letového výcviku. Môže ísť o modifikovaný kurz schválený leteckým úradom, pri čom sa zohľadní predchádzajúci výcvik a praktické skúsenosti žiadateľa, avšak musí obsahovať aspoň 30 hodín pozemného výcviku a 15 hodín letového výcviku s inštruktorom, vykonaný letovým inštruktorom, ktorý je držiteľom preukazu spôsobilosti a kvalifikácie podľa JAR-FCL v súlade s JAR-FCL 2.3 [] [20](C) [],

(iv) úspešne vykonať praktickú skúšku stanovenú v JAR-FCL 2.320E,

(v) dĺžka platnosti oprávnenia je na rozhodnutí leteckého úradu, avšak nesmie prekročiť 3 roky,

(vi) predĺženie alebo obnovenie platnosti každého oprávnenia vydaného v súlade s uvedeným paragrafom (i) - (iv) musí byť v súlade s JAR-FCL 2.320G.

(b) Oprávnenie musí byť obmedzené nasledovne:

(i) žiaden výcvik na vydanie akýchkoľvek kvalifikácií inštruktora,

(ii) žiaden výcvik v rámci členských štátov JAA,

(iii) výcvik len pre žiakov s dostatočnými vedomosťami jazyka, v ktorom sa výcvik poskytuje,

(iv) na tie časti integrovaného kurzu ATP, kde inštruktor môže demonštrovať skúsenosti, zodpovedajúce zamýšľanému výcviku podľa 1 (a) (ii),

Appendix 1 to JAR-FCL 2.305**Requirements for a specific authorisation for instructors not holding a JAR-FCL licence to instruct in a FTO or TRTO outside JAA member States**

(See JAR-FCL 2.305 (a) (2) (iii))

1 (a) Instructors seeking to instruct for a JAR-FCL licence including instrument ratings shall:

(i) hold at least a CPL and ratings issued in accordance with ICAO Annex 1 required by the respective non-JAA Member State for the instruction to be given on aircraft registered in that State;

(ii) have completed at least 500 hours of flight time as a pilot of helicopters of which at least 200 hours shall be as a flight instructor relevant to the intended training to be given and meet the experience requirements of JAR-FCL 2.3 [] [20C](a), (b), (c), (d) and /or (e);

(iii) have completed in accordance with JAR-FCL the approved relevant course(s) of theoretical instruction and flight training. The course may be modified, as approved by the Authority, taking into account the previous training and the experience of the applicant, but shall comprise at least 30 hours of ground instruction and 15 hours of dual flight instruction performed by a flight instructor holding a JAR-FCL licence and rating in accordance with JAR-FCL 2.3 [] [20](C) [];

(iv) have passed the skill test set out in JAR-FCL 2.320E;

(v) validity period of the authorisation is at the discretion of the Authority but not exceeding 3 years;

(vi) revalidation or renewal of any authorisation issued in accordance with para (i) - (iv) above shall be in accordance with JAR-FCL 2.320G.

(b) The authorisation will be restricted as follows:

(i) no instruction for the issue of any instructor ratings,

(ii) no instruction within a JAA Member State,

(iii) instruction to students only who have sufficient knowledge of the language in which the instruction is given,

(iv) to those parts of the ATP integrated course where the instructor can demonstrate the experience relevant to the intended training according to paragraph 1 (a) (ii),

(v) žiaden výcvik MCC ako je vymedzený v dodatku 1 k JAR-FCL 2.261 (d) a AMC FCL 2.261 (d).

2 (a) Inštruktori, ktorí sa uchádzajú o vykonávanie výcviku typovej kvalifikácie podľa JAR-FCL musia:

(i) byť držiteľmi aspoň preukazu spôsobilosti a kvalifikácií priznaných v súlade s ICAO Annex 1 požadovaných príslušným štátom, ktorý nie je členom JAA, na výcvik vykonávaný na lietadlách registrovaných v tomto štáte,

(ii) plniť požiadavky praxe podľa JAR-FCL 2.330B (a) a (d) za účelom pôsobenia ako TRI(H) alebo podľa JAR-FCL 2.350B (a) (3) a (7) za účelom pôsobenia ako SFI(H),

(iii) mať nalietaných ako inštruktor typovej kvalifikácie (TRI(H) alebo ekvivalent) aspoň 100 hodín letu alebo času výcviku na simulátore,

(iv) dĺžka platnosti oprávnenia je na rozhodnutí leteckého úradu, avšak nesmie prekročiť 3 roky,

(v) plniť požiadavky JAR-FCL 2.330F na predĺženie platnosti, ak pôsobí ako TRI(H) alebo JAR-FCL 2.350F, ak pôsobí ako SFI(H).

(b) Oprávnenie musí byť obmedzené nasledovne:

(i) žiaden výcvik na vydanie akýchkoľvek kvalifikácií inštruktora,

(ii) žiaden výcvik v rámci členských štátov JAA,

(iii) výcvik len pre žiakov s dostatočnými vedomosťami jazyka, v ktorom sa výcvik poskytuje,

(iv) žiaden výcvik MCC ako je vymedzený v dodatku 1 k JAR-FCL 2.261 (d) a AMC FCL 2.261 (d).

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06; ZT 5, 01.12.06; ZT 6, 01.02.07]

(v) no instruction for MCC training as defined in Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (d) and AMC FCL 2.261 (d).

2 (a) Instructors seeking to instruct for a JAR-FCL type rating shall:

(i) hold at least the licence and ratings issued in accordance with ICAO Annex I required by the respective non-JAA Member State for the instruction to be given on aircraft registered in that State;

(ii) comply with the experience requirements of JAR-FCL 2.330B (a) and (d) in order to act as TRI(H) or with JAR-FCL 2.350B (a) (3) and (7) in order to act as SFI(H);

(iii) have completed as a type rating instructor (TRI(H) or equivalent) at least 100 hours of flight or simulator instruction time;

(iv) validity period of the authorisation is at the discretion of the Authority but not exceeding 3 years;

(v) have complied with the revalidation requirements of JAR-FCL 2.330F acting as TRI(H) or JAR-FCL 2.350F acting as SFI(H).

(b) The authorisation will be restricted as follows:

(i) no instruction for the issue of any instructor ratings;

(ii) no instruction within a JAA Member State;

(iii) instruction to students only who have sufficient knowledge of the language in which the instruction is given;

(iv) no instruction for MCC training as defined in Appendix 1 to JAR-FCL 2.261(d) and AMC FCL 2.261 (d).

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.4, 01.08.06; Amdt.5, 01.12.06; Amdt.6, 01.02.07]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.320D**Kurz kvalifikácie letového inštruktora (vrtuľník) (FI(H))**

(Pozri JAR-FCL 2.320D)
(Pozri AMC FCL 2.320D)

CIEĽ KURZU

1 Cieľom kurzu FI(H) je vycvičiť držiteľov preukazov spôsobilosti pre vrtuľníky na úroveň odbornej spôsobilosti nevyhnutnej pre vydanie kvalifikácie FI(H) a pre tento účel:

- a. osviežiť a doplniť technické vedomosti žiaka-inštruktora,
- b. vyškoliť žiaka-inštruktora na výučbu pozemných predmetov a na výcvik letových úloh,
- c. zabezpečiť, aby lietanie žiaka-inštruktora malo dostatočne vysokú úroveň a
- d. naučiť žiaka-inštruktora zásady základnej výučby a ich uplatňovanie na úrovni PPL.

2 S výnimkou časti „Vyučovanie a sebazvdelávanie“, všetky podrobnosti predmetov obsiahnutých v „Osnove pozemného a letového výcviku“, sú doplnkom k osnove kurzu PPL(H) a musia už byť žiadateľovi známe.

3 Kurz FI(H) by mal klásť zvláštny dôraz na úlohu jednotlivca, so zvýraznením dôležitosti ľudského činiteľa v prostredí vzájomného pôsobenia človek – stroj a teoretických vedomostí. Zvláštna pozornosť by sa mala venovať úrovni zrelosti a úsudku žiadateľov, vrátane chápania dospelých, ich názoru a chovania a rôznym úrovniam vzdelania.

4 Počas kurzu sa musí dosiahnuť, aby si žiadatelia uvedomili svoje vlastné postoje k dôležitosti letovej bezpečnosti. Zlepšovanie povedomia bezpečnosti musí byť základným cieľom v priebehu celého kurzu. Najväčší význam pre kurz výcviku je zameranie sa na poskytnutie žiadateľom vedomosti, schopnosti a postoje súvisiace s úlohou letových inštruktórov.

5 Po úspešnom absolvovaní kurzu a záverečnej skúšky môže byť žiadateľovi vydaná kvalifikácia letového inštruktora FI(H).

VYUČOVANIE A SEBAVZDELÁVANIE

6 Osnova je stanovená v AMC FCL 2.320D časť 1. Schválený kurz teoretických vedomostí FI(H) musí zahŕňať nie menej ako 125 hodín vrátane postupových skúšok. Pilotom, ktorí sú držiteľmi alebo boli držiteľmi kvalifikácie FI(A) sa započíta 75 hodín zo 125 hodín z vyučovania a sebazvdelávania z časti 1 kurzu FI(H).

LETOVÝ VÝCVIK

7 Osnova letového výcviku je stanovená v AMC FCL 2.320D časť 2. Schválený kurz FI(H) musí zahŕňať nie menej ako 30 hodín letového výcviku.

Appendix 1 to JAR-FCL 2.320D**Flight Instructor rating (Helicopter) (FI(H)) course**

(See JAR-FCL 2.320D)
(See AMC FCL 2.320D)

COURSE OBJECTIVE

1 The aim of the FI(H) course is to train helicopter licence holders to the level of proficiency necessary for the issue of a FI(H) rating and, for that purpose, to:

- a. refresh and bring up to date the technical knowledge of the student instructor;
- b. train the student instructor to teach the ground subjects and air exercises;
- c. ensure that the student instructor's flying is of a sufficiently high standard; and
- d. teach the student instructor the principles of basic instruction and to apply them at the PPL level.

2 With the exception of the section on Teaching and Learning, all the subject detail contained in the Ground and Flight Training Syllabus is complementary to the PPL(H) course syllabus and should already be known by the applicant.

3 The FI(H) course shall give particular stress to the role of the individual in relation to the importance of human factors in the man-machine and theoretical knowledge environment interaction. Special attention should be paid to the applicant's maturity and judgement including an understanding of adults, their behavioural attitudes and variable levels of education.

4 During the course, the applicants shall be made aware of their own attitudes to the importance of flight safety. Improving safety awareness shall be a fundamental objective throughout the course. It will be of major importance for the course of training to aim at giving applicants the knowledge, skills and attitudes relevant to a flight instructor's task.

5 On successful completion of the course and final test the applicant may be issued with a FI(H) rating.

TEACHING AND LEARNING

6 The syllabus is set out in AMC FCL 2.320D part 1. An approved FI(H) theoretical knowledge course shall comprise not less than 125 hours including progress tests. Pilots holding or having held a FI(A) rating are credited with 75 hours towards the 125 hours of the Teaching and Learning part 1 of the FI(H) course.

FLYING TRAINING

7 The flying training syllabus is set out in AMC FCL 2.320D part 2. An approved FI(H) course shall comprise not less than 30 hours of flight instruction.

PRAKTICKÁ SKÚŠKA

Po absolvovaní kurzu, žiadateľ musí podstúpiť praktickú skúšku v súlade s dodatkami 1 a 2 k JAR-FCL 2.320D.

[ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06; ZT 5, 01.12.06]

SKILL TEST

On completion of the course, the applicant shall take the skill test in accordance with Appendices 1 and 2 to JAR-FCL 2.320D.

[Amdt.2, 01.11.02; Amdt4, 01.08.06; Amdt.5, 01.12.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.320E [a 2.345]**Program praktickej skúšky, preskúšania odbornej spôsobilosti a ústnej skúšky z teoretických vedomostí na získanie kvalifikácie letového inštruktora (FI(H))**

(Pozri JAR-FCL 2.320E[, 2.345, 2.355 a 2.395])

1 Praktická skúška na získanie kvalifikácie FI(H) je stanovená v dodatku 2 k JAR-FCL 2.320E. Skúška zahŕňa ústne teoretické skúšky na zemi, predletový a poletový rozbor a v priebehu praktických skúšok vo vrtuľníku vykonávanie letových úloh FI(H).

2 Žiadateľ o praktickú skúšku musí absolvovať výcvik na vrtuľníku rovnakého typu ako vrtuľník použitý v priebehu skúšky. Vrtuľník použitý na skúšku musí spĺňať požiadavky stanovené v dodatku 1a k JAR-FCL 2.055, paragraf 25.

3 Pred praktickou skúškou musí žiadateľ dokončiť predpísaný výcvik. FTO musí na požiadanie examinátora predložiť výcvikové záznamy žiadateľa.

4 Sekcia 1 - ústna časť skúšky z teoretických vedomostí, je ďalej rozdelená na dve časti:

(a) Od žiadateľa sa požaduje predniesť prednášku podľa skúšobných podmienok inému žiakovi(-om), z ktorých jeden bude examinátor. Skúšobná prednáška má byť vybraná z úloh a - h sekcie 1. Dĺžka doby na prípravu tejto skúšobnej prednášky musí byť vopred schválená examinátorom. Žiadateľ môže použiť vhodnú literatúru. Skúšobná prednáška by nemala trvať dlhšie ako 45 minút.

(b) Examinátor ústne skúša žiadateľa z vedomostí úloh a - i sekcie 1 a z vedomostí obsahu vyučovanie a sebazvedľovanie poskytnutého v kurzoch FI(H).

5 Sekcie 2, 3 a 7 sú určené na získanie kvalifikácie FI(H) na jednomotorové (SE), jednopilotné vrtuľníky [(SPH)]. Tieto časti zahŕňajú úlohy na preukázanie spôsobilosti stať sa FI(H) (napr. úlohy vykonávané inštruktormi, ktoré sú vybrané examinátorom z osnovy letového výcviku výcvikových kurzov FI(H) (pozri AMC FCL 2.320E). Od žiadateľa sa vyžaduje preukázanie spôsobilosti FI(H), vrátane predletovej prípravy, letového výcviku a poletového rozboru.

6 Sekcia 4 je zámerné nepoužitá a môže sa použiť na zaradenie iných úloh na predvedenie schopností FI(H) podľa rozhodnutia examinátora a na základe potvrdenia žiadateľa pred praktickou skúškou, že ich zbral na vedomie.

7 Sekcia 5 zahŕňa ďalšie úlohy na predvedenie schopností inštruktora na kvalifikáciu FI(H) na viacmotorové (ME) jednopilotné vrtuľníky (SPH). V prípade požiadavky v tejto časti sa musí použiť ME SPH, letový simulátor alebo FNPT II. V prípade použitia letového simulátora alebo FNPT, musia tieto simulovať viacmotorový vrtuľník (ME). Táto časť sa musí absolvovať navyše k sekciám 2, 3 a 4 (ak sú príslušné) a 7.

Appendix 1 to JAR-FCL 2.320E [and 2.345]**Arrangements for the flight instructor rating (FI(H)) skill test, proficiency check and oral theoretical knowledge examination**

(See JAR-FCL 2.320E[, 2.345, 2.355 a 2.395])

1 The skill test for a FI(H) rating is set out in Appendix 2 to JAR-FCL 2.320E. The test comprises oral theoretical examinations on the ground, pre-flight and post flight briefings and in-flight FI(H) demonstrations during skill tests in a helicopter.

2 An applicant for the skill test shall have received instruction on the same type of helicopter used for the test. The helicopter used for the test shall meet the requirements set out in Appendix 1a to JAR-FCL 2.055, paragraph 25.

3 Before taking the skill test an applicant shall have completed the required training. The FTO shall produce the applicant's training records when required by the examiner.

4 Section 1, the oral theoretical knowledge examination part of the skill test, is sub-divided into two parts:

(a) the applicant is required to give a lecture under test conditions to other 'student(s)', one of whom will be the examiner. The test lecture is to be selected from items a - h of Section 1. The amount of time for preparation of the test lecture shall be agreed beforehand with the examiner. Appropriate literature may be used by the applicant. The test lecture should not exceed 45 minutes.

(b) the applicant is tested orally by an examiner for knowledge of items a - i of Section 1 and the 'teaching and learning' content given in the FI(H) courses.

5 Sections 2, 3 and 7 are for a FI(H) rating for single-engine (SE) single-pilot helicopters [(SPH)]. These parts comprise exercises to demonstrate the ability to be an FI(H) (i.e. instructor demonstration exercises) chosen by the examiner from the flight syllabus of the FI(H) training courses (see AMC FCL 2.320E). The applicant will be required to demonstrate FI(H) abilities, including briefing, flight instruction and de-briefing.

6 Section 4 is intentionally blank and may be used for the inclusion of other FI(H) demonstration exercises, as decided by the examiner and acknowledged by the applicant before the skill test.

7 Section 5 comprises additional instructor demonstration exercises for a FI(H) rating for multi-engine (ME) SPHs. This part, if required, shall use a ME SPH, flight simulator or FNPT II. If a flight simulator or FNPT is used, this shall simulate a ME helicopter. This part shall be completed in addition to sections 2, 3, 4 (if applicable) and 7.

8 Sekcia 6 je zámerne nepoužitá. Táto časť bude zahŕňať dodatočné úlohy na preukázanie kvalifikácie FI(H) podľa rozhodnutia examinátora a na základe odsúhlasenia žiadateľom pred praktickou skúškou určenou na získanie kvalifikácie FI(H) na prístrojovú kvalifikáciu (IR). Tieto úlohy sa musia týkať požiadaviek výcviku na prvé vydanie IR.

9 V priebehu praktickej skúšky musí žiadateľ sedieť na sedadle, ktoré je obvyčajne používané FI(H). Examinátor alebo ďalší FI(H) musí predstavovať žiaka. Od žiadateľa sa musí požadovať, aby vysvetlil príslušné úlohy a predviedol ich vykonávanie žiakovi, kde je to príslušné. Následne musí žiak vykonať rovnaký obrat s typickými chybami neskúsených žiakov. Od žiadateľa sa očakáva, že chyby opraví ústne a/alebo, ak je to nevyhnutné, zásahom do riadenia.

10 Sekcia 1, 2 až 7 (podľa vhodnosti) sa musí absolvovať v priebehu šiestich mesiacov, avšak všetky sekcie by mali byť ukončené, ak je to možné, v ten istý deň. Neúspech v ktorejkoľvek úlohe zo sekcií 2, 3 a 4 (ak sú príslušné) a 5/6 (ak sú vhodné) si vyžaduje opakovať skúšku so všetkými úlohami. V prípade neúspechu v sekcii 1 môže byť táto opakovaná samostatne.

11 Examinátor môže skúšku prerušiť v ktoromkoľvek štádiu, ak dôjde k záveru, že lietanie vykonávané žiadateľom alebo jeho spôsobilosť poskytovať výcvik si vyžaduje opakovanie skúšky.

12 Examinátor musí zastávať funkciu veliaceho pilota, okrem situácií odsúhlasených examinátorom, kedy je veliacim pilotom na let určený ďalší FI(H). Zodpovednosť za let musí byť stanovená v súlade s národnými predpismi.

13 Na praktickú skúšku musí byť použitý obsah praktickej skúšky a sekcie stanovené v dodatku 2 k JAR-FCL 2.320E. Formát a formulár žiadosti o praktickú skúšku môže stanoviť letecký úrad (pozri IEM FCL 2.320E).

[ZT 1, 01.12.00; ZT 4, 01.08.06, ZT 5, 01.12.06; ZT 6, 01.02.07]

8 Section 6 is intentionally blank. This part will include additional FI(H) rating demonstration exercises, as decided by the examiner and agreed with the applicant before the skill test, for an FI(H) rating for instrument ratings (IR). These exercises will be related to the training requirements for the initial issue of an IR.

9 During the skill test the applicant shall occupy the seat normally occupied by the FI(H). The examiner or another FI(H) shall function as the 'student'. The applicant shall be required to explain the relevant exercises and to demonstrate their conduct to the 'student', where appropriate. Thereafter, the 'student' shall execute the same manoeuvre including typical mistakes of inexperienced students. The applicant is expected to correct mistakes orally and/or, if necessary, by intervening.

10 Sections 1 and 2 through 7 (as relevant) shall be completed within a period of six months but all sections should, wherever possible, be completed on the same day. Failure in any exercise within sections 2, 3 and 4 (if applicable) and 5/6 (if relevant) requires a re-test covering all exercises. Section 1, if failed, may be retaken separately.

11 The examiner may terminate the test at any stage if it is considered that the applicant's demonstration of flying or instructional skills require a re-test.

12 The examiner shall be the pilot-in-command, except in circumstances agreed by the examiner when another FI(H) is designated as pilot-in-command for the flight. Responsibility for the flight shall be allocated in accordance with national regulations.

13 The skill test contents and sections set out in Appendix 2 to JAR-FCL 2.320E shall be used for the skill test. The format and application form for the skill test may be determined by the Authority (see IEM FCL 2.320E).

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.4, 01.08.06; Amdt.5, 01.12.06; Amdt.6, 01.02.07]

Dodatok 2 k JAR-FCL 2.320E [a 2.345]**Obsah praktickej skúšky, ústnej skúšky z teoretických vedomostí a preskúšania odbornej spôsobilosti na získanie kvalifikácie letového inštruktora (FI(H))**

(Pozri JAR-FCL 2.320E [a 2.345])

(Pozri IEM FCL 2.320E)

SEKCIA 1	
ÚSTNA SKÚŠKA Z TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ	
a	Letecké právo
b	Všeobecné vedomosti o lietadle
c	Letové výkony a plánovanie
d	Ľudská výkonnosť a obmedzenia
e	Meteorológia
f	Navigácia
g	Prevádzkové postupy
h	Princípy letu
i	Administratíva výcviku

VYBRANÉ HLAVNÉ CVIČENIE SEKCIE 2 a 3:

SEKCIA 2	
PREDLETOVÁ PRÍPRAVA	
a	Predvedenie prípravy
b	Technická presnosť
c	Jasnosť výkladu
d	Jasnosť reči
e	Metóda výcviku
f	Použitie modelov a pomôcok
g	Účasť žiaka
SEKCIA 3	
LET	
a	Príprava predvedenia
b	Synchronizácia reči s predvádzaním
c	Opravovanie chýb
d	Ovládanie vrtuľníka
e	Metóda výcviku
f	Letecká profesionalita všeobecne/Bezpečnosť
g	Určovanie polohy, využívanie vzdušného priestoru
SEKCIA 4	
INÉ ÚLOHY	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	

SEKCIA 5 ÚLOHY PRE VIACMOTOROVÉ VRTULNÍKY	
a	¹ Činnosti nasledujúce po poruche motora krátko po vzlete
b	¹ Priblíženie a opakovanie okruhu s jedným pracujúcim motorom
c	¹ Priblíženie a pristátie s jedným pracujúcim motorom
d	
e	
f	
g	

¹ Tieto úlohy musia byť predvedené v priebehu praktickej skúšky na kvalifikáciu inštruktora na jednopilotné viacmotorové vrtulníky.

SEKCIA 6 ÚLOHY LETU PODĽA PRÍSTROJOV	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
SEKCIA 7 POLETOVÝ ROZBOR	
a	Predvedenie prípravy
b	Technická presnosť
c	Jasnosť výkladu
d	Jasnosť reči
e	Metóda výcviku
f	Použitie modelov a pomôcok
g	Účasť žiaka

[ZT 4, 01.08.06; ZT 5, 01.12.06; ZT 6, 01.02.07]

Appendix 2 to JAR-FCL 2.320E [and 2.345]**Contents of the flight instructor rating (FI(H)) skill test, oral theoretical knowledge examination and proficiency check**

(See JAR-FCL 2.320E [and 2.345])

(See IEM FCL 2.320E)

SECTION 1 THEORETICAL KNOWLEDGE ORAL	
a	Air law
b	Aircraft General Knowledge
c	Flight Performance and Planning
d	Human Performance and Limitations
e	Meteorology
f	Navigation
g	Operational Procedures
h	Principles of Flight
i	Training Administration

SECTIONS 2 AND 3 SELECTED MAIN EXERCISE:

SECTION 2 PRE-FLIGHT BRIEFING	
a	Visual Presentation
b	Technical Accuracy
c	Clarity of Explanation
d	Clarity of Speech
e	Instructional Technique
f	Use of Models and Aids
g	Student Participation
SECTION 3 FLIGHT	
a	Arrangement of Demo
b	Synchronisation of Speech with Demo
c	Correction of Faults
d	Helicopter Handling
e	Instructional Technique
f	General Airmanship/Safety
g	Positioning; use of Airspace
SECTION 4 OTHER EXERCISES	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	

SECTION 5 MULTI-ENGINE EXERCISES	
a	¹ Actions following an Engine failure shortly after take-off
b	¹ A single-engine approach and go around
c	¹ A single-engine approach and landing
d	
e	
f	
g	

¹ These exercises shall be demonstrated at the skill test for the single-pilot multi-engine instructor rating.

SECTION 6 INSTRUMENT EXERCISES	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
SECTION 7 POSTFLIGHT DE-BRIEFING	
a	Visual Presentation
b	Technical Accuracy
c	Clarity of Explanation
d	Clarity of Speech
e	Instructional Technique
f	Use of Models and Aids
g	Student Participation

[Amdt. 4, 01.08.06; Amdt. 5, 01.12.06; Amdt. 6, 01.02.07]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.330C

Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora typovej kvalifikácie (vrtuľník) pre, podľa toho, čo je vhodné, jednopilotné alebo viacpilotné vrtuľníky osvedčené pre prevádzku podľa VFR alebo IFR (TRI(H))

(Pozri JAR-FCL 2.330A)
(Pozri JAR-FCL 2.330C)
(Pozri JAR-FCL 2.330F)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295)
(Pozri dodatok 3 k JAR-FCL 2.240)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (a))
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E)

VŠEOBECNÝ CIEĽ KURZU

1 Cieľom kurzu TRI(H) je vycvičiť držiteľov preukazu spôsobilosti na vrtuľník na úroveň odbornej spôsobilosti nevyhnutnej pre vydanie kvalifikácie TRI(H). Kurz musí žiadateľom poskytovať adekvátny výcvik technický a teoretických vedomostí, letový výcvik a letový výcvik na letovom simulátore za účelom školenia na typovú kvalifikáciu na akýkoľvek jednopilotný alebo viacpilotný vrtuľník, na ktorý je žiadateľ kvalifikovaný (pozri JAR-FCL 2.330A).

2 Kurz TRI(H) musí klást' zvláštny dôraz na úlohu jednotlivca, so zvýraznením dôležitosti ľudského činiteľa v prostredí vzájomného pôsobenia človek – stroj a úlohu CRM. Zvláštna pozornosť musí byť venovaná úrovni zrelosti a úsudku žiadateľov, vrátane chápania dospelých, ich názoru a chovania a rôznym úrovniam schopnosti učiť sa.

3 Počas kurzu sa musí dosiahnuť, aby si žiadatelia uvedomili svoje vlastné postoje k dôležitosti letovej bezpečnosti. Dôležité počas kurzu výcviku je zamerať sa na poskytnutie žiadateľom vedomostí, schopností a postoje súvisiace s úlohou inštruktorov typovej kvalifikácie.

ŠTRUKTÚRA KURZU TRI

4 Kurz TRI pozostáva z 3 častí:

a) Časť 1 Modul vyučovania a sebazvedávania. Podrobná osnova je stanovená v AMC 2.320D a musí obsahovať nie menej ako 25 hodín. Pilotom, ktorí sú držiteľmi alebo boli držiteľmi jednej z nasledujúcich kvalifikácií sa započíta časť 1, Modul vyučovania a sebazvedávania kurzu TRI(H):

FI(H), IRI(H), SFI(H), STI(H)

FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A)

b) Časť 2 Technický výcvik. Technická výučba teoretických vedomostí musí obsahovať nie menej ako 10 hodín výcviku, zahŕňajúc kontrolu technických vedomostí, príprava plánu lekcie a rozvíjanie inštruktážnych schopností v učebni na umožnenie TRI vyučovať osnovu technických teoretických vedomostí, ako je stanovená v dodatku 1 k JAR-FCL 2.261 (a). Ak ide o kvalifikáciu TRI na viacpilotné vrtuľníky, zvláštny dôraz treba dávať na spoluprácu vo viacčlennej posádke.

Appendix 1 to JAR-FCL 2.330C

Course for the type rating instructor (helicopter) for, as applicable, single- or multi-pilot helicopters certificated for VFR or IFR operation (TRI(H))

(See JAR-FCL 2.330A)
(See JAR-FCL 2.330C)
(See JAR-FCL 2.330F)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 and 2.295)
(See Appendix 3 to JAR-FCL 2.240)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (a))
(See Appendix 1 & 2 to JAR-FCL 2.320E)

GENERAL COURSE OBJECTIVES

1 The aim of the TRI(H) course is to train helicopter licence holders to the level of proficiency necessary for the issue of a TRI(H) rating. The course shall be designed to give adequate training to the applicant in technical and theoretical knowledge instruction, flight instruction and synthetic flight instruction in order to instruct for any single or multi-pilot helicopter type rating for which the applicant is qualified (see JAR-FCL 2.330A).

2 The TRI(H) course shall give particular emphasis to the role of the individual in relation to the importance of human factors in the man-machine environment and the role of CRM. Special attention shall be given to the applicant's maturity and judgement including an understanding of adults, their behavioural attitudes and variable levels of learning ability.

3 During the course the applicants shall be made aware of their own attitudes to the importance of flight safety. It will be important during the course of training to aim at giving the applicant the knowledge, skills and attitudes relevant to the role of the Type Rating Instructor.

TRI COURSE STRUCTURE

4 The TRI course consists of 3 parts:

a) Part 1 Teaching and Learning Module. The detailed syllabus is set out in AMC 2.320D and shall comprise of not less than 25 hours. Pilots holding or having held one of the following ratings are credited for the TRI(H) Part 1, Teaching and Learning Module of the course:

FI(H), IRI(H), SFI(H), STI(H)

FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A)

b) Part 2 Technical Training. The technical theoretical knowledge instruction shall comprise of not less than 10 hours training to include the revision of technical knowledge, the preparation of lesson plans and the development of classroom instructional skills to enable the TRI to instruct the technical theoretical knowledge syllabus as set out in Appendix 1 to JAR FCL 2.261 (a). If a TRI rating for multi-pilot helicopters is sought, particular attention shall be given to multi-crew cooperation.

c) Časť 3 Letový výcvik. Objem letového výcviku sa bude líšiť v závislosti na zložitosti daného typu vrtuľníka. Musí obsahovať aspoň 5 hodín letového výcviku na jednopilotný vrtuľník a aspoň 10 hodín na viacpilotný viacmotorový vrtuľník. Rovnaký počet hodín musí byť na výcvik a precvičenie predletovej a poletovej prípravy pre každú úlohu. Letový výcvik musí dovoliť, že žiadateľ je schopný vyučovať letové úlohy bezpečne a účinne a mal by sa týkať toho typu vrtuľníka, na ktorom žiadateľ plánuje vyučovať. Obsah výcvikového programu musí zahŕňať len tie výcvikové úlohy, ktoré sú príslušné danému typu vrtuľníka, ako je stanovené v dodatku 1 a 2 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 alebo dodatku 3 k JAR-FCL 2.240.

d) ak ide o kvalifikáciu TRI pre predĺžovanie platnosti prístrojových kvalifikácií, musí žiadateľ mať platnú prístrojovú kvalifikáciu.

HODNOTENIE TRI

5 Hodnotenie TRI je založené na príslušných sekciách praktickej skúšky FI (pozri dodatok 1 a 2 k FCL 2.320E) napr. predletová úloha prípravy, hlavná úloha letu (s ďalšími úlohami), poletový rozbor a otázky na systémy lietadla. Toto konečné hodnotenie musí byť vykonávané TRI(H) oznámeného na tento účel leteckým úradom.

PREDĽŽENIE A OBNOVENIE PLATNOSTI

6 Na predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti kvalifikácie TRI(H), kandidát musí spĺňať požiadavky JAR-FCL 2.330F. Hodnotenie TRI na jednomotorový typ vrtuľníka predĺži platnosť kvalifikácie TRI na ostatné jednomotorové typy na ktoré sa kvalifikácia TRI vzťahuje. Kvalifikácia TRI na viacmotorové vrtuľníky predĺži platnosť kvalifikácie TRI na ostatné viacmotorové typy, na ktoré sa kvalifikácia TRI vzťahuje.

ĎALŠIE TYPOVÉ KURZY

7 TRI, ktorý sa chce kvalifikovať na ďalšie typy absolvujú príslušný typový technický výcvik a nie menej ako 2 hodiny letového výcviku a úspešne absolvujú, formou preskúšania odbornej spôsobilosti, príslušné sekcie hodnotenia v JAR-FCL 2.330D s TRI(H).

[ZT 4, 01.08.06]

c) Part 3 Flight Training. The amount of flight training will vary depending on the complexity of the helicopter type. At least 5 hours flight instruction for a single pilot helicopter and at least 10 hours for a multi-pilot multi-engine helicopter. A similar number of hours shall be used for the instruction and practice of pre-flight and post flight briefing for each exercise. The flight instruction shall aim to ensure that the applicant is able to teach the air exercises safely and efficiently and shall be related to the type of helicopter on which the applicant wishes to instruct. The content of the training programme shall only cover training exercises applicable to the helicopter type as set out in Appendix 1 & 2 to JAR FCL 2.240 & 2.295 or Appendix 3 to JAR-FCL 2.240.

d) If a TRI rating for revalidation of instrument ratings is sought, then the applicant shall hold a valid instrument rating.

TRI ASSESSMENT

5 The TRI assessment will be based on the relevant sections of the FI Skill Test (See Appendix 1 & 2 to FCL 2.320E) i.e. pre-flight exercise brief, flight main exercise (with additional exercises), post-flight debrief and questions on the aircraft systems. This final assessment shall be conducted by a TRI(H) notified by the authority for this purpose.

REVALIDATION AND RENEWAL

6 For the revalidation or renewal of the TRI(H) rating, the candidate will meet the requirements of JAR-FCL 2.330F. A TRI assessment on a single engine helicopter type will revalidate the TRI rating on other single engine types for which a TRI rating is held. A TRI rating for multi engine helicopters will revalidate the TRI rating on other multi engine types for which a TRI rating is held.

ADDITIONAL TYPE COURSES

7 TRIs who wish to qualify for further types will conduct the appropriate type technical and not less than 2 hours flight training and pass, as a proficiency check, the relevant sections of the assessment in JAR-FCL 2.330D with a TRI(H).

[Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.340C

Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora prístrojovej kvalifikácie (vrtuľník) (IRI(H))

(Pozri JAR-FCL 2.340F)
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.205)
(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E)
(Pozri AMC-FCL 2.340C)
(Pozri AMC-FCL 2.340D)

VŠEOBECNÝ CIEĽ KURZU

1 Cieľom kurzu IRI(H) je vycvičiť držiteľov preukazu spôsobilosti na vrtuľník na úroveň odbornej spôsobilosti nevyhnutnej pre vydanie kvalifikácie IRI(H).

2 Kurz musí:

(a) žiadateľom poskytovať adekvátnu výučbu teoretických vedomostí, letový výcvik a letový výcvik na letovom simulátore za účelom školenia na prístrojovú kvalifikáciu na vrtuľníky, v súlade s osnovou v dodatku 1 k JAR-FCL 2.205,

(b) osviežiť a doplniť teoretické vedomosti inštruktora,

(c) zabezpečiť, aby lietanie podľa prístrojov žiakov-inštruktorov malo dostatočne vysokú úroveň.

3 Kurz IRI(H) musí kľásť zvláštny dôraz na úlohu jednotlivca, so zvýraznením dôležitosti ľudského činiteľa v prostredí vzájomného pôsobenia človek – stroj. Zvláštna pozornosť musí byť venovaná úrovniam zralosti a úsudku žiadateľov, vrátane chápania dospelých, ich názoru a chovania a rôznym úrovniam schopnosti učiť sa.

4 Počas kurzu sa musí dosiahnuť, aby si žiadatelia uvedomili svoje vlastné postoje k dôležitosti letovej bezpečnosti. Dôležité počas kurz výcviku je zameranie sa na poskytnutie žiadateľom vedomostí, schopnosti a postoje súvisiace s úlohou inštruktorov prístrojovej kvalifikácie.

ŠTRUKTÚRA KURZU IRI(H)

5 Kurz IRI pozostáva z 3 častí:

a) Časť 1 Modul vyučovania a sebazvedávania. Podrobná osnova je stanovená v AMC FCL 2.320D časť 1 a musí obsahovať nie menej ako 25 hodín. Pilotom, ktorý sú držiteľmi alebo boli držiteľmi jednej z nasledujúcich kvalifikácií sa započíta časť 1, Modul vyučovania a sebazvedávania kurzu IRI(H):

FI(H), TRI(H), SFI(H), STI(H)

FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), IRI(A), STI(A)

b) Časť 2 Výcvik prístrojových teoretických vedomostí. Výcvik prístrojových teoretických vedomostí musí obsahovať nie menej ako 10 hodín výcviku, zahŕňajúc kontrolu prístrojových teoretických vedomostí, príprava plánu lekcii a rozvíjanie inštruktážnych schopností v učebni na umožnenie IRI(H) vyučovať osnovu prístrojových teoretických vedomostí, ako je stanovená v AMC FCL 2.340C.

Appendix 1 to JAR-FCL 2.340C

Course for the Instrument Rating Instructor (Helicopter) IRI(H)

(See JAR-FCL 2.340F)
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.205)
(See Appendix 1 & 2 k JAR-FCL 2.320E)
(See AMC-FCL 2.340C)
(See AMC-FCL 2.340D)

GENERAL COURSE OBJECTIVES

1 The aim of the IRI(H) course is to train helicopter licence holders to the level of proficiency necessary for the issue of a IRI(H) rating.

2 The course shall be designed to

(a) give adequate training to the applicant in theoretical knowledge instruction, flight instruction and synthetic flight instruction in order to instruct for an instrument rating helicopters, in accordance with the syllabus at Appendix 1 to JAR-FCL 2.205;

(b) refresh and bring up to date the theoretical knowledge of the instructor;

(c) ensure that the student instructors instrument flying is of a sufficiently high standard.

3 The IRI(H) course shall give particular emphasis to the role of the individual in relation to the importance of human factors in the man-machine environment. Special attention shall be given to the applicant's maturity and judgement including an understanding of adults, their behavioural attitudes and variable levels of learning ability.

4 During the course the applicants shall be made aware of their own attitudes to the importance of flight safety. It will be important during the course of training to aim at given the applicant the knowledge, skills and attitudes relevant to the role of the Instrument Rating Instructor.

IRI(H) COURSE STRUCTURE

5 The IRI course consists of 3 parts:

a) Part 1 Teaching and Learning Module. The detailed syllabus is set out in AMC FCL 2.320D Part 1 and shall comprise of not less than 25 hours. Pilots holding or having held one of the following ratings are credited for the TRI(H) Part 1, Teaching and Learning Module of the course:

FI(H), TRI(H), SFI(H), STI(H)

FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), IRI(A), STI(A)

b) Part 2 Instrument Theoretical Knowledge Training. The instrument theoretical knowledge instruction shall comprise not less than 10 hours training to include the revision of instrument theoretical knowledge, the preparation of lesson plans and the development of classroom instructional skills to enable the IRI(H) to instruct the instrument theoretical knowledge syllabus as set out in AMC FCL 2.340C.

c) Časť 3 Letový výcvik. Schválený kurz IRI(H) musí obsahovať nie menej ako 10 hodín letového výcviku na vrtuľníku, letovom simulátore, FTD 2/3 alebo FNPT II. Rovnaký počet hodín musí byť na výcvik a precvičenie predletovej a poletovej prípravy pre každú úlohu. Letový výcvik musí docieľiť, že žiadateľ je schopný vyučovať letové úlohy bezpečne a účinne. Obsah výcvikového programu je obsiahnutý v AMC FCL 2.340C.

PRAKTICKÁ SKÚŠKA IRI

6 Praktická skúška na IRI(H) je založená na príslušných sekciách praktickej skúšky FI (pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.320E) napr. predletová úloha prípravy, hlavná úloha letu (s ďalšími úlohami), poletový rozbor a otázky na postupy IFR. Praktická skúška musí byť vykonávaná FIE(H).

PREDĽŽENIE A OBNOVENIE PLATNOSTI

7 Na predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti kvalifikácie IRI(H), kandidát musí spĺňať požiadavky JAR-FCL 2.340F. Preskúšanie IRI(H) na jednom type vrtuľníka predĺži platnosť kvalifikácie IRI(H) na ostatné typy vrtuľníka, na ktoré sa kvalifikácia IRI(H) vzťahuje.

[ZT 4, 01.08.06]

c) Part 3 Flight Training. An approved IRI(H) course shall comprise of at least 10 hours of flight instruction in a helicopter, flight simulator, FTD 2/3 or FNPT II. A similar number of hours shall be used for the instruction and practice of pre-flight and post-flight briefing for each exercise. The flight instruction shall aim to ensure that the applicant is able to teach the air exercises safely and efficiently. The content of the training program is contained in AMC FCL 2.340C.

IRI SKILL TEST

6 The IRI(H) Skill Test will be based on the relevant sections of the FI Skill Test (see Appendix 1 & 2 to JAR-FCL 2.320E) i.e. pre-flight exercise brief, flight main exercise (with additional exercises), post-flight debrief and questions on IFR procedures. The Skill Test shall be conducted by an FIE(H).

REVALIDATION AND RENEWAL

7 For the revalidation or renewal of the IRI(H) rating, the candidate will meet the requirements of JAR-FCL 2.340F. An IRI(H) check on one helicopter type will revalidate the IRI(H) rating on other helicopter types for which an IRI(H) rating is held.

[Amdt. 4, 01.08.06]

ČLÁNOK I - EXAMINÁTORI (Vrtuľník)

SUBPART I - EXAMINERS (Helicopter)

JAR-FCL 2.420 Examinátori – Ciele

[]

[(a) Rozlišuje sa päť kategórii examinátorov:

- (1) Letový examinátor (FE(H));
- (2) Examinátor typovej kvalifikácie (TRE(H));
- (3) Examinátor prístrojovej kvalifikácie (IRE(H));
- (4) Examinátor letového inštruktora (FIE(H))
- (5) Examinátor na letovom simulátore (SFE(H)).

(b) Viacnásobné kategórie. Za predpokladu, že spĺňajú požiadavky na kvalifikáciu a skúsenosti stanovené v tomto článku pre každú vykonávanú kategóriu, examinátori nie sú obmedzovaní na jedinú kategóriu FE(H), TRE(H), IRE(H), FIE(H).]

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.425 Examinátori – Všeobecne

[(Pozri JAR-FCL 2.030 (a))]
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.425)
(Pozri AMC FCL 2.425)
(Pozri IEM FCL 2.425)

[]

[(a) *Základné požiadavky.* Examinátori nesmú vykonávať skúšky alebo preskúšania požadované na vydanie, predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti akéhokoľvek preukazu spôsobilosti pilota alebo kvalifikácie, pokiaľ nie sú:

- (1) držiteľmi preukazu spôsobilosti a kvalifikácie aspoň rovnocennej s preukazom spôsobilosti alebo kvalifikáciou, na ktorú sú oprávnení vykonávať praktické skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti a pokiaľ nie je stanovené inak, oprávnenie poskytovať výcvik na získanie tohto preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácie,
- (2) odborne kvalifikovaní na pôsobenie vo funkcii veliaceho pilota lietadla v priebehu praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti a pokiaľ nie je stanovené inak, musia spĺňať príslušné požiadavky stanovené v JAR-FCL 2.435 až 2.460.

(b) Kde nie je k dispozícii kvalifikovaný examinátor a na základe rozhodnutia leteckého úradu môžu byť oprávnení examinátori/inšpektori bez splnenia príslušných požiadaviek na typovú kvalifikáciu/kvalifikáciu inštruktora, ako je uvedené vyššie.

(c) *Záznamy v preukaze spôsobilosti:* V preukazoch spôsobilosti, kde môže examinátor robiť záznamy o predĺžení platnosti, musí examinátor:

- (1) vyplniť tieto podrobnosti: kvalifikácie, dátum preskúšania, termín platnosti, číslo oprávnenia a podpis,
- (2) predložiť originál formulára preskúšania odbornej spôsobilosti vydávajúcemu leteckému

JAR-FCL 2.420 Examiners – Purposes

[]

[(a) Five categories of examiner are recognised:

- (1) Flight Examiner (FE(H))
- (2) Type Rating Examiner (TRE(H))
- (3) Instrument Rating Examiner (IRE(H))
- (4) Flight Instructor Examiner (FIE(H))
- (5) Synthetic Flight Examiner (SFE(H))

(b) Multiple Categories. Provided that they meet the qualification and experience requirements set out in this subpart for each category undertaken, examiners are not confined to a single category of FE(H), TRE(H), IRE(H), FIE(H).]

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.425 Examiners – General

[(See JAR-FCL 2.030 (a))]
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.425)
(See AMC FCL 2.425)
(See IEM FCL 2.425)

[]

[(a) Pre-requisites. An examiner shall not carry out the tests or checks required for the issue, revalidation or renewal of any pilot licence or rating unless that person;

(1) holds a licence and rating at least equal to the licence or rating for which they are authorised to conduct skill tests or proficiency checks and, unless specified otherwise, the privilege to instruct for this licence or rating.

(2) is qualified to act as pilot-incommand of the aircraft during a skill test or proficiency check, unless specified otherwise, and shall meet the applicable requirements set out in JAR-FCL 2.435 through 2.460.

(b) Where no qualified examiner is available and, at the discretion of the Authority, examiners/inspectors may be authorised without meeting the relevant instructor/type rating requirements as mentioned above.

(c) *Entries in the licence:* In licences where revalidation entries may be made by the examiner, the Examiner will:

- (1) complete the following details: ratings, date of check, valid until, authorisation number and signature;
- (2) submit the original of the proficiency check form to the issuing Authority and hold one

úradu a ponechá si jednu kópiu formulára preskúšania odbornej spôsobilosti v osobnej zložke,

(3) v prípade predĺženia platnosti typovej kvalifikácie na vrtuľník v súlade s JAR-FCL 2.245 (b) (2), (b) (3) a (b) (4), zapísať dátumy predĺženia platnosti pre všetky zahrnuté typy.

(d) *Doba platnosti:* Oprávnenie examinátora je platné nie dlhšie ako tri roky, okrem zostatku mesiaca vydania. Oprávnenie sa examinátorom opätovne predlžuje na základe rozhodnutia leteckého úradu a v súlade s dodatkom 1 k JAR-FCL 2.425.

(e) *Plnenie predpisov JAR:* Examinátori sú oprávnení v súlade s JAR-FCL 2.030 (a). Examinátor musí spĺňať príslušné štandardizačné opatrenia pre examinátorov vypracované alebo schválené leteckým úradom (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.425, AMC FCL 2.425 a IEM FCL 2.425).

(f) *Skúška uznania oprávnenia examinátora:* Po absolvovaní štandardizačných opatrení examinátorov v JAR-FCL 2.425 (e), žiadateľ o akékoľvek oprávnenie examinátora musí mať vykonanú aspoň jednu praktickú skúšku alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti v úlohe examinátora, na ktorého má získať oprávnenie, vrátane prípravy, vykonania praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti, hodnotenia žiadateľa pre ktorého sa praktická skúška alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti vykonáva, rozboru a zaznamenania/dokumentácie. Táto „Skúška uznania oprávnenia examinátora“ sa musí konať pod dohľadom inšpektora leteckého úradu alebo služobne staršieho examinátora zvlášť oprávneného na tento účel leteckým úradom.

(g) *Opätovné predĺženie platnosti oprávnenia:*

(1) všetky oprávnenia examinátora sú platné po dobu nie dlhšiu ako 3 roky okrem zostatku mesiaca vydania. Ak je vydaný v rámci posledných 12 kalendárnych mesiacov platnosti predchádzajúceho preskúšania examinátora, doba platnosti sa musí predĺžiť z dátumu vydania na 3 roky od dátumu uplynutia platnosti tohto predchádzajúceho preskúšania examinátora. Examinátorovi, ktorý si opätovne predlžuje platnosť svojho oprávnenia v rovnakom čase ako predlžuje platnosť svojej kvalifikácie inštruktora, sa môže zjednotiť doba platnosti kvalifikácie inštruktora s oprávnením examinátora.

V rámci posledných 12 mesiacov platnosti, examinátor musí vykonať jednu praktickú skúšku alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti, vrátane prípravy, vykonania skúšky alebo preskúšania, hodnotenia žiadateľa, rozboru a zaznamenania do dokumentácie počas pozorovania inšpektorom leteckého úradu alebo služobne staršieho examinátora zvlášť oprávneného na tento účel leteckým úradom.

(2) Ak oprávneniu examinátora uplynula platnosť, potom examinátor musí podstúpiť výcvik ako je špecifikovaný leteckým úradom predtým, ako podstúpi ďalšiu skúšku uznania oprávnenia examinátora pod dohľadom.]

[ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

copy of the proficiency check form on personal file;

(3) In case of revalidation of helicopter type ratings in accordance with JAR-FCL 2.245 (b) (2), (b) (3) and (b) (4), enter revalidation dates for all type ratings covered.

(d) *Validity period:* An examiner's authorisation will be valid for not more than three years in addition to the remainder of the month of issue. Examiners may be re-authorised at the discretion of the Authority, and in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.425.

(e) *Compliance with JARs:* Examiners will be authorised in accordance with JAR-FCL 2.030(a). The examiner shall comply with the appropriate examiners' standardisation arrangements made or approved by the Authority (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.425, AMC FCL 2.425 and IEM FCL 2.425);

(f) *Examiner Authorisation Acceptance Test:* After completion of the standardisation arrangements in JAR-FCL 2.425(e), the applicant for any examiner authorisation shall have conducted at least one skill test or proficiency check in the role of examiner for which authorisation is being sought, including briefing, conduct of the skill test or proficiency check, assessment of the applicant to whom the skill test or proficiency check is being given, debriefing and recording/documentation. This "Examiner Authorisation Acceptance Test" shall be supervised by an inspector of the Authority or by a senior examiner specifically authorised by the Authority for this purpose.

(g) *Re-authorisation:*

(1) all examiner authorisations will be valid for a period of not more than 3 years in addition to the remainder of the month of issue. If issued within the final 12 calendar months of validity of a previous examiner check, the period of validity shall extend from the date of issue until 3 years from the expiry date of that previous examiner check. An examiner who is re-authorised at the same time as his instructor rating is revalidated may have the instructor rating validity period aligned with the examiner authorisation.

Within the last 12 months of validity, the examiner shall conduct one skill test or proficiency check, including briefing, conduct of the test or check, assessment of the applicant, debriefing and recording of documentation while being observed by an inspector of the Authority or senior examiner specifically authorised by the Authority for this purpose.

(2) if the examiner authorisation has expired, then that examiner shall undertake training as specified by the Authority prior to conducting another Examiner Authorisation Acceptance Test under supervision.]

[Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.430 Examinátori – Doba platnosti

[]

[Zámerne nepoužitá]

[ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.435 [] [Letový examinátor (Vrtuľník) (FE(H)) – Oprávnenia

FE(H) má oprávnenie na vykonávanie:

(a) praktických skúšok na získanie PPL(H) a praktických skúšok a preskúšania odbornej spôsobilosti na typovú kvalifikáciu na jednopilotný jednomotorový vrtuľník za predpokladu, že examinátor má nalietaných aspoň 1 000 hodín času letu ako pilot vrtuľníkov, vrátane aspoň 250 hodín letového výcviku a na typové kvalifikácie na jednopilotný viacmotorový vrtuľník za predpokladu, že examinátor spĺňa požiadavky v JAR-FCL 2.439 (b),

(b) praktických skúšok na získanie CPL(H) a praktických skúšok a preskúšania odbornej spôsobilosti na typové kvalifikácie na jednopilotný jednomotorový vrtuľník za predpokladu, že examinátor má nalietaných aspoň 2 000 hodín času letu ako pilot vrtuľníkov, vrátane aspoň 250 hodín letového výcviku a na typové kvalifikácie na jednopilotný viacmotorový vrtuľník za predpokladu, že examinátor spĺňa požiadavky v JAR-FCL 2.439 (b).]

[ZT 1, 01.12.00; ZT 4, 01.08.06]

[JAR-FCL 2.439 Examinátor typovej kvalifikácie (vrtuľník) (TRE(H)) – Základné požiadavky

Pred tým, ako sa žiadateľovi povolí začať TRE(H), musí spĺňať nasledujúce požiadavky:

(a) Viacpilotné vrtuľníky:

(1) mať nalietané aspoň 1 500 hodín ako pilot na viacpilotných vrtuľníkoch z ktorých aspoň 500 hodín musí byť vo funkcii veliaceho pilota a

(2) byť držiteľom kvalifikácie TRI(H) na príslušný typ a

(3) pred rozšírením oprávnení z jednopilotného viacmotorového vrtuľníka na viacpilotné viacmotorové oprávnenia na rovnakom type, držiteľ musí spĺňať požiadavky JAR-FCL 2.250 a mať nalietaných aspoň 100 hodín na viacpilotných vrtuľníkoch tohto typu. Žiadateľ o prvé viacpilotné viacmotorové oprávnenie TRE musí spĺňať požiadavky na skúsenosti v JAR-FCL 2.439 (a) (1) okrem prípadu, kedy 1500 hodín na viacpilotnom vrtuľníku môže byť považovaných za splnenie požiadaviek, ak má nalietaných 500 hodín vo funkcii veliaceho pilota na viacpilotnom vrtuľníku rovnakého typu.

(b) Jednopilotné viacmotorové vrtuľníky:

(1) mať nalietaných aspoň 1 000 hodín vo funkcii pilota vrtuľníkov z ktorých aspoň 500 hodín musí byť vo funkcii veliaceho pilota a

JAR-FCL 2.430 Examiners – Period of validity

[]

[Intentionally left blank]

[Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.435 [] [FE(H) – Privileges

The privileges of a FE(H) are to conduct:

(a) skill tests for the issue of the PPL(H) and skill tests and proficiency checks for the helicopter single-pilot single-engine helicopter type rating provided that the examiner has completed not less than 1000 hours flight time as a pilot of helicopters, including not less than 250 hours flight instruction and for single-pilot multiengine helicopter type ratings provided that the examiner has met the requirements of JAR-FCL 2.439 (b);

(b) skill tests for the issue of CPL(H) and skill tests and proficiency checks for the single-pilot single-engine helicopter type ratings provided the examiner has completed not less than 2000 hours flight time as a pilot of helicopters, including not less than 250 hours flight instruction and for single-pilot multi-engine helicopter type ratings provided that the examiner has met the requirements of JAR-FCL 2.439 (b).]

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 4, 01.08.06]

[JAR-FCL 2.439 TRE(H) - Pre-requisites

Before being permitted to become a TRE(H), an applicant must meet the following requirements:

(a) Multi-pilot helicopters:

(1) have not less than 1 500 hours as pilot on multi-pilot helicopters of which at least 500 hours shall be as pilot in command; and

(2) hold a TRI(H) rating on the applicable type; and

(3) before the privileges are extended from single-pilot multi-engine helicopter to multi-pilot multi-engine privileges on the same type, the holder shall meet the requirements of JAR-FCL 2.250 and have at least 100 hours in multi-pilot helicopters on this type. An applicant for the first multi-pilot multi-engine TRE authority shall meet the experience requirements of JAR-FCL 2.439 (a) (1) except that the 1500 hours multi-pilot helicopter may be considered to have been met if they have the 500 hours pilot-in-command on the multi-pilot helicopter of the same type.

(b) Single-pilot Multi-engine helicopters:

(1) have completed not less than 1 000 hours as pilot of helicopters of which at least 500 hours shall be as pilot-in-command; and

(2) byť držiteľom preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota vrtuľníkov a ak je to príslušné, platnej IR(H) a

(3) byť držiteľom platnej kvalifikácie TRI(H) pre príslušný vrtuľník.

(c) Jednopilotné jednomotorové vrtuľníky:

(1) mať nalietaných aspoň 750 hodín vo funkcii pilota vrtuľníkov z ktorých aspoň 500 hodín musí byť vo funkcii veliaceho pilota a

(2) byť držiteľom preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota a

(3) byť držiteľom buď platnej kvalifikácie FI(H) alebo TRI(H) pre príslušný vrtuľník.]

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.440 [] [Examinátor typovej kvalifikácie (vrtuľník) (TRE(H)) – Oprávnenia

TRE(H) má oprávnenie na vykonávanie:

(a) pre viacpilotné vrtuľníky:

(1) praktických skúšok na vydanie typových kvalifikácií,

(2) preskúšania odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti typovej kvalifikácie na viacpilotné vrtuľníky,

(3) preskúšania odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti prístrojovej kvalifikácie (H) za predpokladu, že TRE(H) je držiteľom platnej IR(H) a spĺňa JAR-FCL 2.425 (e),

(4) praktických skúšok na vydanie ATPL(H),

(b) pre jednopilotné vrtuľníky:

(1) praktických skúšok na vydanie typových kvalifikácií,

(2) preskúšania odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti typovej kvalifikácie na jednopilotné vrtuľníky a

(3) preskúšania odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti prístrojovej kvalifikácie (H) za predpokladu, že TRE(H) je držiteľom platnej IR(H) a spĺňa JAR-FCL 2.425 (e).]

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.442 Examinátor typovej kvalifikácie (vrtuľník) (TRE(H)) – Oprávnenie

Všetci žiadatelia o prvé vydanie alebo opätovné predĺženie platnosti oprávnenia TRE(H) musia spĺňať požiadavky v JAR-FCL 2.425.]

[ZT 4, 01.08.06]

(2) hold a professional helicopter pilot licence, and when applicable, a valid IR(H); and

(3) hold a valid TRI(H) rating for the applicable helicopter.

(c) Single-pilot Single-engine helicopters:

(1) has completed not less than 750 hours as a pilot of helicopters of which at least 500 hours shall be as pilot-in-command; and

(2) hold a professional helicopter pilot licence; and

(3) hold either a valid FI(H) or TRI(H) rating for the applicable helicopter.]

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.440 [] [TRE(H) – Privileges

The privileges of a TRE(H) are to conduct :

(a) For multi-pilot helicopters

(1) skill tests for the issue of type rating;

(2) proficiency checks for revalidation or renewal of multi-pilot type ratings;

(3) proficiency checks for the revalidation or renewal of instrument ratings (H) provided the TRE(H) holds a valid IR(H) and complies with JAR-FCL 2.425 (e);

(4) skill tests for ATPL(H) issue.

(b) For single-pilot helicopters

(1) skill tests for the issue of type ratings;

(2) proficiency checks for revalidation or renewal of single-pilot helicopter type ratings; and

(3) proficiency checks for the revalidation or renewal of instrument ratings (H) provided the TRE(H) holds a valid IR(H) and complies with JAR-FCL 2.425 (e).]

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.442 TRE(H) – Authorisation

All applicants for the initial issue or reauthorisation of the TRE(H) authorisation shall comply with the requirements of JAR-FCL 2.425.]

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.445 Examinátor prístrojovej kvalifikácie (vrtuľník) (IRE(H)) – Základné požiadavky

Pred tým, ako sa žiadateľovi povolí začať IRE(H), musí byť držiteľom IRI(H) a musí mať absolvované štandardizačné opatrenia v JAR-FCL 2.425 (e) a tiež nasledujúce:

(a) mať nalietané aspoň 2 000 hodín času letu vo funkcii pilota vrtuľníkov a

(b) aspoň 300 hodín prístrojového času letu na vrtuľníkoch, z ktorých 200 hodín musí byť vo funkcii inštruktora.]

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.450 [] [IRE(H) – Oprávnenia

IRE(H) má oprávnenia vykonávať praktické skúšky na prvé vydanie a preskúšanie odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti prístrojových kvalifikácií (H).]

[ZT 4, 01.08.06]

[JAR-FCL 2.452 IRE(H) – Oprávnenie

Všetci žiadatelia o prvé vydanie alebo opätovné predĺženie platnosti oprávnenia IRE(H) musia spĺňať požiadavky v JAR-FCL 2.425.]

[ZT 4, 01.08.06]

[JAR-FCL 2.455A Examinátor na letovom simulátore (vrtuľník) (SFE(H)) – Základné požiadavky

Pred tým, ako sa žiadateľovi povolí začať SFE(H), musí mať absolvované štandardizačné opatrenia v JAR-FCL 2.425 (e) a:

(a) byť držiteľom ATPL(H) vrátane IR(H) na príslušný typ,

(b) mať nalietané aspoň 1 000 hodín času letu vo funkcii pilota viacpilotných vrtuľníkov a

(c) byť oprávnený vykonávať oprávnenia SFI(H) (pozri JAR-FCL 2.350A).]

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.455B [] [SFE(H) – Oprávnenia

SFE(H) má oprávnenie na vykonávanie na letovom simulátore:

(a) praktických skúšok na prvé vydanie typových kvalifikácií za predpokladu, že SFE je držiteľom platnej typovej kvalifikácie na príslušný typ vrtuľníka a

(b) preskúšania odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti typovej a prístrojovej kvalifikácie.]

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.445 [] [IRE(H) – Pre-requisites

Before being permitted to become an IRE(H), an applicant must hold an IRI(H) and shall have completed the standardisation arrangements in JAR-FCL 2.425 (e) and also the following:

(a) Not less than 2 000 hours flight time as pilot of helicopters; and

(b) Not less than 300 hours of instrument flight time in helicopters, of which 200 hours shall be as an instructor.]

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.450 [] [IRE(H) – Privileges

The privileges of an IRE(H) are to conduct skill tests for the initial issue and proficiency checks for the revalidation or renewal of instrument ratings (H).]

[Amdt. 4, 01.08.06]

[JAR-FCL 2.452 IRE(H) – Authorisation

All applicants for the initial issue or reauthorisation of the IRE(H) authorisation shall comply with the requirements of JAR-FCL 2.425.]

[Amdt. 4, 01.08.06]

[JAR-FCL 2.445 SFE(H) – Pre-requisites

Before being permitted to become an SFE(H), an applicant must have completed the standardisation course in JAR-FCL 2.425 (e), and:

(a) Hold an ATPL(H) which includes an IR(H) on the applicable type;

(b) Has not less than 1 000 hours of flight time as a pilot of multi-pilot helicopters; and

(c) Be entitled to exercise the privileges of an SFI(H) (see JAR-FCL 2.350A).]

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.455 [] [SFE (H) – Privileges

The privileges of an SFE(H) are to conduct in a flight simulator:

(a) Skill tests for the issue of type ratings, provided the SFE holds a valid type rating on the applicable helicopter type; and

(b) Proficiency checks for the revalidation and renewal of type and instrument ratings.]

[Amdt. 4, 01.08.06]

[JAR-FCL 2.457 SFE(H) – Oprávnenie

Všetci žiadatelia o prvé vydanie alebo opätovné predĺženie platnosti oprávnenia SFE(H) musia spĺňať požiadavky v JAR-FCL 2.425.]

[ZT 4, 01.08.06]

[JAR-FCL 2.459 Examinátor letového inštruktora (vrtuľník) (FIE(H)) – Základné požiadavky

Pred tým, ako sa žiadateľovi povolí začať FIE(H), musí:

- (a) byť držiteľom platnej FI(H), TRI(H) alebo IRI(H) (ak je to príslušné) a
- (b) byť držiteľom FE(H), TRE(H) alebo IRE(H) (ak je to príslušné) a
- (c) mať nalietané aspoň 2 000 hodín vo funkcii pilota vrtuľníkov a
- (d) mať nalietané aspoň 100 hodín času letu vo výcviku žiadateľov o kvalifikácie FI(H) alebo TRI(H) alebo IRI(H) a
- (e) mať absolvované štandardizačné opatrenia v JAR-FCL 2.425 (e).]

[ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.460 [] [Examinátor letového inštruktora (vrtuľník) (FIE(H)) – Oprávnenia

FIE(H) má oprávnenia vykonávať praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na vydanie a predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti kvalifikácií FI(H), TRI(H) alebo IRI(H) na jednopilotné vrtuľníky.]

[ZT 4, 01.08.06]

[JAR-FCL 2.461 Examinátor letového inštruktora (vrtuľník) (FIE(H)) – Oprávnenie

Všetci žiadatelia o prvé vydanie alebo opätovné predĺženie platnosti oprávnenia FIE(H) musia spĺňať požiadavky v JAR-FCL 2.425.]

[ZT 4, 01.08.06]

[JAR-FCL 2.457 SFE(H) – Authorisation

All applicants for the initial issue or reauthorisation of the SFE(H) authorisation shall comply with the requirements of JAR-FCL 2.425.]

[Amdt. 4, 01.08.06]

[JAR-FCL 2.459 FIE(H) - Pre-requisites

Before being permitted to become an FIE(H), an applicant must:

- (a) Hold a valid FI(H), TRI(H) or IRI(H) (as applicable); and
- (b) Hold a FE(H), TRE(H) or IRE(H) authority (as applicable); and
- (c) Have completed not less than 2 000 hours as pilot of helicopters; and
- (d) Have not less than 100 hours flight time instructing applicants for a FI(H), or TRI(H), or IRI(H) ratings; and
- (e) Have completed the standardisation course in accordance with JAR-FCL 2.425 (e).]

[Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.460 [] [FIE(H) – Privileges

The privileges of an FIE(H) are to conduct skill tests and proficiency checks for the issue and revalidation or renewal of FI(H), TRI(H), or IRI(H) ratings on single-pilot helicopters.]

[Amdt. 4, 01.08.06]

[JAR-FCL 2.461 FIE(H) – Authorisation

All applicants for the initial issue or reauthorisation of the FIE(H) authorisation shall comply with the requirements of JAR-FCL 2.425.]

[Amdt. 4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.425

Štandardizačné opatrenia pre examinátorov

(Pozri JAR-FCL 2.425 a 2.430)
(Pozri AMC FCL 2.425)

VŠEOBECNE

1 Každý členský štát JAA musí publikovať a predložiť JAA zoznam oprávnených examinátorov, vymedzujúci každú ich úlohu a akékoľvek ďalšie dôvody, na ktoré boli oprávnený.

2 Examinátori musia dôsledne uplatňovať štandardy JAR-FCL v priebehu skúšky/preskúšania. Aj keď sa okolnosti každej skúšky/preskúšania vykonávaného examinátorom môžu [] [meniť], je tiež dôležité, aby hodnotenie skúšky/preskúšania examinátorom zohľadňovalo nepriaznivé podmienky vyskytujúce sa v priebehu skúšky/preskúšania.

MENOVANIE A OPRÁVNENIE EXAMINÁTOROV

3 Examinátor je menovaný a oprávnený v súlade s JAR-FCL a bude:

- (a) letovým inšpektorom leteckého úradu alebo
- (b) inštruktorom registrovaného zariadenia, FTO, TRTO, zariadenia výrobcu alebo zariadenia subdodávateľa alebo
- (c) pilotom, ktorý je držiteľom špecifického oprávnenia vydaného členským štátom JAA.

4 Všetci examinátori musia byť vhodne vycvičení, kvalifikovaní a skúsení na svoje poslanie na vhodnom type vrtuľníka. Nemôžu byť stanovené žiadne špecifické pravidlá na kvalifikáciu, pretože zvláštne okolnosti každej organizácie sú rozdielne. Je dôležité, aby v každom prípade examinátor mal, na základe svojej minulosti a svojich skúsenostiach, profesionálnu úctu leteckej verejnosti.

OPATOVNÉ PREDĹŽENIE PLATNOSTI OPRÁVNENIA EXAMINÁTORA

5 Examinátori môžu mať opätovne predĺženú platnosť oprávnenia v súlade s JAR-FCL [] [2.425]. Aby mohol mať examinátor opakovane predĺženú platnosť oprávnenia, musí mať vykonané aspoň 2 praktické skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti v každom ročnom období v rámci trojročného obdobia oprávnenia. Jedna z praktických skúšok alebo z preskúšaní odbornej spôsobilosti, vykonaných examinátorom v rámci [posledných 12 mesiacov] doby platnosti oprávnenia, musí byť pod dozorom inšpektora leteckého úradu alebo služobne staršieho examinátora zvlášť oprávneného na tento účel.

[ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

Appendix 1 to JAR-FCL 2.425

Standardisation arrangements for examiners

(See JAR-FCL 2.425 and 2.430)
(See AMC FCL 2.425)

GENERAL

1 Each JAA Member State will publish and submit to JAA a list of authorised examiners specifying each role and any additional matters for which they have been authorised.

2 Examiners shall consistently apply JAR-FCL standards during a test/check. However, as the circumstances of each test/check conducted by an examiner may [] [vary], it is also important that an examiner's test/check assessment takes into account any adverse condition(s) encountered during the test/check.

EXAMINERS DESIGNATION AND AUTHORISATION

3 An examiner will be designated and authorised in accordance with JAR-FCL and will be:

- (a) a flight inspector from an Authority; or
- (b) an instructor from a Registered Facility, FTO, TRTO; manufacturer's facility or subcontracted facility; or
- (c) a pilot holding a specific authorisation from a JAA Member State.

4 All Examiners must be suitably trained, qualified and experienced for their role on the relevant type of helicopter. No specific rules on qualification can be made because the particular circumstance of each organisation will differ. It is important, however, that in every instance, the Examiner should, by background and experience, have the professional respect of the aviation community.

EXAMINER RE-AUTHORISATION

5 Examiners may be re-authorised in accordance with JAR-FCL [] [2.425]. To be re-authorised, the examiner shall have conducted at least two skill tests or proficiency checks in every yearly period within the three year authorisation period. One of the skill tests or proficiency checks given by the examiner within the [last 12 months of the] validity period of the authorisation shall have been observed by an inspector of the Authority or by a senior examiner specifically authorised for this purpose.

[Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 4, 01.08.06]

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY LEFT BLANK**

**ČLÁNOK J - POŽIADAVKY NA TEORETICKÉ
VEDOMOSTI A POSTUPY VYKONÁVANIA SKÚŠOK
Z TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ NA ZÍSKANIE
PREUKAZOV SPÔSOBILOSTI PROFESIONÁLNEHO
PILOTA A PRÍSTROJOVÝCH KVALIFIKÁCIÍ****SUBPART J - THEORETICAL KNOWLEDGE
REQUIREMENTS AND PROCEDURES FOR THE
CONDUCT OF THEORETICAL KNOWLEDGE
EXAMINATIONS FOR PROFESSIONAL PILOT
LICENCES AND INSTRUMENT RATINGS****JAR-FCL 2.465 Požiadavky**

Žiadateľ o vydanie preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota alebo priznanie prístrojovej kvalifikácie musí preukázať úroveň vedomostí primeranú oprávneniam preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácie, na získanie ktorých si podal žiadosť, úspešným absolvovaním skúšok z teoretických vedomostí v súlade s postupmi stanovenými v JAR-FCL 2.470 až 2.495.

JAR-FCL 2.470 Obsah skúšok z teoretických vedomostí
(Pozri dodatok 1 k FCL 2.470)

(a) Žiadateľ o vydanie ATPL(H) musí preukázať úroveň vedomostí primeranú udeleným oprávneniam v nasledujúcich [13.] predmetoch: letecké právo, [všeobecné vedomosti o lietadle – drak/systémy/pohonná jednotka, Všeobecné vedomosti o lietadle – prístroje], [] [hmotnosť a vyváženie, výkonnosť, plánovanie a monitorovanie letu], ľudská výkonnosť[], meteorológia, [všeobecná] navigácia, [rádionavigácia,] prevádzkové postupy, základy letu, [VFR] komunikácia. Rozpis predmetov do skúšobných listov a povolených časov bude dohodnutý v rámci členských štátov JAA [a uvedený v príslušných postupoch].

(b) Žiadateľ o vydanie CPL(H) musí preukázať úroveň vedomostí primeranú udeleným oprávneniam v nasledujúcich [9.] predmetoch: letecké právo, všeobecné vedomosti o lietadle, plánovanie a vykonanie letu, ľudská výkonnosť[], meteorológia, navigácia, prevádzkové postupy, základy letu, [VFR] komunikácia. Rozpis predmetov do skúšobných listov a povolených časov bude dohodnutý v rámci členských štátov JAA [a uvedený v príslušných postupoch].

(c) Žiadateľ o priznanie IR(H) musí preukázať úroveň vedomostí primeranú udeleným oprávneniam v nasledujúcich [7.] predmetoch: letecké právo[], všeobecné vedomosti o lietadle, plánovanie a vykonanie letu, ľudská výkonnosť[], meteorológia, navigácia, [IFR] komunikácia. Rozpis predmetov do skúšobných listov a povolených časov bude dohodnutý v rámci členských štátov JAA [a uvedený v príslušných postupoch].

[(d) Žiadateľ o vydanie ATPL(H) musí preukázať úroveň vedomostí primeranú udeleným oprávneniam v nasledujúcich 14. predmetoch: letecké právo, všeobecné vedomosti o lietadle – drak/systémy/pohonná jednotka, Všeobecné vedomosti o lietadle – prístroje, hmotnosť a vyváženie, výkonnosť, plánovanie a monitorovanie letu, ľudská výkonnosť, meteorológia, všeobecná navigácia, rádionavigácia, prevádzkové

JAR-FCL 2.465 Requirements

An applicant for a professional pilot licence or an instrument rating shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges of the licence or rating for which application is made bypassing theoretical knowledge examinations in accordance with the procedures set out in JAR-FCL 2.470 through 2.495.

JAR-FCL 2.470 Contents of theoretical knowledge examinations
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.470)

(a) An applicant for the ATPL(H) shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges granted in the following [13] subjects: Air Law; Aircraft General Knowledge [- Airframe/Systems/Powerplant; Aircraft General Knowledge – Instrumentation]; [] [Mass and Balance; Performance; Flight Planning and Monitoring;] Human Performance []; Meteorology; [General] Navigation; [Radio Navigation;] Operational Procedures; Principles of flight; [VFR] Communications. The breakdown of subjects into examination papers and times allowed will be agreed within JAA Member States [and stated in the associated procedures].

(b) An applicant for the CPL(H) shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges granted in the following [9] subjects: Air Law; Aircraft General Knowledge; Flight Performance and Planning; Human Performance []; Meteorology; Navigation; Operational Procedures; Principles of flight; [VFR] Communications. The breakdown of subjects into examination papers and times allowed will be agreed within JAA Member States [and stated in the associated procedures].

(c) An applicant for an IR(H) shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges granted in the following [7] subjects: Air Law[]; Aircraft General Knowledge; Flight Performance and Planning; Human Performance []; Meteorology; Navigation; [IFR] Communications. The breakdown of subjects into examination papers and times allowed will be agreed within JAA Member States [and stated in the associated procedures].

[(d) An applicant for the ATPL(H) shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges granted in the following 14 subjects: Air law; Aircraft general Knowledge – Airframe/Systems/Powerplant; Aircraft General Knowledge – Instrumentation; Mass and Balance; Performance; Flight Planning and Monitoring; Human Performance; Meteorology; General Navigation; Radio

postupy, princípy letu, VFR komunikácia, IFR komunikácia. Rozpis predmetov do skúšobných listov a povolených časov bude dohodnutý v rámci členských štátov JAA a v jednotných implementačných postupoch].

[ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.475 Otázky
(Pozri IEM FCL 2.475 (a) a (b))
(Pozri dodatok 1 k FCL 2.470)

(a) *Centrálna databanka otázok.* Otázky vhodné k osnovám (pozri dodatok 1 k FCL 2.470) sú uložené v centrálnej databanke otázok (CQB) JAA. Otázky zaznamenané v CQB sú vytvorené v anglickom jazyku podľa metódy opísanej v IEM FCL 2.475 (a) s využitím skratiek (pozri IEM FCL 2.475 (b)) a zostavené v kompatibilnom počítačovom formáte. Tieto otázky majú formát mnohonásobného výberu. V súlade s JAR-FCL 2.480 môže letecký úrad zachovať mlčanlivosť pri predkladaní otázok ku skúške.

(b) *Zverejnenie.* Vzory otázok a odpovede výberom z viacerých možností bude JAA z času na čas zverejňovať.

[ZT 1, 01.06.00; ZT 2, 01.11.02]

JAR-FCL 2.480 Postup skúšky
(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.470)

(a) *Frekvencia.* Členský štát JAA poskytuje žiadateľovi príležitosť vykonať požadované skúšky v súlade s postupmi stanovenými v tomto článku. Úplná skúška na vydanie preukazu spôsobilosti alebo priznanie prístrojovej kvalifikácie sa musí skladať zo skúšky z každého z predmetov podrobne opísaných v dodatku 1 k JAR-FCL 2.470 (a), (b) a (c).

(b) *Jazyk.* Skúšky musia byť vykonávané v jazyku(-och), ktorý(-é) bude letecký úrad považovať za vhodný(-é). Letecký úrad bude informovať žiadateľa o jazyku(-och), v ktorom(-ých) sa skúšky na leteckom úrade budú konať.

(c) *Obsah.* Otázky na skúšku musí letecký úrad vyberať z CQB podľa jednotnej metódy, čo umožňuje pokrytie celej osnovy v každom predmete. Obsah otázok sa nebude meniť, okrem prípadov, kde je to nutné na uľahčenie prekladu do národného jazyka(-ov). Spôsob odpovede na otázky vyžadujúce číselný výpočet alebo grafické vyjadrenie môže byť zamenený za iné formy, ktoré letecký úrad uzná za vhodné. Skúška z komunikácie sa môže uskutočniť oddelene od skúšok z iných predmetov na základe rozhodnutia leteckého úradu. Žiadateľ, ktorý predtým úspešne absolvoval jednu alebo obidve skúšky z komunikácie na získanie kvalifikácie na lietanie za podmienok VFR a IFR, nebude opätovne preskúšaný v príslušných sekciách.

(d) *Ústne skúšky.* Ústne skúšky sa nebudú vykonávať namiesto skúšok písomných alebo skúšok s využitím počítača.

Navigations; Operational Procedures; Principles of flight; VFR Communications; IFR Communications. The breakdown of subjects into examination papers and times allowed will be agreed within JAA Member States and stated in the Joint Implementation Procedures.]

[Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 4, 01.08.06]

JAR-FCL 2.475 Questions
(See IEM FCL 2.475 (a) and (b))
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.470)

(a) *The Central Question Bank.* Questions appropriate to the syllabuses (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.470) will be held in a JAA Central Question Bank (CQB). Questions entered in the CQB will be composed in English, according to a method described in IEM FCL 2.475 (a), using abbreviations (see IEM FCL 2.475 (b)), and compiled in a computer compatible format. The questions will be in multiple choice format. An Authority may exercise discretion in the presentation of questions in an examination according to JAR-FCL 2.480.

(b) *Publication.* Samples of questions and multiple choice answers will be published from time to time by JAA.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.11.02]

JAR-FCL 2.480 Examination procedure
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.470)

(a) *Frequency.* A JAA Member State will provide the opportunity for an applicant to complete the required examinations in accordance with the procedures set out in this Subpart. A complete examination for a licence or instrument rating will comprise an examination in each of the subjects detailed in Appendix 1 to JAR-FCL 2.470 (a), (b) and (c).

(b) *Language.* The examinations will be provided in the language(s) considered appropriate by the Authority. The Authority will inform applicants of the language(s) in which that Authority's examinations will be conducted.

(c) *Content.* Questions for an examination will be selected by the Authority from the CQB according to a common method which allows coverage of the entire syllabi in each subject. The content of the questions will not be changed other than, where necessary, to facilitate translation into the national language(s). The style of answer to questions requiring numerical computation or graphical interpretation may be varied to other forms considered appropriate by the Authority. The examination in Communications may be provided separately from those in other subjects, as decided by the Authority. An applicant who has previously passed either or both of the examinations in VFR and IFR Communications will not be reexamined in the relevant sections.

(d) *Oral Examinations.* Oral examinations will not be conducted in lieu of written or computer based examinations.

(e) *Pomôcky.* Letecký úrad poskytne vhodné tabuľky (grafy), mapy, prílohy s údajmi a vybavenie, ktoré sú potrebné na zodpovedanie otázok.

(f) *Bezpečnostná ochrana.* Totožnosť žiadateľa je overená pred vykonaním skúšky.

(g) *Dôvernosť.* Obsah skúšobných materiálov musí mať dôverný charakter.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03]

JAR-FCL 2.485 **Zodpovednosti žiadateľa**

(a) Žiadateľ musí zložiť celý súbor skúšok v jednom členskom štáte JAA.

(b) Ak žiadateľ uspokojivo ukončil príslušné časti kurzu teoretických vedomostí, musí byť odporučený na skúšku schválenou FTO, zodpovednou za jeho výcvik. Od žiadateľa, ktorý neuspel v skúške v rámci obmedzení predpísaných JAR-FCL 1.490, sa bude navyše vyžadovať, aby predložil doklad o ďalšom výcviku z organizácie schválenej na výcvik.

(c) Ak letecký úrad uzná, že žiadateľ nedodržiava v priebehu skúšky skúšobné postupy, bude toto nevhodné chovanie posudzované ako nevykonanie skúšky buď z jedného predmetu, alebo skúšky ako celku.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 3, 01.09.03]

JAR-FCL 2.490 **Normy na úspešné absolvovanie skúšky**

(a) Hodnotenie úspechu na skúšobnom liste získava žiadateľ, ktorý dosiahne aspoň 75 % bodov príslušných danému listu. Žiadne trestné body neexistujú.

(b) S ohľadom na ktorékoľvek ďalšie podmienky v predpisoch JAR, žiadateľ bude posudzovaný ako úspešný absolvent predpísanej skúšky teoretických vedomostí na získanie príslušného preukazu spôsobilosti pilota alebo priznanie kvalifikácie, keď dosiahol hodnotenie úspech vo všetkých požadovaných predmetoch v rámci 18 mesiacov, ktoré sa začínajú počítať od konca kalendárneho mesiaca, v ktorom sa kandidát prvýkrát pokúsil zložiť skúšku.

(c) Žiadateľ, ktorý neuspel ani v jednom skúšobnom liste pri štyroch pokusoch alebo neuspel vo všetkých skúšobných listoch buď pri šiestich pokusoch, alebo v čase stanovenom v paragrafe (b), sa musí opätovne zapísať na celú skúšku ako pri prvom pokuse. Pred opätovným zápisom na skúšku sa žiadateľ musí podrobiť ďalšiemu výcviku podľa rozhodnutia leteckého úradu.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03]

JAR-FCL 2.495 **Obdobie uznania**

(a) Zloženie skúšky z teoretických vedomostí v súlade s JAR-FCL 2.490 je akceptované na udelenie

(e) *Facilities.* The Authority will determine how to provide suitable charts, maps, data sheets and equipment, as required, to answer the questions.

(f) *Security.* The identity of the applicant will be established before an examination is taken.

(g) *Confidentiality.* The contents of the examination papers will retain a confidential status.

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03]

JAR-FCL 2.485 **Responsibilities of the applicant**

(a) An applicant shall take the entire set of examinations in one JAA Member State.

(b) An applicant shall be recommended for an examination by the approved FTO responsible for applicant's training when the applicant has completed the appropriate elements of the course of theoretical knowledge instruction to a satisfactorily standard. An applicant who has failed to complete the examination within the limits imposed by JAR-FCL 1.490 will in addition be required to produce evidence from an approved Training Organisation of further training.

(c) If the Authority considers that the applicant is not complying with examination procedures during the examination, this misconduct will be considered with a view to failing the applicant, either in the examination of a single subject or in the examination as a whole.

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 3, 01.09.03]

JAR-FCL 2.490 **Pass standards**

(a) A Pass in an examination paper will be awarded to an applicant achieving at least 75 % of the marks allocated to that paper. There is no penalty marking.

(b) Subject to any other conditions in JARs, an applicant will be deemed to have successfully completed the required theoretical knowledge examination for the appropriate pilot licence or rating when awarded a pass in all of the required subjects within a period of 18 months, counted from the end of the calendar month when the applicant first attempted an examination.

(c) an applicant shall re-enter the complete examination as though for an initial attempt if he has failed to pass any single examination paper within four attempts, or has failed to pass all papers within either six sittings or the period mentioned in paragraph (b) above. Before reentry to the examinations the applicant shall undertake further training as determined by the Authority.

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.2, 01.11.02; Amdt.3, 01.09.03]

JAR-FCL 2.495 **Acceptance period**

(a) A pass in the theoretical knowledge examinations given in accordance with JAR-FCL 2.490

CPL(H) alebo IR(H) v priebehu 36 mesiacov od dátumu získania hodnotenia uspel vo všetkých požadovaných skúšobných listoch.

[(b) Zloženie skúšky z teoretických vedomostí na ATPL(H) v súlade s JAR-FCL 2.490 je akceptované na udelenie CPL(H) v priebehu 36 mesiacov od dátumu získania hodnotenia uspel vo všetkých požadovaných skúšobných listoch a zostane v platnosti natrvalo k ATPL(H) za predpokladu, že žiadateľ má platnú typovú kvalifikáciu priznanú v CPL(H).]

[[c)] Za predpokladu, že priznanie kvalifikácie IR(H) sa získa v súlade s ustanovením (a), zloženie skúšky z teoretických vedomostí na vydanie ATPL(H)[/IR] zostane v platnosti počas 7 rokov od posledného dátumu platnosti IR(H) priznanej v CPL(H) na vydanie ATPL(H).

[]

[ZT 1, 01.12.00; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

will be accepted for the grant of the CPL(H) or IR(H) during the 36 months from the date of gaining a Pass in all the required examination papers.

[(b) A pass in the ATPL(H) theoretical knowledge examinations given in accordance with JAR-FCL 2.490 will be accepted for the grant of the CPL(H) during the 36 months from the date of gaining a Pass in all the required examination papers and will remain valid indefinitely towards the grant of the ATPL(H) provided that the applicant has a valid type rating entered in the CPL(H).]

[[c)] Provided that an IR(H) is obtained in accordance with (a) above, a pass in the ATPL(H)[/IR] theoretical knowledge examination will remain valid for a period of 7 years from the last validity date of the IR(H) entered in the CPL(H) for the issuance of an ATPL(H).

[]

[Amdt.1, 01.12.00; Amdt.3, 01.09.03; Amdt.4, 01.08.06]

Dodatok 1 k JAR-FCL 2.470**[Osnova] []teoretických vedomostí []– [ATPL/IR], ATPL, [CPL a IR]**

(Pozri JAR-FCL 2.470)

[]

[1. Žiadateľ musí absolvovať príslušnú výučbu teoretických vedomostí v schválenom kurze u schválenej organizácie letového výcviku (FTO) v súlade s osnovami predmetov a hlavnými témami uvedenými nižšie (vzťahujú sa k vyučovacím predmetom z teoretických vedomostí):

		Letún		Vrtuľník			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
010 00 00 00	LETECKÉ PRÁVO A POSTUPY ATC	X	X	X	X	X	X
010 01 00 00	MEDZINÁRODNÉ PRÁVO: DOHOVORY, DOHODY A ORGANIZÁCIE						
010 02 00 00	LETOVÁ SPÔSOBILOSŤ LIETADIEL						
010 03 00 00	ZNAČKY ŠTÁTNEJ PRÍSLUŠNOSTI A REGISTROVÉ ZNAČKY						
010 04 00 00	SPÔSOBILOSŤ LETECKÉHO PERSONÁLU						
010 05 00 00	PRAVIDLÁ LIETANIA						
010 06 00 00	POSTUPY PRE LETOVÚ PREVÁDZKU – PREVÁDZKA LIETADIEL						
010 07 00 00	LETOVÉ PREVÁDZKOVÉ SLUŽBY A USPORIADANIE LETOVEJ PREVÁDZKY						
010 08 00 00	LETECKÁ INFORMAČNÁ SLUŽBA						
010 09 00 00	LETISKÁ/HELIPORTY						
010 10 00 00	ULAHČOVANIE MEDZINÁRODNEJ LETECKEJ DOPRAVY						
010 11 00 00	PÁTRANIE A ZÁCHRANA						
010 12 00 00	BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA						
010 13 00 00	VYŠETROVANIE LETECKÝCH NEHÔD A INCIDENTOV						

		Letún		Vrtuľník			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
021 00 00 00	VŠEOBECNÉ VEDOMOSTI O LIETADLE – DRAK A SYSTÉMY, ELEKTRICKÝ SYSTÉM, POHONNÁ JEDNOTKA, NÚDZOVÉ VYBAVENIE	X	X	X	X	X	X
021 01 00 00	KONŠTRUKCIA, ZAŤAŽENIE, NAMÁHANIE, ÚDRŽBA						
021 02 00 00	DRAK						
021 03 00 00	HYDRAULIKA						
021 04 00 00	PRISTÁVACIE ZARIADENIE, KOLESÁ, PNEUMATIKY, BRZDY						
021 05 00 00	RIADENIE LETU						
021 06 00 00	VZDUCHOVÉ SYSTÉMY – PRETLAKOVANIE A KLIMATIZÁCIA						
021 07 00 00	SYSTÉMY OCHRANY PROTI NÁMRAZE A SYSTÉMY ODNÁMRAZOVANIA						
021 08 00 00	PALIVOVÝ SYSTÉM						
021 09 00 00	ELEKTRICKÝ SYSTÉM						
021 10 00 00	PIESTOVÉ MOTORY						
021 11 00 00	TURBÍNOVÉ MOTORY						
021 12 00 00	OCHRANNÉ A DETEKČNÉ SYSTÉMY						
021 13 00 00	KYSLÍKOVÉ SYSTÉMY						
021 14 00 00	VRTUĽNÍK: RÔZNE SYSTÉMY						
021 15 00 00	VRTUĽNÍK: HLAVA ROTORA						
021 16 00 00	VRTUĽNÍK: TRANSMISIA						
021 17 00 00	VRTUĽNÍK: LISTY ROTORA						

		Letún		Vrtuľník			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
022 00 00 00	VŠEOBECNÉ VEDOMOSTI O LIETADLE – PRÍSTROJOVÉ VYBAVENIE	X	X	X	X	X	X
022 01 00 00	SNÍMAČE A PRÍSTROJE						
022 02 00 00	MERANIE AEROMETRICKÝCH PARAMETROV						
022 03 00 00	MAGNETIZMUS – KOMPAS S PRIAMYM ODČÍTANÍM A INDUKČNÁ SONDA						
022 04 00 00	GYROSKOPICKÉ PRÍSTROJE						
022 05 00 00	INERCIÁLNA NAVIGÁCIA A REFERENČNÉ SYSTÉMY						
022 06 00 00	LETÚN: AUTOMATICKÉ SYSTÉMY RIADENIA LETÚNA						
022 07 00 00	VRTUĽNÍK: AUTOMATICKÉ SYSTÉMY RIADENIA VRTUĽNÍKA						
022 08 00 00	VYVAŽOVANIE – TLMIČ BOČNÝCH KMITOV – OCHRANA LETOVEJ OBÁLKY						
022 09 00 00	SYSTÉM AUTOMATICKÉHO OVLÁDANIA ŤAHU						
022 10 00 00	KOMUNIKAČNÉ SYSTÉMY						
022 11 00 00	SYSTÉM PRE RIADENIE A OPTIMALIZÁCIU LETU (FMS)						
022 12 00 00	VÝSTRAŽNÉ SYSTÉMY, SYSTÉMY VAROVANIA PRED ZBLÍŽENÍM						
022 13 00 00	INTEGROVANÉ PRÍSTROJE – ELEKTRONICKÉ DISPLEJE						
022 14 00 00	SYSTÉMY ÚDRŽBY, SYSTÉMY MONITOROVANIA A SYSTÉMY ZAZNAMENÁVANIA						
022 15 00 00	ČÍSLICOVÉ OBVODY A POČÍTAČE						

		Letún		Vrtuľník			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
030 00 00 00	LETOVÉ VÝKONY A PLÁNOVANIE	X	X	X	X	X	
031 00 00 00	HMOTNOSŤ A VYVÁŽENIE – LETÚNY/VRTUĽNÍKY	X	X	X	X	X	
031 01 00 00	VÝZNAM HMOTNOSTI A VYVÁŽENIA						
031 02 00 00	NAKLADANIE						
031 03 00 00	ZÁKLADY VÝPOČTOV ŤAŽISKA						
031 04 00 00	ROZPIS HMOTNOSTI A VYVÁŽENIA LETÚNA						
031 05 00 00	URČENIE ŤAŽISKA						
031 06 00 00	MANIPULÁCIA S NÁKLADOM						

		Letún		Vrtuľník			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
033 00 00 00	PLÁNOVANIE LETU A MONITOROVANIE LETU	X	X	X	X	X	X
033 01 00 00	PLÁNOVANIE LETU PRE VFR LETY						
033 02 00 00	PLÁNOVANIE LETU PRE IFR LETY						
033 03 00 00	PLÁNOVANIE PALIVA						
033 04 00 00	PREDLETOVÁ PRÍPRAVA						
033 05 00 00	LETOVÝ PLÁN ATS						
033 06 00 00	MONITOROVANIE LETU A PREPLÁNOVANIE POČAS LETU						

		Letún		Vrtuľník			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
034 00 00 00	VÝKONNOSŤ - VRTUĽNÍKY			X	X	X	
034 01 00 00	VŠEOBECNE						
034 02 00 00	VÝKONNOSTNÁ TRIEDA 3 – LEN JEDNOMOTOROVÉ VRTUĽNÍKY						
034 03 00 00	VÝKONNOSTNÁ TRIEDA 2						
034 04 00 00	VÝKONNOSTNÁ TRIEDA 1 – LEN VRTUĽNÍKY OSVEDČENÉ PODĽA CS 29						

		Letún		Vrtuľník			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
040 00 00 00	ĽUDSKÁ VÝKONNOSŤ	X	X	X	X	X	X
040 01 00 00	ĽUDSKÉ FAKTORY: ZÁKLADNÉ POJMY						
040 02 00 00	ZÁKLADNÁ LETECKÁ FYZIOLÓGIA A UDRŽOVANIE ZDRAVIA						
040 03 00 00	ZÁKLADNÁ LETECKÁ PSYCHOLÓGIA						

		Letún		Vrtuľník			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
050 00 00 00	METEOROLÓGIA	X	X	X	X	X	X
050 01 00 00	ATMOSFÉRA						
050 02 00 00	VIETOR						
050 03 00 00	TERMODYNAMIKA						
050 04 00 00	OBLAČNOSŤ A HMLA						
050 05 00 00	ZRÁŽKY						
050 06 00 00	VZDUCHOVÉ HMOTY A FRONTY						
050 07 00 00	TLAKOVÉ SYSTÉMY						
050 08 00 00	KLIMATOLÓGIA						
050 09 00 00	NEBEZPEČENSTVÁ PRE LET						
050 10 00 00	METEOROLOGICKÉ INFORMÁCIE						

		Letún		Vrtuľník			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
060 00 00 00	NAVIGÁCIA	X	X	X	X	X	X
061 00 00 00	VŠEOBECNÁ NAVIGÁCIA	X	X	X	X	X	X
061 01 00 00	ZÁKLADY NAVIGÁCIE						
061 02 00 00	MAGNETIZMUS A KOMPASY						
061 03 00 00	MAPY						
061 04 00 00	NAVIGÁCIA VÝPOČTOM						
061 05 00 00	NAVIGÁCIA POČAS LETU						

		Letún		Vrtuľník			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
062 00 00 00	RÁDIONAVIGÁCIA	X	X	X	X	X	X
062 01 00 00	TEÓRIA VŠEOBECNÉHO RÁDIOVÉHO ŠÍRENIA						
062 02 00 00	RÁDIOVÉ PROSTRIEDKY						
062 03 00 00	RADAR						
062 04 00 00	<i>Zámerné nepoužité</i>						
062 05 00 00	SYSTÉMY PRIESTOROVEJ NAVIGÁCIE, RNAV/FMS						
062 06 00 00	GLOBALNE NAVIGAČNÉ DRUŽICOVÉ SYSTÉMY						

		Letún		Vrtuľník			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
070 00 00 00	PREVÁDZKOVÉ POSTUPY	X	X	X	X	X	
071 01 00 00	VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY						
071 02 00 00	ZVLÁŠTNE PREVÁDZKOVÉ POSTUPY A NEZBEZPEČENSTVÁ (VŠEOBECNÉ HLADISKÁ)						
071 03 00 00	NÚDZOVÉ POSTUPY PRE VRTUĽNÍKY						

		Letún		Vrtuľník			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
082 00 00 00	PRINCÍPY LETU - VRTUĽNÍK			X	X	X	
082 01 00 00	AERODYNAMIKA PODZVUKOVÝCH RÝCHLOSTÍ						
082 02 00 00	AERODYNAMIKA TRANSSONICKÝCH RÝCHLOSTÍ A KOMPRESNÝ ÚČINOK						
082 03 00 00	TYP LIETADLA S POHYBLIVÝMI NOSNÝMI PLOCHAMI						
082 04 00 00	AERODYNAMIKA NOSNÉHO ROTORA						
082 05 00 00	MECHANIKA NOSNÉHO ROTORA						
082 06 00 00	CHVOSTOVÝ ROTOR						
082 07 00 00	ROVNOVÁHA, STABILITA A RIADENIE						
082 08 00 00	MECHANIKA LETU VRTUĽNÍKA						

		Letún		Vrtuľník			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
090 00 00 00	KOMUNIKÁCIA	X	X	X	X	X	X
091 00 00 00	VFR KOMUNIKÁCIA						
091 01 00 00	DEFINÍCIE						
091 02 00 00	VŠEOBECNÉ PREVÁDZKOVÉ POSTUPY						
091 03 00 00	DÔLEŽITÉ VÝRAZY METEOROLOGICKEJ INFORMÁCIE (VFR)						
091 04 00 00	PREDPÍSANÁ ČINNOSŤ PRI STRATE SPOJENIA						
091 05 00 00	NÚDZOVÉ A URGENTNÉ POSTUPY						
091 06 00 00	VŠEOBECNÉ PRINCÍPY ŠÍRENIA VHF A PRIDEĽOVANIE KMITOČTOV						
092 00 00 00	IFR KOMUNIKÁCIA						
092 01 00 00	DEFINÍCIE						
092 02 00 00	VŠEOBECNÉ PREVÁDZKOVÉ POSTUPY						
092 03 00 00	PREDPÍSANÁ ČINNOSŤ PRI STRATE SPOJENIA						
092 04 00 00	NÚDZOVÉ A URGENTNÉ POSTUPY						
092 05 00 00	DÔLEŽITÉ VÝRAZY METEOROLOGICKEJ INFORMÁCIE (IFR)						
092 06 00 00	VŠEOBECNÉ PRINCÍPY ŠÍRENIA VHF A PRIDEĽOVANIE KMITOČTOV						
092 07 00 00	MORZEOVKA						

] [ZT 4, 01.08.06]

Appendix 1 to JAR-FCL 2.470**Theoretical [K][]nowledge [Syllabus][] – [ATPL/IR,] ATPL, [CPL and IR]**

(See JAR-FCL 2.470)

[]

[1. An applicant shall have received the relevant theoretical knowledge instruction on an approved course at an approved flying training organisation (FTO) according to the syllabus subjects and headline topics below (refer to the Theoretical Knowledge Learning Objectives):

		<i>Aeroplane</i>		<i>Helicopters</i>			<i>IR</i>
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
010 00 00 00	AIR LAW AND ATC PROCEDURES	X	X	X	X	X	X
010 01 00 00	INTERNATIONAL LAW: CONVENTIONS, AGREEMENTS AND ORGANISATIONS						
010 02 00 00	AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT						
010 03 00 00	AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS						
010 04 00 00	PERSONNEL LICENSING						
010 05 00 00	RULES OF THE AIR						
010 06 00 00	PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES – AIRCRAFT OPERATIONS						
010 07 00 00	AIR TRAFFIC SERVICES AND AIR TRAFFIC MANAGEMENT						
010 08 00 00	AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE						
010 09 00 00	AERODROMES/HELIPORTS						
010 10 00 00	FACILITATION						
010 11 00 00	SEARCH AND RESCUE						
010 12 00 00	SECURITY						
010 13 00 00	AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION						

		<i>Aeroplane</i>		<i>Helicopters</i>			<i>IR</i>
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
021 00 00 00	AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE – AIRFRAME AND SYSTEMS, ELECTRICS, POWERPLANT, EMERGENCY EQUIPMENT	X	X	X	X	X	X
021 01 00 00	SYSTEM DESIGN, LOADS, STRESSES, MAINTENANCE						
021 02 00 00	AIRFRAME						
021 03 00 00	HYDRAULICS						
021 04 00 00	LANDING GEAR, WHEELS, TYRES, BRAKES						
021 05 00 00	FLIGHT CONTROLS						
021 06 00 00	PNEUMATICS – PRESSURISATION AND AIR CONDITIONING						
021 07 00 00	ANTI AND DE-ICING SYSTEMS						
021 08 00 00	FUEL SYSTEM						
021 09 00 00	ELECTRICS						
021 10 00 00	PISTON ENGINES						
021 11 00 00	TURBINE ENGINES						
021 12 00 00	PROTECTION AND DETECTION SYSTEMS						
021 13 00 00	OXYGEN SYSTEMS						
021 14 00 00	HELICOPTER: MISCELLANEOUS SYSTEMS						
021 15 00 00	HELICOPTER: ROTOR HEADS						
021 16 00 00	HELICOPTER: TRANSMISSION						
021 17 00 00	HELICOPTER: BLADES						

		<i>Aeroplane</i>		<i>Helicopters</i>			<i>IR</i>
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
022 00 00 00	AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE – INSTRUMENTATION	X	X	X	X	X	X
022 01 00 00	SENSORS AND INSTRUMENTS						
022 02 00 00	MEASUREMENT OF AIR DATA PARAMETERS						
022 03 00 00	MAGNETISM – DIRECT READING COMPASS AND FLUX VALVE						
022 04 00 00	GYROSCOPIC INSTRUMENTS						
022 05 00 00	INERTIAL NAVIGATION AND REFERENCE SYSTEMS						
022 06 00 00	AEROPLANE: AUTOMATIC FLIGHT CONTROL SYSTEMS						
022 07 00 00	HELICOPTER: AUTOMATIC FLIGHT CONTROL SYSTEMS						
022 08 00 00	TRIMS – YAW DAMPER – FLIGHT ENVELOPE PROTECTION						
022 09 00 00	AUTOHROTTLE – AUTOMATIC THRUST CONTROL SYSTEM						
022 10 00 00	COMMUNICATION SY						
022 11 00 00	FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM (F.M.S.)						
022 12 00 00	ALERTING SYSTEMS, PROXIMITY SYSTEMS						
022 13 00 00	INTEGRATED INSTRUMENTS – ELECTRONIC DISPLAYS						
022 14 00 00	MAINTENANCE, MONITORING AND RECORDING SYSTEMS						
022 15 00 00	DIGITAL CIRCUITS AND COMPUTERS						

		Aeroplane		Helicopters			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
030 00 00 00	FLIGHT PERFORMANCE AND PLANNING	X	X	X	X	X	
031 00 00 00	MASS AND BALANCE – AEROPLANES/HELICOPTERS	X	X	X	X	X	
031 01 00 00	PURPOSE OF MASS AND BALANCE CONSIDERATIONS						
031 02 00 00	LOADING						
031 03 00 00	FUNDAMENTALS OF CG CALCULATIONS						
031 04 00 00	MASS AND BALANCE DETAILS OF AIRCRAFT						
031 05 00 00	DETERMINATION OF CG POSITION						
031 06 00 00	CARGO HANDLING						

		Aeroplane		Helicopters			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
033 00 00 00	FLIGHT PLANNING AND FLIGHT MONITORING	X	X	X	X	X	X
033 01 00 00	FLIGHT PLANNING FOR VFR FLIGHTS						
033 02 00 00	FLIGHT PLANNING FOR IFR FLIGHTS						
033 03 00 00	FUEL PLANNING						
033 04 00 00	PRE-FLIGHT PREPARATION						
033 05 00 00	ATS FLIGHT PLAN						
033 06 00 00	FLIGHT MONITORING AND IN-FLIGHT RE-PLANNING						

		Aeroplane		Helicopters			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
034 00 00 00	PERFORMANCE – HELICOPTERS			X	X	X	
034 01 00 00	GENERAL						
034 02 00 00	PERFORMANCE CLASS 3 SINGLE ENGINE HELICOPTERS ONLY						
034 03 00 00	PERFORMANCE CLASS 2						
034 04 00 00	PERFORMANCE CLASS 1 HELICOPTERS CERTIFICATED UNDER CS 29 ONLY						

		Aeroplane		Helicopters			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
040 00 00 00	HUMAN PERFORMANCE	X	X	X	X	X	X
040 01 00 00	HUMAN FACTORS: BASIC CONCEPTS						
040 02 00 00	BASIC AVIATION PHYSIOLOGY AND HEALTH MAINTENANCE						
040 03 00 00	BASIC AVIATION PSYCHOLOGY						

		Aeroplane		Helicopters			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
050 00 00 00	METEOROLOGY	X	X	X	X	X	X
050 01 00 00	THE ATMOSPHERE						
050 02 00 00	WIND						
050 03 00 00	THERMODYNAMICS						
050 04 00 00	CLOUDS AND FOG						
050 05 00 00	PRECIPITATION						
050 06 00 00	AIR MASSES AND FRONTS						
050 07 00 00	PRESSURE SYSTEMS						
050 08 00 00	CLIMATOLOGY						
050 09 00 00	FLIGHT HAZARDS						
050 10 00 00	METEOROLOGICAL INFORMATION						

		Aeroplane		Helicopters			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
060 00 00 00	NAVIGATION	X	X	X	X	X	X
061 00 00 00	GENERAL NAVIGATION	X	X	X	X	X	X
061 01 00 00	BASICS OF NAVIGATION						
061 02 00 00	MAGNETISM AND COMPASSES						
061 03 00 00	CHARTS						
061 04 00 00	DEAD RECKONING NAVIGATION (DR)						
061 05 00 00	IN-FLIGHT NAVIGATION						

		Aeroplane		Helicopters			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
062 00 00 00	RADIO NAVIGATION	X	X	X	X	X	X
062 01 00 00	BASIC RADIO PROPAGATION THEORY						
062 02 00 00	RADIO AIDS						
062 03 00 00	RADAR						
062 04 00 00	<i>Intentionally left blank</i>						
062 05 00 00	AREA NAVIGATION SYSTEMS, RNAV/FMS						
062 06 00 00	GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEMS						

		Aeroplane		Helicopters			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
070 00 00 00	OPERATIONAL PROCEDURES	X	X	X	X	X	
071 01 00 00	GENERAL REQUIREMENTS						
071 02 00 00	SPECIAL OPERATIONAL PROCEDURES AND HAZARDS (GENERAL ASPECTS)						
071 03 00 00	HELICOPTER EMERGENCY PROCEDURES						

		Aeroplane		Helicopters			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
082 00 00 00	PRINCIPLES OF FLIGHT – HELICOPTER			X	X	X	
082 01 00 00	SUBSONIC AERODYNAMICS						
082 02 00 00	TRANSONIC AERODYNAMICS and COMPRESSIBILITY EFFECTS						
082 03 00 00	ROTORCRAFT TYPES						
082 04 00 00	MAIN ROTOR AERODYNAMICS						
082 05 00 00	MAIN ROTOR MECHANICS						
082 06 00 00	TAIL ROTORS						
082 07 00 00	EQUILIBRIUM, STABILITY AND CONTROL						
082 08 00 00	HELICOPTER FLIGHT MECHANICS						

		Aeroplane		Helicopters			IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL	CPL	
090 00 00 00	COMMUNICATIONS	X	X	X	X	X	X
091 00 00 00	VFR COMMUNICATIONS						
091 01 00 00	DEFINITIONS						
091 02 00 00	GENERAL OPERATING PROCEDURES						
091 03 00 00	RELEVANT WEATHER INFORMATION TERMS (VFR)						
091 04 00 00	ACTION REQUIRED TO BE TAKEN IN CASE OF COMMUNICATION FAILURE						
091 05 00 00	DISTRESS AND URGENCY PROCEDURES						
091 06 00 00	GENERAL PRINCIPLES OF VHF PROPAGATION AND ALLOCATION OF FREQUENCIES						
092 00 00 00	IFR COMMUNICATIONS						
092 01 00 00	DEFINITIONS						
092 02 00 00	GENERAL OPERATING PROCEDURES						
092 03 00 00	ACTION REQUIRED TO BE TAKEN IN CASE OF COMMUNICATION FAILURE						
092 04 00 00	DISTRESS AND URGENCY PROCEDURES						
092 05 00 00	RELEVANT WEATHER INFORMATION TERMS (IFR)						
092 06 00 00	GENERAL PRINCIPLES OF VHF PROPAGATION AND ALLOCATION OF FREQUENCIES						
092 07 00 00	MORSE CODE						

] [Amdt. 4, 01.08.06]

SEKCIA 2 - PRIJATEĽNÉ SPÔSOBY PLNENIA POŽIADAVIEK (AMC)/ VÝKLADOVÝ A VYSVETĽUJÚCI MATERIÁL (IEM)

1 VŠEOBECNE

1.1 Táto sekcia obsahuje prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek a výkladový/vysvetľujúci materiál, o ktorých sa rozhodlo, že budú začlenené do predpisu JAR-FCL 2.

1.2 Ak konkrétny paragraf predpisu JAR nemá prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek alebo výkladový/vysvetľujúci materiál, znamená to, že dodatočný materiál sa nepožaduje.

2 PREZENTÁCIA

2.1 Prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek a výkladový/vysvetľujúci materiál je prezentovaný na celej šírke voľných strán. Každá strana je označená dátumom vydania alebo číslom zmeny, pod ktorým je zmenená alebo znovu vydaná.

2.2 Systém číslovania je použitý tak, aby prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek alebo výkladový/vysvetľujúci materiál mali rovnaké číslo ako paragraf v predpise JAR, ku ktorému sa vzťahujú. Pred daným číslom sa uvádzajú písmená AMC alebo IEM na rozlíšenie tohto materiálu od samotného textu predpisu JAR.

2.3 Skratky AMC a IEM tiež naznačujú povahu materiálu a tieto dva druhy materiálu sú na tento účel definované nasledovne:

Prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek (AMC) objasňujú spôsoby alebo niekoľko alternatívnych spôsobov, avšak nie nevyhnutne iba jediný možný spôsob, ktorým možno predpis splniť. Treba však poznamenať, že kde sa vypracuje nové AMC, každé také AMC (ktoré môže dopĺňať existujúce AMC) sa doplní do dokumentu po prekonzultovaní v rámci postupu NPA (predbežná správa o navrhovanej zmene textu).

Výkladový/vysvetľujúci materiál (IEM) pomáha objasňovať význam požiadaviek predpisu.

2.4 Zámerne nepoužité

2.5 Vysvetľujúce poznámky, ktoré nie sú súčasťou AMC alebo IEM, sú uvádzané menším typom písma.

2.6 Nový, zmenený alebo opravený text sa uvádza v tučných hranatých zátvorkách.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

AMC/IEM A - VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY**IEM FCL 2.001****Skratky**

A	Letún
A/C	Lietadlo
AIS	Letecká informačná služba
AMC	Prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek
AMC	Letecko-lekárske centrum
AME	Poverený letecký lekár
AMS	Letecko-lekárska sekcia
ATC	Riadenie letovej prevádzky
ATP	Dopravný pilot
ATPL	Preukaz spôsobilosti dopravného pilota
CFI	Vedúci inštruktor letového výcviku
CGI	Vedúci inštruktor pozemného výcviku
CP	Druhý pilot
CPL	Preukaz spôsobilosti obchodného pilota
CQB	Centrálna databanka otázok
FCL	Licencovanie letovej posádky
FE	Letový examinátor
FI	Letový inštruktor
FIE	Examinátor letového inštruktora
FNPT	Trenažér letových a navigačných postupov
FS	Letový simulátor
FTD	Letové výcvikové zariadenie
FTO	Organizácia letového výcviku
H	Vrtuľník
HPA	Letún vysokej výkonnosti
HT	Vedúci výcviku
ICAO	Medzinárodná organizácia civilného letectva
IEM	Výkladový a vysvetľujúci materiál
IFR	Pravidlá letu podľa prístrojov
IMC	Meteorologické podmienky na let podľa prístrojov
IR	Prístrojová kvalifikácia
IRE	Examinátor prístrojovej kvalifikácie
IRI	Inštruktor prístrojovej kvalifikácie
JAA	Spojené letecké úrady
JAR	Jednotné letecké predpisy
LOFT	Letový výcvik zameraný na let na trati

MCC	Spolupráca vo viacčlennej posádke
ME	Viacmotorový
MEL	Minimálny zoznam vybavenia
MET	Viacmotorový turbovrtuľový
MPA	Viacpilotný letún
MPH	Viacpilotný vrtuľník
NM	Námorná míľa
OML	Obmedzenie na prevádzku iba vo viacčlennej posádke
OSL	Obmedzenie na prevádzku iba s bezpečnostným pilotom
OTD	Iné výcvikové zariadenia
PF	Riadiaci pilot
PIC	Veliaci pilot
PICUS	Veliaci pilot pod dohľadom
PNF	Neriadiaci pilot
PPL	Preukaz spôsobilosti súkromného pilota
R/T	Rádiotelefonista
SE	Jednomotorový
SET	Jednomotorový turbovrtuľový
SFE	Examinátor na letovom simulátore
SFI	Inštruktor na letovom simulátore
SPA	Jednopilotný letún
SPH	Jednopilotný vrtuľník
SPIC	Žiak-veliaci pilot
STD	Syntetické výcvikové zariadenia
TMG	Turistický motorový klzák
TR	Typová kvalifikácia
TRE	Examinátor typovej kvalifikácie
TRI	Inštruktor typovej kvalifikácie
TRTO	Organizácia na výcvik typovej kvalifikácie
VFR	Pravidlá letu za viditeľnosti
VMC	Meteorologické podmienky na let za viditeľnosti

[ZT 2, 01.11.02]

AMC FCL 2.005 a 2.015

Požiadavky na vedomosti pre vydanie preukazu spôsobilosti podľa JAR-FCL na základe národného preukazu spôsobilosti vydaného členským štátom JAA, alebo pre uznanie platnosti preukazu spôsobilosti pilota štátov, ktoré nie sú členmi JAA

JAR-FCL 2 (VRTUĽNÍK)**JAR-FCL ČLÁNOK A - VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY**

- 2.010 Základné oprávnenia zastávať funkciu člena letovej posádky
- 2.015 Uznávanie preukazov spôsobilosti, kvalifikácií, oprávnení, schválení alebo osvedčení
- 2.016 Zápočet priznaný držiteľovi preukazu spôsobilosti vydaného štátom, ktorý nie je členom JAA
- 2.017 Oprávnenia/kvalifikácie na zvláštne účely
- 2.020 Zápočet vojenskej služby
- 2.025 Platnosť preukazov spôsobilosti a kvalifikácií
- 2.026 Rozlietanosť pilotov v prevádzke, ktorá nie je v súlade s JAR-OPS 3
- 2.035 Zdravotná spôsobilosť
- 2.040 Zníženie zdravotnej spôsobilosti
- 2.050 Započítavanie času letu a teoretických vedomostí
- 2.060 Obmedzenia oprávnení držiteľov preukazov spôsobilosti vo veku 60 rokov alebo viac
- 2.080 Zaznamenávanie času letu
- Dodatok 1 k JAR-FCL 2.005 – Minimálne požiadavky na vydanie preukazu spôsobilosti/oprávnenia podľa JAR-FCL na základe národného preukazu spôsobilosti/oprávnenia vydaného členským štátom JAA
- Dodatok 1 k JAR-FCL 2.015 – Minimálne požiadavky na uznanie platnosti preukazov spôsobilosti pilota vydaných štátmi, ktoré nie sú členmi JAA

JAR-FCL ČLÁNOK C - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA (Vrtuľník) – PPL(H)

- 2.100 Minimálny vek
- 2.105 Zdravotná spôsobilosť
- 2.110 Oprávnenia a podmienky
- 2.120 Skúsenosti a započítavanie

JAR-FCL ČLÁNOK D - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI OBCHODNÉHO PILOTA (Vrtuľník) – CPL(H)

- 2.140 Minimálny vek
- 2.145 Zdravotná spôsobilosť
- 2.150 Oprávnenia a podmienky
- 2.155 Skúsenosti a započítavanie

JAR-FCL ČLÁNOK E - PRÍSTROJOVÁ KVALIFIKÁCIA (Vrtuľník) – IR(H)

- 2.174 Zdravotná spôsobilosť
- 2.175 Okolnosti, za ktorých sa vyžaduje IR(H)
- 2.180 Oprávnenia a podmienky
- 2.185 Platnosť, predĺženie a obnovenie platnosti

JAR-FCL ČLÁNOK F - TYPOVÁ KVALIFIKÁCIA (Vrtuľník)

- 2.220 Typové kvalifikácie (H)
- 2.225 Okolnosti, za ktorých sa vyžadujú typové kvalifikácie
- 2.235 Typové kvalifikácie – oprávnenia, počet a varianty
- 2.240 Typové kvalifikácie – požiadavky

- 2.245 Typové kvalifikácie – platnosť, predĺženie a obnovenie platnosti
- 2.250 Typová kvalifikácia na viacpilotné vrtuľníky – podmienky
- 2.255 Typová kvalifikácia na jednopilotné vrtuľníky – podmienky
- Dodatok 1 k JAR-FCL 2.240 a 2.295 – Praktická skúška a preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie typovej kvalifikácie na vrtuľník a vydanie ATPL
- Dodatok 3 k JAR-FCL 2.240 – Obsah typovej kvalifikácie/výcviku/practickej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na jednomotorové a viacmotorové jednopilotné vrtuľníky a dodatok k practicekej skúške PPL a CPL na viacmotorových jednopilotných vrtuľníkoch

JAR-FCL ČLÁNOK G - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI DOPRAVNÉHO PILOTA (Vrtuľník) – ATPL(H)

- 2.265 Minimálny vek
- 2.270 Zdravotná spôsobilosť
- 2.275 Oprávnenia a podmienky
- 2.280 Skúsenosti a započítavanie

JAR-FCL ČLÁNOK H - KVALIFIKÁCIE INŠTRUKTORA (Vrtuľník)

- 2.300 Kvalifikácie a oprávnenie inštruktora – ciele
- 2.305 Inštruktor – všeobecne
- 2.310 Kvalifikácie a oprávnenie inštruktora – všeobecne
- 2.315 Kvalifikácie a oprávnenia inštruktora – doba platnosti
- 2.320A FI(H) – základné požiadavky
- 2.320B FI(H) – obmedzené oprávnenia
- 2.320C FI(H) – oprávnenia a požiadavky
- 2.320D FI(H) – kurz
- 2.320E FI(H) – praktická skúška
- 2.320F FI(H) – priznanie kvalifikácie
- 2.320G FI(H) – predĺženie a obnovenie platnosti
- 2.330A TRI(H) – oprávnenia
- 2.330B TRI(H) – základné požiadavky a požiadavky
- 2.330C TRI(H) – kurz
- 2.330D TRI(H) – hodnotenie spôsobilosti
- 2.330E TRI(H) – priznanie kvalifikácie
- 2.330F TRI(H) – predĺženie a obnovenie platnosti
- 2.340A IRI(H) – oprávnenia
- 2.340B IRI(H) – základné požiadavky a požiadavky
- 2.340C IRI(H) – kurz
- 2.340D IRI(H) – praktická skúška
- 2.340E IRI(H) – priznanie kvalifikácie
- 2.340F IRI(H) – predĺženie a obnovenie platnosti
- 2.350A SFI(H) – oprávnenia
- 2.350B SFI(H) – základné požiadavky a požiadavky
- 2.350C SFI(H) – kurz
- 2.350D SFI(H) – hodnotenie spôsobilosti

- 2.350E SFI(H) – vydanie oprávnenia
- 2.350F SFI(H) – predĺženie a obnovenie platnosti
- 2.360A STI(H) – oprávnenia
- 2.360B STI(H) – požiadavky
- 2.360C STI(H) – kurz
- 2.360D STI(H) – hodnotenie spôsobilosti
- 2.360E STI(H) – vydanie oprávnenia
- 2.360F STI(H) – predĺženie a obnovenie platnosti
- Dodatok 1 k JAR-FCL 2.305 - Požiadavky na zvláštne oprávnenie inštruktorov, ktorí nie sú držiteľmi preukazu spôsobilosti vydaného podľa JAR-FCL na vykonávanie výcviku v FTO alebo TRTO mimo členských štátov JAA
- Dodatok 1 k JAR-FCL 2.320C a 2.320E – Program praktickej skúšky, preskúšania odbornej spôsobilosti a ústnej skúšky z teoretických vedomostí na získanie kvalifikácie letového inštruktora (FI(H))
- Dodatok 2 k JAR-FCL 2.320E – Obsah praktickej skúšky, ústnej skúšky z teoretických vedomostí a preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie kvalifikácie letového inštruktora (FI(H))
- Dodatok 1 k JAR-FCL 2.320C – Kurz na získanie kvalifikácie letového inštruktora (vrtuľník) (FI(H))
- Dodatok 1 k JAR-FCL 2.330C – Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora typovej kvalifikácie (vrtuľník) pre, podľa toho čo je vhodné, jednopilotné alebo viacpilotné vrtuľníky osvedčené pre prevádzku podľa VFR alebo IFR (TRI(H))
- Dodatok 1 k JAR-FCL 2.340C – Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora prístrojovej kvalifikácie (vrtuľník) (IRI(H))

JAR-FCL 3 (ZDRAVOTNÁ SPÔSOBILOSŤ)

JAR-FCL ČLÁNOK A - VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

- 3.095 Letecko-lekárske vyšetrenia (3.095 (a) a (b))
- 3.105 Obdobie platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti
- 3.110 Požiadavky na posúdenie zdravotnej spôsobilosti
- 3.115 Užívanie medikamentov, liekov a iná liečba
- 3.120 Zodpovednosť žiadateľa

JAR-OPS 3 - POŽIADAVKY

JAR-OPS ČLÁNOK A - POUŽITEL'NOSŤ

- 3.001 Použitelnosť

JAR-OPS ČLÁNOK B - VŠEOBECNE

- 3.005 Všeobecne
- 3.010 Výnimky
- 3.025 Spoločný jazyk
- 3.030 Zoznamy minimálneho vybavenia - povinnosti prevádzkovateľa
- 3.040 Nadpočetní členovia posádky
- 3.065 Preprava vojnových zbraní a vojnovej munície
- 3.070 Preprava športových zbraní a streliva
- 3.075 Spôsob prepravy osôb
- 3.085 Povinnosti posádky
- 3.090 Právomoc veliaceho pilota
- 3.100 Prístup do pilotného priestoru

- 3.105 Neoprávnená preprava
- 3.110 Prenosné elektronické zariadenia
- 3.115 Alkohol a narkotiká
- 3.120 Ohrozovanie bezpečnosti
- 3.130 Povinné príručky na palube
- 3.135 Ďalšie informácie a povinné formuláre na palube
- 3.140 Informácie uchovávané na zemi
- 3.145 Oprávnenie na kontrolu
- 3.150 Spracovanie dokumentov a vykonávanie záznamov
- 3.160 Uchovávanie, vypracovávanie a použitie záznamov letového zapisovača
- Dodatok 1 k 3.005 (d) – Vrtuľník zdravotníckej záchrannej služby (HEMS)

JAR-OPS ČLÁNOK D - PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

- 3.200 Prevádzková príručka
- 3.210 Zavedenie postupov
- 3.225 Prevádzkové minimá heliportu
- 3.260 Preprava osôb so zníženou pohyblivosťou
- 3.265 Preprava nežiaducich cestujúcich, osôb deportovaných alebo vo väzbe
- 3.270 Uloženie batožiny a nákladu
- 3.280 Pridelenie sedadiel cestujúcim
- 3.285 Inštrukciá cestujúcim
- 3.290 Príprava na let
- 3.295 Výber heliportov
- 3.300 Predkladanie letového plánu ATS
- 3.305 Plnenie/odčerpávanie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi, na palube alebo vystupujúcimi
- 3.310 Členovia posádok na pracovných miestach
- 3.320 Sedadlá, bezpečnostné pásy a bezpečnostné postroje
- 3.325 Zabezpečenie kabíny cestujúcich a palubných bufetov
- 3.330 Prístupnosť núdzového vybavenia
- 3.335 Fajčenie na palube
- 3.340 Meteorologické podmienky
- 3.345 Ľad a iné znečistenia
- 3.350 Zásoba paliva a oleja
- 3.355 Podmienky vzletu
- 3.360 Použitie prevádzkových miním na vzlet
- 3.365 Minimálne nadmorské výšky letu
- 3.370 Simulované mimoriadne situácie počas letu
- 3.375 Riadenie palivového systému počas letu
- 3.385 Použitie prídavného kyslíka
- 3.395 Zistenie blízkosti zeme
- 3.400 Podmienky na priblíženie a pristátie
- 3.405 Začatie a pokračovanie priblíženia

- 3.410 Prevádzkové postupy – výška preletu prahu dráhy
- 3.415 Palubný denník
- 3.420 Hlásenie udalosti
- 3.425 Hlásenie leteckých nehôd
- Dodatok 1 k 3.270 – Uloženie batožiny a nákladu
- Dodatok 1 k 3.305 – Plnenie/odčerpávanie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi, na palube alebo vystupujúcimi
- Dodatok 1 k 3.375 – Riadenie palivového systému počas letu

JAR-OPS ČLÁNOK E - PREVÁDZKA ZA KAŽDÝCH POVETERNOSTNÝCH PODMIENOK

- 3.435 Názvoslovie
- 3.440 Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – Všeobecné prevádzkové pravidlá
- 3.445 Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – Letiská
- 3.450 Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – Výcvik a kvalifikácie
- 3.455 Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – Prevádzkové postupy
- 3.460 Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – Minimálne vybavenie
- 3.465 Prevádzkové minimá pre lety VFR
- Dodatok 1 k 3.430 – Prevádzkové minimá heliportu
- Dodatok 1 k 3.440 – Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – Všeobecné prevádzkové pravidlá
- Dodatok 1 k 3.450 – Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – Výcvik a kvalifikácie
- Dodatok 1 k 3.455 – Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – Prevádzkové postupy
- Dodatok 1 k 3.465 – Minimálna dohľadnosť pre prevádzku VFR

JAR-OPS ČLÁNOK J - HMOTNOSŤ A VYVÁŽENIE

- 3.625 Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení
- Dodatok 1 k 3.625 - Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení

JAR-OPS ČLÁNOK K - PRÍSTROJE A VYBAVENIE

- 3.630 Všeobecne
- 3.640 Prevádzkové svetlá vrtuľníka
- 3.650 Denná prevádzka VFR – Letové a navigačné prístroje a spolupracujúce vybavenie
- 3.652 IFR alebo prevádzka v noci – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie
- 3.660 Rádiové výškomery
- 3.670 Vybavenie palubným poveternostným radarom
- 3.675 Vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy
- 3.690 Systém palubného telefónu členov posádky
- 3.695 Palubný rozhlas
- 3.700 Zapisovače zvuku v kabíne - 1
- 3.705 Zapisovače zvuku v kabíne - 2
- 3.715 Zapisovače letových údajov - 1
- 3.720 Zapisovače letových údajov - 2
- 3.775 Doplnková dodávka kyslíka – Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny
- 3.820 Núdzový vysielateľ polohy
- 3.825 Záchranné vesty
- 3.827 Obleky pre prežitie posádky

- 3.830 Záchrané člny a ELT pre diaľkové lety nad vodou
- 3.835 Vybavenie na prežitie
- 3.840 Vrtuľníky osvedčené na prevádzku na vode – Rôzne vybavenie
- 3.843 Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou – Núdzové pristátie na vode
- Dodatok 1 k 3.775 – Doplnková dodávka kyslíka pre vrtuľníky bez pretlakovej kabíny

JAR-OPS ČLÁNOK N - LETOVÁ POSÁDKA

- 3.940 Zloženie letovej posádky
- 3.945 Preškoľovací výcvik a preskúšavanie
- 3.950 Rozdielový a zoznamovací výcvik
- 3.955 Menovanie do funkcie veliaceho pilota
- 3.960 Veliaci pilot – minimálne požiadavky na kvalifikáciu
- 3.965 Udržiavací výcvik a preskúšavanie
- 3.968 Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i druhého pilotného sedadla
- 3.970 Rozlietanosť
- 3.975 Veliaci pilot – Kvalifikácia spôsobilosti na trať/úlohu/oblasť
- 3.980 Lietanie na viac ako jednom type alebo variante
- 3.985 Záznamy výcviku
- Dodatok 1 k 3.940 – Jednopilotné lety IFR alebo lety v noci
- Dodatok 1 k 3.955 – Menovanie do funkcie veliaceho pilota
- Dodatok 1 k 3.965 – Udržiavací výcvik a preskúšavanie
- Dodatok 1 k 3.968 – Spôsobilosť pilota riadiť letún z jedného i druhého pilotného sedadla

JAR-OPS ČLÁNOK P - PRÍRUČKY, DENNÍKY A ZÁZNAMY

- 3.1040 Všeobecné pravidlá pre prevádzkové príručky
- 3.1045 Prevádzková príručka - členenie a obsah
- 3.1050 Letová príručka vrtuľníka
- 3.1055 Palubný denník
- 3.1060 Prevádzkový letový plán
- Dodatok 1 k 3.1045 – Obsah prevádzkovej príručky

JAR-OPS ČLÁNOK Q - OBMEDZENIA ČASU LETU, ČASU V SLUŽBE A POŽIADAVKY NA ODPOČINOK

REZERVOVANÉ

JAR-OPS ČLÁNOK R - LETECKÁ PREPRAVA NEBEZPEČNÉHO NÁKLADU

- 3.1215 Poskytovanie informácií

JAR-OPS ČLÁNOK S - BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA

- 3.1235 Požiadavky bezpečnostnej ochrany
- 3.1240 Výcvikové programy
- 3.1245 Hlásenie činov protiprávneho zasahovania
- 3.1250 Kontrolný zoznam postupu prehládávania vrtuľníka
- 3.1255 Bezpečnostná ochrana kabíny letovej posádky

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

[IEM FCL 2.010**Poradenský materiál pre proces hodnotenia jazykovej spôsobilosti**

(Pozri AMC č. 2 k JAR-FCL 2.010)

1 Hodnotenie jazykovej spôsobilosti by malo odrážať celý rozsah úloh, ktoré piloti vykonali, ale s väčším sústredením sa na hodnotenie jazyka ako na hodnotenie správnosti prevádzkových postupov.

2 Hodnotenie jazykovej spôsobilosti by malo určiť schopnosť žiadateľa:

- efektívne sa dorozumieť s využitím štandardnej rádiotelefónnej frazeológie, a
- rozumieť správam a podávať správy jasnou a zrozumiteľnou rečou v bežných a neobvyklých situáciách, ktoré si vyžadujú odchýlenie od štandardnej rádiotelefónnej frazeológie.

Ďalšie informácie sú v „Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements“ (ICAO Doc 9835), Dodatok A, Časť III a Dodatok B.

3 Hodnotenie jazykovej spôsobilosti môže byť rozdelené do troch častí:

- i. Počúvanie – hodnotenie chápania
- ii. Hovorenie – hodnotenie výslovnosti, plynulosti, vetnej skladby a slovnej zásoby
- iii. Interakcia

4 Tieto tri časti hodnotenia uvedené v bode 3 sa môžu kombinovať a môžu zahŕňať použitie rôznych skúšobných prostriedkov a technológií.

5 V prípade potreby, môžu byť niektoré alebo všetky z týchto častí vykonané prostredníctvom využitia rádiotelefónneho skúšobného zariadenia.

6 Ak časti preskúšania sú hodnotené oddelene, konečné hodnotenie by malo byť zapísané v potvrdení jazykovej spôsobilosti vydanom leteckým úradom.

7 Hodnotenie môže byť vykonané v priebehu jednej zo súčasných činností preskúšania alebo výcviku, ako napr. pri vydaní preukazu spôsobilosti alebo vydaní kvalifikácie, pri predĺžení platnosti, traťovom výcviku, traťovom preskúšaní prevádzkovateľom alebo preskúšaní odbornej spôsobilosti.]

[ZT 5, 01.12.06]

IEM FCL 2.025**Platnosť osvedčenia zdravotnej spôsobilosti**

Tento IEM materiál je reprodukciou požiadaviek stanovených v JAR-FCL 3.105.

JAR-FCL 3.105 Obdobie platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti

a) *Obdobie platnosti.* Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti je platné odo dňa úvodného celkového lekárskeho vyšetrenia pre:

- 1) osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy 12 mesiacov okrem tých držiteľov, ktorí dovŕšili 40. rokov, kde sa tento interval skracuje na šesť mesiacov,
- 2) osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 2. triedy 60 mesiacov do veku 30 rokov, potom 24 mesiacov do veku 50 rokov, 12 mesiacov do veku 65 rokov a 6 mesiacov následne.
- 3) Dátum uplynutia platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti sa vypočítava na základe informácií obsiahnutých v bode (1) a (2).
- 4) Napriek bodu (2) osvedčenie zdravotnej spôsobilosti vydané držiteľovi pred dovŕšením veku 30. rokov, nebude platné pre 2. triedu po dovŕšení jeho 32 rokov.

b) *Predĺženie platnosti.* Ak sa predĺženie platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti uskutoční do 45 dní pred dátumom uplynutia jeho platnosti v súlade s (a), platnosť nového osvedčenia sa predlžuje od skončenia platnosti predchádzajúceho osvedčenia zdravotnej spôsobilosti do obdobia uvedeného v (a) (1) alebo (2) podľa vhodnosti.

c) *Obnovenie platnosti.* Ak sa lekárske vyšetrenie nevykoná do 45 dní podľa bodu (b), dátum uplynutia platnosti sa vypočíta v súlade s paragrafom (a) s účinnosťou odo dňa ďalšieho celkového lekárskeho vyšetrenia.

d) *Požiadavky na predĺženie alebo obnovenie platnosti.* Požiadavky, ktoré musia byť splnené na predĺženie alebo obnovenie platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti, sú identické ako požiadavky na prvé vydanie osvedčenia, s výnimkou špecificky stanovených prípadov.

e) *Skrátenie obdobia platnosti.* Obdobie platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti môže byť skrátené lekárom povereným posudzovaním zdravotnej spôsobilosti (AME) po konzultácii s letecko-lekárskou sekciou (AMS), keď je to zo zdravotného hľadiska nutné.

f) *Doplňkové vyšetrenie.* V prípade, že letecký úrad má dôvodné pochybnosti o pretrvávaní zdravotnej spôsobilosti držiteľa osvedčenia zdravotnej spôsobilosti, AMS môže požiadať držiteľa preukazu spôsobilosti, aby sa podrobil ďalšiemu vyšetreniu, skúmaniu alebo testom. Správa z týchto doplnkových vyšetrení bude zaslaná AMS.

Pozri ďalej Dodatok 1 k JAR-FCL 3.105

IEM FCL 2.035**Prítomnosť bezpečnostných pilotov počas letu**

(Pozri JAR-FCL 2.035)

ÚVOD

1 Bezpečnostný pilot je pilot odborne spôsobilý na výkon funkcie veliaceho pilota daného typu vrtuľníka, ktorý je na palube vrtuľníka s úlohou prevziať kontrolu, ak sa osoba vo funkcii veliaceho pilota, ktorá je držiteľom takto špecifického obmedzenia zdravotnej spôsobilosti, stane nespôsobilá.

2 Osobám vo funkcii bezpečnostných pilotov by sa mali poskytnúť nasledovné informácie:

- a) podstata úlohy bezpečnostného pilota,
- b) zaznamenávanie času letu počas vykonávania funkcie bezpečnostného pilota,
- c) druhy zdravotných obmedzení, ktoré bránia pilotovi vykonať let samostatne,
- d) úloha a povinnosti bezpečnostného pilota a
- e) pokyny pomáhajúce bezpečnostnému pilotovi plniť túto úlohu.

3 Vždy, keď si držiteľ preukazu spôsobilosti pilota s obmedzením na prevádzku iba s bezpečnostným pilotom obnovuje platnosť osvedčenia zdravotnej spôsobilosti alebo mu je vydávané s týmto obmedzením, mal by dostať od leteckého úradu informačný list. Tento list poskytuje informácie pilotom vo výkone bezpečnostného pilota pre držiteľa takéhoto osvedčenia. Príklad takéhoto informačného listu je uvedený nižšie.

INFORMAČNÝ LIST**Všeobecne**

4 Niekoľko nasledujúcich poznámok vám pomôže v úlohe bezpečnostného pilota. Váš pilot bol ohodnotený lekárskou sekciou leteckého úradu ako nespôsobilý na samostatné súkromné lietanie, ale ako spôsobilý lietať s bezpečnostným pilotom. Aj keď to môže znieť z lekárskeho hľadiska ako alarmujúce, normy pre takýchto pilotov sú stále vysoké a on/ona by nepochybne bol(-a) spôsobilý(-á) pre „normálny život“ na zemi. Možnosti výskytu akéhokoľvek problému v priebehu letu sú preto málo pravdepodobné. Avšak ako v prípade akéhokoľvek aspektu vo vzťahu k bezpečnosti letu, by sa mali zhodnotiť i málo pravdepodobné možnosti a mali by sa v čo najväčšej možnej miere vylúčiť. To je účelom obmedzenia na prevádzku iba s bezpečnostným pilotom.

5 Pokiaľ nemusíte prevziať riadenie, ste nadpočetný a nemôžete si zapísať žiaden čas letu. Mali by ste byť preto z posádky vyškrtnutí a byť v lietadle ako bežný cestujúci. Lietadlo musí mať dvojité riadenie a vy musíte byť osvedčený na let v danom vzdušnom priestore a za daných podmienok.

6 Mali by ste mať určitú predstavu o zdravotnom stave pilota, nad ktorým vykonávate dohľad a o problémoch, ktoré by sa mohli v priebehu letu vyskytnúť. Tieto by mohli nastať v dôsledku náhlej alebo nepatrnej nespôsobilosti pilota, ktorý si inak za normálnych okolností počína výborne. Okrem toho sa môže vyskytnúť určité trvalé postihnutie, ktoré je vždy prítomné (ako je zlé videnie na jedno oko, alebo amputovaná noha) a ktoré za zvláštnych okolností môže spôsobiť ťažkosti.

7 Pri lete s pilotom, ktorý by mohol trpieť nejakou formou nespôsobilosti, by ste mali zvlášť sledovať kritické fázy letu (ako je vzlet a priblíženie). Užitočné môže byť i použitie istej formy bežných otázok a odpovedí, obvyklých pri obchodných letoch. Ak sa pilot stane nespôsobilý, dvoma prioritami sú riadenie vrtuľníka a snažiť sa zabrániť mu/jej ohroziť pilotáž. Najväčšou pomocou v posledne menovanej situácii je nepretržité upútanie pevným sedadlovým pásom a ramenným popruhom (nie samonavijacím). Pri poznaní konkrétneho postihnutia je možné predvídať, kedy môže byť pomoc žiaduca (napríklad maximálne brzdenie) a kedy podniknúť príslušné kroky. Ďalej treba zobrať do úvahy nasledovné skutočnosti:

- a) Mali by ste skontrolovať osvedčenie zdravotnej spôsobilosti daného veliaceho pilota, aby ste sa presvedčili, či obmedzenie jeho zdravotnej spôsobilosti je viazané na vrtuľník so zvláštne upraveným riadením, alebo na zvláštny typ vrtuľníka. Ak to tak je, presvedčte sa, či váš veliaci pilot vyhovuje v tomto ohľade.
- b) Pred letom prediskutujte s veliacim pilotom okolnosti, za ktorých by ste mali zakročiť a prevziať riadenie vrtuľníka. V priebehu tejto diskusie zistíte, či si veliaci pilot želá, aby ste vykonávali akékoľvek pomocné úkony člena letovej posádky. Ak áno, malo by to byť jasne stanovené, aby v priebehu letu nedochádzalo k zmätkom medzi veliacim pilotom a vami. Je to zvlášť dôležité v situácii, kedy udalosti prebiehajú rýchlo a vrtuľník je blízko povrchu zeme, napríklad v priebehu vzletu alebo konečného priblíženia na pristátie.

- c) Majte na pamäti, že nie ste iba cestujúci, ale že môžete byť kedykoľvek v priebehu letu vyzvaný prevziať riadenie vrtuľníka. Z toho dôvodu musíte vždy zostať v pohotovosti pre prípad takejto možnej situácie.
- d) Mali by ste mať tiež stále na pamäti, že sa stali nehody s dvomi kvalifikovanými pilotmi na palube, keď sa obaja piloti domnievali, že vrtuľník riadi ten druhý. Medzi vami a veliacim pilotom musí byť dohovorený spôsob komunikácie, aby ste obaja vedeli v každom okamihu, kto vrtuľník riadi. Slová „ja riadim“ („I have control“) vyslovené jedným pilotom a odpoveď druhého pilota „ty riadiš“ („you have control“) sú jednoduché a vhodné na tento účel.
- e) Aby nedošlo k rozptýľovaniu alebo zmäteniu veliaceho pilota v priebehu letu, nemali by ste mať ruky a nohy na riadení pokým nevzniknú okolnosti, ktoré si s ohľadom na bezpečnosť vyžadujú, aby ste prevzali riadenie vrtuľníka.

AMC FCL 2.055**Systém kvality FTO/TRTO**

(Pozri dodatok 1a a 2 k JAR-FCL 2.055)

(Pozri IEM č. 1 k JAR-FCL 2.055)

1 V súlade s dodatkom 1a a 2 k JAR-FCL 2.055 je FTO a TRTO v zmysle podmienok povolenia povinná zaviesť a udržiavať systém kvality. Tieto AMC stanovujú ciele takéhoto systému a ponúkajú spôsoby plnenia, ktorých prvky môžu byť do systému zahrnuté a ako systém možno integrovať do organizácií.

2 Princípom požiadaviek systémov kvality je potreba zaviesť jednoznačné rozdelenie úloh medzi leteckým úradom a výcvikovými organizáciami vytvorením zrejmeho rozdelenia regulačnej a dozornej zodpovednosti na jednej strane a zodpovednosti za činnosti spojené s výcvikom na strane druhej. Z toho dôvodu musia výcvikové organizácie zaviesť systém, pomocou ktorého môžu sledovať svoju činnosť, sú schopné zistiť odchýlky od stanovených pravidiel a noriem, vykonať nevyhnutné nápravné činnosti a tak zabezpečiť plnenie predpisov leteckého úradu a vlastných požiadaviek. Dobře zriadený a funkčný systém kvality umožní dohliadajúcemu leteckému úradu vykonávať účinnú kontrolu a dozor s primeraným množstvom zdrojov.

3 Je zrejmé a dobre známe, že rozsah a zložitosť systému kvality by mal odrážať veľkosť a zložitosť výcvikovej organizácie a jej výcvikové aktivity. Ciele a rovnaké princípy sa uplatňujú na všetky výcvikové organizácie bez ohľadu na veľkosť a zložitosť. Takže v malých a relatívne malých výcvikových organizáciách môže byť systém kvality celkom jednoduchý a integrovaný do základnej organizácie, zatiaľ čo väčšie organizácie so zložitejšími výcvikovými aktivitami budú musieť zaviesť samostatnú a nezávislú organizáciu pre kvalitu v rámci celkovej organizačnej štruktúry.

4 Pri určovaní veľkosti a zložitosti sa v tomto kontexte uplatňuje nasledovné:

- výcvikové organizácie so zamestnaným počtom inštruktorov 5 alebo menej sú považované za veľmi malé,
- výcvikové organizácie so zamestnaným počtom inštruktorov 6 až 20 sú považované za malé.

Pri určovaní zložitosti je potrebné zohľadniť také faktory ako napr. počet typov vrtuľníkov používaných na výcvik, rozsah ponúkaných výcvikových kurzov, geografické rozmiestnenie výcvikových činností (napr. využitie pobočiek), rozsah výcvikových dohôd s ďalšími výcvikovými organizáciami a pod.

5 V systéme kvality ktorejkoľvek FTO alebo TRTO musí byť jasne identifikovateľných týchto päť prvkov:

- a) určenie koncepcie výcviku organizácie a noriem na výcvik a letovú bezpečnosť,
- b) určenie a pridelenie zodpovednosti, zdrojov, organizačných a prevádzkových postupov, ktoré vytvoria základ pre koncepciu a normy na výcvik a letovú bezpečnosť,
- c) následný systém, ktorý zaisťuje, že koncepcia, normy na výcvik a letovú bezpečnosť sú splnené,
- d) zaznamenávanie a zdokumentovanie odchýlok od koncepcie, noriem na výcvik a letovú bezpečnosť spolu s nevyhnutnými analýzami, vyhodnoteniami a nápravou takýchto odchýlok,
- e) vyhodnotenie skúseností a trendov vo vzťahu ku koncepcii, normám na výcvik a letovú bezpečnosť.

6 IEM č. 1 k JAR-FCL 2.055 podrobnejšie popisuje ciele, rôzne prvky systému kvality a ponúka postupy ako stanoviť systém kvality vo väčších a/alebo zložitejších výcvikových organizáciách. Na veľmi malé a malé organizácie sa vzťahuje paragraf 23 IEM č. 1 k JAR-FCL 2.055.

Systém kvality požadovaný v JAR-FCL alebo v iných predpisoch JAR môže byť integrovaný.

[ZT 1, 01.12.00]

AMC FCL 2.055 (d)**Schválenie modulových diaľkových kurzov výučby teoretických vedomostí**

(Pozri JAR-FCL 2.055 (d))

(Pozri dodatok 3 k JAR-FCL 2.055)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.130 a 2.135)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.160 a 2.165 (a) (3))

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.205)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.285)

VŠEOBECNE

1 Modulový kurz výučby teoretických vedomostí by mal byť vykonávaný tak, aby spĺňal požiadavky licencovania na vydanie PPL, CPL, IR a ATPL alebo prvú kvalifikáciu na jednopilotný viacmotorový vrtuľník. Podľa uváženia leteckého úradu môže byť schválený diaľkový kurz poskytovaný ako súčasť modulového výcviku teoretických vedomostí.

ORGANIZÁCIA VÝCVIKU

2 Je na rozhodnutí FTO akým spôsobom poskytne materiál ku kurzu. Je však dôležité, aby FTO udržiavala úplné záznamy pre zabezpečenie, že žiaci dosiahnu uspokojivý študijný pokrok a splnia čas vymedzený JAR-FCL na ukončenie modulového kurzu.

3 Ďalej uvedené body sú ako plánovací návod pre FTO vypracovávajúce časti diaľkovej výučby modulového kurzu:

- a) predpoklad, že žiaci sa budú učiť najmenej 15 hodín týždenne,
- b) označenie materiálu, počas celého kurzu, ktorý tvorí týždenné učivo,
- c) odporúčaná štruktúra kurzu a rozvrhnutie výučby prijateľné pre letecký úrad,
- d) jeden postupový test pre každý predmet po každých 15 hodinách štúdia, ktorý by mal byť predložený FTO na ohodnotenie. Ďalšie samovyhodnocovacie postupové testy by mali byť absolvované v intervale 5 až 10 študijných hodín.
- e) Príslušný čas konzultácii počas celého kurzu, kedy sa žiak môže spojiť s inštruktorom pomocou telefónu, faxu, e-mailu alebo internetu.
- f) Hodnotiace kritéria na posúdenie, či žiak uspokojivo ukončil príslušné časti kurzu na úrovni, ktorá mu umožní, podľa rozhodnutia HT alebo CGI, zúčastniť sa teoretickej skúšky podľa JAR-FCL s dobrým predpokladom na jej zloženie.
- g) Ak FTO poskytuje diaľkovú výučbu pomocou informačných technológií (IT), napríklad internet, inštruktor by mal sledovať pokrok žiaka príslušnými prostriedkami.

[ZT 3, 01.09.03]

[AMC č. 1 k JAR-FCL 2.010
Stupnica jazykovej spôsobilosti
(Pozri JAR-FCL 2.010 (a) (4))

ÚROVEŇ	VÝSLOVNOSŤ	VETNÁ SKLADBA	SLOVNÁ ZÁSoba	PLYNULOSŤ	CHÁPANIE	INTERAKCIA
Odborné znalosti (Úroveň 6)	Výslovnosť, dôraz, rytmus a intonácia, i keď s možným vplyvom prvého (rodného) jazyka alebo miestneho nárečia, takmer nikdy neruší ľahkosť chápania.	Základné i zložité gramatické konštrukcie a druhy viet sú určené funkciami jazyka zodpovedajúcimi danej úlohe	Rozsah slovnej zásoby a presnosť jej používania je dostatočná na efektívnu komunikáciu v rámci širokého spektra známych a neznámych tém. Slovná zásoba je idiomatická, používa slovné nuansy a je citlivá na vyjadrovanie.	Prirodzená schopnosť podrobne hovoriť plynulo bez námahy. Používanie zmeny toku prejavu na dosiahnutie štylistického efektu, napr. na zdôraznenie hlavného zmyslu. Spontánne používanie vhodných znakov prejavu a spojok.	Chápanie je vyhovujúco presné takmer v celom kontexte a zahŕňa chápanie jazykových a kultúrnych jemných odlišností.	Interakcia bez ťažkostí takmer v každej situácii. Citlivosť na verbálne a neverbálne podnety a primerané reagovanie na ne.
Rozšírené znalosti (Úroveň 5)	Výslovnosť, dôraz, rytmus a intonácia, i keď s možným vplyvom prvého (rodného) jazyka alebo miestneho nárečia, zriedkavo ruší ľahkosť chápania.	Základné gramatické konštrukcie a druhy viet sú dôsledne dodržiavané. Pokusy o úplné konštrukcie, avšak s chybami, ktoré občas rušia význam vety.	Rozsah slovnej zásoby a jej presnosť je dostatočná na efektívnu komunikáciu všeobecných, konkrétnych a odborných tém. Vyhovujúce a úspešné používanie parafráz. Slovná zásoba je občas idiomatická.	Schopnosť obsiahlo hovoriť na pomerne ľahké a dobre známe témy, ale môže kolísať plynulosť prejavu a štylizácie. Možné používanie vhodných znakov a spojok.	Chápanie je všeobecne presné, konkrétne k danej téme a prevažne presné, keď je hovoriaci v priamej konfrontácii s lingvistickou alebo komplikovanou situáciou alebo nepredvídaným zvratom situácie. Je schopný pochopiť rozsiahle odlišnosti (nárečia a/alebo prízvuku) v prejave.	Reakcie sú bezprostredné, vhodné a informatívne. Efektívne ovládanie vzájomného vzťahu medzi rečníkom a počúvajúcim.

ÚROVEŇ	VÝSLOVNOSŤ	VETNÁ SKLADBA	SLOVNÁ ZÁSoba	PLYNulosŤ	CHÁPANIE	INTERAKCIA
<p>Prevádzkové znalosti</p> <p>(Úroveň 4)</p>	<p>Výslovnosť, dôraz, rytmus a intonácia sú ovplyvnené prvým (rodným) jazykom alebo miestnym nárečím, avšak len občas ruší ľahkosť chápania.</p>	<p>Základné gramatické konštrukcie a druhy viet sú kreatívne používané a zvyčajne dobre dodržiavané. Chyby sa môžu objaviť predovšetkým v neobvyklých alebo v neočakávaných situáciách, avšak zriedka majú vplyv na význam vety.</p>	<p>Rozsah slovnej zásoby a jej presnosť je dostatočná na efektívnu komunikáciu všeobecných, konkrétnych a odborných tém. Dokáže kedykoľvek úspešne parafrázovať pri nedostatku slovnej zásoby hlavne v neobvyklých alebo neočakávaných situáciách.</p>	<p>Rozsiahla tvorivosť reči v primeranom tempe, občas môže strácať plynulosť pri prechode z nacvičeného alebo vzorového prejavu k spontánnej komunikácii, toto však nebráni jej efektívnosti. Obmedzené používanie vhodných znakov a spojok. Neodvracia pozornosť vsuvkami.</p>	<p>Všeobecne chápanie je zväčša presné, konkrétne a k danej téme, keď použitý prízvuk alebo dialekt je dostatočne zrozumiteľný pre leteckú komunitu užívateľov. Keď je hovoriaci v priamej konfrontácii s jazykovou alebo situačnou komplikáciou alebo nepredvídaným zvratom situácie, chápanie môže byť pomalšie alebo si vyžadovať širšie objasnenie.</p>	<p>Reakcie sú obvykle bezprostredné, vhodné a informatívne. Iniciuje a udržiava výmenu názorov aj keď nastane nejaký zvrat situácie. Zaoberá sa so zjavnými nedorozumeniami overovaním, potvrdením alebo objasnením.</p>

ÚROVEŇ	VÝSLOVNOSŤ	VETNÁ SKLADBA	SLOVNÁ ZÁSoba	PLYNULOSŤ	CHÁPANIE	INTERAKCIA
Pokročilé znalosti (Úroveň 3)	Výslovnosť, dôraz, rytmus a intonácia sú ovplyvnené prvým (rodným) jazykom alebo miestnym nárečím a často ruší ľahkosť chápania.	Základné gramatické konštrukcie a druhy viet nie sú vždy kreatívne používané. Chyby majú často vplyv na význam vety.	Rozsah slovnej zásoby a jej presnosť je často dostatočná na efektívnu komunikáciu všeobecných, konkrétnych a odborných tém, ale rozsah je obmedzený a výber slov je často nevhodný. Je často neschopný úspešne parafrázovať pri nedostatku slovnej zásoby.	Rozsiahla tvorivosť reči, ale frázovalenie a pauzovanie je často nevhodné. Nerozhodnosť alebo nechápavosť pri jazykovej konverzácii môže brániť efektívnej komunikácii. Niekedy odvracia pozornosť vsuvkami.	Chápanie je všeobecne často presné, konkrétne k danej téme, keď je prízvuk alebo dialekt dostatočne zrozumiteľný aj pre leteckú komunitu. Môže zlyhať pri chápaní jazykových alebo komplikovaných situácií alebo v nepredvídaných zvratoch situácií.	Reakcie sú niekedy bezprostredné, vhodné a informatívne. Môže iniciovať a udržiavať výmenu názorov s uvoľnenosťou na známe témy a v predvídaných situáciách. Vo všeobecnosti neschopný, ak ide o neočakávané zvraty situácií.
Základné znalosti (Úroveň 2)	Výslovnosť, dôraz, rytmus a intonácia sú veľmi ovplyvnené prvým (rodným) jazykom alebo miestnym nárečím a zvyčajne ruší ľahkosť chápania.	Vyžaduje iba obmedzené ovládanie zopár ľahko si zapamätateľných gramatických konštrukcií a druhov viet.	Obmedzený rozsah slovnej zásoby, je zložený len z jednotlivých slov a zapamätateľných fráz.	Môže tvoriť veľmi krátke, jednotlivé, zapamätateľné výrazy s častými pauzami a často odvracia pozornosť vsuvkami na formuláciu a vyjadruje sa málo používanými slovami.	Chápanie je obmedzené na jednotlivé, zapamätateľné frázy, a artikulácia je opatrná a pomalá.	Pomalé reakcie a často nevhodné. Vzájomné pôsobenie je obmedzené na jednoduché rutinné výmeny.
Znalosti začiatočníka (Úroveň 1)	Spĺňa na úrovni nižšej, ako sú znalosti začiatočníka.	Spĺňa na úrovni nižšej, ako sú znalosti začiatočníka.	Spĺňa na úrovni nižšej, ako sú znalosti začiatočníka.	Spĺňa na úrovni nižšej, ako sú znalosti začiatočníka.	Spĺňa na úrovni nižšej, ako sú znalosti začiatočníka.	Spĺňa na úrovni nižšej, ako sú znalosti začiatočníka.

Poznámka: Úroveň prevádzkových znalostí (úroveň 4) je minimálna požadovaná úroveň spôsobilosti pre rádiotelefónnu komunikáciu.

Úrovně 1 až 3 opisujú úrovne jazykovej spôsobilosti začiatočníka, základných a pokročilých znalostí, resp. tieto opísané úrovne sú nižšie ako požadovaná jazyková spôsobilosť.

Úrovně 5 a 6 opisujú rozšírenú a odbornú úroveň, na úrovni spôsobilosti vyššej, ako požadovaný minimálny štandard.]

[ZT 5, 01.12.06]

[AMC č. 2 k JAR-FCL 2.010**Preskúšanie jazykovej spôsobilosti**

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.010)

(Pozri AMC č. 1 k JAR-FCL 2.010)

(Pozri IEM FCL 2.010)

VŠEOBECNE

1 Letecký úrad môže použiť vlastné zdroje na prípravu a vykonávanie preskúšania jazykovej spôsobilosti alebo môže poveriť touto záležitosťou schválené organizácie LAB (Language assessment body).

2 Preskúšanie by malo spĺňať základné požiadavky uvedené v bodoch 7 až 10 a nominované osoby, ktoré sa zúčastnia procesu preskúšania jazykovej spôsobilosti by mali spĺňať kritériá uvedené v bodoch 11 až 13 tohto AMC.

3 Letecký úrad by mal stanoviť pre žiadateľov postupy pre odvolanie sa.

4 Na základe platných metód preskúšania môže letecký úrad rozhodnúť, že aktívny držiteľ ATPL vydaných v súlade s požiadavkami predpisu JAR-FCL by mali mať priznanú úroveň 4 od 05. marca 2008.

OPAKOVANÉ PRESKÚŠANIE JAZYKOVEJ SPÔSOBILOSTI

5 Odporúčané intervaly opakovaného preskúšania jazykovej spôsobilosti vzťahujúce sa k dodatku 1 k JAR-FCL 2.010, bod 3, nesmú presahovať:

- a) 3 roky, ak preukázaná úroveň jazykovej spôsobilosti je prevádzková úroveň (úroveň 4) podľa ICAO stupnice jazykovej spôsobilosti, alebo
- b) 6 rokov, ak preukázaná úroveň jazykovej spôsobilosti je úroveň rozšírených znalostí (úroveň 5) podľa ICAO stupnice jazykovej spôsobilosti.

Odporúča sa, aby držiteľ preukazu spôsobilosti dostal potvrdenie, ktoré obsahuje úroveň a platnosť jazykovej spôsobilosti.

6 Formálne opakované preskúšanie sa nepožaduje od žiadateľov, ktorí preukázali jazykovú spôsobilosť na úrovni odborných znalostí (úroveň 6), napr. rodení Angličania a veľmi skúsený nerodení Angličania s dialektom alebo prízvukom zrozumiteľným pre medzinárodnú leteckú komunitu.

ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY PRESKÚŠANIA

1 Cieľom preskúšania je preverenie schopnosti žiadateľov na vydanie preukazov spôsobilosti alebo držiteľov preukazov spôsobilosti hovoriť a rozumieť jazyku, ktorý sa používa v rádiotelefontnej komunikácii.

- 2 a) Preskúšanie by malo určiť schopnosť žiadateľov používať:
 - štandardnú rádiotelefontnú frazeológiu a zároveň
 - jasnú a zrozumiteľnú reč v situáciách, kedy štandardná frazeológia nemôže vystihovať zamýšľaný obsah témy.
- b) Preskúšanie by malo zahŕňať:
 - hlasovú komunikáciu a/alebo osobný kontakt
 - komunikáciu na všeobecné, konkrétne a pracovné témy.
- c) Žiadatelia by mali preukázať jazykovú schopnosť v jednaní pri nepredvídaných zvratoch situácie a riešením zjavných nedorozumení.
- d) Preskúšanie by malo určiť schopnosť žiadateľov hovoriť a rozumieť. Nepriame preskúšavanie gramatických vedomostí, čítania a písania nie je vhodné.

Pre ďalšie informácie pozri IEM FCL 2.010.

3 Preskúšanie by malo určiť jazykové skúsenosti žiadateľov v nasledujúcich oblastiach:

a) Výslovnosť:

- do akej miery je výslovnosť, prízvuk, rytmus a intonácia ovplyvnená materským jazykom žiadateľa alebo nárečiami, a
- do akej miery rušia ľahkosť chápania.

b) Vetná skladba:

- schopnosť žiadateľa používať základnú a zložitú gramatickú skladbu viet, a
- do akej miery chyby žiadateľa narúšajú zmysel toho, čo chce vyjadriť.

c) Slovná zásoba:

- rozsah a presnosť používanej slovnej zásoby, a
- schopnosť žiadateľa úspešne opísať slová z chýbajúcej slovnej zásoby.

d) Plynulosť reči:

- tempo
- váhavosť
- nacvičenosť alebo spontánnosť reči
- používanie rečníckych zvrátov a spojení.

e) Chápanie:

- všeobecných, konkrétnych a pracovných tém, a
- keď sú konfrontovaní s jazykovou alebo situačnou komplikáciou alebo neočakávaným zvratom situácie.

Poznámka: Prízvuk alebo niekoľko druhov prízvukov použitých počas preskúšania by mali byť dostatočne zrozumiteľné pre užívateľov z medzinárodnej leteckej komunity.

f) Interakcia:

- výstižnosť odpovede (pohotovosť, primeranosť a obsah)
- schopnosť iniciovať a udržiavať výmenu názorov:
 - na všeobecné, konkrétne a pracovné témy, a
 - keď sa jedná o nepredvídaný zvrät situácie,
- schopnosť jednať pri zjavných nedorozumeniach prostredníctvom overovania, potvrdzovania alebo objasňovania.

Poznámka: Preskúšanie jazykových skúseností v horeuvedených oblastiach sa vykonáva s použitím stupnice uvedenej AMC č. 1 k JAR-FCL 2.010.

4 Ak sa preskúšanie nevedie formou osobného pohovoru, mala by sa použiť vhodná technika pre hodnotenie schopnosti žiadateľa počúvať a hovoriť, a ktorá umožní interakciu (napr. simulovanie komunikácie medzi pilotom a riadiacim letovej prevádzky).

NOMINOVANÉ OSOBY (ASSESSORS)

5 Osoby, ktoré sú zodpovedné za preskúšanie jazykovej spôsobilosti, musia byť primerane vyškolené a kvalifikované. Mali by byť odborníci z oblasti letectva (napr. súčasní alebo bývalí členovia letovej posádky alebo riadiaci letovej prevádzky) alebo jazykovi odborníci, ktorí absolvovali dodatočný výcvik zameraný na letectvo. Alternatívou môže byť zostavenie pracovného tímu z odborníkov z letectva a jazykových odborníkov (pozri ICAO Doc 9835, odsek 6.5.5).

6 Nominované osoby by mali byť vyškolené podľa špecifických požiadaviek procesu preskúšania.

7 Nominované osoby nesmú skúšať žiadateľov, ktorým poskytovali jazykovú výučbu.

KRITÉRIÁ PRIJATEĽNOSTI LAB

8 LAB poskytujúce služby pre letecký úrad (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.010, bod 5) by mali spĺňať podmienky v bodoch 14 až 18.

9 Za účelom zaistenia nestranného procesu preskúšania, preskúšanie jazykovej spôsobilosti by malo byť nezávislé od jazykovej výučby.

- 10 Aby mohli byť LAB schválené, musia preukázať:
- náležitú riadenie a rozdelenie pracovných funkcií
 - zavedenie a udržiavanie systému kvality, ktoré zabezpečia plnenie požiadaviek preskúšania, normy a postupy.
- 11 Systém kvality LAB by mal vyjadrovať nasledovné:
- Manažment
 - Politika a stratégia
 - Procesy
 - Príslušné ustanovenia ICAO/JAR-FCL, normy a postupy preskúšania
 - Organizačnú štruktúru
 - Zodpovednosť za vývoj, zavedenie a riadenie systému kvality
 - Dokumentáciu
 - Program zabezpečenia kvality
 - Ľudské zdroje a výcvik (vstupný, opakovací)
 - Podmienky preskúšania
 - Spokojnosť klientov
- 12 Dokumentácia a záznamy z preskúšania by mala byť uchovaná po dobu stanovenú leteckým úradom a poskytnutá leteckému úradu, ak o to požiada.
- 13 Dokumentácia z preskúšania by mala zahŕňať aspoň nasledujúce:
- Cieľ preskúšania jazykovej spôsobilosti.
 - Plán, časový rozvrh, použité technológie, vzorový test pre preskúšanie, zvukové ukážky.
 - Kritéria a normy pre preskúšanie (minimálne pre úrovne 4, 5 a 6 stupnice uvedenej v AMC č. 1 k JAR-FCL 2.010).
 - Dokumentáciu, ktorá preukazuje platnosť, relevantnosť a spoľahlivosť preskúšania.
 - Postupy preskúšania a zodpovednosti pri:
 - príprave konkrétneho preskúšania,
 - vykonávaní preskúšania: miesto, kontrola osobných údajov a dozor, disciplína, dôvernosť/bezpečnosť,
 - podávaní hlásení a odosielaní dokumentácie leteckému úradu a/alebo žiadateľom, vrátane vzorového osvedčenia,
 - archivácii dokumentov a záznamov.

Poznámka: Ďalšie informácie sú v „Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements“ (ICAO Doc 9835).]

[ZT 5, 01.12.06]

IEM č. 1 k JAR-FCL 2.055
Systém kvality FTO/TRTO
(Pozri AMC FCL 2.055)

ÚVOD

Základ kvality by mal byť stanovený každou organizáciou FTO/TRTO a pri prevádzke by sa mali uplatňovať postupy na riešenie problémov. Za podstatné sa považujú znalosti ako merať, zaviesť a definitívne dosiahnuť kvalitu výcviku a vzdelávania.

Cieľom tohto IEM je poskytnúť výcvikovým organizáciám informácie a návod, ako zaviesť systém kvality, ktorý umožní súlad s dodatkom 1a k JAR-FCL 2.055, položka 3 a dodatkom 2 k JAR-FCL 2.055, položka 3 (Systémy kvality).

Za účelom preukázania súladu s dodatkom 1a k JAR-FCL 2.055, položka 3 a dodatkom 2 k JAR-FCL 2.055, položka 3 by FTO/TRTO mala zaviesť svoj systém kvality v súlade s pokynmi a informáciami obsiahnutými v nasledujúcich paragrafoch.

SYSTEM KVALITY FTO/TRTO

1 TERMINOLÓGIA

Zodpovedný manažér

Osoba prijateľná pre letecký úrad, ktorá má právomoc zabezpečiť, aby všetky výcvikové aktivity boli financované a vykonávané podľa noriem požadovaných leteckým úradom a dodatočných požiadaviek definovaných FTO/TRTO.

Kvalita

Súbor základných rysov a vlastností produktu alebo služby, ktoré umožňujú uspokojovať stanovené potreby alebo potreby v nich obsiahnuté.

Zabezpečovanie kvality

Všetky tie plánované a systematické činnosti nevyhnutné na poskytnutie dostatočnej istoty, že všetky výcvikové aktivity spĺňajú stanovené požiadavky, vrátane tých, ktoré sú špecifikované FTO/TRTO v príslušných príručkách.

Vedúci kvality

Vedúci prijateľný pre letecký úrad, zodpovedný za riadenie systému kvality, monitorovanie funkcií a vyžadovanie nápravných činností.

Príručka kvality

Dokument obsahujúci príslušné informácie týkajúce sa systému kvality a programu zabezpečovania kvality prevádzkovateľa.

Audit kvality

Systematické a nezávislé preskúšanie za účelom určenia skutočnosti, či sú aktivity vo vzťahu ku kvalite a príslušné výsledky v súlade s plánovanými programami a či tieto programy sú efektívne implementované a vhodné na dosiahnutie cieľov.

2 Politika a stratégia kvality

Je nevyhnutne potrebné, aby FTO/TRTO opísala, ako formuluje, rozvíja a skúma svoju politiku a stratégiu kvality a premieta ich do svojich plánov a aktivít. Malo by sa zaviesť formálne písomné vyhlásenie politiky kvality, ktoré by bolo záväzné pre vedúceho výcviku vo vzťahu k tomu, čo sa v zmysle systému kvality očakáva dosiahnuť. Politika kvality by mala odrážať dosiahnuté výsledky a neustály súlad s príslušnými časťami JAR-FCL spolu s akýmikoľvek ďalšími normami špecifikovanými FTO/TRTO.

Celkovú zodpovednosť za systém kvality, vrátane frekvencie, povahy a štruktúry interného hodnotenia manažmentu má zodpovedný manažér.

3 Účel systému kvality

Implementácia a využívanie systému kvality umožní FTO/TRTO monitorovať súlad s príslušnými časťami JAR-FCL, prevádzkovej príručky, výcvikovej príručky a ktorýmikoľvek inými normami zavedenými FTO/TRTO alebo leteckým úradom na zaistenie bezpečnosti a efektívnosti výcviku.

4 Vedúci kvality

4.1 Hlavnou úlohou vedúceho kvality je pomocou monitorovania aktivít v oblasti výcviku overiť, či sa normy požadované leteckým úradom a všetky dodatočné požiadavky zavedené FTO/TRTO vykonávajú náležito pod dohľadom vedúceho výcviku, vedúceho inštruktora letového výcviku a vedúceho inštruktora pozemného výcviku.

4.2 Vedúci kvality by mal zodpovedať za zabezpečenie náležitej implementácie, udržiavania a neustáleho skúmania a zlepšovania programu zabezpečovania kvality. Vedúci kvality by mal:

- mať priamy prístup k vedúcemu výcviku,
- mať prístup do všetkých častí organizácie FTO/TRTO.

4.3 V prípade malých alebo veľmi malých FTO/TRTO sa môžu miesta vedúceho výcviku a manažéra kvality zlučovať. Avšak v tomto prípade by sa audity kvality mali vykonávať nezávislým personálom. V prípade výcvikovej organizácie ponúkajúcej integrovaný výcvik by vedúci kvality nemal zastávať funkciu vedúceho výcviku, vedúceho inštruktora letového výcviku a vedúceho inštruktora pozemného výcviku.

5 Systém kvality

5.1 Systém kvality FTO/TRTO by mal zabezpečiť súlad s požiadavkami na výcvikové aktivity, normami a postupmi a ich primeranosť.

5.2 FTO/TRTO by mala špecifikovať základnú štruktúru systému kvality použiteľnú na všetky vykonávané výcvikové aktivity.

5.3 Systém kvality by mal byť štruktúrovaný podľa veľkosti FTO/TRTO a zložitosti výcviku, ktorý bude monitorovať.

6 Rozsah

Systém kvality by mal vyjadrovať nasledovné:

- 6.1 Riadiace schopnosti
- 6.2 Politika a stratégia
- 6.3 Procesy
- 6.4 Ustanovenia JAR-FCL
- 6.5 Dodatočné predpisy a výcvikové postupy ako sú stanovené FTO/TRTO
- 6.6 Organizačná štruktúra FTO/TRTO
- 6.7 Zodpovednosť za vývoj, zavedenie a riadenie systému kvality
- 6.8 Dokumentácia, vrátane príručiek, správ a záznamov
- 6.9 Program zabezpečovania kvality
- 6.10 Požadované finančné, materiálne a ľudské zdroje
- 6.11 Požiadavky na výcvik
- 6.12 Uspokojenie zákazníkov

7 Systém spätnej väzby

Systém kvality by mal zahŕňať systém spätnej väzby, ktorý by zabezpečil, aby nápravné činnosti boli tak identifikované ako i okamžite postúpené na riešenie. Systém spätnej väzby by mal tiež stanovovať, od koho sa v každom jednotlivom prípade požaduje napraviť rozpory a nesúlad a určovať postupy, ktoré sa budú dodržiavať, ak sa nápravné činnosti nevykonajú v rámci príslušného časového harmonogramu.

8 Dokumentácia

Príslušná dokumentácia zahŕňa príslušnú časť(časti) výcvikovej a prevádzkovej príručky, ktorá môže byť zahrnutá do samostatnej príručky kvality.

- 8.1 Okrem toho by mala príslušná dokumentácia zahŕňať aj:
- politiku kvality,
 - terminológiu,
 - stanovené výcvikové predpisy,
 - opis organizácie,
 - pridelenie povinností a zodpovedností,
 - výcvikové postupy zabezpečujúce dodržiavanie predpisov.
- 8.2 Program zabezpečovania kvality odráža:
- harmonogram procesu monitorovania,
 - postupy auditov,
 - postupy predkladania správ,
 - postupy na následné sledovanie a postupy nápravných činností,
 - system vykonávania záznamov,
 - výcvikové osnovy a
 - kontrolu dokumentov.

9 Program zabezpečovania kvality

Program zabezpečovania kvality by mal zahŕňať všetky plánované a systematické činnosti nevyhnutné na zabezpečenie vykonania celkového výcviku v súlade so všetkými súvisiacimi požiadavkami, predpismi a postupmi.

10 Kontrola kvality

Prvotným cieľom kontroly kvality je skúmanie príslušných udalostí/činností/dokumentov atď. za účelom overenia, či sa stanovené výcvikové postupy a požiadavky dodržiavajú v priebehu realizácie tejto udalosti a či požadované štandardy boli dosiahnuté.

Typickými oblasťami kontroly kvality sú:

- aktuálny letový a pozemný výcvik,
- údržba,
- technické normy a
- normy výcviku.

11 Audit

Audit je systematickým a nezávislým porovnaním spôsobu, akým sa výcvik vykonáva vo vzťahu k spôsobu, ktorý publikované výcvikové postupy stanovujú na jeho vykonávanie.

Audity by mali zahŕňať aspoň nasledovné postupy a procesy kvality:

- objasnenie rozsahu auditu,
- plánovanie a prípravu,
- zhromažďovanie a zaznamenávanie dôkazového materiálu a
- analýza dôkazového materiálu.

Rôzne techniky, ktoré vytvárajú efektívny audit, sú:

- pohovory alebo diskusie s personálom,
- skúmanie publikovaných dokumentov,
- preskúmanie dostatočnej vzorky záznamov,
- účasť na činnostiach tvoriacich výcvik a
- uchovávanie dokumentov a záznam z pozorovaní.

12 Audítori

FTO/TRTO by mali podľa zložitosti výcviku rozhodnúť, či využijú vyčlenenú skupinu audítorov alebo jediného audítora. V každom prípade by audítor alebo skupina audítorov mala mať príslušný výcvik a/alebo skúsenosti v prevádzke.

Zodpovednosti audítorov by mali byť jasne definované v príslušnej dokumentácii.

13 Nezávislosť audítorov

Audítori by nemali byť zainteresovaní v oblasti prevádzky alebo údržby, ktorá bude auditovaná. FTO/TRTO môže okrem využívania služieb personálu, ktorý patrí do samostatného oddelenia kvality a pracuje na plný úväzok, vykonávať monitorovanie špecifických oblastí alebo činností personálom pracujúcim na čiastočný úväzok.

FTO/TRTO, ktorých štruktúra a veľkosť neumožňujú zavedenie audítorov na plný úväzok, môžu vykonávať audítorskú funkciu pomocou zmluvného personálu z vlastnej organizácie alebo z externého zdroja podľa podmienok zmluvy prijateľnej pre letecký úrad.

V každom prípade by mala FTO/TRTO vypracovať vhodné postupy na zabezpečenie toho, aby osoby priamo zodpovedné za činnosti, ktoré budú auditované, neboli vyberané do skupiny vykonávajúcej audit. Tam, kde budú použít externí audítori, je dôležité, aby každý externý špecialista bol oboznámený s druhom výcviku, vykonávaným touto FTO/TRTO.

Program zabezpečovania kvality FTO/TRTO by mal identifikovať osoby v rámci spoločnosti, ktoré majú skúsenosti, zodpovednosť a právomoc na

- vykonávanie kontrol kvality a auditov ako súčasť neustáleho zabezpečovania kvality,
- identifikáciu a zaznamenávanie všetkých záležitostí alebo nálezov a dôkazového materiálu potrebného na zdôvodnenie týchto záležitostí alebo nálezov,
- iniciovanie alebo odporúčanie riešení záležitostí alebo nálezov prostredníctvom určených kanálov na predkladanie správ,
- overenie implementácie riešení v rámci špecifického časového harmonogramu,
- predkladanie správ priamo vedúcemu kvality.

14 Rozsah auditu

Od organizácií FTO/TRTO sa požaduje monitorovanie súladu s výcvikovou a prevádzkovou príručkou, ktoré navrhli za účelom zaistenia bezpečného a účinného výcviku. Pri výkone tohto by mali tam, kde je to vhodné, monitorovať aspoň:

- a) organizáciu,
- b) plány a ciele,
- c) výcvikové postupy,
- d) letovú bezpečnosť,
- e) príručky, denníky a záznamy,
- f) obmedzenia času letu a času v službe,
- g) požiadavky na odpočinok a plánovanie,
- h) rozhranie údržby/prevádzky vrtuľníka,
- i) údržbové programy a zachovanie letovej spôsobilosti,
- j) riadenie príkazov na zachovanie letovej spôsobilosti,
- k) vykonávanie údržby.

15 Plánovanie auditu

Program zabezpečovania kvality by mal zahŕňať definovaný plán auditov a periodických cyklov previerok. Plán by mal byť flexibilný a mal by umožňovať vykonávanie neplánovaných auditov, ak sa objavia tendencie. Následné audity by mali byť plánované, ak je potrebné overiť, že nápravné činnosti boli vykonané a že boli účinné.

FTO/TRTO by mala stanoviť plán auditov, ktoré sa majú vykonať v priebehu určeného kalendárneho obdobia. Všetky aspekty výcviku by mali byť preskúmané v priebehu obdobia 12 mesiacov v súlade s programom, pokiaľ nie je prijaté predĺženie intervalu auditu, ako je vysvetlené ďalej.

FTO/TRTO môže zvýšiť frekvenciu svojich auditov podľa svojho rozhodnutia, avšak nemala by túto frekvenciu znížiť bez súhlasu leteckého úradu. Považuje sa za nepravdepodobné, že by bolo prijateľné obdobie dlhšie ako 24 mesiacov pre akýkoľvek predmet auditu.

Keď FTO/TRTO definuje plán auditu, mali by sa vziať do úvahy významné zmeny manažmentu, organizácie, výcviku alebo technológií, ako i zmeny v požiadavkách predpisov.

16 Monitorovanie a nápravné činnosti

Cieľom monitorovania v rámci systému kvality je v prvom rade preskúmanie a posúdenie jeho účinnosti a tým zabezpečiť, aby sa neustále plnili požiadavky vymedzenej politiky a výcvikových noriem. Monitorovacia činnosť je založená na kontrolách kvality, auditoch, nápravných činnostiach a následných auditoch. FTO/TRTO by mala zaviesť a publikovať postup kvality na nepretržité monitorovanie plnenia požiadaviek predpisov. Táto monitorovacia činnosť by sa mala zamerať na odstraňovanie prípadov neuspokojivého výkonu.

Každé neplnenie požiadaviek by sa malo oznámiť vedúcemu zodpovednému za prijatie nápravných činností alebo, ak je to vhodné, zodpovednému manažérovi. Neplnenie požiadaviek by sa malo zaznamenať na účely ďalšieho vyšetrovania, s cieľom určiť príčinu a umožniť odporúčanie príslušných nápravných činností.

Program zabezpečovania kvality by mal zahŕňať postupy na zabezpečenie navrhnutia takých nápravných činností, ktoré zodpovedajú nálezom. Tieto postupy kvality by mali monitorovať takéto činnosti na overenie ich účinnosti a toho, že boli vykonané. Organizačná zodpovednosť a zodpovednosť za implementáciu nápravných činností má oddelenie citované v správe, ktorá identifikuje nález. Zodpovedný manažér má konečnú zodpovednosť za to, že prostredníctvom vedúceho(-ich) kvality zabezpečí, aby nápravná činnosť obnovila plnenie požiadaviek predpisu požadovaným leteckým úradom a všetky ďalšie požiadavky stanovené FTO/TRTO.

17 Nápravné činnosti

Následne po kontrole kvality/audite by FTO/TRTO mala stanoviť:

- a) závažnosť všetkých nálezov a potrieb pre okamžité nápravné činnosti,
- b) pôvod nálezu,
- c) aké nápravné činnosti sú požadované na zabezpečenie, aby sa neplnenie požiadaviek neopakovalo,
- d) plán nápravných činností,
- e) identifikáciu jednotlivcov alebo oddelení zodpovedných za implementáciu nápravných činností,
- f) pridelenie zdrojov zodpovedným manažérom, kde je to príslušné.

17.1 Vedúci kvality by mal:

17.1.1 Overovať, či nápravné činnosti sú vykonané vedúcim zodpovedným za odstránenie všetkých nálezov.

17.1.2 Overovať, či nápravné činnosti zahŕňajú prvky zdôraznené v paragrafe 16.

17.1.3 Monitorovať implementáciu a vykonanie nápravných činností.

17.1.4 Poskytnúť manažmentu nezávislé posúdenie nápravnej činnosti, jej implementácie a vykonania.

17.1.5 Vyhodnotiť účinnosť nápravných činností prostredníctvom procesu následného sledovania.

18 Hodnotenie manažmentu

Hodnotenie manažmentu je súhrnný, systematický, zdokumentovaný prehľad systému kvality, politiky výcviku a postupov vykonaný manažmentom a mal by zohľadniť:

Výsledky kontrol kvality, auditov a všetkých ďalších ukazovateľov, ako i celkovú účinnosť organizácie manažmentu na dosiahnutie stanovených cieľov.

Hodnotenie manažmentu by malo identifikovať nesprávne tendencie a vykonať ich nápravu a kde je to možné zabezpečiť prevenciu možného nesúladu. Závety a odporúčania vykonané ako výsledok hodnotenia by mali byť predložené písomne vedúcemu zodpovednému na uskutočnenie príslušných činností. Tento zodpovedný vedúci by mal byť osobou, ktorá má právomoc vyriešiť sporné otázky a prijať opatrenia.

Zodpovedný manažér by mal rozhodnúť o početnosti, forme a štruktúre činností interného hodnotenia manažmentu.

19 Zaznamenávanie

FTO/TRTO by mala uchovávať presné, kompletne a ľahko dostupné záznamy, dokumentujúce výsledky programu zabezpečovania kvality. Tieto záznamy sú dôležité údaje, ktoré umožňujú FTO/TRTO analyzovať a určiť základné príčiny nesúladu tak, aby oblasti neplnenia mohli byť identifikované a následne postúpené na riešenie.

Následovné záznamy by mali byť uchovávané počas 5 rokov:

- harmonogram auditov,
- správy z kontrol kvality a auditov,
- reakcie na nálezy,
- správy o nápravných činnostiach,
- správy o následnom sledovaní a záverečné správy,
- správy hodnotenia manažmentu.

20 Zodpovednosť za zabezpečovanie kvality subdodávateľov

FTO/TRTO sa môže rozhodnúť uzatvoriť zmluvu s externými organizáciami na vykonávanie určitých činností za podmienky schválenia leteckým úradom.

Konečná zodpovednosť za výcvik poskytovaný subdodávateľom vždy zostáva na FTO/TRTO. Medzi FTO/TRTO a subdodávateľom by mala byť písomná dohoda jasne definujúca služby týkajúce sa bezpečnosti a požadovanú úroveň kvality. Činnosti subdodávateľa týkajúce sa bezpečnosti relevantné dohode by mali byť zahrnuté do programu zabezpečovania kvality FTO/TRTO.

FTO/TRTO by sa mala presvedčiť, či subdodávateľ má nevyhnutné oprávnenie/schválenie, ak je požadované a že má zdroje a dostatočnú schopnosť vykonať úlohy. Ak FTO/TRTO požaduje od subdodávateľa vykonať činnosť nad rámec oprávnenia/schválenia, FTO/TRTO zodpovedá za zaistenie, že zabezpečenie kvality subdodávateľom zohľadňuje tieto dodatočné požiadavky.

21 Výcvik systému kvality

Správny a dôkladný výcvik je podstatný na optimalizáciu kvality v každej organizácii. Za účelom dosiahnutia významných výsledkov tohto výcviku by mala FTO/TRTO zabezpečiť, aby všetok personál chápal ciele ako sú stanovené v príručke kvality.

Osoby zodpovedné za riadenie systému kvality by mali získať výcvik, zahrňujúci:

- úvod do systému kvality,
- manažerstvo kvality,
- konceptiu zabezpečovania kvality,
- príručky kvality,
- spôsob vykonávania auditov,
- predkladanie správ a vykonávanie záznamov a
- spôsob, akým bude systém kvality fungovať v FTO/TRTO.

Mal by sa poskytnúť čas na výcvik každého jednotlivca zapojeného do procesu riadenia kvality a na oboznámenie ostatných zamestnancov. Vymedzenie času a zdrojov by sa malo riadiť rozsahom a zložitou dotknutej prevádzky.

22 Zdroje výcviku

Kurzy manažérstva kvality sú dostupné v rôznych národných alebo medzinárodných inštitúciách pre normy a FTO/TRTO by mala zvážiť, či ponúkne takéto kurzy tým, ktorí budú pravdepodobne zapojení do manažérstva systému kvality. Organizácie s dostatočným vhodne kvalifikovaným personálom by mali zvážiť, či vykonať výcvik na mieste.

23 Systém kvality malých/veľmi malých organizácií

Požiadavka na zavedenie a zdokumentovanie systému kvality a zamestnanie vedúceho kvality sa týka všetkých FTO/TRTO.

Zložité systémy kvality by mohli byť neprimerané pre malé alebo veľmi malé FTO/TRTO a administratívne úsilie požadované na vypracovanie príručiek a postupov kvality pre zložitý systém môže prekračovať ich zdroje. Z toho dôvodu sa akceptuje, aby si takéto FTO/TRTO mohli urobiť svoj systém kvality na mieru tak, aby vyhovoval veľkosti a zložitosti ich výcviku a podľa toho zabezpečil vyčlenenie zdrojov.

Pre malé a veľmi malé FTO/TRTO by mohlo byť primerané vypracovať program zabezpečovania kvality, ktorý využíva kontrolný zoznam. Kontrolný zoznam by mal mať podporný plán, ktorý požaduje vyplnenie všetkých položiek kontrolného zoznamu v stanovenom čase, spolu so stanoviskom potvrdzujúcim vykonanie periodického preskúmania vrcholovým manažmentom. Mal by sa vykonávať príležitostný nezávislý prehľad obsahu kontrolného zoznamu a dosiahnutí zabezpečenia kvality.

Malé FTO/TRTO sa môžu rozhodnúť využiť interných alebo externých audítorov alebo ich kombináciu. Za takýchto okolností by bolo prijateľné pre externých odborníkov a/alebo kvalifikované organizácie vykonávať audity kvality v zastúpení vedúceho kvality.

Ak sa funkcia nezávislého auditu kvality vykonáva externými audítormi, plán auditu by mal byť preukázaný v príslušnej dokumentácii.

Napriek dohodám, FTO/TRTO zostáva v konečnom dôsledku pri ktoromkoľvek usporiadaní zodpovedná za systém kvality a predovšetkým za vykonanie nápravných činností a následný audit.

[ZT 1, 01.12.00]

IEM č. 2 k JAR-FCL 2.055**Finančné hodnotenie organizácií letového výcviku (FTO)/organizácií na výcvik typovej kvalifikácie (TRTO)**

(Pozri dodatok 1a a 2 k JAR-FCL 2.055)

CIEĽ

1 Cieľom tohto IEM je stanovenie prijateľných spôsobov plnenia pre letecký úrad zaisťujúce, že FTO/TRTO majú dostatočné finančné zdroje na vykonávanie výcviku podľa schválených štandardov JAR-FCL. Paragraf 9 dodatku 1a k JAR-FCL 2.055 a paragraf 8 dodatku 2 k JAR-FCL 2.055 určujú dodržiavanie prijateľných štandardov letového výcviku počas trvania kurzu. Toto nie je myslené ako opatrenie pre ochranu spotrebiteľa. Udelenie a predĺženie platnosti schválenia nemôže byť preto považované za záruku solventnosti organizácie. Je to na základe poskytnutých finančných informácií známka toho, že schválená organizácia môže zaistiť dostatočné zariadenie a kvalifikovaný personál, aby letový výcvik mohol byť poskytovaný alebo mohol pokračovať v súlade s príslušnými požiadavkami na výcvik a štandardmi JAR-FCL.

ŽIADOSŤ O SCHVÁLENIE ALEBO PREDĹŽENIE PLATNOSTI

2 Každá žiadosť o prvotné schválenie alebo predĺženie platnosti musí byť podložená plánom, pokrývajúcim obdobie požadovaného schválenia, ktorý zahŕňa prinajmenšom nasledujúce informácie:

a) Výcvikové zariadenia a počet žiakov

Detaily, podľa toho, čo je vhodné

- počet a typy cvičných vrtuľníkov, ktoré sa budú používať,
- počet inštruktorov letového výcviku a inštruktorov pozemného výcviku, ktorí budú zamestnaní,
- počet učebných a ďalších druhov výcvikových zariadení (syntetické výcvikové zariadenia, atď.), ktoré sú určené na použitie,
- podporná infraštruktúra (kancelárie pre personál, prevádzková miestnosť, miestnosť na prípravu, miestnosť na odpočinok, hangáre atď.),
- plánovaný počet žiakov (na mesiac a v kurze).

b) Finančné detaily

- kapitálové výdaje potrebné na zaistenie plánovaných zariadení,
- náklady spojené s prevádzkou každého kurzu, pre ktorý je schválenie požadované,
- plán príjmov na obdobie schválenia,
- plán finančného prevádzkového výkazu podnikania, pre ktorý je schválenie požadované,
- detaily akýchkoľvek iných finančných obchodných dohôd, na ktorých môže byť závislá životaschopnosť schvaľovanej organizácie.

3 Plán predkladaný na podporu žiadosti o prvotné schválenie alebo predĺženie platnosti musí byť doložený finančným výkazom banky alebo audítorov žiadateľa, ktorí dosvedčia, že žiadateľ má dostatočné finančné zdroje alebo má k nim prístup, aby plnil návrh tak, ako je opísané v pláne na vykonávanie schválených kurzov JAR-FCL. Vhodne upravený finančný výkaz bude požadovaný, kedykoľvek si žiadateľ praje rozšíriť svoju činnosť oproti tomu, čo je opísané v pláne za účelom uspokojiť požiadavky JAR-FCL.

NEPRETRIŽITÝ FINANČNÝ MONITORING

4 Ak má letecký úrad po udelení schválenia odôvodnené pochybnosti o tom, že nevyhnutné štandardy súladu s JAR-FCL nie sú splnené, alebo nebudú môcť byť plnené z dôvodu nedostatku alebo zdanlivého nedostatku finančných prostriedkov, môže tento letecký úrad od organizácie požadovať písomné prehlásenie, že dostatočné zdroje môžu byť alebo budú k dispozícii, aby bolo možné plniť podmienky schválenia alebo takých ich modifikácií, s ktorými bude letecký úrad súhlasiť. Akýkoľvek takéto prehlásenie musí byť doložené ďalším finančným výkazom podpísaným bankou alebo audítorom schválenej organizácie.

5 Letecký úrad môže tiež požadovať finančný výkaz, ak sa mu zdá, že prevádzka schváleného(-ných) kurzu(-ov) sa významne líši od návrhu obsiahnutého v obchodnom pláne.

[ZT 1, 01.12.00]

IEM č. 3 k JAR-FCL 2.055**Organizácia letového výcviku pre preukazy spôsobilosti pilotov a kvalifikácie**

(Pozri dodatok 1a a 2 k JAR-FCL 2.055)

(Pozri IEM č. 4 k JAR-FCL 2.055)

VÝCVIKOVÁ PRÍRUČKA

Výcvikové príručky pre použitie v FTO alebo TRTO, ktoré vykonávajú schválené integrované alebo modulové kurzy letového výcviku by mali obsahovať nasledujúce:

Časť 1 – Plán výcviku

Cieľ kurzu (ATP(H), CPL/IR(H), CPL(H) podľa toho, čo je príslušné)	Vyjadrenie toho, čo sa od žiaka očakáva ako výsledok výcviku, úroveň výkonnosti a obmedzenia výcviku, ktoré sa musia dodržiavať.
Vstupné požiadavky	Minimálny vek, požiadavky na vzdelanie (vrátane jazykových), zdravotné požiadavky Iné štátom stanovené požiadavky.
Započítanie predchádzajúcich skúseností	Získa sa od leteckého úradu pred začatím výcviku.
Výcvikové osnovy	Letové výcvikové osnovy (jednomotorový), letové výcvikové osnovy (viacmotorový), osnovy na syntetický letový výcvik a výcvikové osnovy na výučbu teoretických vedomostí.
Časový rozvrh a rozvrh v týždňoch pre jednotlivé osnovy	Usporiadanie kurzu a začlenenie časového rozvrhu.
Výcvikový program	Všeobecné usporiadanie denných a týždenných programov letového, pozemného a syntetického letového výcviku. Obmedzenia nepriaznivým počasím. Obmedzenia programu z hľadiska maximálnej doby výcviku žiaka (letový výcvik, výučba teoretických vedomostí, syntetický výcvik), napríklad denne/týždenne/mesačne. Obmedzenie vzhľadom k času v službe žiaka. Dĺžka trvania samostatného času letu a času letu s inštruktorom v rôznych fázach výcviku. Maximálny počet letových hodín cez deň/v noci, maximálny počet výcvikových letov cez deň/v noci. Minimálny čas odpočinku medzi časmi v službe.
Záznamy o výcviku	Pravidlá bezpečnostnej ochrany záznamov a dokumentácie. Záznamy dochádzky. Formuláre uchovávaných záznamov výcviku. Osoby zodpovedné za kontrolu záznamov a zápisníkov letov žiakov. Povaha a frekvencia kontrol záznamov. Normalizácia údajov v záznamoch o výcviku. Pravidlá zaznamenávania do zápisníkov letov.
Bezpečnostný výcvik	Jednotlivé zodpovednosti. Základné cvičenia. Nácvik núdzových postupov (frekvencia). Preskúšanie s inštruktorom (frekvencia v rôznych fázach). Požiadavky na prvý samostatný let cez deň/v noci/navigačný let atď.

Testy a skúšky	<p>Letové</p> <p>(a) postupové preskúšania, (b) praktické skúšky.</p> <p>Teoretické vedomosti</p> <p>(a) postupové skúšky, (b) skúšky teoretických vedomostí.</p> <p>Oprávnenie ku skúške.</p> <p>Pravidlá opakovacieho výcviku pred opätovným preskúšaním.</p> <p>Záznamy a správy o skúške.</p> <p>Postupy prípravy skúšobných listov, typ otázok a hodnotenia, norma požadovaná na úspešné absolvovanie.</p> <p>Postup analýzy a preskúmania otázok a vypracovania náhradnej písomnej skúšky.</p> <p>Postupy opakovania skúšky.</p>
Efektívnosť výcviku	<p>Jednotlivé zodpovednosti.</p> <p>Všeobecné hodnotenie.</p> <p>Spolupráca medzi oddeleniami.</p> <p>Zistenie neuspokojivého pokroku (jednotliví žiaci).</p> <p>Náprava neuspokojivého pokroku.</p> <p>Postup výmeny inštruktorov.</p> <p>Maximálny počet vymenených inštruktorov na žiaka.</p> <p>Interný systém spätnej väzby odhaľujúcej nedostatky výcviku.</p> <p>Postupy na vylúčenie žiaka z výcviku.</p> <p>Disciplína.</p> <p>Oznamovanie a dokumentácia.</p>
Normy a úrovne výkonnosti na rôznych stupňoch výcviku	<p>Jednotlivé zodpovednosti.</p> <p>Normalizácia.</p> <p>Normalizačné požiadavky a postupy.</p> <p>Aplikácia kritérií skúšky.</p>

Časť 2 – Príprava a letové úlohy

Letová úloha	<p>Podrobný prehľad špecifikácii obsahu všetkých vykonaných letových úloh v poradí, ako sa vykonávajú s hlavnými aj detailnými názvami. Toto by malo byť obvykle také isté ako špecifikácie letových úloh kurzu na získanie kvalifikácie letového inštruktora.</p>
Referenčný zoznam letovej úlohy	<p>Skrátený zoznam vyššie uvedených úloh obsahujúci len hlavné a detailné názvy pre rýchlu orientáciu a na ľahšie každodenné využívanie letovými inštruktormi by mal byť vo forme karty do rýchloviazáča.</p>
Štruktúra kurzu - fáza výcviku	<p>Prehľad ako bude kurz rozdelený do fáz, ako vyššie uvedené letové úlohy, budú rozdelené medzi fázami a ako budú usporiadané, aby sa zaistilo, že sa dokončia v optimálnom výukovom poradí a že podstatné (núdzové) úlohy sa budú opakovať v správnych intervaloch. Tiež by mali byť uvedené počty hodín osnovy pre každú fázu a pre skupinu úloh v rámci každej fázy a kedy sa budú vykonávať postupové skúšky atď.</p>

Štruktúra kurzu - integrácia osnov	Spôsob, akým sa teória, syntetický výcvik a letový výcvik budú integrovať tak, aby žiaci počas letových cvičení boli schopní využiť vedomosti získané pri výučbe teoretických vedomostí a syntetickým letovým výcvikom.
Pokrok žiaka	Požiadavka na pokrok žiaka obsahuje stručný ale špecifický prehľad o tom, čo sa od žiaka očakáva a normy na odbornú spôsobilosť, ktorú musí dosiahnuť pred postupom z jednej fázy výcviku letových úloh do ďalšej. Obsahuje požiadavky na minimálnu prax v hodinách, uspokojivé vykonanie úloh atď. ako je nutné pred významnými úlohami, ako je napríklad nočné lietanie.
Metódy výcviku	Požiadavky FTO zvlášť z hľadiska predletovej prípravy a poletového rozboru, dodržanie osnov a výcvikových špecifikácií, povoľovanie samostatných letov, atď.
Postupové skúšky	Inštrukcie poskytnuté skúšajúcemu personálu vo vzťahu k vykonaniu a zdokumentovaniu všetkých postupových skúšok.
Slovník pojmov	Definícia významných pojmov podľa potreby.
Dodatky	Formulár správy o postupovej skúške. Formulár správy o praktickej skúške. Potvrdenia FTO o praxi, schopnosti, atď. podľa potreby.

Časť 3 – Syntetický letový výcvik

Štruktúra sa vo všeobecnosti zhoduje s časťou 2.

Časť 4 – Výučba teoretických vedomostí

Štruktúra kurzu teoretických vedomostí	Prehľad štruktúry kurzu, vrátane všeobecného poradia vyučovaných tém pre každý predmet, prideleného času pre každý predmet, rozpis predmetov a príklad plánu kurzu. Kurz diaľkovej výučby by mal zahŕňať poučenie o materiáloch pre štúdium pre jednotlivé časti kurzu.
Plány lekcií	Opis všetkých lekcií alebo skupiny lekcií vrátane výučbového materiálu, výcvikových prostriedkov, organizácie postupových testov a vnútorného prepojenia tém s ostatnými predmetmi.
Výučbové materiály	Prehľad použitých výučbových prostriedkov (napr. študijné materiály, príručka kurzu, úlohy, materiály pre samoštúdium, predvážacie vybavenie).
Pokrok žiaka	Požiadavky na pokrok žiaka, vrátane stručného ale špecifického prehľadu noriem, ktoré sa musia dosiahnuť a mechanizmus na ich dosiahnutie, pred preskúšaním teoretických vedomostí.
Postupové preskúšanie	Organizácia postupového preskúšania pre každý predmet, vrátane obsahujúcich tém, metód hodnotenia a dokumentácie.
Postupy revízie	Postupy, ktoré sa budú vykonávať ak sa nedosiahli normy požadované pre každú úroveň, vrátane odsúhlaseného plánu činností s nápravným výcvikom, ak sa požaduje.

PREVÁDZKOVÁ PRÍRUČKA

Prevádzkové príručky pre použitie v FTO, ktoré vykonávajú schválené integrované alebo modulové kurzy letového výcviku, obsahujú nasledujúce:

- a) Všeobecná časť
- zoznam a opis všetkých zväzkov prevádzkovej príručky,
 - administrácia (funkcia a manažment),
 - zodpovednosti (celého manažérskeho a administratívneho personálu),
 - disciplína žiakov a disciplinárne opatrenia,
 - schválenie/oprávnenie na lety,
 - príprava programu letov (obmedzenie počtu vrtuľníkov za nepriaznivého počasia),
 - velenie vrtuľníka,
 - zodpovednosti veliaceho pilota,
 - preprava cestujúcich,
 - dokumentácia vrtuľníka,
 - uchovávanie dokumentov,
 - záznamy o kvalifikácii letovej posádky (preukazy spôsobilosti a kvalifikácie),
 - predĺženie platnosti (osvedčenia zdravotnej spôsobilosti a kvalifikácie),
 - obmedzenia času letovej služby a času letu (letoví inštruktori),
 - obmedzenia času letovej služby a času letu (žiaci),
 - čas odpočinku (letoví inštruktori),
 - čas odpočinku (žiaci),
 - zápisníky letov pilotov,
 - plánovanie letov (všeobecne),
 - bezpečnosť (všeobecne) – vybavenie, načúvanie na frekvencii, nebezpečenstvá, letecké nehody a incidenty (vrátane hlásení), bezpečnostní piloti atď.
- b) Technická časť
- parametre vrtuľníka,
 - obsluha vrtuľníka (vrátane zoznamov povinných úkonov, obmedzení, údržbové a technické knihy vrtuľníka v súlade s príslušnými predpismi JAR atď.),
 - núdzové postupy,
 - rádiové a rádionavigačné zariadenia,
 - prípustné odchýlky (podľa MMEL, ak je k dispozícii).
- c) Traťová časť
- výkonnosť (legislatíva, vzlet, trať, pristátie atď.),
 - plánovanie letu (palivo, olej, minimálna bezpečná nadmorská výška, navigačné vybavenie, atď.),
 - naloženie (zoznam nákladu, hmotnosť, vyváženie, obmedzenia),
 - poveternostné minimá (letoví inštruktori),
 - poveternostné minimá (žiaci na rôznych stupňoch výcviku),
 - výcvikové trate/oblasti.
- d) Výcvik personálu
- určenie osôb zodpovedných za úroveň/spôsobilosť letového personálu,
 - počiatočný výcvik,
 - opakovaný výcvik,
 - normalizačný výcvik,
 - preskúšania odbornej spôsobilosti,
 - zdokonaľovací výcvik,
 - hodnotenie úrovne personálu FTO.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 4, 01.08.06]

IEM č. 4 k JAR-FCL 2.055

Prehľad zápočtov syntetického letového výcviku pre výcvik s inštruktorom v kurze letového výcviku na vrtuľník

		ATPL(H)/IR Integrovaný			FSTD Kredity
	S inštruktorom	Sólo		Celkom	FS; FTD; FNPT
Za viditeľnosti vrátane MET/R výcviku	75 h	15 h	40 h	130 h	30 h FS C/D úroveň alebo 25 h FTD 2, 3 alebo 20 h FNPT II, III
Základné prístroje	10 h	-	-	10 h	5 h FTD1; FNPT 1
Výcvik prístrojovej kvalifikácie	40 h	-		40 h	20 h FS; FTD 2, 3; FNPT II, III alebo 5 h FTD 1; FNPT I
MCC	15 h	-	-	15 h	15 h FS; FTD 2, 3 (MCC); FNPT II, III; (MCC)
Celkom	140 h	55 h		195 h	65 h FS alebo 60 h FTD 2, 3 alebo 55 h FNPT II, III alebo 10 h FTD 1; FNPT I
		ATPL(H)/VFR Integrovaný			
	S inštruktorom	Sólo	SPIC	Celkom	FS; FTD; FNPT
Za viditeľnosti vrátane MET/R výcviku	75 h	15 h	40 h	130 h	30 h FS C/D úroveň alebo 25 h FTD 2, 3 alebo 20 h FNPT II, III
Základné prístroje	10 h	-	-	10 h	5 h FTD 1; FNPT I
MCC/VFR	10 h	-	-	10 h	10 h FS; FTD 2, 3(MCC); FNPT II, III (MCC)
Celkom	95 h	55 h		150 h	40 h FS alebo 35 h FTD 2, 3 alebo 30 h FNPT II, III alebo 5 h FTD 1; FNPT I
		CPL(H)/IR Integrovaný			
	S inštruktorom	Sólo	SPIC	Celkom	FS; FTD; FNPT
Za viditeľnosti vrátane MET/R výcviku	75 h	15 h	40 h	130 h	30 h FS C/D úroveň alebo 25 h FTD 2, 3 alebo 20 h FNPT II, III
Základné prístroje	10 h	-	-	10 h	5 h FTD 1; FNPT I
Výcvik prístrojovej kvalifikácie	40 h	-	-	40 h	20 h FS; FTD 2, 3; FNPT II, III alebo 5 h FTD 1; FNPT I
Celkom	125 h	55 h		180 h	50 h FS C/D úroveň alebo 45 h FTD 2, 3 alebo 40 h FNPT II, III 10 h FTD 1; FNPT I

CPL(H) Integrovaný					
	S inštruktorom	Sólo	SPIC	Celkom	FS; FTD; FNPT
Za viditeľnosti	75 h	15 h	35 h	125 h	30 h FS C/D úroveň alebo 25 h FTD 2, 3 alebo 20 h FNPT II, III
Základné prístroje	10 h	-	-	10 h	5 h FS; FTD 1,2, 3; FNPT I, II,II
Celkom	85 h	50 h		135 h	35 h FS alebo 30 h FTD 2, 3 alebo 25 h FNPT II, III alebo 5 h FTD1; FNPT I
CPL(H) Modulový					
	S inštruktorom	Sólo	SPIC	Celkom	FS; FTD; FNPT
Za viditeľnosti	20 h	-	-	20 h	5 h FS, FTD 2, 3; FNPT II, III
Základné prístroje	10 h	-	-	10 h	5 h FS, FTD 1, 2, 3; FNPT I, II, III
Celkom	30 h	-	-	30 h*	10 h FS, FTD 2, 3; FNPT II, III alebo 5 h FTD 1; FNPT I
IR(H) Modulový					
	S inštruktorom	Sólo	SPIC	Celkom	FS; FTD; FNPT
Jednomotorový	50 h	-	-	50 h	35 h FS; FTD 2, 3; FNPT II, III alebo 20 h FTD 1; FNPT I
Viacmotorový	55 h	-	-	55 h	40 h FS; FTD 2, 3; FNPT II, III alebo 20 h FTD 1; FNPT I
MCC(H) Modulový					
	S inštruktorom	Sólo	SPIC	Celkom	FS; FTD; FNPT
MCC/VFR	15 h	-	-	15 h	15 h FS; FTD 2, 3 (MCC); FNPT II, III (MCC)
MCC/IR	5 h	-	-	5 h	5 h FS; FTD 2, 3 (MCC); FNPT II, III (MCC)
MCC(VFR+IR)	20 h	-	-	20 h	20 h FS; FTD 2, 3 (MCC); FNPT II, III (MCC)

Poznámka:

Zápočet na FNPT I znamená zápočet na FNPT I pre letún alebo na FNPT I pre vrtuľník alebo na letúne.

- Pred začatím modulového kurzu CPL(H) žiadateľ musí:
 - a) byť držiteľom PPL(H) vydaného v súlade s ICAO Annex 1,
 - b) mať nalietaných 155 hodín času letu vo funkcii pilota vrtuľníka alebo 105 hodín času letu vo funkcii pilota vrtuľníka ak je držiteľom CPL(A), alebo 135 hodín času letu vo funkcii pilota vrtuľníka ak je držiteľom PPL(A).

[ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

IEM FCL 2.080
Zaznamenávanie času letu

JAA

Spojené letecké úrady

ZÁPISNÍK LETOV PILOTA

MENO DRŽITEĽA:

ČÍSLO PREUKAZU SPÔSOBILOSTI DRŽITEĽA:

ADRESA DRŽITEĽA:			
	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>
	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>
	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>
	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>
	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>	<i>[miesto na zmenu adresy]</i>

NÁVOD NA POUŽÍVANIE

1 JAR-FCL 1.080 a JAR-FCL 2.080 požaduje od držiteľov preukazov spôsobilosti letovej posádky zaznamenávať detaily všetkých vykonaných letov vo formáte prijateľnom pre národný letecký úrad, ktorý zodpovedá za vydanie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácie. Tento zápisník letov umožňuje držiteľom preukazu spôsobilosti pilota zaznamenávať prax v lietaní spôsobom, ktorý uľahčí spracovanie, pričom zaisť nepretržitý záznam o lietaní držiteľa preukazu spôsobilosti. Pilotom, ktorí pravidelne lietajú na letúnoch a vrtuľníkoch alebo iných typoch lietadiel, sa odporúča viesť oddelene zápisníky letov na každý druh lietania.

2 Záznamy do zápisníka letov letovej posádky by mali byť vykonané čo najskôr po vykonanom lete. Všetky záznamy v zápisníku letov musia byť písané perom alebo nezmazateľnou ceruzkou.

3 Podrobnosti každého letu, pri ktorom držiteľ preukazu spôsobilosti letovej posádky vykonáva funkciu člena posádky lietadla, musia byť zaznamenané v príslušnom stĺpci. Pre každý let sa použije jeden riadok s tým, že ak lietadlo vykoná sériu letov za jeden deň s návratom na rovnaké miesto odletu a interval medzi letmi za sebou nepresahuje tridsať minút, možno takú sériu letov zapísať ako jeden záznam.

4 Čas letu je zaznamenávaný od okamihu, keď sa lietadlo prvý krát pohne vlastnou silou za účelom vzletu, do okamihu konečného zastavenia lietadla po pristáti (pozri JAR-FCL 2.001).

5 Pokiaľ sú v lietadle dvaja alebo viac pilotov ako členovia posádky, jeden z nich musí byť pred zahájením letu určený prevádzkovateľom lietadla ako veliteľ lietadla v súlade s JAR-OPS, ktorý môže poveriť vykonaním letu iného primerane kvalifikovaného pilota. Všetky lety vykonané vo funkcii veliteľa lietadla musia byť zaznamenané v zápisníku letov ako veliaci pilot. Riadiaci pilot ako veliaci pilot pod dohľadom alebo žiak-veliaci pilot musí zaznamenať čas letu ako veliaci pilot, ale všetky takéto záznamy musia byť potvrdené veliteľom alebo letovým inštruktorom v stĺpci Poznámky v zápisníku letov.

6 Poznámky o záznamoch času letu:

- Stĺpec 1: Zapište dátum (deň/mesiac/rok), kedy bol let vykonaný.
- Stĺpec 2/3: Zapište miesto odletu a určenia, buď plným menom alebo medzinárodným kódom, pozostávajúcím z troch alebo štyroch znakov. Všetky časy musia byť v UTC.
- Stĺpec 5: Označte, či let bol jednopilotný alebo viacpilotný, pre jednopilotný let, či bol jednomotorový alebo viacmotorový.

1	2		3		4		5		6	7	8	
	ODLET		PRÍLET		LIETADLO		JEDNOPILOTNÁ DOBA LETU	VIACPILOTNÁ DOBA LETU	CELKOVÝ ČAS LETU	MENO PIC	PRISTÁTIA	
DÁTUM (deň/mesiac /rok)	MIESTO	ČAS	MIESTO	ČAS	VÝROBCA, MODEL, VARIANT	POZNÁVACIA ZNAČKA	SE	ME			DEŇ	NOC
7/8/98	LIS	1430	OPO	1645	MD500N	CS-HBL	✓		2	15	SÓLO	1
20/8/98	SPL	920	RTM	1050	SA365N2	PH-HAP			1	30	SÓLO	2

- **Stípec 6:** Celkový čas letu môže byť zaznamenaný v hodinách a minútach alebo v desiatinnom tvare podľa požiadaviek.
- **Stípec 7:** Napište meno veliaceho pilota alebo SOLO podľa toho, čo je vhodné.
- **Stípec 8:** Vyznačte počet pristátí vykonaných vo funkcii riadiaceho pilota cez deň a/alebo v noci.
- **Stípec 9:** Zapište čas letu vykonaného v noci alebo podľa pravidiel letu podľa prístrojov, ak je to vhodné.
- **Stípec 10:** Čas vo funkcii pilota:
 - zapište čas letu ako veliaci pilot (PIC), žiak-veliaci pilot (SPIC) a veliaci pilot pod dohľadom (PICUS) ako PIC,
 - celkový čas zaznamenaný vo funkcii SPIC alebo PICUS, musí byť podpísaný veliteľom lietadla/letovým inštruktorom v stĺpci 12 Poznámky,
 - čas inštruktora by mal byť zaznamenaný podľa príslušnosti a tiež zapísaný ako PIC.
- **Stípec 11:** Letový simulátor (FS) alebo tréner letových a navigačných postupov (FNPT):
 - v prípade FS zapište typ lietadla a kvalifikačné číslo zariadenia. Pre iné letové výcvikové zariadenie zapište podľa príslušnosti, buď FNPT I alebo FNPT II
 - Celkový čas vyučovacej hodiny zahŕňa všetky úlohy vykonané na tomto zariadení, vrátane predletového a poletového preskúšania.
 - Zapište druh vykonaného cvičenia do stĺpca 12 *Poznámky*, napr. preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom, predĺženie platnosti.
- **Stípec 12:** Stípec Poznámky môže byť podľa uváženia držiteľa použitý na zaznamenanie detailov o lete. Napriek tomu musí byť zaznamenané:
 - prístrojový čas letu vykonaný ako súčasť výcviku na získanie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikácie,
 - detaily všetkých praktických skúšok a preskúšani odbornej spôsobilosti,
 - podpis PIC, ak si pilot zapisuje čas letu vo funkcii SPIC alebo PICUS,
 - podpis inštruktora, ak let je súčasťou predĺženia platnosti kvalifikácie na triedu pre jednomotorové piestové lietadlá alebo turistické motorové kizáky.

7 Po zaplnení každej strany musí byť zapísaný v príslušnom stĺpci čas letu a potvrdený pilotom v stĺpci Poznámky.

9		10				11		12
ČAS V PREVÁDZKOVÝCH PODMIENKACH		ČAS VO FUNKCII PILOTA				VYUČOVACIA HODINA NA SYNTETICKOM VÝCVIKOVOM ZARIADENÍ		POZNÁMKY A POTVRDENIA
NOC	IFR	VELIACI PILOT	DRUHÝ PILOT	RIADENIE S INŠTRUKTOROM	INŠTRUKTOR	DÁTUM (deň/mesiac/rok)	TYP	CELKOVÝ ČAS VYUČOVACÍCH HODÍN
		2	15					
1	30	1	30		1	30	AS332C	1
						2/9/98		40
								ME výcvik typovej kvalifikácie
								Preskúšanie odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti

[ZT 1, 01.12.00]

AMC/IEM C - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA**AMC FCL 2.125****Osnova výučby teoretických vedomostí a letového výcviku pre preukaz spôsobilosti súkromného pilota (vrtuľník) - PPL(H)**

(Pozri JAR-FCL 2.125)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.125)

OSNOVA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ PRE PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA (VRTUĽNÍK)**LETECKÉ PRÁVO****Legislatíva**

- 1 Zmluva o medzinárodnom civilnom letectve
- 2 Medzinárodná organizácia civilného letectva
- 3 Články zmluvy
 - 1 Zvrchovanosť
 - 2 Územie
 - 5 Let nad územím zmluvných štátov
 - 10 Pristátie na colných letiskách
 - 11 Platnosť leteckých predpisov
 - 12 Pravidlá lietania
 - 13 Predpisy zmluvných štátov pre vstup a výstup
 - 16 Prehliadka lietadla
 - 22 Uľahčenie formalít
 - 23 Colné a imigračné postupy
 - 24 Clo
 - 29 Doklady, ktoré majú byť na palube lietadla
 - 30 Použitie rádiového vybavenia lietadla
 - 31 Osvedčenie letovej spôsobilosti
 - 32 Preukazy spôsobilosti personálu
 - 33 Uznávanie osvedčení a preukazov spôsobilosti
 - 34 Palubné denníky
 - 35 Obmedzenia nákladu
 - 36 Obmedzenia k použitiu fotografického vybavenia
 - 37 Prijímanie medzinárodných štandardov a postupov
 - 39 Potvrdzovanie osvedčení a preukazov spôsobilosti
 - 40 Platnosť potvrdených osvedčení a preukazov spôsobilosti
- 4 Dodatky k zmluve (ICAO Annexes)
 - Annex 7 Značky štátnej príslušnosti a registrové značky
 - definície
 - registrové značky lietadla
 - osvedčenie o zápise do registra
 - identifikačný štítok
 - Annex 8 Letová spôsobilosť lietadla
 - definície
 - osvedčenie letovej spôsobilosti
 - zachovanie letovej spôsobilosti
 - platnosť osvedčenia letovej spôsobilosti
 - prístroje a vybavenie
 - obmedzenia a informácie o lietadle

Pravidlá lietania

Annex 2 Pravidlá lietania

- definície
- platnosť
- všeobecné pravidlá
- pravidlá na let za viditeľnosti
- signály (dodatok 1)
- zakročovanie proti civilnému lietadlu (dodatok 2)

Predpisy pre letovú prevádzku a letové prevádzkové služby

Annex 11 Letové prevádzkové služby

- definície
- úlohy letových prevádzkových služieb
- klasifikácia vzdušného priestoru
- letové informačné oblasti, riadené oblasti a riadené okrsky
- služby riadenia letovej prevádzky
- letové informačné služby
- pohotovostná služba
- meteorologické podmienky na let za viditeľnosti
- meteorologické podmienky na let podľa prístrojov
- nepredvídané udalosti počas letu

Annex 14 Údaje o letiskách

- definície
- stav pohybovej plochy a súvisiacich zariadení

- Vizuálne navigačné prostriedky
 - ukazovatele a signálne zariadenia
 - značenie
 - návestidlá
 - znaky
 - markéry
 - návestná plocha

- Vizuálne prostriedky na značenie prekážok
 - značenie objektov
 - svetelné značenie objektov

- Vizuálne prostriedky na značenie obmedzene použiteľných plôch

- Pohotovostné a ostatné služby
 - záchranná a hasičská služba
 - služba riadenia prevádzky na odbavovacej ploche

- Farby leteckých pozemných svetelných návestidiel a značiek
 - farby leteckých pozemných svetelných návestidiel
 - farby značiek

5 ICAO Dokument 4444 Postupy letových navigačných služieb - Usporiadanie letovej prevádzky

Všeobecné ustanovenia

- definície
- prevádzkové postupy ATS
- informácie a povolenia letového plánu

- riadenie toku letovej prevádzky
- postupy na nastavenie výškomera
- informácie o turbulencii v úplave
- meteorologické informácie
- meteorologická správa z lietadla (AIREP)

Oblasťná služba riadenia

- rozstupy riadenej prevádzky v rôznych triedach vzdušného priestoru
- piloti, zodpovednosť za udržanie rozstupu za VMC
- postupy pilota v núdzi a pri strate spojenia
- zakročovanie proti civilným lietadlám

Približovacia služba riadenia

- postupy pre prilietavajúce a odlietavajúce lietadlá za VMC

Letisková služba riadenia

- činnosť letiskových riadiacich veží
- prevádzka VFR
- prevádzkové postupy a letiskový okruh
- informácie predávané lietadlám

Letová informačná a pohotovostná služba

- letová poradná služba
- ciele a základné princípy

Predpisy JAA

6 Predpisy (JAR) Spojených leteckých úradov (JAA)

JAR-FCL článok A Všeobecné požiadavky

- 2.025 - Platnosť preukazov spôsobilosti a kvalifikácií
- 2.035 - Zdravotná spôsobilosť
- 2.040 - Zníženie zdravotnej spôsobilosti
- 2.050 - Započítavanie času letu a teoretických vedomostí
- 2.065 - Štát vydania preukazu spôsobilosti

JAR-FCL článok B Žiak - pilot

- 2.085 - Požiadavky
- 2.090 - Minimálny vek
- 2.095 - Zdravotná spôsobilosť

JAR-FCL článok C Preukaz spôsobilosti súkromného pilota

- 2.100 - Minimálny vek
- 2.105 - Zdravotná spôsobilosť
- 2.110 - Oprávnenia a podmienky
- 2.115 - Kvalifikácie pre zvláštne účely
- 2.120 - Skúsenosti a započítavanie
- 2.125 - Výcvikový kurz
- 2.130 - Skúška teoretických vedomostí
- 2.135 - Praktická skúška

JAR-FCL článok E Prístrojová kvalifikácia

- 2.175 - Okolnosti, za ktorých sa vyžaduje prístrojová kvalifikácia

JAR-FCL článok F Typové kvalifikácie

- 2.225 - Okolnosti, za ktorých sa vyžadujú typové kvalifikácie
- 2.245 - Platnosť, predĺženie a obnovenie platnosti

JAR-FCL článok H Kvalifikácie inštruktora

- 2. 3[][05] - Výcvik – Všeobecne

VŠEOBECNÉ VEDOMOSTI O LIETADLE**Drak/Rotory**

7 Konštrukcia draku

- konfigurácia vrtuľníka (jeden rotor, tandem, súosé rotory, rotory vedľa seba, smerové riadenie)
- trup (typ konštrukcie, konštrukčné celky, materiály)
- rotory (typy, časti, materiály)
- listy (aerodynamické profily, konštrukcia, materiály)
- riadiace plochy (chvostová plocha, vodorovná plocha, konštrukcia, materiál)
- primárny systém riadenia letu (typy, časti)
- pilotný priestor a kabína
- prístávacie zariadenie (typy, kolesá a pneumatiky, brzdový systém, tlmiče)

8 Zaťaženie draku

- medzné zaťaženie
- bezpečnostný násobok
- zámky riadenia a rotora a použitie
- pozemné/letové bezpečnostné opatrenia

Pohonná jednotka

9 Piestový motor

- príčiny samozápalu a klepanie motora

10 Všeobecne

- typy prevedenia
- základy štvordobého spaľovacieho motora
- mechanické celky

11 Mazanie motora

- funkcia
- schematická konštrukcia
- kontrolné prístroje a ukazovatele
- mazivá

12 Vzduchové chladenie

- kontrola systému
- teplota hlavy valca
- klapky krytu motora

13 Zapaľovanie

- schematická konštrukcia a funkcia
- typy zapaľovania
- kontrola magneta

- 14 Prívod paliva do motora
- karburátor (konštrukcia a spôsob ovládania, zamŕzanie karburátora)
 - vstrekovanie paliva (konštrukcia a spôsob ovládania)
 - náhradné satie
- 15 Výkon motora
- tlaková/hustotná nadmorská výška
 - výkon ako funkcia tlaku a teploty
- 16 Zariadenie pre zvýšenie výkonu
- turbodúchadlo, plniace dúchadlo (konštrukcie a účinok na výkon motora)
- 17 Palivo
- typy, triedy
 - detonačné charakteristiky, oktánové číslo
 - klasifikácie podľa farieb
 - prísady
 - prítomnosť vody a tvorba ľadu
 - hustota paliva
 - náhradné palivá, rozdiely vo špecifikáciách, obmedzenia
- 18 Zmes
- bohatá a chudobná zmes
 - nastavenie zmesi pre maximálny výkon a pre ekonomickú spotrebu
- 19 Obsluha a manipulácia motora
- nastavenie výkonu, rozsah výkonu
 - nastavenie bohatosti zmesi
 - prevádzkové obmedzenia
- 20 Prevádzkové kritéria
- maximálne a minimálne otáčky (RPM)
 - (indukované) vibrácie motora a kritické otáčky (RPM)
 - nápravná činnosť pri abnormálnom nahodení motora, rozbeh a za letu
 - body týkajúce sa typu (pozri AMC FCL 2.261 (a), paragraf 1.2 až 1.2.4)

Systémy

- 21 Elektrický systém
- zástavba a činnosť alternátorov/dynám
 - zdroj jednosmerného prúdu (DC)
 - batérie, kapacita a dobíjanie
 - voltmetre a ampérmetre
 - ističe a poistky
 - elektricky ovládané vybavenia a prístroje
 - rozpoznanie nesprávnych činností
 - postup v prípade nesprávnych činností
- 22 Hydraulické systémy
- časti, kvapaliny
 - ovládanie, indikácia, výstražné systémy
 - pomocné systémy

Prístroje

- 23 Pitot/statický systém
- Pitotova trubica, funkcia
 - Pitotova trubica, princípy a konštrukcia
 - zdroj statického tlaku
 - náhradný zdroj statického tlaku
 - aerodynamická (polohová) chyba
 - odvodnenie (drenáž) systému
 - vykurovacie teleso
 - chyby spôsobené upchaním alebo netesnosťou
- 24 Rýchlomer
- princípy činnosti a konštrukcia
 - vzťah medzi celkovým a statickým tlakom
 - definícia indikovanej, kalibrovanej a pravej vzdušnej rýchlosti
 - prístrojové chyby
 - indikácia rýchlosti letu, farebné značenie
 - kontroly prevádzkyschopnosti pilotom
- 25 Výškomer
- princípy činnosti a konštrukcia
 - funkcia pomocnej stupnice
 - účinky hustoty vzduchu
 - tlaková nadmorská výška
 - skutočná nadmorská výška
 - medzinárodná štandardná atmosféra
 - letová hladina
 - trojručičková indikácia
 - prístrojové chyby
 - kontroly prevádzkyschopnosti pilotom
- 26 Variometer
- konštrukcia a princípy činnosti
 - funkcia
 - oneskorenie indikácie vlastnej konštrukcii prístroja
 - ukazovateľ okamžitej vertikálnej rýchlosti (VSI)
 - indikácie
 - kontroly prevádzkyschopnosti pilotom
- 27 Gyroskopy
- princípy
 - stálosť polohy
 - precesia
- 28 Zatáčkomer
- derivačný zotrvačník (s dvomi stupňami voľnosti)
 - účel a funkcia
 - vplyv rýchlosti
 - indikácie
 - zariadenie na koordináciu zatáčky
 - obmedzené indikácie zatáčkomeru
 - zdroj napájania
 - ukazovateľ vyváženia

- princíp
 - indikácie
 - kontroly prevádzkyschopnosti pilotom
- 29 Umelý horizont
- gyro orientované na zem (gyrovertikála)
 - účel a funkcia
 - indikácia
 - interpretácia
 - prevádzkové obmedzenia
 - zdroj napájania
 - kontroly prevádzkyschopnosti pilotom
- 30 Smerový zotrvačník
- smerové gyro
 - účel a funkcia
 - indikácia
 - použitie s magnetickým kompasom
 - mechanizmus nastavovania
 - zdanlivý znos
 - prevádzkové obmedzenia
 - zdroj napájania
 - kontroly prevádzkyschopnosti pilotom
- 31 Magnetický kompas
- konštrukcia a funkcia
 - magnetické pole Zeme
 - deklinácia a deviácia
 - chyby spôsobené zrýchlením, zatáčaním
 - bezpečnostné opatrenia, ak sú prepravované magnetické predmety
 - kontroly prevádzkyschopnosti pilotom
- 32 Motorové prístroje
- princípy, indikácie a prevádzkové použitie:
 - teplomeru oleja
 - tlakomeru oleja
 - teplomeru hláv valcov
 - teplomeru výfukových plynov
 - tlakomeru plniaceho tlaku
 - tlakomeru paliva
 - prietokomeru paliva
 - palivomeru
 - otáčkomeru
- 33 Iné prístroje
- princípy, indikácie a prevádzkové použitie:
 - voltmetra a ampérmetra
 - signalizátora výstrah (zvukových alebo vizuálnych)
 - ostatných prístrojov príslušných k typu vrtuľníka

Letová spôsobilosť

- 34 Letová spôsobilosť
- platné osvedčenie
 - splnenie požiadaviek:
 - pravidelných prehliadok údržby
 - súlad s letovou príručkou (alebo s rovnocenným dokladom), napr. H/V diagram, pokyny, obmedzenia, štítky
 - doplnky letovej príručky
 - zaistovanie a uchovávanie dokladov:
 - knihy vrtuľníka, motorovej knihy a knihy rotorového listu
 - záznamov o poškodeniach
 - povolená údržba vykonávaná pilotmi

PLÁNOVANIE A VYKONANIE LETU**Hmotnosť a vyváženie**

- 35 Hmotnosť a vyváženie
- obmedzenia maximálnej hmotnosti
 - predné a zadné medze polohy ťažiska, obvyklá a viacúčelová prevádzka
 - výpočty hmotnosti a ťažiska
 - príručka vrtuľníka a vyvažovací protokol

Výkonnosť

- 36 Vzlet
- TORA, TODA
 - vzlet a začiatkové stúpanie
 - účinky hmotnosti, vetra a hustotnej nadmorskej výšky
 - účinky zemského povrchu a sklonu
- 37 Pristátie
- účinky hmotnosti, vetra, hustotnej nadmorskej výšky a rýchlosti priblíženia
 - zemský povrch a sklon
- 38 Počas letu
- vzťah medzi požadovaným a použiteľným výkonom
 - graf výkonnosti
 - maximálna stúpacia rýchlosť a maximálny uhol stúpania
 - dolet a vytrvalosť
 - účinky konfigurácie, hmotnosti, teploty a nadmorskej výšky
 - zníženie výkonnosti počas stúpavých zatáčok
 - autorotácia
 - nepriaznivé vplyvy
 - námraza, dážď
 - stav draku

ĽUDSKÁ VÝKONNOSŤ A OBMEDZENIA**Základná fyziológia**

- 39 Pojmy
- zloženie atmosféry
 - zákony plynov
 - dýchanie a krvný obeh

- 40 Účinky parciálneho tlaku
- vplyv narastajúcej nadmorskej výšky
 - prestup plynov
 - hypoxia
 - príznaky
 - prevencia
 - pretlakové kabíny
 - účinky rýchlej dekompresie
 - doba užitočného vedomia
 - použitie kyslíkových masiek a rýchleho zostupu
 - hyperventilácia (zrýchlené dýchanie)
 - príznaky
 - zabránenie
 - účinky zrýchlenia
- 41 Zrak
- fyziológia zraku
 - obmedzenia zrakového systému
 - chyby zraku
 - optické klamy (preludy, ilúzie)
 - priestorová dezorientácia
 - zabránenie dezorientácie
- 42 Sluch
- fyziológia sluchu
 - vnímanie vnútorného ucha
 - účinky zmeny nadmorskej výšky
 - hluk a strata sluchu
 - ochrana sluchu
 - priestorová dezorientácia
 - rozpory medzi ušami a očami
 - prevencia dezorientácie
- 43 Kinetóza
- príčiny
 - príznaky
 - prevencia
- 44 Lietanie a zdravie
- zdravotné požiadavky
 - vplyv bežných indispozícií a liekov
 - nachladenie
 - žalúdočná nevoľnosť
 - liekov, liečiv a vedľajších účinkov
 - alkoholu
 - únavy
 - osobná zdatnosť
 - starostlivosť o cestujúcich
 - potápanie s prístrojom - opatrenia pred lietaním
- 45 Toxické nebezpečenstvo
- nebezpečný tovar
 - kysličník uhoľnatý z ohrievačov

Základy psychológie

- 46 Spracovanie informácií
- pojmy vnímania
 - poznávacie vnímanie
 - očakávanie
 - predvídanie
 - zvyky
- 47 Centrálny kanál rozhodovania
- duševné pracovné zaťaženia, obmedzenia
 - informačné zdroje
 - podnet a pozornosť
 - verbálna komunikácia
 - pamäť a jej hranice
 - príčiny chybného výkladu
- 48 Stres
- príčiny a vplyv
 - predstavy o vyburcovaní
 - vplyv na výkonnosť
 - rozpoznávanie a znižovanie stresu
- 49 Posúdenie a tvorba rozhodnutia
- predstavy o úsudku pilotov
 - psychologické postoje
 - aspekty chovania
 - zhodnotenie rizika
 - rozvoj uvedomovania si situácie

METEOROLÓGIA

- 50 Atmosféra
- zloženie a štruktúra
 - vertikálne členenie
- 51 Tlak, hustota a teplota
- barometrický tlak, izobary
 - zmeny tlaku, hustoty a teploty s nadmorskou výškou
 - názvoslovie merania výšok
 - zaťaženie Slnka a Zeme (solárne a terastrické žiarenie), teplota
 - denný chod teploty
 - adiabatický dej
 - vertikálny teplotný gradient
 - stabilita a instabilita
 - vplyv žiarenia, advekcie, subsidencie a konvergencie
- 52 Vlhkosť a zrážky
- vodná para v atmosfére
 - tlak vodnej pary
 - rosný bod a relatívna vlhkosť
 - kondenzácia a vyparovanie
 - zrážky

- 53 Tlak vzduchu a vietor
- oblasti vysokého a nízkeho tlaku
 - pohyby v atmosfére, gradient tlaku
 - vertikálne a horizontálne pohyby, konvergencie, divergencie
 - prízemný a geostrofický vietor
 - vplyv gradientu vetra a strihu vetra na vzlet a pristátie
 - vzťah medzi izobarami a vetrom, Buys Ballotov zákon
 - turbulencia a nárazovitosť
 - miestne vetry, fén, pevninská a morská bríza
- 54 Tvorba oblakov
- advekčné ochladzovanie, radiácia a adiabatická expanzia
 - druhy oblakov
 - konvekčné oblaky
 - orografické oblaky
 - vrstevnaté a kopovité oblaky
 - podmienky lietania v jednotlivých druhoch oblakov
- 55 Hmla, dymno a zákal
- radiačná, advekčná, frontálna a mrznúca hmla
 - tvorenie a rozpúšťanie hmly
 - zhoršenie dohľadnosti vplyvom dymna, sneženia, zákalu, prachu a piesku
 - predpoklady zhoršenej dohľadnosti
 - nebezpečenstvá za letu v dôsledku zhoršenej horizontálnej a vertikálnej dohľadnosti
- 56 Vzduchové hmoty
- faktory ovplyvňujúce vlastnosti vzduchových hmôt a ich opis
 - klasifikácia vzduchových hmôt, oblastí vzniku
 - transformácia vzduchových hmôt počas ich premiestňovania
 - vývoj systémov nízkeho a vysokého tlaku
 - počasie v tlakových útvaroch
- 57 Frontogenéza a frontolýza
- vývoj studených a teplých frontov
 - rozhranie medzi vzduchovými hmotami
 - vývoj teplej fronty
 - frontálna oblačnosť a počasie
 - počasie v teplom sektore
 - vývoj studenej fronty
 - frontálna oblačnosť a počasie
 - oklúzia
 - frontálna oblačnosť a počasie
 - stacionárne fronty
 - frontálna oblačnosť a počasie
- 58 Tvorenie a narastanie námrazy
- podmienky ovplyvňujúce tvorbu námrazy
 - vplyv inovatky, zrnitej námrazy, priesvitnej námrazy (ľadovky)
 - vplyv námrazy na výkonnosť lietadla
 - bezpečnostné opatrenia a vyhýbanie sa zónam námrazy
 - námraza na pohonnej jednotke
 - opatrenia, prevencia a odstránenie námrazy na vstupe nasávania a karburátora

- 59 Búrky
- tvorenie – vnútri vzduchovej hmoty, frontálnej, orografickej
 - podmienky nevyhnutné na vznik búrok
 - proces vývoja
 - diagnóza podmienok na vznik búrok
 - nebezpečenstvá pre lietadlá
 - účinky blesku a silnej turbulencie
 - vyhýbanie sa letu v blízkosti búrok
- 60 Let nad hornatými oblasťami
- nebezpečenstvo
 - vplyv terénu na atmosférické procesy
 - horské vlny, strih vetra, turbulencia, vertikálne pohyby, účinky rotorov, svahové prúdenie
- 61 Klimatológia
- všeobecná cirkulácia atmosféry v troposfére nad Európou v jednotlivých ročných obdobiach
 - miestne počasie a prúdenie vzduchu v jednotlivých ročných obdobiach
- 62 Meranie výšok
- prevádzkové aspekty nastavovania tlaku
 - tlaková nadmorská výška, hustotná nadmorská výška
 - výška nad letiskom, nadmorská výška, letová hladina
 - štandardná atmosféra ICAO
 - nastavenie QNH, QFE a štandardného tlaku (QNE)
 - prevodná výška, vrstva a hladina
- 63 Organizácia meteorologickej služby
- letiskové meteorologické služby
 - letecké meteorologické stanice
 - predpovedná služba
 - meteorologické služby na letiskách
 - dostupnosť pravidelne vydávaných meteorologických predpovedí
- 64 Meteorologické analýzy a predpovede
- meteorologické mapy, symboly, znaky na mapách
 - mapy významného počasia
 - predpovedné mapy pre všeobecné letectvo
- 65 Meteorologické informácie pre plánovanie letu
- hlásenie, správa a predpovede pre letisko odletu, na trati, cieľové a náhradné
 - dešifrovanie informácie METAR, TAF, GAFOR
 - dostupnosť pozemných hlásení o prízemnom vetre, strihu vetra, dohľadnosti
- 66 Meteorologické rádiové vysielanie pre letectvo
- VOLMET, ATIS a SIGMET

NAVIGÁCIA

- 67 Tvar Zeme
- zemská os, póly
 - poludníky zemepisnej dĺžky
 - rovnobežky zemepisnej šírky
 - veľká kružnica, malá kružnica, loxodroma
 - severná/južná, východná/západná pologuľa

- 68 Mapovanie
- letecké mapy a topografické mapy
 - projekcia a ich vlastnosti
 - mapy konformné
 - mapy ekvivalentné
 - merítka
 - veľká kružnica a loxodroma
- 69 Konformná ortomorfická projekcia
- hlavné vlastnosti
 - konštrukcia
 - zbiehavosť poludníkov
 - zobrazovanie poludníkov, rovnobežiek, veľkých kružníc a loxodrom
 - merítka, štandardné rovnobežky
 - zobrazenie výšok
- 70 Smer
- zemepisný sever
 - magnetické pole zeme, deklinácia – ročná zmena
 - magnetický sever
 - vertikálne a horizontálne magnetické pole
 - izogóny a agóny
- 71 Magnetizmus vrtuľníka
- magnetické vplyvy vnútri vrtuľníka
 - deviácia kompasu
 - chyby spôsobené zatáčaním, zrýchlením
 - zabránenie magnetickému rušeniu kompasu
- 72 Vzdialenosti
- jednotky
 - meranie vzdialenosti so zreteľom na projekciu mapy
- 73 Mapy v praktickej navigácii
- zakresľovanie polôh (plotovanie)
 - zemepisná šírka a zemepisná dĺžka
 - zameranie a vzdialenosť
 - použitie navigačného trojuholníka
 - meranie tratí a vzdialeností
- 74 Informácie o základných údajoch mapy/čítania mapy
- analýza mapy
 - topografia
 - reliéf (topografická plocha)
 - topografické charakteristiky
 - stále charakteristiky (napr. čiary, body, neobvyčajné alebo zvláštne situácie)
 - nestále charakteristiky (napr. voda)
 - príprava
 - skladanie mapy pre použitie
 - spôsoby čítania mapy
 - orientácia mapy
 - charakteristiky kontrolných bodov
 - vyhľadávanie kontrolných bodov

- za stáleho vizuálneho kontaktu
 - bez stáleho vizuálneho kontaktu
 - ak sú neistoty o polohe
 - letecké symboly
 - letecká informácia
 - prevod jednotiek
- 75 Základy navigácie
- IAS, CAS a TAS
 - trať, zemepisná a magnetická
 - smer a rýchlosť vetra, kurz a traťová rýchlosť
 - trojuholník rýchlostí
 - výpočet kurzu a traťovej rýchlosti
 - znos, uhol opravy o vietor
 - ETA
 - navigácia výpočtom, poloha, fix
- 76 Navigačný počítač
- použitie kruhového navigačného počítača na určenie
 - TAS, času a vzdialenosti
 - prevodu jednotiek
 - množstva požadovaného paliva
 - tlakovej, hustotnej a pravej nadmorskej výšky
 - čas na trati a ETA
 - použitie počítača na riešenie trojuholníka rýchlostí
 - vplyv TAS a smeru a rýchlosti vetra na trať
 - stanovenie kurzu a traťovej rýchlosti
 - znosu a úloh opravy o vietor
- 77 Čas
- vzťah medzi svetovými koordinovanými časom (UTC) a miestnym stredovým časom (LMT)
 - stanovenie času východu a západu slnka
- 78 Plánovanie letu
- výber máp
 - meteorologické predpovede a správy pre trať a letisko
 - zhodnotenie poveternostnej situácie
 - časový nákras trate na mape
 - zretele na riadenie/regulovaný vzdušný priestor, na obmedzenie vzdušného priestoru, na nebezpečné priestory, atď.
 - použitie AIP a NOTAM
 - postupy spojenia s ATC v riadenom/regulovanom vzdušnom priestore
 - zretele na množstvo paliva
 - bezpečná nadmorská výška(-y) na trati
 - náhradné letisko
 - spojenie a kmitočty rádiových/navigačných prostriedkov
 - vyplňovanie palubného denníka
 - zostavenie letového plánu ATC
 - výber kontrolných bodov, vyznačenie časov a vzdialeností
 - výpočty hmotnosti a vyváženia
 - výpočty hmotnosti a výkonnosti

79 Praktická navigácia

- kompasové kurzy, použitie deviačnej tabuľky
- organizácia pracovného zaťaženia počas letu
- postup odletu, záznamy do palubného denníka, nastavenie výškomeru a určenie IAS
- udržiavanie kurzu a nadmorskej výšky
- použitie vizuálneho pozorovania
- overenie polohy, kontrolné body
- opravy kurzu a ETA
- príletové postupy, spojenie s ATC
- vyplnenie palubného denníka a záznamov v lietadlovej knihe

RÁDIONAVIGÁCIA

80 Pozemná D/F (zameriavač)

- použitie
- princípy
- indikácie a interpretácie
- pokrytie
- chyby a presnosť
- faktory ovplyvňujúce dosah a presnosť

81 ADF, vrátane príslušných majákov (NDB) a využitie RMI

- použitie
- princípy
- indikácie a interpretácia
- pokrytie
- chyby a presnosť
- faktory ovplyvňujúce dosah a presnosť

82 VOR/DME

- použitie
- princípy
- indikácie a interpretácia
- pokrytie
- chyby a presnosť
- faktory ovplyvňujúce dosah a presnosť

83 GPS/DGPS

- použitie
- princípy
- indikácie a interpretácia
- pokrytie
- chyby a presnosť
- faktory ovplyvňujúce dosah a presnosť

84 Pozemný radar

- použitie
- princípy
- indikácie a interpretácia
- pokrytie
- chyby a presnosť
- faktory ovplyvňujúce dosah a presnosť

85 Sekundárny prehľadový radar

- princípy (odpovedače)
- použitie
- indikácie a interpretácia
- režimy a kódy

PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

86 ICAO Annex 6, časť III – Prevádzka vrtuľníkov

- predhovor
- definície
- všeobecné ustanovenia
- príprava letu a postupy za letu
- prevádzkové obmedzenia dané výkonomi vrtuľníka
- prístroje a vybavenie
- komunikačné a navigačné vybavenie
- údržba
- letová posádka
- svetlá, ktoré musia byť rozsvietené

87 ICAO Annex 12 – Pátranie a záchrana

- definície
- fáza pohotovosti
- postupy veliteľov lietadiel (paragrafy 5.8 a 5.9)
- pátracie a záchranné signály (paragraf 5.9 a dodatok A)

88 ICAO Annex 13 – Vyšetrovanie príčin leteckých nehôd

- definície
- národné postupy

89 ICAO Annex 16 – Ochrana životného prostredia – Obmedzovanie hluku

Znižovanie hluku

- všeobecné postupy
- uplatnenie pri vzlete a pristátí
- kritéria
- obmedzenia
- osvedčenie hlukovej spôsobilosti

90 Porušenie leteckých predpisov

- priestupky
- pokuty

PRINCÍPY LETU

91 Atmosféra

- zloženie a štruktúra
- štandardná atmosféra ICAO
- atmosférický tlak

92 Prúdenie vzduchu okolo telesa, podzvukové

- odpor vzduchu a hustota vzduchu
- medzná vrstva
- sily trenia

- laminárne a turbulентné prúdenie
 - Bernoulliho princíp – Venturiho jav
- 93 Prúdenie vzduchu okolo dvojrozmerného aerodynamického profilu
- prúdenie vzduchu okolo plochej dosky
 - prúdenie vzduchu okolo zakrivenej dosky (aerodynamického profilu)
 - opis aerodynamického profilu
 - vztlak a odpor
 - C_l a C_d a ich vzťah k uhlu nábehu
- 94 Trojrozmerné prúdenie okolo aerodynamického profilu
- tvary aerodynamického profilu a pôdorysné tvary krídla
 - indukovaný odpor
 - zrázový uhol, vírový odpor, účinok zeme
 - prierezový pomer
 - škodlivý odpor (profilu)
 - tvar, odpor trenia povrchu a interferencie (vzájomného pôsobenia plôch)
 - pomer vztlak/odpor
- 95 Aerodynamika rotora
- pohyby listov (praporovanie, mávanie, kývanie)
 - sily pôsobiace na rotor (vztlak/odpor listov, hmotnosť, ťah rotora, sila H)
 - sily pôsobiace na celý vrtuľník (ťah nosného rotora, hmotnosť vrtuľníka, odpor trupu, ťah vyrovnávacieho rotora)
 - koncová časť listu a teória hybnosti
 - približovanie sa listu k vysokému Machovmu číslu, spätné zahnutie koncov listov
 - rozloženie vztlaku
 - autorotácia proti krútiacemu momentu
- 96 Prvky riadenia letu
- tri roviny
 - klopenie okolo priečnej osi (pitching)
 - klonenie okolo pozdĺžnej osi (rolling)
 - zatáčanie okolo kolmej osi (yawing)
 - účinky povelov cyklyky, kolektívu a pedálov smerového riadenia
 - stabilizátor a smerové kormidlo
 - ovládanie klopenia, klonenia a zatáčania (pitch, roll and yaw)
 - vzájomné ovplyvňovanie klopenia a zatáčania (roll and yaw)
 - účinok nastavenia rotora a riadiacej sily
- 97 Stabilita
- definícia statickej a dynamickej stability
 - pozdĺžna stabilita
 - vplyv ťažiska na riadenie klopenia
 - bočná a smerová stabilita
 - vzájomná vzťahová súvislosť bočnej a smerovej stability
- 98 Násobok zaťaženia a obraty (manévry)
- konštrukčné zretele
 - obálka obrátov a poryvov
 - obmedzujúce násobky zaťaženia
 - zmeny násobku zaťaženia v zatáčkach a pri klopení
 - vibrácie, spätná väzba riadenia

- bezpečnostné opatrenia počas letu
- H/V diagram, vzlet a pristátie

Namáhanie na zemi

- bočné zaťaženie pristávacieho zariadenia
- pristátie
- rolovanie, bezpečnostné opatrenia počas zatáčok

99 Nebezpečenstvá charakteristické pre vrtuľník

- pozemná rezonancia
- preťaženie listov
- výkyvy hriadeľa nosného rotora
- vírový prstenec (nosný a vyrovnávací rotor)
- presadnutie pri výkone
- dynamické a statické prevrátenie

KOMUNIKÁCIA

100 Rádiotelefónia a komunikácia

- použitie AIP a voľba kmitočtu
- spôsob práce s mikrofónom
- hláskovacia abeceda
- volacie znaky/skrátené volacie znaky vrtuľníka/stanice
- spôsob vysielania
- použitie normalizovaných slov a fráz
- odpočúvanie
- predpísané pokyny na potvrdenie správ ich opakovaním („readback“)

101 Postupy pre odlet

- kontroly rádiového vybavenia
- pokyny pre rolovanie
- vyčkávanie na zemi
- povolenie na odlet

102 Postupy na trati

- prechod na iný kmitočet
- hlásenie polohy, nadmorskej výšky/letovej hladiny
- letová informačná služba
- informácie o počasí
- hlásenia počasí
- postupy k získaniu smerníka, kurzu, polôh
- procedurálna frazeológia
- pokrytie vzdialenosti/výšky

103 Postupy schém prevádzky a pre prílet

- povolenie na pristátie
- hovory a pokyny ATC počas:
 - letu po okruhu
 - priblíženia a pristátia
 - uvoľňovania dráhy alebo miesta pristátia

- 104 Strata spojenia
- nevyhnutná činnosť
 - záložné kmitočty
 - kontrola prevádzkyschopnosti, vrátane mikrofónu a slúchadiel
 - postupy počas letu podľa druhu vzdušného priestoru
- 105 Núdzové a naliehavostné postupy
- núdza (Mayday), definícia a kedy použiť
 - kmitočty stanovené pre toto použitie
 - obsah správy „Mayday“
 - naliehavosť (Pan), definícia a kedy použiť
 - kmitočty stanovené pre toto použitie
 - predávanie správ (retranslácia)
 - dodržovanie rádiového klľudu pri zachytení núdzových/naliehavostných hovorov
 - zrušenie núdze/naliehavosti

Všeobecná bezpečnosť letu

- 106 Vrtuľník
- nastavenie a zaistenie sedadiel
 - dvoj a viacbodové bezpečnostné pásy
 - núdzové vybavenie a jeho použitie
 - hasiaci prístroj
 - požiare kabíny/motora
 - odmrazovanie, protinámrazové systémy
 - vybavenie na prežitie, záchranné vesty, záchranné člny
 - otrava oxidom uhoľnatým
 - opatrenia pri doplňovaní paliva
 - horľavý tovar/pretlakové kontajnery
- 107 Prevádzková
- turbulencia v úplave
 - nízky let (prekážky, drôty)
 - strih vetra, vzlet, priblíženie a pristátie
 - poučenie cestujúcich
 - núdzové východy
 - evakuácia vrtuľníka
 - vynútené pristátie (obmedzený výkon, autorotácia)
 - núdzové pristátie na vode (obmedzený výkon, autorotácia)

OSNOVA LETOVÉHO VÝCVIKU NA PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA (VRTUĽNÍK)

Poznámka: Letecké umenie by malo byť zahrnuté v rozsahu odpovedajúcom jednotlivým cvičeniam.

- Úloha 1a Oboznámenie sa s vrtuľníkom
- charakteristika vrtuľníka, vonkajšie rysy
 - usporiadanie pilotného priestoru
 - systémy
 - kontrolné zoznamy povinných úkonov, postupy, ovládacie prvky
- Úloha 1b Núdzové postupy
- činnosť v prípade požiaru na zemi a vo vzduchu
 - požiar motora, kabíny a elektrického systému

- poruchy systémov
- nácviky úniku, umiestnenia a použitia núdzového vybavenia a východov

Úloha 2 Príprava na let a činnosť po lete

- oprávnenie na let a prevzatie vrtuľníka
- doklady o prevádzkyschopnosti
- predpísané vybavenie, mapy, atď.
- vonkajšie kontroly
- vnútorné kontroly
- nastavenie bezpečnostných pásov, sedadla a letových riadiacich prvkov
- kontroly zopnutia spojky pri spúšťaní a zahrievaní, spustenie rotorov
- kontroly výkonu
- kontroly pri dobehu a vypínaní motora
- parkovanie, zabezpečenie a ukotvenie
- vyplnenie listov oprávnenia a dokladov prevádzkyschopnosti

Úloha 3 Letová prax

- predviesť žiakovi let za pomoci nosného rotora
- letová úloha

Úloha 4 Vplyvy ovládacích prvkov

- funkcie letových riadiacich prvkov, primárny a sekundárny vplyv
 - vplyv rýchlosti letu
 - vplyv zmeny výkonu (krútiaci moment)
 - vplyv vybočenia (sklzu)
 - vplyv zaťaženia disku rotora (náklon a podrovnanie)
 - vplyv na riadenie voľbou zapnutia/vypnutia hydrauliky
 - vplyv tretej brzdy riadenia
 - prístroje
 - použitie ohrevu karburátora/ ochrany proti námraze

Úloha 5 Zmeny výkonu a polohy

- vzťah medzi polohou cyklického riadenia, polohou disku, trupu, rýchlostí letu
- spätné premávnutie listu
- diagram potrebného výkonu v závislosti na rýchlosti letu
- zmeny výkonu a rýchlosti pri vodorovnom lete
- využitie prístrojov pre presné vykonanie obratu
- obmedzenie motora a rýchlosti letu

Úloha 6a Priamy let a vodorovný let

- pri normálnom cestovnom výkone, dosiahnutie a udržiavanie priameho a vodorovného letu
- riadenie pozdĺžneho sklonu, vrátane použitia tretej brzdy riadenia a/alebo trimu
- udržiavanie sklonu a vyváženia, (využitie guľčikovej/prevádzkovej indikácie bočenia)
- nastavenie výkonu pre zvolené rýchlosti letu/zmeny rýchlosti
- využitie prístrojov pre presné vykonanie obratu

Úloha 6b Stúpanie

- optimálna rýchlosť stúpania, najlepší uhol/rýchlosti stúpania z diagramu potrebného výkonu
- nastavenie, udržiavanie normálnej a maximálnej rýchlosti stúpania, prechod do vodorovného letu
- prechod do vodorovného letu v zvolenej výške nad morom/letiskom
- využitie prístrojov pre presné vykonanie obratu

- Úloha 6c Klesanie
- optimálna rýchlosť klesania, najlepší uhol/rýchlosť z diagramu potrebného výkonu
 - nastavenie, udržiavanie a prechod do vodorovného letu
 - prechod do vodorovného letu v zvolenej výške nad morom/letiskom
 - klesanie (vrátane účinku výkonu a rýchlosti letu)
 - využitie prístrojov pre presné vykonanie obratu
- Úloha 6d Zatačanie
- nastavenie a udržiavanie zátačiek v strednej hladine
 - návrat do priameho letu
 - nadmorská výška, náklon a koordinácia
 - stúpavé a klesavé zatačky a účinok rýchlosti stúpania/klesania
 - zatačky do zvolených kurzov, použitie gyroskopického ukazovateľa kurzu a kompasu
 - využitie prístrojov pre presné vykonanie obratu
- Úloha 7 Základná autorotácia
- bezpečnostné úkony, ústne varovanie, sledovanie okolia
 - začiatok, vývoj a charakteristiky
 - riadenie rýchlosti letu a RRPM, obmedzenia rotora a motora
 - účinok AUM, IAS, zaťaženia disku rotora, preťaženie a hustotná nadmorská výška
 - postupy opätovného zopnutia (spojky) a opakovania okruhu (vyradenie prípusť stiahnutím (pretočením)/riadenie ERPM)
 - podmienka vírového odporu počas vybratia
 - zatačky s miernym/stredným náklonom pri autorotácii
 - predvedenie rôznych vyrovnaní pre pristátie so simulovaným vypnutím motora
- Úloha 8a Visenie
- predvedenie visenia I.G.E., význam účinku vetra a polohy, vplyv blízkosti zeme, stabilita vo visení, účinky ovládania
 - žiak drží len páku cyklyky
 - žiak ovláda iba páku kolektívu (a prípusť)
 - žiak ovláda páku kolektívu, (prípusť) a pedále
 - žiak ovláda všetky prvky riadenia
 - predvedenie účinku zeme
 - predvedenie účinku vetra
 - predviesť jemné dopredné dosadnutie s dojazdom
 - zvláštne nebezpečenstvo, napr. sneh, prach, nečistoty
- Úloha 8b Rolovanie vo visení, otáčanie na mieste
- zopakovanie visenia
 - presné udržiavanie rýchlosti/výšky voči zemi
 - vplyv smeru vetra na polohu vrtuľníka a rozsah riadenia
 - riadenie, koordinácia pri otáčaní na mieste
 - dôkladne predviesť jemné dopredné dosadnutie s dojazdom
- Úloha 8C Visenie, núdzové situácie počas rolovania
- zopakovanie visenia a jemného dopredného dosadnutia s dojazdom, vysvetliť (predviesť, kde je vhodné) účinok poruchy hydrauliky vo visení
 - predviesť poruchu motora vo visení a pri rolovaní vo visení
 - predviesť nebezpečenstvo nesprávneho ovládania a nadmerného pozdĺžneho sklonu
- Úloha 9 Vzlet a pristátie
- predletové kontroly/nácvik
 - pozorovanie okolia

- zdvihnutie do visenia
- kontroly po vzlete
- nebezpečenstvo horizontálneho pohybu v blízkosti zeme
- nebezpečenstvo nesprávneho ovládania a nadmerného pozdĺžneho sklonu
- pristátie (bez pohybov do boku alebo cúvania)
- kontroly po pristáti/nácvik
- vzlet a pristátie s bočným vetrom, po vetre

Úloha 10 Prechod z visenia do stúpania a priblíženie na visenie

- sledovanie okolia
- zopakovanie vzletu a pristátia
- účinok zeme, prechodový vztlak a jeho účinky
- spätné premávnutie listu a jeho účinky
- účinok rýchlosti/smeru vetra pri prechode z/na visenie
- priblíženie pod konštantným uhlom
- predvedenie rôzneho podrovnania pri pristáti so simulovaným vypnutím motora

Úloha 11a Okruh, priblíženie a pristátie

- zopakovanie prechodu z visenia do stúpania a priblíženia na visenie
- postupy na okruhu, poloha po vetre, úsek po tretej zatáčke
- priblíženie a pristátie s výkonom
- úkony pred pristátím
- účinok vetra pri priblížení a visení I.G.E.
- priblíženie a pristátie s bočným vetrom
- opakovanie okruhu
- postupy obmedzovania hluku

Úloha 11b Strmé priblíženie a priblíženie a pristátie s obmedzeným výkonom

- zopakovanie priblížení pod konštantným uhlom
- strmé priblíženie (vysvetliť nebezpečenstvo vysokej rýchlosti klesania a nízkej rýchlosti letu)
- priblíženie s obmedzeným výkonom (vysvetliť nebezpečenstvo vysokej rýchlosti pri dosadnutí)
- využitie účinku zeme
- rôzne podrovnania pri pristáti so simulovaným vypnutím motora

Úloha 11c Núdzové postupy

- prerušený vzlet
- nevydarené pristátie/opakovanie okruhu
- pristátie s vypnutou hydraulikou (ak je to vhodné)
- porucha riadenia vyrovnávacieho rotora alebo náhonu vyrovnávacieho rotora (iba oboznámenie)
- simulovaná núdza na okruhu zahŕňajúca:
 - poruchu hydrauliky
 - simulovanú poruchu motora pri vzlete, bočný vietor, po vetre a úsek po tretej zatáčke
- porucha regulátoru otáčiek

Úloha 12 Prvý samostatný let

- príprava inštruktora, sledovanie letu a poletový rozbor
- varovanie pred zmenou polohy z dôvodu zníženej a priečne posunutej hmotnosti
- varovanie pred nízkou polohou chvosta, nízka poloha lyžín/kolies pri visení, pristáti
- varovanie pred nebezpečenstvom straty RRPM a nadmerným pozdĺžnym sklonom
- úkony pred vzletom
- vzlet proti vetru
- postupy počas a po vzlete
- normálne okruhy, priblíženia a pristátia
- úkony v prípade núdze

- Úloha 13 Pohyby do boku a cúvanie počas visenia
- bočné lety s kurzom proti vetru
 - cúvanie s kurzom proti vetru
 - kombinácia bočného letu a cúvania
 - bočný let a cúvanie bez ohľadu na smer vetra
 - stabilita, smerová nestabilita (stáčanie sa proti vetru)
 - vybratie z cúvania (sklon nosom dole)
 - obmedzenie rýchlosti voči zemi pre bočné lety a cúvanie
- Úloha 14 Otáčanie na mieste
- zopakovanie visenia proti vetru a po vetre
 - otočenie na mieste o 360°:
 - okolo polohy pilota
 - okolo vyrovnávacieho rotora
 - okolo geometrického stredu vrtuľníka
 - štvorec, výhľadová zatáčka pre bezpečnosť
 - regulácia RPM rotora, účinok krútiaceho momentu, medzné limity polohy cyklicky vzhľadom k polohe ťažiska a rýchlosti/smeru vetra
- Úloha 15 Visenie mimo účinkov zeme (OGE), vírový prstenec
- dosiahnutie visenia O.G.E.
 - riadenie vznášania/výšky/výkonu
 - predvedenie počiatočnej fázy vírového prstenca, rozpoznanie situácie a vybratie (z bezpečnej nadmorskej výšky)
 - strata účinnosti vyrovnávacieho rotora
- Úloha 16 Simulované pristátie s vysadeným motorom (EOL)
- účinok hmotnosti, zaťaženia disku rotora, hustotná nadmorská výška, pokles RRPM
 - zopakovať začiatok základnej autorotácie
 - optimálne použitie cyklicky a kolektívu k riadeniu rýchlosti/RRPM
 - rôzne podrovnania simulovaného EOL
 - predviesť simulované EOL pri konštantnej polohe
 - predviesť simulované EOL z visenia/rolovania vo visení
 - predviesť simulované EOL z prechodovej a nízkej hladiny
- Úloha 17 Pokročilá autorotácia
- nad zvoleným bodom z rôznej výšky a pri rôznej rýchlosti
 - zopakovať základnú autorotáciu – upozorniť na dosiahnutie vzdialenosti na zemi
 - dolet pri autorotácii
 - autorotácia pri nízkej rýchlosti
 - autorotácia v konštantnej polohe (obmedziť na bezpečnú nadmorskú výšku)
 - „S“ zatáčky
 - zatáčky o 180° a 360°
 - vplyv na uhol zostupu, IAS, RRPM a účinok AUM
- Úloha 18 Precvičenie vynúteného pristátia
- postup a výber priestoru pre vynútené pristátie
 - úkony pri vynútenom pristátí a činnosť v prípade nehody
 - opätovné postupy a postupy opakovania okruhu
- Úloha 19 Ostré zatáčky
- ostré zatáčky (v horizonte) (30° náklon)
 - zatáčky s maximálnym náklonom (pokiaľ možno 45° náklon)

- ostré zatáčky s autorotáciou
- chyby v zatáčke – vyváženie, poloha, náklon a koordinácia
- riadenie RRPM, zaťaženie disku rotora
- vibrácie a spätná väzba riadenia
- účinok vetra v malých výškach

Úloha 20 Prechody

- zopakovanie účinku zeme, prechodový vztlak, spätné premávnutie listu
- udržiavanie konštantnej výšky (20 – 30 stôp AGL):
 - prechod z visenia na minimálne 50 kt IAS a späť do visenia
- predviesť účinok vetra

Úloha 21 Rýchle zastavenia

- využitie výkonu a riadenia
- účinok vetra
- rýchle zastavenie proti vetru
- rýchle zastavenie pri bočnom vetre a v polohe po vetre s ukončením v polohe proti vetru
- nebezpečenstvo vírového prstenca
- nebezpečenstvo veľkého zaťaženia disku rotora

Úloha 22a Navigácia

Plánovanie letu

- predpoveď počasia a skutočné počasié
- výber a príprava mapy a použitie
- voľba trate
 - riadený vzdušný priestor, nebezpečné a zakázané priestory
 - bezpečné nadmorské výšky a ohľady na obmedzovanie hluku
- výpočty
 - magnetické kurzy a časy na trati
 - spotreba paliva
 - hmotnosť a vyváženie
- letové informácie
 - NOTAM atď.
 - rádiové kmitočty
 - výber náhradných miest pre pristátie
- dokumentácia vrtuľníka
- oznámenie o lete
 - predletové administratívne postupy
 - formulár letového plánu (kde je to vhodné)

Odlet

- organizácia pracovného zaťaženia v pilotnom priestore
- postupy odletu
 - nastavenie výškomera
 - spojenie s ATC v riadenom/regulovanom vzdušnom priestore
 - postup nastavenia kurzu
 - zaznamenávanie ETA
- udržiavanie kurzu a nadmorskej výšky/výšky nad letiskom
- kontrola ETA a kurzu
 - 10° čiara, dvojitý uhol a traťová chyba, uzavretý uhol
 - pravidlo 1 v 60
 - zmena ETA

- vedenie palubného denníka
- používanie rádia
- využívanie navigačných prostriedkov [(ak sú)]
- minimálne meteorologické podmienky pre pokračovanie letu
- rozhodovanie počas letu
- prelet riadeným/regulovaným vzdušným priestorom
- postup pri neistote o polohe
- postup pri strate orientácie

Prílet, postup zaradenia do letiskovej prevádzky

- spojenie s ATC v riadenom/regulovanom vzdušnom priestore
- nastavenie výškomera
- letové postupy k zaradeniu do usporiadanej letovej prevádzky letiska
- postupy letu po okruhu
- parkovanie
- zabezpečenie vrtuľníka
- doplňovanie paliva
- uzatvorenie letového plánu, ak je vhodné
- poletové administratívne postupy

Úloha 22b Navigačné problémy v nižších výškach a v dôsledku zhoršenej dohľadnosti

- činnosti pred klesaním
- nebezpečenstvo (napr. prekážky, iné lietadlá)
- problémy s čítaním mapy
- vplyvy vetra a turbulencie
- vyhýbanie sa oblastiam citlivým na hluk
- zaradenie do okruhu
- okruh a pristátie v prípade nepriaznivého počasia
- [príslušné postupy a výber miesta na pristátie]

Úloha 22c Rádionavigácia

- Využitie VOR
 - dostupnosť, AIP, kmitočty
 - výber a identifikácia
 - volič smerovníka všesmerového majáku (OMB)
 - indikácie k/od, orientácia
 - ukazovateľ odchýlky od trati (CDI)
 - určenie radiály
 - nalietnutie a udržiavanie radiály
 - prelet VOR
 - získanie fixu s pomocou dvoch VOR
- Použitie rádiokompasu (ADF)/ nesmerových majákov (NDB)
 - dostupnosť, AIP, kmitočty
 - výber a identifikácia
 - orientácia voči majáku
 - cieľový let
- Použitie rádiového zamerania VHF (VHF/DF)
 - dostupnosť, AIP, kmitočty
 - postupy RTF a spojenie s ATC
 - získavanie QDM a cieľový let

- Použitie traťového radaru/radaru koncovej riadenej oblasti
 - dostupnosť, AIP
 - postupy a spojenie s ATC
 - zodpovednosť pilota
 - sekundárny prehľadový radar [(ak je odpovedač)]
 - odpovedače
 - výber kódu
 - otázka a odpoveď
- Použitie diaľkomeru (DME)
 - výber stanice a identifikácia
 - režimy prevádzky
 - vzdialenosť, traťová rýchlosť, zostávajúca doba letu

Úloha 23 Pokročilé vzlety, pristátia, prechody

- pristátie a vzlet bez ohľadu na smer vetra (zníženie výkonu)
- účinok zeme, prechodový vztlak a zmeny smerovej stability v polohe bez ohľadu na smer vetra
- prechod do polohy po vetre
- zvislý vzlet cez prekážky
- preskúmavanie terénu pre pristátie
- pristátie s dobehom
- pristátie s nulovou rýchlosťou
- pristátie s bočným vetrom a po vetre
- strmé priblíženie
- opakovanie okruhu

Úloha 24 Šikmý terén

- obmedzenia, odhad uhla sklonu
- vzťah medzi vetrom a sklonom – dorazy listov a riadenia
- vplyv ťažiska na svahu
- účinok zeme na svahu, potrebný výkon
- pravou lyžinou proti svahu
- ľavou lyžinou proti svahu
- nosom proti svahu
- vyvarovanie sa dynamického prevrátenia, nebezpečenstvo mäkkej zeme a pohybov do boku pri dotyku
- nebezpečenstvo nárazu nosného rotora/vyrovnávacieho rotora pri hrubom pohybe riadenia v blízkosti zeme

Úloha 25 Obmedzenie výkonu

- kontrola vzletového výkonu
- zvislý vzlet cez prekážky
- kontrola výkonu počas letu
- pristátie s dobehom
- pristátie s nulovou rýchlosťou
- priblíženie na nízke visenie
- priblíženie na visenie
- priblíženie do visenia v OGE
- strmé priblíženie
- opakovanie okruhu

Úloha 26 Obmedzené priestory

- spôsobilosti k pristátiu, odhad výkonnosti
- lokalizácia miesta pristátia, zhodnotenie rýchlosti/smeru vetra
- predbežná prehliadka miesta pristátia

- výber orientačných bodov
- výber smeru pristátia a druhu priblíženia
- okruh
- priblíženie na určený bod a opakovanie okruhu
- priblíženie
- výhľadová zatáčka
- dosadnutie
- kontrola výkonu, odhad výkonnosti s a mimo účinok zeme
- normálny vzlet uhlom najlepšieho stúpania
- zvislý vzlet z visenia

Úloha 27 Základy letu podľa prístrojov

- fyziologické vnímanie
- porozumenie prístrojov
 - let s držaním polohy podľa prístrojov
 - pozorovanie prístrojov
- obmedzenia pre prístroje
- základné obraty
 - priamy a vodorovný let pri rôznych rýchlostiach letu a konfigurácií
 - stúpanie a klesanie
 - štandardné uhlové rýchlosti zatáčok, stúpanie a klesanie do zvolených kurzov
- vyrovnanie zo stúpavých a klesavých zatáčok
- vyrovnanie z neobvyklých polôh

Úloha 28a Nočné lietanie (ak sa požaduje kvalifikácia pre lety v noci)

- predletová prehliadka s použitím baterky, svetiel pod ochrannými krytmi, atď.
- vzlet (bez pohybov do boku a cúvania)
- rolovanie vo visení (vyššie a pomalšie ako cez deň)
- prechod do stúpania
- let v hladine
- priblíženie a prechod do visenia
- pristátie
- autorotácia
- precvičiť vynútené pristátie (s podrovnaním, pokiaľ je to vhodné – simulované)
- núdzové postupy v noci (napr. porucha svetiel, atď.)

Úloha 28b Nočné prelety (ak sa požaduje kvalifikácia pre lety v noci)

- navigačné princípy ako pre prelety cez deň
- značenie máp (svetelné zvýraznenie oblastí vykreslených tenkými čiarami, atď.)

POŽIADAVKY PRE ZARADENIE DO VÝCVIKU

Pred prijatím do výcviku by mal byť žiadateľ informovaný, že musí získať príslušné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti ešte pred tým, ako sa mu povolí samostatné lietanie.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 4, 01.08.06]

IEM FCL 2.135**Formulár na praktickú skúšku PPL(H)**

(Pozri JAR-FCL 2.135)

FORMULÁR ŽIADOSTI A SPRÁVY NA PRAKTICKÚ SKÚŠKU PRE PPL(H)

Priezvisko žiadateľa:		Meno:	
-----------------------	--	-------	--

1	Podrobnosti letu		
Typ vrtuľníka:		Letisko/miesto odletu:	
Registrová značka:		Cieľové letisko/miesto:	
Čas vzletu:			
Čas pristátia:			
Celkový čas letu:			

2	Výsledok skúšky <i>*zaškrtnite nevhodné</i>		
	Uspel*	Neuspel*	Uspel čiastočne*

3	Poznámky		

Miesto na dátum:		Typ a číslo preukazu spôsobilosti FE:	
Podpis letového examinátora (FE):		Meno FE veľkými písmenami:	

AMC/IEM D - PREUKAZ SPÔSOBILOSTI OBCHODNÉHO PILOTA**AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (1)****Integrovaný kurz ATP(H)**

(Pozri JAR-FCL 2.160 a 2.165)

(Pozri AMC FCL 2.470 (a))

(Pozri IEM FCL 2.170)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.470)

Letový výcvik je rozdelený do štyroch fáz:

Fáza 1

1 Letové úlohy až k prvému samostatnému letu zahrňujú celkovo aspoň 12 hodín letového výcviku s inštruktorom na vrtuľníku, vrátane:

- a) predletových činností, určenia hmotnosti a vyváženia, prehliadku a ošetrovanie vrtuľníka,
- b) letiskovej prevádzky a letov podľa schém prevádzky letiska, predchádzanie zrážkam a postupy,
- c) riadenie vrtuľníka podľa vonkajších vizuálnej orientácie,
- d) vzletov, pristátí, vísenia, výhľadových zátačiek a normálnych prechodov z a do vísenia,
- e) núdzové postupy, základná autorotácia, simulované poruchy motora, zábrany prízemnej rezonancie, ak je to vhodné pre daný typ.

Fáza 2

2 Letové úlohy až k postupovému preskúšaní z všeobecného ovládania vrtuľníka, dennej VFR navigácie a zo základov lietania podľa prístrojov. Táto fáza obsahuje celkový čas letu nie menší ako [] [128] hodín, vrátane [] [73] hodín [času letu letového výcviku s inštruktorom a vrátane aspoň 5 hodín prechodového výcviku VFR na viacmotorovom vrtuľníku], 15 hodín samostatného letu a 40 hodín nalietaných vo funkcii žiaka-veliaceho pilota. Výučba a skúšky obsahujú nasledujúce:

- a) lety v malej výške s bočením, cúvanie, otáčanie na mieste,
- b) vybratie počiatkovej fázy vírového prstenca,
- c) autorotácia pokročilá/s dotyk, simulované pristátie s vysadeným motorom, nácvik vynútených pristátí. Simulovaná nesprávna činnosť vybavenia a núdzové postupy vzťahujúce sa k nesprávnym činnostiam motorov, riadenia, elektrických a hydraulických okruhov,
- d) ostré zatáčky,
- e) prechody, rýchle zastavenie, obraty bez ohľadu na smer vetra, pristátia a vzlety na svahovitom teréne,
- f) prevádzka s obmedzeným výkonom a prevádzka v obmedzenom priestore, vrátane letov v nízkych hladinách na a z neupravených plôch,
- g) lety výhradne podľa základných letových prístrojov, vrátane vykonania zatáčky o 180° a vybratie neobvyklých polôh za účelom nasimulovať neúmyselné vlietnutie do mraku,
- h) prelety s využitím porovnávacej navigácie, navigácie výpočtom a s použitím rádionavigačných prostriedkov, postupy letu na náhradné letisko,
- i) letisková prevádzka a lety podľa schém prevádzky rôznych letísk,
- j) lety na, z a cez riadené letiská, dodržiavanie postupov letových prevádzkových služieb, rádiotelefónne postupy a frazeológia,
- k) znalosť usporiadania meteorologickej prípravy, vyhodnotenie poveternostných podmienok pre let a využitie leteckej informačnej služby (AIS),
- l) lety v noci, vrátane vzletov a pristátí vo funkcii veliaceho pilota,
- m) postupové preskúšanie z všeobecného ovládania vrtuľníka, dennej VFR navigácie a základov letu podľa prístrojov v súlade s dodatkom 1 JAR-FCL 2.170, vykonané letovým inštruktorom, ktorý nie je zapojený do výcviku žiadateľa.

Fáza 3

3 Letové úlohy až k praktickej skúške prístrojovej kvalifikácie. Táto časť zahŕňa celkom [] [40] hodín času letu podľa prístrojov [] [s inštruktorom vrátane 10 hodín na viacmotorovom vrtuľníku osvedčenom na IFR.]

[]

Výcvik a skúšky musia obsahovať nasledujúce:

- a) Predletové postupy pre IFR lety, vrátane využitia letovej príručky a príslušných dokumentov letových prevádzkových služieb pri príprave letového plánu IFR.
- b) Postupy a obraty pre prevádzku IFR za obvyklých, neobvyklých a núdzových podmienok, zahŕňajúcich aspoň:
 - prechod z letu za viditeľnosti na let podľa prístrojov po vzlete
 - štandardné odlety a prílety podľa prístrojov
 - postupy letu IFR na trati
 - vyčkávacie postupy
 - priblíženie podľa prístrojov až do stanovených miním
 - postupy nevydareného priblíženia
 - pristátie z priblíženia podľa prístrojov
 - obraty počas letu a jednotlivé letové charakteristiky
 - [úlohy podľa prístrojov so simuláciou jedného nepracujúceho motora]

[]

Fáza 4

4 Výcvik [] spolupráce vo viacčlennej posádke (MCC) obsahuje príslušné požiadavky na výcvik stanovené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.261 (d) a AMC FCL 2.261 (d).

5 Ak sa po ukončení tejto časti nevyžaduje typová kvalifikácia na viacpilotné vrtuľníky, žiadateľ musí dostať osvedčenie o ukončení kurzu pre výcvik MCC (pozri dodatok 1 k AMC FCL 2.261 (d)).

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (2)**[] Integrovaný kurz [ATPL(H)] [(bez prístrojovej kvalifikácie)]**

(Pozri JAR-FCL 2.160 a 2.165)

(Pozri AMC FCL 2.470 (b))

(Pozri IEM FCL 2.170)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.170)

Letový výcvik je rozdelený do [] [troch] fáz:

Fáza 1

1 Letové úlohy až k prvému samostatnému letu [zahŕňujú celkovo aspoň] [] 12 hodín letového výcviku s inštruktorom na vrtuľníku, vrátane:

- a) predletových činností, určenia hmotnosti a vyváženia, prehliadku a ošetrovanie vrtuľníka,
- b) letiskovej prevádzky a letov podľa schém prevádzky letiska, predchádzanie zrážkam a postupy,
- c) riadenie vrtuľníka podľa vonkajších vizuálnej orientácie,
- d) vzletov, pristátí, vistenia, výhľadových zátačiek a normálnych prechodov z a do vistenia,
- e) núdzové postupy, základná autorotácia, simulované poruchy motora, zábrany prízemnej rezonancie, ak je to vhodné pre daný typ.

Fáza 2

2 Letové úlohy až k postupovému preskúšaní z všeobecného ovládania vrtuľníka, dennej VFR navigácie [a zo základov lietania podľa prístrojov], vykonané letovým inštruktorom, ktorý nie je zapojený do výcviku žiadateľa []. Táto [] [fáza] obsahuje celkový čas letu nie menší ako [] [128] hodín, vrátane [] [73] hodín [] [času letu letového výcviku s inštruktorom a vrátane aspoň 5 hodín prechodového výcviku VFR na viacmotorovom vrtuľníku], 15 hodín samostatného letu a [] [40] hodín nalietaných vo [] funkcii [žiaka-veliaceho pilota]. Výučba a skúšky obsahujú nasledujúce:

- a) lety v malej výške s bočením, cúvanie, otáčanie na mieste,
- b) vybratie počiatocnej fázy vírového prstenca,
- c) autorotácia pokročilá/s dotykom[,] [] [simulované pristátie s vysadeným motorom, nácvik vynútených pristátí. Simulovaná nesprávna činnosť vybavenia a núdzové postupy vzťahujúce sa k nesprávnym činnostiam motorov, riadeniu, elektrických a hydraulických okruhov,
- d) ostré zatáčky,
- e) prechody, rýchle zastavenie, obraty bez ohľadu na smer vetra, pristátia a vzlety na svahovitom teréne,
- f) prevádzka s obmedzeným výkonom a prevádzka v obmedzenom priestore, vrátane letov [] v nízkych hladinách na a z neupravených plôch,
- g) [10 hodín] letov výhradne podľa základných letových prístrojov, vrátane vykonania zatáčky o 180° a vybratie neobvyklých polôh za účelom nasimulovať neúmyselné vlietnutie do mraku,
- h) prelety s využitím porovnávacej navigácie, navigácie výpočtom a s použitím rádionavigačných prostriedkov, postupy letu na náhradné letisko,
- i) letisková prevádzka a lety podľa schém prevádzky rôznych letísk,
- j) lety na, z a cez riadené letiská, dodržiavanie postupov letových prevádzkových služieb, rádiotelefone postupy a frazeológia,
- k) znalosť usporiadania meteorologickej prípravy, vyhodnotenie poveternostných podmienok pre let a využitie leteckej informačnej služby (AIS),
- [l] lety v noci, vrátane vzletov a pristátí vo funkcii veliaceho pilota.]

[]

[] [m]) postupové preskúšanie z všeobecného ovládania vrtuľníka, dennej VFR navigácie a základov letu podľa prístrojov v súlade s dodatkom 1 JAR-FCL 2.170, vykonané letovým inštruktorom, ktorý nie je zapojený do výcviku žiadateľa.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (3)**[] [Integrovaný kurz] CPL(H)**

(Pozri JAR-FCL 2.160 a 2.165)

(Pozri AMC FCL 2.470 (b))

(Pozri IEM FCL 2.170)

[]

[Letový výcvik je rozdelený do troch fáz:]

[] [Fáza 1]

[1 Letové úlohy až k prvému samostatnému letu. Táto časť zahŕňa celkovo aspoň 12 hodín letového výcviku s inštruktorom na vrtuľníku, vrátane:

- a) predletových činností, určenia hmotnosti a vyváženia, prehliadku a ošetrovanie vrtuľníka,
- b) letiskovej prevádzky a letov podľa schém prevádzky letiska, predchádzanie zrážkam a postupy,
- c) riadenie vrtuľníka podľa vonkajších vizuálnej orientácie,
- d) vzletov, pristátí, vistenia, výhľadových zátačiek a normálnych prechodov z a do vistenia,
- e) núdzové postupy, základná autorotácia, simulované poruchy motora, zábrany prízemnej rezonancie, ak je to vhodné pre daný typ.]

[]

[] [Fáza 2]

[2 Letové úlohy až k postupovému preskúšaní z všeobecného ovládania vrtuľníka, dennej VFR navigácie, vykonané letovým inštruktorom, ktorý nie je zapojený do výcviku žiadateľa, a postupovému preskúšaní zo základov lietania podľa prístrojov. Táto časť obsahuje celkový čas letu nie menší ako 128 hodín, vrátane 73 hodín času letu letového výcviku s inštruktorom a vrátane aspoň 5 hodín prechodového výcviku VFR na viacmotorovom vrtuľníku, 15 hodín samostatného letu a 40 hodín nalietaných vo funkcii SPIC. Výučba a skúšky obsahujú nasledujúce:

- a) lety v malej výške s bočením, cúvanie, otáčanie na mieste,
- b) vybratie počiatkovej fázy vírového prstenca,
- c) autorotácia pokročilá/s dotykom a simulované pristátie s vysadeným motorom, nácvik vynútených pristátí. Simulovaná nesprávna činnosť vybavenia a núdzové postupy vzťahujúce sa k nesprávnym činnostiam motorov, riadeniu, elektrických a hydraulických okruhov,
- d) ostré zatáčky,
- e) prechody, rýchle zastavenie, obraty bez ohľadu na smer vetra, pristátia a vzlety na svahovitom teréne,
- f) prevádzka s obmedzeným výkonom a prevádzka v obmedzenom priestore, vrátane vybratia a letov v nízkych hladinách na a z neupravených plôch,
- g) letov výhradne podľa základných letových prístrojov, vrátane vykonania zatáčky o 180° a vybratie neobvyklých polôh za účelom nasimulovať neúmyselné vlietnutie do mraku,
- h) prelety s využitím porovnávacej navigácie, navigácie výpočtom a s použitím rádionavigačných prostriedkov, postupy letu na náhradné letisko,
- i) letisková prevádzka a lety podľa schém prevádzky rôznych letísk,
- j) lety na, z a cez riadené letiská, dodržiavanie postupov letových prevádzkových služieb, rádiotelefónne postupy a frazeológia,
- k) znalosť usporiadania meteorologickej prípravy, vyhodnotenie poveternostných podmienok pre let a využitie leteckej informačnej služby (AIS),
- l) postupové skúšky vo všeobecnom ovládaní vykonané delegovaným inštruktorom, ktorý nie je zapojený do výcviku žiadateľa,
- m) lety v noci, vrátane vzletov a pristátí vo funkcii veliaceho pilota,
- n) postupové preskúšanie z všeobecného ovládania vrtuľníka, dennej VFR navigácie a základov letu podľa prístrojov v súlade s dodatkom 1 JAR-FCL 2.170, vykonané letovým inštruktorom, ktorý nie je zapojený do výcviku žiadateľa.]

[]

[Fáza 3

3 Letové úlohy až k praktickej skúške prístrojovej kvalifikácie. Táto časť zahŕňa celkom 40 hodín času letu podľa prístrojov s inštruktorom vrátane 10 hodín na viacmotorovom vrtuľníku osvedčenom na IFR.

Výcvik a skúšky musia obsahovať nasledujúce:

- a) Predletové postupy pre IFR lety, vrátane využitia letovej príručky a príslušných dokumentov letových prevádzkových služieb pri príprave letového plánu IFR.
- b) Postupy a obraty pre prevádzku IFR za obvyklých, neobvyklých a núdzových podmienok, zahŕňajúcich aspoň:
 - prechod z letu za viditeľnosti na let podľa prístrojov po vzlete
 - štandardné odlety a prilety podľa prístrojov
 - postupy letu IFR na trati
 - vyčkávacie postupy
 - priblíženie podľa prístrojov až do stanovených miním
 - postupy nevydareného priblíženia
 - pristátie z priblíženia podľa prístrojov
 - obraty počas letu a jednotlivé letové charakteristiky
 - úlohy podľa prístrojov so simuláciou jedného nepracujúceho motora.]

[]

[ZT 1, 01.12.00; ZT 3, 01.09.03; ZT 4, 01.08.06]

[AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (4)**Integrovaný kurz CPL(H)**

(Pozri JAR-FCL 2.160 a 2.165)

(Pozri AMC FCL 2.470 (b))

(Pozri IEM FCL 2.170)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.170)

Letový výcvik je rozdelený do dvoch fáz:

Fáza 1

1 Letové úlohy až k prvému samostatnému letu. Táto časť zahŕňa celkovo aspoň 12 hodín letového výcviku s inštruktorom na vrtuľníku, vrátane:

- a) predletových činností, určenia hmotnosti a vyváženia, prehliadku a ošetrovanie vrtuľníka,
- b) letiskovej prevádzky a letov podľa schém prevádzky letiska, predchádzanie zrážkam a postupy,
- c) riadenie vrtuľníka podľa vonkajších vizuálnej orientácie,
- d) vzletov, pristátí, vistenia, výhľadových zátačiek a normálnych prechodov z a do vistenia,
- e) núdzové postupy, základná autorotácia, simulované poruchy motora, zábrany prízemnej rezonancie, ak je to vhodné pre daný typ.

Fáza 2

2 Letové úlohy až k postupovému preskúšaní z všeobecného ovládania vrtuľníka a dennej VFR navigácie, vykonané letovým inštruktorom, ktorý nie je zapojený do výcviku žiadateľa, a k postupovému preskúšaní zo základov lietania podľa prístrojov. Táto časť obsahuje celkový čas letu nie menší ako 123 hodín, vrátane 73 hodín času letu letového výcviku s inštruktorom, 15 hodín samostatného letu a 35 hodín nalietaných vo funkcii SPIC. Výučba a skúšky obsahujú nasledujúce:

- a) lety v malej výške s bočením, cúvanie, otáčanie na mieste,
- b) vybratie počiatkovej fázy vírového prstenca,
- c) autorotácia pokročilá/s dotyk a simulované pristátie s vysadeným motorom, nácvik vynútených pristátí. Simulovaná nesprávna činnosť vybavenia a núdzové postupy vzťahujúce sa k nesprávnym činnostiam motorov, riadeniu, elektrických a hydraulických okruhov,
- d) ostré zatáčky,
- e) prechody, rýchle zastavenie, obraty bez ohľadu na smer vetra, pristátia a vzlety na svahovitom teréne,
- f) prevádzka s obmedzeným výkonom a prevádzka v obmedzenom priestore, vrátane vybratia a letov v nízkych hladinách na a z neupravených ploch,
- g) letov výhradne podľa základných letových prístrojov, vrátane vykonania zatáčky o 180° a vybratie neobvyklých polôh za účelom nasimulovať neúmyselné vlietnutie do mraku,
- h) prelety s využitím porovnávacej navigácie, navigácie výpočtom a s použitím rádionavigačných prostriedkov, postupy letu na náhradné letisko,
- i) letisková prevádzka a lety podľa schém prevádzky rôznych letísk,
- j) lety na, z a cez riadené letiská, dodržiavanie postupov letových prevádzkových služieb, rádiotelefónne postupy a frazeológia,
- k) znalosť usporiadania meteorologickej prípravy, vyhodnotenie poveternostných podmienok pre let a využitie leteckej informačnej služby (AIS),
- l) postupové skúšky z všeobecného ovládania vrtuľníka vykonané delegovaným inštruktorom, ktorý nie je zapojený do výcviku žiadateľa,
- m) lety v noci, vrátane vzletov a pristátí vo funkcii veliaceho pilota,
- n) postupové preskúšanie z všeobecného ovládania vrtuľníka, dennej VFR navigácie a zo základov letu podľa prístrojov v súlade s dodatkom 1 JAR-FCL 2.170, vykonané letovým inštruktorom, ktorý nie je zapojený do výcviku žiadateľa.]

[ZT 4, 01.08.06]

[AMC FCL 2.160 a 2.165 (a) (5)]**Modulový kurz CPL(H)**

(Pozri JAR-FCL 2.160 a 2.165)

(Pozri AMC FCL 2.470 (b))

(Pozri IEM FCL 2.170)

Letový výcvik zahŕňa nasledujúce položky. Čas letu vymedzený na každú úlohu je na zvážení letového inštruktora pod podmienkou, že najmenej 5 hodín času letu bude venované preletom.

Let za viditeľnosti

V rámci celkového času letového výcviku s inštruktorom môže žiadateľ absolvovať v priebehu fázy výcviku za viditeľnosti až 5 hodín na FS vrtuľníka alebo FTD 2,3 alebo FNPT II,III.

- a) Predletové činnosti, určenie hmotnosti a vyváženie, prehliadka a ošetrovanie vrtuľníka.
- b) Zmeny rýchlosti vo vodorovnom lete, stúpanie, klesanie, zatáčky, základy autorotácie, používanie kontrolného zoznamu povinných úkonov, predchádzanie zrážkam, kontrolné postupy.
- c) Vzlety a pristátia, prevádzkové schémy, priblíženie, simulované poruchy motora pri lete podľa prevádzkovej schémy. (Bočné) Lety v malej výške s bočením, cúvanie a otáčanie na mieste vo vísení.
- d) Vybratie z počiatočnej fázy vírového prstenca.
- e) Pokročilá autorotácia pokrývajúca rýchlostný rozsah od nízkej rýchlosti po maximálnu hranicu a obraty v autorotácii (180°, 360° a „S“ zatáčky), simulované pristátia s vysadeným motorom.
- f) Výber plôch pre núdzové pristátie, simulovaná núdzová situácia a následná autorotácia na danú plochu. Ostré zatáčky s náklonom 30° a 45°.
- g) Obraty v nízkych hladinách a rýchle zastavenia.
- h) Pristátia, vzlety a prechody do a z vísenia kurzom po vetre.
- i) Pristátia a vzlety zo svahovitého alebo nerovného terénu.
- j) Pristátia a vzlety s obmedzeným výkonom.
- k) Lety v nízkych hladinách na a z obmedzených pristávacích plôch.
- l) Prelety – používanie navigácie výpočtom a používanie rádionavigačných prostriedkov. Plánovanie letu žiadateľom, vyplňovanie letového plánu ATC, vyhodnocovanie dokumentácie z meteorologickej prípravy, NOTAM atď., rádiotelefontné postupy a frazeológia, zisťovanie polohy rádionavigačnými prostriedkami, lety na, z a cez riadené letiská, dodržiavanie postupov letových prevádzkových služieb pre VFR lety, simulovaná strata rádiového spojenia, zhoršenie počasia, postupy letu na náhradné letisko, poloha pristávacích plôch mimo letiska a simulované priblíženie.

Základy letu podľa prístrojov

Maximálne 5 hodín z nasledujúcich úloh môže byť vykonaných na FS alebo FTD alebo FNPT. Letový výcvik by mal byť vykonávaný v podmienkach VMC s použitím vhodných spôsobov simulácie podmienok IMC pre žiaka.

- m) Prístrojové lety bez vonkajších vizuálnych podnetov. Vykonávanie zmien rýchlosti vo vodorovnom lete, dodržiavanie nadmorskej výšky letu (letové hladiny, kurzy), pravé a ľavé prístrojové zatáčky v horizonte a s náklonom 30°, vyrovnanie náklonu v dopredu určených kurzoch.
- n) Opakovanie úlohy (m), navyše stúpanie a klesanie, dodržiavanie kurzu a rýchlosti, prechod do horizontálneho letu, stúpavé a klesavé zatáčky.
- o) Opakovanie úlohy (m), a vybratie neobvyklých polôh.
- p) Rádionavigácia.
- q) Opakovanie úlohy (m), a zatáčky s použitím záložného magnetického kompasu a záložného umelého horizontu (pokiaľ sú súčasťou vybavenia).]

[ZT 4, 01.08.06]

IEM FCL 2.170
Formulár na praktickú skúšku CPL(H)
(Pozri JAR-FCL 2.170)

FORMULÁR ŽIADOSTI A SPRÁVY PRE PRAKTICKÚ SKÚŠKU CPL(H)

Priezvisko žiadateľa:		Meno:	
Preukaz spôsobilosti (v držaní)		Číslo:	

1	Podrobnosti letu		
Typ vrtuľníka:		Letisko/miesto odletu:	
Registrová značka:		Cieľové letisko/miesto:	
Čas vzletu:			
Čas pristátia:			
Celkový čas letu:			

2	Výsledok skúšky <i>*zaškrtnite nevhodné</i>		
	Uspel*	Neuspel*	Uspel čiastočne*

3	Poznámky		

Miesto a dátum:		Typ a číslo preukazu spôsobilosti FE:	
Podpis letového examinátora (FE):		Meno FE veľkými písmenami:	

AMC/IEM E - PRÍSTROJOVÁ KVALIFIKÁCIA

IEM FCL 2.210

Formulár na praktickú skúšku IR(H)

(Pozri JAR-FCL 2.185 a 2.210)

FORMULÁR ŽIADOSTI A SPRÁVY PRE PRAKTICKÚ SKÚŠKU IR(H)

Priezvisko žiadateľa:		Meno:	
Preukaz spôsobilosti (v držaní):		Číslo:	
Štát vydania preukazu spôsobilosti, v ktorom sa skúška vykonáva:		Podpis:	

1	Podrobnosti		
Typ vrtuľníka:		Registrová značka:	

2	Výsledok skúšky <i>*zaškrtnite nevhodné</i>		
	Uspel*	Neuspel*	Uspel čiastočne*

3	Poznámky		

Miesto a dátum:		Typ a číslo preukazu spôsobilosti FE:	
Podpis letového examinátora (FE):		Meno FE veľkými písmenami:	

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

AMC/IEM F - TYPOVÁ KVALIFIKÁCIA

IEM FCL 2.240 (b) (1)

ATPL/typová kvalifikácia/praktická skúška a preskúšanie odbornej spôsobilosti na viacpilotné vrtuľníky
(Pozri JAR-FCL 2.240)

FORMULÁR ŽIADOSTI A SPRÁVY

Priezvisko žiadateľa:		Meno:	
Typ preukazu spôsobilosti:		Číslo:	
Štát:	Typová kvalifikácia ako veliaceho pilota/2. pilota*	Podpis žiadateľa:	
Viacmotorový vrtuľník:		Preskúšanie odbornej spôsobilosti:	
Záznam o výcviku:		Typová kvalifikácia:	
Skúška spôsobilosti:		ATPL(H):	

Uspokojivé ukončenie výcviku typovej kvalifikácie podľa požiadaviek je osvedčované nižšie:

1	Absolvovaná teoretická výučba na vydanie typovej kvalifikácie v dobe		
od:	do:	v:	
získané ohodnotenie:	% (75 % bodov - uspel):	Typ a číslo preukazu spôsobilosti:	
Podpis inštruktora:	Meno veľkými písmenami:		

2	Letový simulátor (typ vrtuľníka):	Tri alebo viacej osí:	ÁNO*	NIE*	Pripravený pre prevádzku a používaný
	Výrobca letového simulátora:	Pohyb/systém:			
	Prevádzkovateľ letového simulátora:	Vizuálny prostriedok:	ÁNO*	NIE*	
	Celkový čas výcviku za riadením:				
	Prístrojové priblíženie na letiskách do nadmorskej výšky rozhodnutia:				
	Miesto/dátum/čas:	Podpis inštruktora/examinátora* typovej kvalifikácie:			
	Typ a číslo preukazu spôsobilosti:	Meno veľkými písmenami:			

3	Letový výcvik		
	Typ vrtuľníka:	Registrová značka:	Čas letu za riadením:
	Vzlety:	Pristátia:	Letiská/miesta výcviku (vzlety, priblíženia a pristátia):
	Miesto a dátum:		Podpis inštruktora/examinátora* typovej kvalifikácie:
	Typ a číslo preukazu spôsobilosti:		Meno veľkými písmenami:

4	Praktická skúška/preskúšanie odbornej spôsobilosti			Registrová značka simulátora/lietadla:
	Poznámka: Ak žiadateľ neuspje, musí examinator vyznačiť dôvody.	Uspel *	Neuspel *	
	Miesto a dátum:			Typ a číslo preukazu spôsobilosti:
	Podpis oprávneného examinatora*:			Meno veľkými písmenami:

* škrtnite nevhodné

IEM FCL 2.240 (b) (2)

Typová kvalifikácia/výcvik/praktická skúška a preskúšanie odbornej spôsobilosti na jednomotorové a viacmotorové jednopilotné vrtuľníky a doplnok k praktickej skúške PPL a CPL na viacmotorové jednopilotné vrtuľníky
(Pozri JAR-FCL 2.240)

FORMULÁR ŽIADOSTI A SPRÁVY

Priezvisko žiadateľa:		Meno:	
Typ preukazu spôsobilosti:		Číslo:	
Štát			
Vrtuľník:		Preskúšanie odbornej spôsobilosti:	
Záznam o výcviku:		Typová kvalifikácia:	
Praktická skúška:			

Uspokojivé ukončenie výcviku typovej kvalifikácie podľa požiadaviek je osvedčované nižšie:

1	Absolvovaná teoretická výučba na vydanie typovej kvalifikácie v dobe		
od:	do:	v:	
získané ohodnotenie:	% (75 % bodov - uspel):	Typ a číslo preukazu spôsobilosti:	
Podpis inštruktora:	Meno veľkými písmenami:		

2	Letový simulátor (typ vrtuľníka):	Tri alebo viacej osí:	ÁNO*	NIE*	Pripravený pre prevádzku a používaný
Výrobca letového simulátoru:		Pohyb/systém:			
Prevádzkovateľ letového simulátoru:		Vizuálny prostriedok:	ÁNO*	NIE*	
Celkový čas výcviku za riadením:					
Prístrojové priblíženie na letiskách do nadmorskej výšky rozhodnutia:					
Miesto/dátum/čas:		Podpis inštruktora/examinátora* typovej kvalifikácie:			
Typ a číslo preukazu spôsobilosti:		Meno veľkými písmenami:			

3	Letový výcvik:		
Typ vrtuľníka:	Registrová značka:	Čas letu za riadením:	
Vzlety:	Pristátia:	Letiská/miesta výcviku (vzlety, priblíženia a pristátia):	
Miesto a dátum:	Podpis inštruktora/examinátora* typovej kvalifikácie:		
Typ a číslo preukazu spôsobilosti:	Meno veľkými písmenami:		

4	Praktická skúška/preskúšanie odbornej spôsobilosti			Registrová značka simulátora/lietadla:
	Poznámka: Ak žiadateľ neuspje, musí examinator vyznačiť dôvody.	Uspel *	Neuspel *	
Miesto a dátum:				Typ a číslo preukazu spôsobilosti:
Podpis oprávneného examinatora*:				Meno veľkými písmenami:

* škrtnite nevhodné

AMC FCL 2.261 (a)**Osnova teoretickej výučby na typovú kvalifikáciu na jedno a viacmotorové vrtuľníky**

(Pozri JAR-FCL 2.261 (a))

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (a))

PODROBNÝ ROZPIS

- 1 Konštrukcia vrtuľníkov, transmisie, rotory a vybavenie, normálna a mimoriadna činnosť systémov.
 - 1.1 Rozmery
 - 1.2 Motor, vrátane pomocnej energetickej jednotky, rotor a transmisie, ak sa jedná o žiadosť o prvú typovú kvalifikáciu na vrtuľník s turbínovým motorom, žiadateľ musí absolvovať výučbu turbínových motorov (pozri AMC FCL 2.470 (b)).
 - 1.2.1 Typ motora/motor
 - 1.2.2 Všeobecne činnosť nasledujúcich systémov alebo celkov:
 - motor
 - pomocná energetická jednotka
 - olejové systémy
 - palivové systémy
 - zapalovacie systémy
 - systémy spúšťania
 - systémy signalizácie požiaru a hasenia
 - generátory a pohon generátora
 - indikátor výkonu
 - vstrekovanie vody/metanolu
 - 1.2.3 Ovládacie prvky motora (vrátane spúšťača), motorové prístroje a indikácie v pilotnom priestore, ich činnosť, vzájomný vzťah a interpretácia
 - 1.2.4 Obsluha motora, vrátane APU, počas spúšťania motora, nesprávne činnosti spúšťania a motora, postupy pre normálnu prevádzku v správnom usporiadaní
 - 1.2.5 Prevodový systém
 - mazanie
 - generátory a pohon generátora
 - voľnobežné jednotky
 - hydraulické pohony
 - indikácie a výstražné systémy
 - 1.2.6 Typy systémov rotora
 - indikácie a výstražné systémy
 - 1.3 Palivový systém
 - 1.3.1 Umiestnenie palivových nádrží, palivových čerpadiel, palivového potrubia k motorom, objemy nádrží, ventily a merania
 - 1.3.2 umiestnenie nasledujúcich systémov:
 - filtrovanie
 - ohrievanie pri doplňovaní a odčerpávaní paliva
 - vypúšťanie paliva počas letu
 - doprava
 - odvzdušňovanie
 - 1.3.3 V pilotnom priestore
Monitory a ukazovatele palivového systému, indikácie prietokov a množstva, spôsob interpretácie
 - 1.3.4 Postupy rozdelenia paliva do rôznych nádrží
Prívod paliva a vypúšťanie paliva počas letu

- 1.4 Klimatizácia
 - 1.4.1 Celky systému a prostriedky ochrany
 - 1.4.2 Monitory a ukazovatele v pilotnom priestore
 - Spôsob interpretácie údajov s ohľadom na prevádzkový stav
 - 1.4.3 Obvyklá obsluha systému v priebehu vzletu, cestovného letu, priblíženia a pristátia, regulácia teploty a prietoku vzduchu klimatizácie
- 1.5 Ochrana pred námrazou a dažďom, stierače predného skla a odpudzovač dažďových kvapiek
 - 1.5.1 Celky vrtuľníka chránené proti námraze, zahŕňajúce motory a systémy rotora, zdroje tepla, ovládacie prvky a indikácie
 - 1.5.2 Obsluha systému ochrany proti námraze/odmrazovania počas vzletu, stúpania, cestovného letu a klesania, podmienky vyžadujúce použitie systémov ochrany
 - 1.5.3 Ovládacie prvky a indikácie činnosti systémov stieračov predného skla a odpudzovanie dažďových kvapiek
- 1.6 Hydraulický systém
 - 1.6.1 Celky hydraulického(-kých) systému(-ov), hodnoty a tlak systému, hydraulicky ovládané celky pridružené k jednotlivým hydraulickým systémom
 - 1.6.2 Ovládacie prvky, monitory a ukazovatele v pilotnom priestore, činnosť a vzájomný vzťah, a interpretácia indikácii
- 1.7 Pristávacie zariadenie, pevné lyžiny, plaváky
 - 1.7.1 Hlavné celky
 - hlavného pristávacieho zariadenia
 - predného podvozku
 - zadného podvozku
 - riadenie podvozku
 - brzdivý systém kolies
 - 1.7.2 Vysúvanie a zaťahovanie podvozku
 - 1.7.3 Predpísaný tlak pneumatík, alebo umiestnenie príslušných štítkov
 - 1.7.4 Ovládacie prvky a ukazovatele, vrátane signalizátorov v pilotnom priestore vo vzťahu ku stavu vysúvania a zaťahovania pristávacieho zariadenia
 - 1.7.5 Celky systémov núdzového vysúvania
- 1.8 Riadenie lietadla, stabilizačný systém a systém autopilota
 - 1.8.1 Riadiace prvky, monitory, ukazovatele, vrátane výstražných ukazovateľov systémov, vzájomný vzťah a závislosti
- 1.9 Zdroje elektrickej energie
 - 1.9.1 Počet, výkon, napätie, kmitočet a ak je to vhodné, fázu a umiestnenie hlavného energetického systému (striedavého alebo jednosmerného), umiestnenie pomocného energetického systému a vonkajšieho energetického systému
 - 1.9.2 Umiestnenie ovládacích prvkov, monitorov a ukazovateľov v pilotnom priestore
 - 1.9.3 Hlavné a záložné zdroje elektrickej energie letových prístrojov, spojovacích a navigačných systémov, hlavné a záložné zdroje elektrickej energie
 - 1.9.4 Umiestnenie ističov životne dôležitých obvodov
 - 1.9.5 Obsluha generátora a postupy monitorovania dodávky elektrickej energie
- 1.10 Letové prístroje, spojovacie, radarové a navigačné vybavenie, autopilot a letový zapisovač
 - 1.10.1 Antény

1.10.2 Ovládacie prvky a prístroje nasledujúceho vybavenia v pilotnom priestore:

- letové prístroje (napr. rýchlomer, pitot-statický systém, kompas, letový povelový prístroj)
- systémy optimalizácie letu (FMS)
- radarové vybavenie (napr. meteorologický radar, odpovedač)
- spojovacie a navigačné systémy (napr. HR, VHF, ADF, VOR/DME, ILS, polohové návestidlo) a systémy priestorovej navigácie (napr. GPS, VLF Omega)
- stabilizácia a systém autopilota
- zapisovač letových údajov, zapisovač hlasu v pilotnom priestore, rádiovýškomer
- protizrážkový systém
- systémy signalizácie blízkosti zeme
- HUMS (systém monitorovania stavu a spotreby)

1.11 Pilotný priestor, kabína cestujúcich a nákladový priestor

1.11.1 Obsluha vonkajšieho osvetlenia, pilotného priestoru, kabíny cestujúcich a nákladového priestoru a núdzového osvetlenia

1.11.2 Obsluha kabínových dverí a núdzových východov

1.12 Núdzové vybavenie

Obsluha a správne použitie nasledujúceho núdzového vybavenia vo vrtuľníku:

Prenosné vybavenie

- prenosného hasiaceho prístroja
- súprav prvej pomoci
- prenosného kyslíkového vybavenia
- núdzových lán
- plávacích viest
- záchranných člnov
- núdzových vysieláčov
- havarijných sekier
- megafónov
- núdzových signálov
- bateriek

Pevné vybavenie

- núdzové plaváky

2 OBMEDZENIA

2.1 Všeobecné obmedzenia podľa letovej príručky vrtuľníka

2.2 Zoznam minimálneho vybavenia

3 VÝKONNOSŤ, PLÁNOVANIE A MONITOROVANIE LETU

3.1 Výkonnosť

Výpočet výkonnosti, týkajúci sa rýchlosti, gradientov, hmotnosti za každých podmienok pre vzlet, let na trati, priblíženie a pristátie:

3.1.1 Vzlet

- výkonnosť vo visení s vplyvom a bez vplyvu blízkosti zeme
- všetky schválené profily, kat. A a B
- HV diagram
- dĺžka vzletu a prerušeného vzletu
- bod rozhodnutia pri vzlete (TDP) alebo (DPAT)
- výpočet prvého a druhého úseku vzdialenosti
- výkon stúpania

3.1.2 Let na trati

- oprava rýchlomeru
- praktický dostup
- optimálny/ekonomická cestovná nadmorská výška
- maximálna vytrvalosť
- maximálny dolet
- výkonnosť v cestovnom stúpaní

3.1.3 Pristátie

- vistenie s vplyvom a bez vplyvu blízkosti zeme
- dĺžka pristátia
- bod rozhodnutia pri pristátí (LDP) alebo (DPBL)

3.1.4 Znalosť a/alebo výpočet:

- V_{lo} , V_{le} , V_{mo} , V_x , V_y , V_{toss} , V_{ne} , $V_{max\ range}$, V_{mini}

3.2 Plánovanie letu

Plánovanie letu pre normálne a mimoriadne podmienky

- optimálna/maximálna letová hladina
- minimálna požadovaná nadmorská výška letu
- postup klesania po poruche motora v priebehu cestovného letu
- nastavenie výkonu motorov počas stúpania, cestovného letu a počas vyčkávania za rôznych okolností, rovnako ako stanovenie najekonomickejšej cestovnej hladiny letu
- optimálna a maximálna letová hladina a nastavenie výkonu motora po poruche motora

3.3 Vplyv dodatočného vybavenia na výkonnosť

4 NÁKLAD, VYVÁŽENIE A OBSLUHA

4.1 Náklad a vyváženie

- protokol nákladu a vyváženia s ohľadom na maximálnu hmotnosť pre vzlet a pristátie
- medze polôh ťažiska

4.1.1 Vplyv spotreby paliva na ťažisko

4.1.2 Body k upútaniu, upínanie nákladu, maximálne zaťaženie podlahy

4.2 Pozemná obsluha

Obslužné spoje pre:

- palivo
 - olej, atď.
- a bezpečnostné predpisy pre obsluhu

5 NÚDZOVÉ POSTUPY

6 ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY K ROZŠÍRENÍU TYPOVEJ KVALIFIKÁCIE O PRÍSTROJOVÉ PRIBLIŽENIE DO VÝŠOK ROZHODNUTIA MENŠÍCH AKO 200 FT (60 m)

6.1 Palubné a pozemné vybavenie

- technické požiadavky
- prevádzkové požiadavky
- prevádzková spoľahlivosť
- prevádzkyschopný pri poruche
- pasívny pri poruche
- spoľahlivosť vybavenia
- prevádzkové postupy
- prípravné opatrenia
- zníženie kategórie prevádzkových podmienok
- spojenie

6.2 Postupy a obmedzenia

- prevádzkové postupy
- koordinácia činnosti posádky

7 ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY PRE VRTUĽNÍKY S ELEKTRONICKÝMI SYSTÉMAMI LETOVÝCH PRÍSTROJOV (EFIS)

8 DODATOČNÉ VYBAVENIE

[ZT 2, 01.11.02]

AMC FCL 2.261 (c) (2)**Postupy na schválenie kurzu typovej kvalifikácie na vrtuľník**

(Pozri JAR-FCL 2.261 (c) (2))

(Pozri dodatok 1 a 2 k JAR-FCL 2.055)

VÝCVIKOVÝ PROGRAM

1 Typ

Aby kurz mohol byť schválený, mal by v najvyššej možnej miere poskytovať integrovaný pozemný výcvik, výcvik na letovom simulátore a letový výcvik, ktorý žiakovi umožní bezpečne prevádzkovať vrtuľník a kvalifikuje ho pre získanie typovej kvalifikácie. Kurz by mal byť zameraný na typ vrtuľníka, ale tam, kde existujú rôzne varianty by sa mal každý letový a pozemný výcvik, ktorý tvorí základ schváleného kurzu vzťahovať na jeden variant.

2 Varianty

Môže byť požadovaný ďalší výcvik v súlade s JAR-FCL 2.235 (c).

3 Výcvik na vrtuľníku a výcvikovom zariadení [] [letovej simulácie] ([F]STD)

Výcvikový program by mal presne stanoviť rozsah letového výcviku na type vrtuľníka a na [F]STD (simulátory, letové výcvikové zariadenie (FTD) alebo iné výcvikové zariadenia (OTD)), ako je schválené leteckým úradom. (Pozri dodatok 2 k JAR-FCL 2.240.) Tam, kde je vhodný letový simulátor geograficky vzdialený od normálnej výcvikovej základne, môže letecký úrad súhlasiť s určitým doplňujúcim výcvikom, ktorý je zahrnutý do programu na vzdialenom zariadení.

4 Praktická skúška

Obsah programu letového výcviku by mal smerovať k praktickej skúške pre daný typ. Praktický výcvik podľa dodatku 2 a 3 k JAR-FCL 2.240 by mal byť upravený podľa potreby. Praktická skúška sa môže dokončiť na vrtuľníku, na letovom simulátore alebo čiastočne na vrtuľníku a na letovom simulátore. Použitie [F]STD na praktickú skúšku sa riadi úrovňou schválenia letového simulátora a predchádzajúcej skúsenosti kandidáta. Ak nie je letový simulátor k dispozícii, mimoriadna prevádzka systémov by sa nemala vykonávať na inom type vrtuľníka aký bol schválený na praktickú skúšku na daný type.

5 Fázové postupové testy a záverečná skúška z teoretických vedomostí

Pred záverečnou skúškou z teoretických vedomostí pokrývajúcou celú osnovu by výcvikový program mal zaistiť fázové postupové testy súvisiace s každou fázou teoretickej výučby. Fázové postupové testy by mali vyhodnotiť vedomosti kandidáta po dokončení každej fázy výcvikového programu.

6 Zariadenia: Pozemné vybavenie školy

Výcvikové zariadenia a prostriedky

TRTO by mala ako minimum poskytovať vybavenie na výučbu v triede. Ďalšie výcvikové prostriedky a vybavenie v učebniach, vrátane počítačov, kde je to vhodné, by mali odpovedať obsahu kurzu a zložitosti vrtuľníka. U viacpi-
lotných vrtuľníkov by minimálna úroveň pozemných výcvikových prostriedkov pre schválenie mala obsahovať vybavenie, ktoré poskytne reálne pracovné prostredie kabíny letovej posádky. Vyhodnocovanie úloh a použitie najmodernejšej technológie výcviku by malo byť plne začlenené do výcvikových zariadení všade, kde je to možné. Žiakom by mali byť k dispozícii zariadenia pre samopreskúšanie a preskúšanie pod dohľadom.

7 Výcvikové zariadenia

Letové výcvikové zariadenia alebo iné výcvikové zariadenia sa môžu použiť ako doplnok k výcviku na učebni, aby umožnili žiakom precvičovať a upevniť poznatky z teoretickej výučby. Ak nie je k dispozícii vhodné vybavenie alebo nie je primerané, má byť k dispozícii vrtuľník alebo letový simulátor príslušného variantu. Ak FTD predstavuje rozdielny variant toho istého typu vrtuľníka, na ktorý je žiak cvičený, potom sa požaduje rozdielový a/alebo zoznamovací výcvik.

8 Výcvik s využitím počítača (CBT)

Ak sú prostriedky CBT použité ako nástroj výcviku, organizácia by mala zaistiť plne kvalifikovaného pozemného inštruktora po celý čas, kedy je takéto vybavenie používané žiakmi kurzu. Okrem obdobia opakovania by mali byť lekcie CBT doprevádzané úvodným a záverečným rozborom kvalifikovaného pozemného inštruktora.

9 Výučba teoretických vedomostí

Výučba teoretických vedomostí by mala splniť hlavné ciele:

- a) poskytnúť žiakovi dôkladné vedomosti konštrukcie vrtuľníka, pohonnej jednotky a systémov a ich obmedzení,
- b) poskytnúť žiakovi vedomosti o umiestnení a používaní ovládačov a indikátorov vrtuľníka a jeho systémov,
- c) poskytnúť žiakovi objasnenie nesprávnej činnosti systémov, ich vplyvu na prevádzku vrtuľníka a vzájomné ovplyvnenie ostatnými systémami,
- d) poskytnúť žiakovi objasnenie normálnych, mimoriadnych a núdzových postupov.

Množstvo času a obsah teoretickej výučby bude závisieť od zložitosti daného typu vrtuľníka a do určitej miery od predchádzajúcich skúseností žiaka.

10 Letový výcvik

10.1 Výcvikové zariadenie [] [letovej simulácie] ([F]STD)

Úroveň kvalifikácie a zložitosť typu stanoví rozsah praktického výcviku, ktorý môže byť vykonaný na [F]STD, vrátane vykonania praktickej skúšky. Pre vykonaním praktickej skúšky by žiak mal preukázať počas praktického výcviku spôsobilosť v jednotlivých bodoch praktickej skúšky.

[]

10.2 Vrtuľník (s letovým simulátorom)

Množstvo času letu na vrtuľníku by malo byť odpovedajúce na zloženie praktickej skúšky, s výnimkou kurzov schválených bez letového výcviku. []

10.3 Vrtuľníky (bez letového simulátora)

Kedykoľvek sa pre výcvik používa vrtuľník, množstvo času letu praktického výcviku by malo byť odpovedajúce na zloženie praktickej skúšky. [Rozsah letového výcviku bude závisieť od zložitosti daného typu vrtuľníka a do určitej miery od predchádzajúcich skúseností žiadateľa (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.261 (b)).] []

[]

[ZT 1, 01.12.00; ZT 4, 01.08.06]

AMC FCL 2.261 (d)**Kurz spolupráce vo viacčlennej posádke (vrtuľník)**

(Pozri JAR-FCL 2.261 (d))

(Pozri IEM JAR-FCL 2.261 (d))

VÝCVIK SPOLUPRÁČE VO VIACČLENEJ POSÁDKE

1 Cieľom výcviku MCC je prijímanie optimálnych rozhodnutí, komunikácia, rozdeľovanie úloh, použitie kontrolných zoznamov povinných úkonov, vzájomný dohľad, tímová práca a podpora a to vo všetkých fázach letu za normálnych, mimoriadnych a núdzových podmienok. Výcvik kladie dôraz na rozvoj netechnických spôsobilostí využiteľných k práci v prostredí viacčlennej posádky.

2 Výcvik by sa mal pri výučbe žiakov zamerať na podstatu práce členov posádky ako tímu v prostredí viacčlennej posádky a nie len na výber dostatočne odborne schopných jednotlivcov. Navyiac, tento kurz by mal žiakom poskytovať príležitosť k precvičovaniu tých schopností, ktoré sú nevyhnutné k tomu, aby boli skutočnými lídrami a členmi posádky. To vyžaduje také úlohy výcviku, ktoré začleňujú žiakov do posádky v úlohách PF a PNF.

3 Žiaci by mali byť oboznámení s významom medziľudských vzťahov a s postupmi k najlepšiemu využitiu spolupráce posádky a svojich osobných a vodcovských štýlov spôsobom, ktorý umocňuje efektívnosť práce posádky. Žiaci by si mali byť vedomí, že ich chovanie za normálnych okolností môže mať podstatný vplyv na prácu posádky v priebehu vysokého pracovného zaťaženia a za stresových situácií.

4 Výskumné štúdie zdôrazňujú, že zmien v spôsoboch chovania v akomkoľvek prostredí nie je možné dosiahnuť v krátkom čase a to ani, ak je výcvik veľmi dobre organizovaný. Žiaci potrebujú čas, uvedomovania, precvičenia a spätnú väzbu a nepretržité upevňovanie znalosti úloh, ktoré budú plniť. Aby bol výcvik spolupráce viacčlennej posádky účinný, mal by sa realizovať v niekoľkých fázach rozložených do jedného obdobia.

5 Obsah základného kurzu MCC by mal pokrývať výučbu teoretických vedomostí, praktický výcvik a spätnú väzbu v oblastiach:

- a) vzájomného pôsobenia
 - príklady nedokonalého prispôsobenia, technických a programových prostriedkov, prostredia a ľudského činiteľa (liveware) v praxi
- b) vedúce postavenie/poslušnosť a autorita
 - spôsobilosť riadiť a dohliadať
 - asertivita
 - bariéry
 - kultúrny vplyv
 - úloha PF a PNF
 - profesionalita
 - zodpovednosť tímu
- c) osobnosť, prístup a motivácia
 - naslúchanie
 - riešenie konfliktu
 - sprostredkovanie
 - recenzia (predletové analýzy a plánovanie, rozbor udalostí po lete)
 - budovanie tímu
- d) účelná a zrozumiteľná komunikácia počas letu
 - naslúchanie
 - spätná väzba
 - štandardná frazeológia
 - asertivita
 - účasť

- e) postupy spolupráce posádky
 - metodika letu a postupy v pilotnom priestore
 - štandardná frazeológia
 - disciplína

6 Použitie kontrolných zoznamov povinných úkonov je pre riadne a bezpečné vykonanie letov zvlášť dôležité. Pre používanie kontrolných zoznamov povinných úkonov sú rozdielne filozofie. Nech je použitá ktorákoľvek filozofia vždy záleží na zložitosti daného lietadla, konkrétnej situácii, zloženia letovej posádky a jej prevádzkovej praxe a na postupoch prevádzkovateľa, ako sú stanovené v letovej prevádzkovej príručke.

7 Vzájomný dohľad, informovanosť a podpora

- a) Akákoľvek činnosť pri obsluhu lietadla by sa mala vykonávať pod vzájomným dohľadom. Pilot zodpovedný za konkrétne činnosti alebo úlohy (PF alebo PNF), by mal byť upozornený, ak sú spozorované podstatné odchýlky (dráha letu, konfigurácia lietadla, atď.).
- b) K oznamovaniu priebehu letu a stavu systémov sú podstatné postupy rádiokorešpondencie, zvlášť pri vzlete, priblížení, atď.
- c) Obsluha systémov lietadla, nastavenie rádiového a navigačného vybavenia, atď. by sa nemala vykonávať bez požiadavky PF, alebo bez jeho informovania a potvrdenia.

CIEĽ KURZU

8 Obsah paragrafov 3 a 4 môže byť najlepšie precvičovaný vykonaním tých úloh, ktoré sú uvedené v IEM FCL 2.261 (d).

9 Cvičenia a spätná väzba MCC, s prihliadnutím k vzájomnému prispôsobeniu ľudských činiteľov L-L (liveware - liveware), by mali tiež vytvárať u žiakov podmienky k sebakritike a ku kritike druhých, s cieľom zlepšiť schopnosť komunikácie, rozhodovania a vedenia druhých. Túto fázu je najlepšie precvičovať s využitím [] [FSTD] a video vybavenia. Zvlášť účinná je spätná väzba videa, pretože účastníkom umožňuje vidieť sa z pohľadu tretej osoby, to pomáha k priznávaniu svojich slabých miest a povzbudzuje ku zmenám v prístupe i správaní.

ÚLOHY

10 Výcvik by sa mal vykonávať v maximálnej možnej miere v simulovanom prostredí obchodnej leteckej dopravy a zahŕňať nasledujúce oblasti:

- a) predletovú prípravu, vrátane dokumentácie a výpočtu údajov vzletovej výkonnosti, kontroly a nastavenia rádiového a navigačného vybavenia,
- b) kontroly pred vzletom, vrátane kontrol pohonnej jednotky, príprava pred vzletom vykonaná PF,
- c) vzlety z a pristátia na:
 - štandardného pozemného heliportu
 - presne vymedzeného pozemného heliportu
 - vyvýšenej plochy
 - helidecku

úlohy PF a PNF, rádiokorešpondencia,

- d) prerušené vzlety, vzlety s bočným vetrom, vzlety pri maximálnej vzletovej hmotnosti, porucha motora pred a po bode rozhodnutia pri vzlete (TDP), porucha motora pred a po definovanom bode po vzlete (DPAT),
- e) normálna a mimoriadna prevádzka systémov lietadla, použitie kontrolných zoznamov povinných úkonov,
- f) núdzové postupy zahrňujúce poruchu a požiar motora (vypnutie a opakované spustenie v bezpečnej výške), kontrolu dymu a jeho odstránenie, poruchu autopilota/letového povelového prístroja, klesanie autorotáciou, porucha riadenia vyrovnávacieho rotora (ak je použiteľné), strata vyrovnávacieho rotora, porucha hydrauliky, porucha SAS, účinok vetra a turbulencie na vyvýšených konštrukciách alebo vzhľadom k prostrediu heliportu, núdzové klesanie, strata pracovnej schopnosti člena letovej posádky,

- g) včasné rozpoznanie nebezpečenstva typického pre vrtuľník, napr. pozemná rezonancia, dynamické a statické prevrátenie, preťaženie listov, vírový prstenec/presadnutie pri výkone, presadnutie pri výkone v závislosti na druhu prevádzky,
- h) postupy letu podľa prístrojov zahrňujúce vyčkávacie postupy, presné priblíženia s použitím neupravených navigačných údajov, letový povelový prístroj a autopilot, priblíženia so simuláciou jedného nepracujúceho motora, priblíženia s nepracujúcim autopilotom, nie-presné priblíženia a priblíženia okruhom, radarové priblíženia na pevnú alebo pohybujúcu sa plošinu, rádiokorešpondencia počas priblíženia, výpočty údajov pre priblíženie a pristátie,
- i) normálne opakovania okruhu, opakovania okruhu so simuláciou jedného nepracujúceho motora a s nepracujúcim autopilotom alebo stabilizátorom, prerušené pristátie, podpora riadiaceho pilota (PF) neriadiacim pilotom (PNF),
- j) normálne pristátia a pristátia s bočným vetrom so simuláciou poruchy jedného motora pred a po bode rozhodnutia pri pristáti (LDP) a so simuláciou poruchy jedného motora pred definovaným bodom rozhodnutia pred pristátím (DPBL) a s nepracujúcim autopilotom alebo systémom pre zvýšenie stability (SAS), prechod z letu podľa prístrojov na let podľa viditeľnosti pri dosiahnutí výšky rozhodnutia alebo minimálnej výšky/nadmorskej výšky pre klesanie.

Tam, kde výcvik MCC je kombinovaný s výcvikom na získanie prvej typovej kvalifikácie na viacpilotný vrtuľník, úlohy (a) a (b) môžu byť vykonané na [FS alebo] FTD ako súčasť schváleného kurzu.

UPEVNĚOVANIE ZNALOSTÍ A SPŔSOBILOSTÍ

11 Bez ohľadu na to, ako je účinná výučba na učebni, nácviky komunikácie medzi členmi posádky, úlohy LOFT a spôsoby spätnej väzby, bude jediné vystavenie všetkým vplyvom na spoluprácu v priebehu kurzu spolupráce vo viacčlennej posádke k prvému vydaniu typovej kvalifikácie pre viacpilotný vrtuľník nedostatočné. Postoje a vplyvy, prispievajúce k neúčinnosti koordinácie činnosti posádky, sa vyskytujú všade a môžu sa vyvíjať počas celého času výkonu funkcie pilota. Bude teda nevyhnutné, aby výcvik netechnických spôsobilostí bol neoddeliteľnou súčasťou celého opakovacieho výcviku k predĺženiu platnosti typovej kvalifikácie pre viacpilotné vrtuľníky, rovnako ako výcvik pre vydanie ďalších viacpilotných typových kvalifikácií.

[ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

Dodatok 1 k AMC FCL 2.261 (d)**Kurz spolupráce vo viacčlennej posádke (vrtuľník) - Osvedčenie o ukončení výcviku MCC**

(Pozri JAR-FCL 2.261 (d))

OSVEDČENIE O UKONČENÍ VÝCVIKU MCC

Priezvisko žiadateľa:		Meno:	
Typ preukazu spôsobilosti:		Číslo:	Štát:
Prístrojová kvalifikácia:	alebo	Praktická skúška prístrojovej kvalifikácie:	
vydané:		uspel dňa:	
	Podpis žiadateľa:		

*Uspokojivé ukončenie výcviku MCC podľa požiadaviek sa osvedčuje nižšie:***VÝCVIK****Výcvik spolupráce vo viacčlennej posádke bol absolvovaný v období:**

od:	do:	v:	FTO/TRTO/prevádzkovateľ*
Miesto a dátum:		Podpis vedúceho TRTO/FTO alebo oprávneného inštruktora*:	
Typ a číslo preukazu spôsobilosti a štát vydania:		Meno oprávneného inštruktora (veľkými písmenami):	

* *nevhodné preškrtnite*

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

AMC/IEM H - KVALIFIKÁCIA INŠTRUKTORA

IEM FCL 2.320E

Formulár na praktickú skúšku kvalifikácie letového inštruktora (Vrtuľník) (FI(H))

(Pozri JAR-FCL 2.320E)

FORMULÁR ŽIADOSTI A SPRÁVY NA PRAKTICKÚ SKÚŠKU FI(H)

1	Osobné údaje žiadateľa		
Priezvisko žiadateľa:		Meno:	
Dátum narodenia:		Tel.(domov):	Tel.(do práce):
Adresa:		Štát:	

2	Údaje o preukaze spôsobilosti		
Typ preukazu spôsobilosti:		Číslo:	
		Dátum uplynutia platnosti:	
Typové kvalifikácie zahrnuté v preukaze spôsobilosti:	1.		
	2.		
	3.		
	4.		
	5.		
Ostatné kvalifikácie zahrnuté v preukaze spôsobilosti:	1.		
	2.		
	3.		
	4.		
	5.		

3	Letová prax pred kurzom (pozri JAR-FCL 2.335)		
IR (hodiny)	PIC (hodiny)	CELKOVO (hodiny)	PRELETY (hodiny)

V SKÚŠKE Z TEORETICKÝCH VEDOMOSTI CPL USPEL (dátum) (len pre držiteľa PPL)

(Výtlačok osvedčenia o absolvovaní skúšky musí byť predložený s týmto formulárom)

4	Vstupná letová skúška (pozri JAR-FCL 2.335 (f))	
Odporúčam pre kurz letového inštruktora.		
Názov FTO:	Dátum letovej skúšky:	
Meno FI vykonávajúceho skúšku (veľkými písmenami):		
Číslo preukazu spôsobilosti:		
Podpis:		

5	Prehlásenie žiadateľa	
Absolvoval som kurz výcviku v súlade s osnovou schválenou leteckým úradom pre: (Označte absolvované kurzy)		
Kvalifikácia letového inštruktora (FI(H))		Kvalifikácia inštruktora prístrojovej kvalifikácie (IRI(H))
Meno žiadateľa: (Veľkými písmenami)		Podpis:

6	Prehlásenie hlavného letového inštruktora	
Osvedčujem, že uspokojivo skončil schválený kurz výcviku pre		
Kvalifikácia letového inštruktora (FI(H))		Kvalifikácia inštruktora prístrojovej kvalifikácie (IRI(H))
<i>v súlade s príslušnou osnovou schválenou leteckým úradom.</i>		
Letové hodiny v priebehu kurzu:		
Použitie vrtuľníky, letové simulátory alebo trenažéry letových a navigačných postupov:		
Meno CFI:		
Podpis:		
Názov FTO:		

7	Osvedčenie letového inštruktora examinátorom		
<i>Preskúšal som žiadateľa v súlade so správou o skúške</i>			
A – HODNOTENIE LETOVÉHO INŠTRUKTORA EXAMINÁTOROM v prípade, že uspel čiastočne:			
Ústna skúška z teoretických vedomostí:		Praktická skúška:	
Uspel	Neuspel	Uspel	Neuspel
	Doporučujem ďalší letový/pozemný výcvik s inštruktorom FI pred opakovaním skúšky		
	Pred opakovaním skúšky nepovažujem ďalší letový/teoretický výcvik za nevyhnutný Označte čo je vhodné		
B – HODNOTENIE LETOVÉHO INŠTRUKTORA EXAMINÁTOROM			
	Kvalifikácia letového inštruktora		
	Kvalifikácie inštruktora letu podľa prístrojov Označte, čo je vhodné		
Meno FIE (veľkými písmenami):			
Podpis:			
Číslo preukazu spôsobilosti:			Dátum:

AMC FCL 2.3[] [20D]**Kurz kvalifikácie letového inštruktora (vrtuľník) (FI(H))**

(Pozri JAR-FCL 2.3[] [20D])

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.3[] [20D])

CIEĽ KURZU

Cieľom tohto kurzu je poskytnúť odpovedajúci výcvik žiadateľovi vo výučbe teoretických vedomostí a letový výcvik za účelom poskytnutia výcviku pre PPL(H), CPL(H), typovú kvalifikáciu pre jednomotorové vrtuľníky a, ak je to použiteľné, kvalifikáciu pre lety v noci na vrtuľníku.

ČASŤ 1**VYUČOVANIE A SEBAVZDELÁVANIE**

Bod č.

- 1 PROCES SEBAVZDELÁVANIA
 - Motivácia
 - Vnímanie a chápanie
 - Pamäť a jej používanie
 - Zvyky a prenos
 - Prekážky seba vzdelávania
 - Podnety seba vzdelávania
 - Metódy seba vzdelávania
 - Intenzita seba vzdelávania
- 2 PROCES VYUČOVANIA
 - Prvky efektívneho vyučovania
 - Plánovanie výučbovej aktivity
 - Vyučovacie metódy
 - Vyučovanie od „známeho“ k „neznámemu“
 - Použitie „plánu vyučovacích hodín“
- 3 FILOZOFIA VÝCVIKU
 - Prínos štruktúrovaného (schváleného) kurzu výcviku
 - Význam plánovanej osnovy
 - Integrácia teoretických vedomostí a letového výcviku
- 4 SPÔSOBY POUŽIVANEJ VÝUČBY
 - a) Teoretické vedomosti - Spôsoby výučby v učebni
 - Použitie výcvikových pomôcok
 - Skupinové prednášky
 - Individuálne prípravy
 - Účasť žiaka/diskusia
 - b) LET – Spôsoby výcviku počas letu
 - Prostredie letu/pilotného priestoru
 - Spôsoby používaného výcviku
 - Úsudok a rozhodovanie počas letu a po lete
- 5 HODNOTENIE A SKÚŠANIE ŽIAKA
 - a) Zhodnotenie výkonnosti žiaka
 - Funkcie postupových skúšok
 - Oživovanie vedomostí
 - Posun od vedomostí k pochopeniu
 - Rozvíjanie pochopeného v činnostiach
 - Nevyhnutnosť vyhodnocovať rýchlosť pokroku

- b) Rozbory chýb žiaka
 - Určiť príčinu chýb
 - Riešiť najprv významné chyby, potom menej významné
 - Vyvarovať sa nadmernému kritizovaniu
 - Potreba zreteľnej stručnej komunikácie

- 6 VYPRACOVANIE PROGRAMU VÝCVIKU
 - Plánovanie vyučovacej hodiny
 - Príprava
 - Vysvetlenie a predvedenie
 - Účasť žiaka a precvičenie
 - Zhodnotenie

- 7 ĽUDSKÁ VÝKONNOSŤ A OBMEDZENIE SÚVISIACE S LETOVÝM VÝCVIKOM
 - Fyziologické faktory
 - Psychologické faktory
 - Spracovanie informácie človekom
 - Názory na chovanie
 - Rozvoj úsudku a schopnosti rozhodovania

- 8 NEBEZPEČENSTVO PRE VRTUĽNÍK VYPLÝVAJÚCE ZO SIMULOVANIA PORÚCH A NESPRÁVNYCH ČINNOSTÍ SYSTÉMOV VO VRTUĽNÍKU POČAS LETU
 - Výber bezpečnej nadmorskej výšky
 - Význam nácviku úkonov dotykom („touch drills“)
 - Uvedomovanie si situácie
 - Dodržovanie správnych postupov

- 9 ADMINISTRATÍVA VÝCVIKU
 - Záznamy výučby teoretických vedomostí/letového výcviku
 - Osobný zápisník letov pilota
 - Plán výcviku počas letu/výučby na zemi
 - Študijné texty
 - Úradné formuláre
 - Letové príručky/Príručky vlastníka lietadla/Prevádzkové príručky pilota
 - Doklady oprávnenia k letu
 - Doklady lietadla
 - Predpisy k preukazu spôsobilosti súkromného pilota

**NAVRHOVANÝ PRIBLIŽNÝ ROZPIS HODÍN PRE ČASŤ VÝUČBY TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ
KURZU LETOVÉHO INŠTRUKTORA (VRTULNÍK)**

(Čísla tém uvedených nižšie sa vzťahujú k číslam tém z vyššie uvedenej kapitoly „Vyučovanie a sebazvedelávanie“.)

Téma číslo	Vyuč. hodiny	Hod. precvičovania v triede	Výklad	Postupové skúšky
1	2,00	-	Poskytnúť čas na otázky s krátkou diskusiou.	0,30
2	4,00	-	Vyučovacia doba by mala umožniť čas na otázky a krátku diskusiu.	1,00
3	2,00	-	Osnova výcviku PPL by mala byť využitá ako základný materiál.	0,30
4a	5,00	34	Doba vynaložená na precvičenie tejto témy, by mala osviežiť žiadateľom ich technické vedomosti a rozvíjať vyučovacie techniky na učebni. Rovnako by mala zahŕňať diskusiu medzi žiadateľmi a poskytovať rady pre vyučovanie dohliadajúcim inštruktorm.	
4b	4,00	34	Doba vynaložená na precvičovanie sa zameriava hlavne na vedenie predletových príprav, čo žiadateľom umožní rozvíjať ich schopnosť dávať žiakovi-pilotovi praktické a krátke prípravy (10 - 15 minút). Táto príprava musí načrtnúť v logickej návaznosti letovú vyučovaciu hodinu, ktorá má byť vykonaná.	
5a	2,00	-	Dôraz by sa mal klásť na platnosť otázok použitých v postupových skúškach.	1,00
5b	2,00	-	Dôraz by sa mal klásť na nevyhnutnosť povzbudzovania žiaka.	1,00
6	5,00	15	Doba vynaložená na precvičovanie sa zameriava na plánovanie doby prednášok na učebni a na rozvoj schopnosti žiadateľa vytvárať plány prednášok.	
7	5,00	-	Mali by byť stanovené a analyzované scenáre súvisiace s vytváraním správneho úsudku a rozhodovania.	1,00
8	2,00	-	Príklady nebezpečenstva, napr. výkyvy hriadeľa nosného rotora, preťaženie listu, by mali postihovať široký okruh vrtulníkov a druhov prevádzky a nemali by sa obmedzovať na lietadlá používané v kurze.	1,00
9	5,00		Podrobné predbežné prípravy na výučbu žiadateľa na poskytovanie výcviku lietania v noci.	
10	2,00	-	Celková kontrola príslušných dokladov.	1,00
Celkom:	40,00	83		7,00

CELKOM KURZ:

125 HODÍN (vrátane postupových skúšok)

ČASŤ 2

LETOVÉ ÚLOHY

1 Letové úlohy sú podobné úlohám, ktoré sa používajú k výcviku PPL(H), ale s ďalšími témami navrhnutými k pokrytiu potrieb letového inštruktora.

2 Číslovanie úloh by malo byť v prvom rade využívané ako základný zoznam úloh a jasné vodítko postupnosti výučby: preto ukážky a praktické cvičenia sa nemusia nevyhnutne vykonávať v uvedenom poradí. Skutočné poradie a obsah budú závisieť na nasledujúcich, vzájomne súvisiacich faktoroch:

- Schopnosť a pokročilosť žiadateľa
- Meteorologické podmienky ovplyvňujúce let
- Použiteľný čas letu
- Zretele spôsobu výučby
- Miestne prevádzkové prostredie
- Použiteľnosť úloh pre typ vrtuľníka

3 Z toho vyplýva, že žiak-inštruktora sa bude prípadne stretávať s podobnými, vzájomne súvisiacimi faktormi. Mal by vidieť a naučiť sa, ako zostaviť plány letových vyučovacích hodín a pritom brať tieto faktory do úvahy tak, aby sa podľa potreby, čo najlepšie využila každá letová vyučovacia hodina spojovaním častí stanovených úloh podľa potreby.

VŠEOBECNE

4 Príprava normálne zahŕňa vyhlásenie cieľa a stručnú zmienku o zásadách letu len vtedy, ak sú dôležité. Musí byť presne vysvetlené, aké úlohy bude inštruktora učiť a žiak precvičovať v priebehu letu. Toto by malo zahŕňať vysvetlenie ako bude let vykonávaný, s ohľadom na to, kto má riadiť vrtuľník a aké aspekty letovej bezpečnosti, počasia a leteckej profesionality bežne uplatňovať. Povahou tejto vyučovacej hodiny sa bude riadiť poradie, v ktorom sa majú vyučovať základné časti.

5 Štyrmi základnými zložkami prípravy sú:

- 1) Cieľ
- 2) Princípy letu (len najstručnejší odkaz)
- 3) Letová(-é) úloha(-y) (aká a ako a kým)
- 4) Letecká profesionalita

PLÁNOVANIE LETOVÝCH VYUČOVACÍCH HODÍN

6 Príprava plánov letovej vyučovacej hodiny je základná požiadavka dobrej výučby a žiakovi-inštruktora by malo byť umožnené praktické precvičenie plánovania pod dohľadom a praktické využitie plánov letovej vyučovacej hodiny.

VŠEOBECNÉ ZRETELE

7 Žiak-inštruktora by mal ukončiť letový výcvik v precvičovaní zásad základného výcviku na úrovni PPL(H).

8 V priebehu tohto výcviku musí žiak-inštruktora zaujímať sedadlo normálne obsadené letovým inštruktora (FI(H)), okrem prípadu, kedy pôsobí ako žiak-pilot pri vzájomných letoch.

9 Je nevyhnutné poznamenať, že letecká profesionalita posádky je životne dôležitou zložkou celej letovej prevádzky. Preto musia byť v nasledujúcich letových úlohách zdôrazňované dôležité aspekty leteckej profesionality a to vo vhodných okamžikoch v priebehu každého letu.

10 Ak oprávnenia kvalifikácie FI(H) majú zahŕňať výcvik na lietanie v noci, úloha 28 by mala byť vykonaná buď ako súčasť kurzu alebo následne po vydaní kvalifikácie.

OBSAH OSNOVY LETOVÉHO VÝCVIKU**PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY A LETOVÉ ÚLOHY**

- 1 Zoznámenie sa s vrtuľníkom
 - 2 Príprava pred letom a činnosť po lete
 - 3 Letová prax
 - 4 Účinky riadiacich prvkov
 - 5 Zmeny výkonu a polohy
 - 6 Vodorovný let, stúpanie, klesanie a zatáčanie
 - 7 Autorotácia
 - 8 Visenie a rolovanie vo visení
 - 9 Vzlet a pristátie
 - 10 Prechod z visenia do stúpania a z priblíženia do visenia
 - 11 Okruhy a núdzové situácie
 - 12 Prvý samostatný let
 - 13 Lety bočením a cúvanie vo visení
 - 14 Otáčanie na mieste
 - 15 Visenie bez účinku zeme (OGE) a vírový prstenec
 - 16 Pristátie so simulovaným vypnutím motora
 - 17 Pokročilá autorotácia
 - 18 Návik vynúteného pristátia
 - 19 Ostré zatáčky
 - 20 Prechody
 - 21 Rýchle zastavenia
 - 22 Navigácia
 - 23 Pokročilé vzlety, pristátia a prechody
 - 24 Prevádzka na svahovitom teréne
 - 25 Obmedzený výkon
 - 26 Obmedzené priestory
 - 27 Základné lietanie podľa prístrojov
 - 28 Lietanie v noci (ak sa požaduje kvalifikácia inštruktora na lietanie v noci)
- Poznámka: Letecká profesionalita by mala byť zahrnutá v každom cvičení, ako je požadované.

ÚLOHA 1 ZOZNÁMENIE SA S VRTUĽNÍKOM**PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA**

Ciele

Zoznámenie	žiaka s vrtuľníkom
vysvetlenie	charakteristiky vrtuľníka usporiadanie pilotného priestoru systémy vrtuľníka a motora použitie zoznamu(-ov) povinných úkonov a postupy
zoznámenie	žiaka s ovládacími prvkami vrtuľníka
vysvetlenie	odlišnosti pilotáže zo sedadla inštruktora

NÁCVIKY NÚDZOVÝCH ÚKONOV

vysvetlenie	činnosť v prípade požiaru na zemi alebo vo vzduchu: požiar motora požiar v pilotnom priestore/kabíne požiar elektrického systému nácvik pri poruche systému, podľa príslušnosti k typu únikové východy
predvedenie	nácvik úniku vrátane použitia núdzového vybavenia

ÚLOHA 2 PRÍPRAVA NA LET A ČINNOSŤ PO LETE**PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA**

Ciele

vysvetlenie	oprávnenie k letu a prevzatie vrtuľníka, vrátane technického denníka (ak sa používa) a osvedčenie o údržbe vybavenie predpísané pre let (mapy, atď.) vonkajšie kontroly vnútorné kontroly postroj, nastavenie sedadla a pedálov smerového riadenia, (pohodlie žiaka)
predviest'	kontroly pred spustením a po spustení kontrola systému/výkonu/prevádzkyschopnosti (podľa vhodnosti) uzavretie/vypnutie vrtuľníka (vrátane kontroly systémov)
vysvetlenie	parkovanie, opustenie vrtuľníka (vrátane bezpečnosti/bezpečnostnej ochrany, podľa vhodnosti) vyplnenie listu oprávnenia a dokladov prevádzkyschopnosti vrtuľníka

ÚLOHA 3 LETOVÁ PRAX

Poznámka: v tejto úlohe nie je požiadavka na podrobnú predbežnú prípravu.

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

poskytovanie	žiakovi letové skúsenosti
zoznámenie	žiaka s usporiadaním pilotného priestoru, ergonomikou, ovládacími prvkami
predvedenie	postupy v pilotnom priestore stabilita a riadenie

ÚLOHA 4 ÚČINKY OVLÁDACÍCH PRVKOV**PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA****Ciele**

vysvetlenie funkcia riadiacich prvkov (primárne a sekundárne účinky)
 vplyv rýchlosti letu
 vplyv zmeny výkonu (krútiaci moment)
 vplyv vybočenia (bočného sklzu)
 vplyv zaťaženia disku rotora (náklon a podrovanie)
 vplyv stavu hydrauliky (on/off) na ovládacie prvky
 vplyv tretej brzdy riadenia
 prístroje
 použitie ohrevu karburátora/ovládanie protinámrazového systému

LETOVÁ ÚLOHA**Ciele**

predvedenie funkcia riadiacich prvkov
 vplyv rýchlosti letu
 vplyv zmeny výkonu (krútiaci moment)
 vplyv vybočenia (bočného sklzu)
 vplyv zaťaženia disku rotora (náklon a podrovanie)
 vplyv stavu hydrauliky (on/off) na ovládacie prvky
 vplyv tretej brzdy riadenia
 prístroje (vrátane sledovania prístrojov)
 použitie ohrevu karburátora/ovládanie protinámrazového systému

ÚLOHA 5 ZMENY VÝKONU A POLOHY**PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA****Ciele**

vysvetlenie vzťah medzi polohou riadenia cykly, polohou disku rotora, polohou trupu a vzdušnou
 rýchlosťou premávnutia listu
 diagram potrebného výkonu v závislosti na rýchlosti letu
 zmeny výkonu a rýchlosti pri vodorovnom lete
 využitie prístrojov pre presnosť
 obmedzenia motora a rýchlosti letu

LETOVÁ ÚLOHA**Ciele**

predvedenie vzťah medzi polohou riadenia cykly, polohou disku rotora, polohou trupu a vzdušnou
 rýchlosťou premávnutia listu
 zmeny výkonu a rýchlosti pri vodorovnom lete
 využitie prístrojov pre presnosť (vrátane sledovania prístrojov a sledovanie okolia)

ÚLOHA 6 VODOROVNÝ LET, STÚPANIE, KLESANIE A ZATÁČANIE

Poznámka: Pre uľahčenie výcviku je táto úloha rozdelená na štyri samostatné časti v osnove PPL(H), ale môže byť vyučovaná v celku alebo po náležitých častiach.

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA**Ciele**

vysvetlenie základné faktory ovplyvňujúce vodorovný let
 bežné nastavenie výkonu
 použitie tretej brzdy riadenia a/alebo trimu
 dôležitosť udržiavania smeru a vyváženia
 diagram potrebného/použiteľného výkonu
 optimálne rýchlosti pre stúpanie a klesanie/uhly/stúpavosť a klesavosť

dôležitosť vyváženia, polohy a koordinácie v zatáčke
 vplyv zatáčania na stúpavosť/klesavosť
 využitie indikátora smerového zotrvačníka/ukazovateľa kurzu a kompasu
 využitie prístrojov pre presnosť

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

predvedenie udržiavanie priameho a vodorovného letu pri bežnom cestovnom výkone
 riadenie pozdĺžneho sklonu vrátane použitia tretej brzdy riadenia a/alebo trimu
 využitie guľčikovej/prevádzkovej indikácie bočenia k udržiavaniu smeru a vyváženia
 nastavenie a využitie výkonu pre zvolené rýchlosti letu/zmeny rýchlosti
 prevedenie do stúpania
 normálna a maximálna stúpavosť
 prechod zo stúpania do vodorovného letu v zvolenej nadmorskej výške/výške
 prevedenie do klesania
 vplyv výkonu a rýchlosti letu na klesavosť
 prechod z klesania do vodorovného letu v zvolenej nadmorskej výške/výške
 vstup do zatáčiek so stredným náklonom
 dôležitosť vyváženia, polohy a koordinácie k udržiavaniu vodorovnej zatáčky
 obnovenie priameho a vodorovného letu
 zatáčky do zvolených kurzov, použitie smerového ukazovateľa a kompasu
 zatáčky pri stúpaní a klesaní
 vplyv zatáčky na stúpavosť alebo klesavosť
 využitie prístrojov pre presnosť (vrátane sledovania prístrojov a sledovania okolia)

ÚLOHA 7 AUTOROTÁCIA

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA

Ciele

vysvetlenie charakteristiky autorotácie
 bezpečnostné úkony (vrátane sledovania okolia a ústneho varovania)
 začiatok a usadenie v autorotácii
 vplyv AUM, IAS, zaťaženie disku rotora, vplyv preťaženia a hustotnej nadmorskej výšky na RRPM a klesavosť
 obmedzenia rotora a motora
 riadenie rýchlosti letu a RRPM
 prechod na motorový let
 stiahnutie(pretočenie) príпусти a riadenie ERPM/RRPM počas opätovného obnovenia pohonu (ak je použiteľné)
 nebezpečenstvo podmienok vírového prstenca počas vybratia

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

predvedenie bezpečnostné úkony (vrátane ústneho varovania a sledovania okolia)
 začiatok a usadenie v autorotácii
 vplyv IAS a zaťaženia disku na RRPM a klesavosť
 riadenie rýchlosti letu a RRPM
 prechod na motorový let
 stredné zatáčky v autorotácii
 pristátie so simulovaným vypnutím motora (ak je to vhodné)

ÚLOHA 8 VISENIE A ROLOVANIE VO VISENÍ

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA

Ciele

vysvetlenie účinok zeme a potrebný výkon
 vplyv vetra, polohy a povrchu

stabilita vo vísení a účinky prehnaneho riadenia
 vplyv ovládacích prvkov vo vísení
 riadenie a koordinácia pri otáčaní na mieste
 potreba nízkej rýchlosti pri pohybe vo vísení k udržaniu účinku zeme
 vplyv poruchy hydrauliky vo vísení
 zvláštne nebezpečenstvo, napr. sneh, prach, atď.

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

predvedenie vzťah medzi účinkom zeme a výkonom/výškou
 vplyv vetra, polohy a povrchu
 stabilita vo vísení a účinky prehnaneho riadenia
 vplyv ovládacích prvkov a techniky vísenia
 jemné dosadnutie s dojazdom
 riadenie a koordinácia pri otáčaní na mieste (voľnosť priestoru v 90°)
 riadenie a koordinácia počas rolovania vo vísení
 nebezpečenstvo nesprávneho ovládania a nadmerného pozdĺžneho sklonu
 (kde je to použiteľné) účinok poruchy hydrauliky vo vísení
 simulovaná porucha motora vo vísení a pri rolovaní vo vísení

ÚLOHA 9 VZLET A PRISTÁTIE

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA

Ciele

vysvetlenie kontroly pred vzletom/nácviky
 dôležitosť dôsledného sledovania okolia
 postup zdvíhania do vísenia
 kontroly po vzlete
 nebezpečenstvo vodorovných pohybov v blízkosti zeme
 nebezpečenstvo nesprávneho ovládania a nadmerného pozdĺžneho sklonu
 technika pristátí
 kontroly po pristátí
 vzlet a pristátie s bočným vetrom a po vetre

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

predvedenie kontroly pred vzletom/nácviky
 postup sledovania okolia pred vzletom
 zdvíhanie do vísenia
 kontroly po vzlete
 pristátie
 kontroly po pristátí/nácviky
 vzlet a pristátie s bočným vetrom a po vetre

ÚLOHA 10 PRECHOD Z VISENIA DO STÚPANIA A Z PRIBLIŽENIA DO VISENIA

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA

Ciele

zopakovanie účinok zeme
 vysvetlenie prechodový vztlak a jeho účinky
 nakláňanie vplyvom dopredného letu a jeho účinky
 zopakovanie spätné premávnutie listu a jeho účinky
 vysvetlenie rešpektovanie diagramu kriviek a súvisiace nebezpečenstvo
 vplyv/nebezpečenstvo rýchlosti/smeru vetra pri prechode
 postup prechodu do stúpania
 priblíženie pod konštantným uhlom
 postup prechodu do vísenia

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

zopakovanie	vzlet a pristátie
predvedenie	prechod z visenia do stúpania účinky prechodového vztlaku, nakláňania vplyvom dopredného letu a spätné premávanie listu priblíženie pod konštantným uhlom postup pre prechod z klesania do visenia rôzne druhy podrovnania pri pristáťi so simulovaným vypnutím motora

ÚLOHA 11 OKRUH, PRIBLIŽENIE A PRISTÁTIE

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA

Ciele

vysvetlenie	okruh a súvisiace postupy vzlet a stúpanie (vrátane kontrol/rýchlostí) úsek po prvej zatáčke (vrátane kontrol/rýchlostí/uhlov náklonu v zatáčkach) úsek po vetre (vrátane kontrol pred pristátím) úsek po tretej zatáčke (vrátane kontrol/rýchlostí/uhlov náklonu v zatáčke) konečné priblíženie (vrátane kontrol/rýchlostí) účinnok vetra pri priblížení a visení IGE postup priblíženia a pristátia s bočným vetrom postup nevydareného priblíženia a postup opakovania okruhu (ak je to vhodné) postup strmého priblíženia (vrátane nebezpečenstva vysokej klesavosti) postup priblíženia s obmedzeným výkonom (vrátane nebezpečenstva vysokej rýchlosti pri dosadnutí) využitie účinku zeme postup prerušeného vzletu návčik úkonov pri poruche hydrauliky a postup pristátia pri vysadení hydrauliky (kde je to použiteľné) návčik úkonov/postup pri poruche riadenia vyrovnávacieho rotora/náhonu vyrovnávacieho rotora návčik úkonov pri poruche motora na okruhu zahŕňajúci poruchu motora pri vzlete v úseku po prvej zatáčke po vetre v úseku po tretej zatáčke pri konečnom priblížení postupy pre obmedzenie hluku (ak je to použiteľné)
-------------	---

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

zopakovanie	prechody a priblíženie s konštantným uhlom
predvedenie	základný výcvikový okruh, vrátane kontrol priblíženie s bočným vetrom a postup pristátia nevydarené priblíženie a postup opakovania okruhu (ak je to použiteľné) postup strmého priblíženia základy techniky priblíženia/pokračovania s obmedzeným výkonom využitie účinku zeme porucha hydrauliky a priblíženie sa k bodu dotyku s vypnutou hydraulikou a vybratie v bezpečnej výške (ak je to použiteľné) simulovaná porucha motora pri vzlete, v úseku po prvej zatáčke, po vetre, v úseku po tretej zatáčke a na finále rôzne druhy podrovnania pri pristáťi so simulovaným vypnutím motora

ÚLOHA 12 PRVÝ SAMOSTATNÝ LET

INFORMÁCIE INŠTRUKTORA ŽIAKOVI MAJÚ ZAHŔŇAŤ:

upozornenie na zmeny polohy vzhľadom k zníženej hmotnosti a priečne posunutému ťažisku
 nízke polohy chvosta, nízke polohy lyžín/kolies pri vistení/pristáti
 nebezpečenstvo straty RRPM a nadmerného pozdĺžneho sklonu
 kontroly pred vzletom
 vzlet proti vetru
 nácvik úkonov počas vzletu a po vzlete
 normálny okruh, priblíženie a pristátie
 postup v prípade núdze

ÚLOHA 13 POHYBY DO BOKU A CÚVANIE POČAS VISENIA

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA

Ciele

zopakovanie vistenie
 vysvetlenie smerová stabilita a účinok smerovej nestability
 nebezpečenstvo prudkého náklonu prednej časti dolu pri vyberaní cúvania
 obmedzenie vrtuľníka pre pohyby do boku a cúvanie
 vplyv polohy ťažiska

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

zopakovanie vistenie a 90° výhľadové zatáčanie
 predvedenie manévrovanie pri bočných letoch proti vetru
 manévrovanie pri cúvaní proti vetru
 manévrovanie pri bočných letoch a pri cúvaní po vetre
 prehnane rýchle cúvanie a postup vybratia

ÚLOHA 14 OTÁČANIE NA MIESTE

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA

Ciele

zopakovanie účinok zeme a účinok vetra
 vysvetlenie vplyv smerovej nestability a zásahy do riadenia
 riadenie RRPM
 vplyv krútiaceho momentu
 medzné limity polohy cyklyky vzhľadom k polohe ťažiska (kde je to príslušné)
 obmedzenie rýchlosti otáčania
 otáčanie na mieste okolo polohy pilota
 otáčanie na mieste okolo vyrovnávacieho rotora
 otáčanie na mieste okolo geometrického stredu vrtuľníka
 štvorec (bezpečný výhľad) výhľadová zatáčka

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

predvedenie smerová nestabilita, vplyv krútiaceho momentu a zásahy do riadenia
 rýchlosť otáčania
 otáčanie na mieste okolo polohy pilota
 otáčanie na mieste okolo vyrovnávacieho rotora
 otáčanie na mieste okolo geometrického stredu vrtuľníka
 štvorec, výhľadová zatáčka

ÚLOHA 15 VISENIE MIMO ÚČINKU ZEME A VÍROVÝ PRSTENEC**PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA**

Ciele

- zopakovanie účinok zeme a diagram potrebného výkonu
 vysvetlenie znášanie/výška/výkon/pozorovanie okolia/sledovanie
 vírový prstenec (vrátane nebezpečenstva, postupov rozpoznania situácie a vybratie)
 strata účinnosti vyrovnávacieho rotora

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

- predvedenie vistenie OGE
 znášanie/výška/výkon/pozorovanie okolia a postup sledovania prístrojov
 rozpoznanie počiatkovej fázy vírového prstenca/presadnutie pri výkone
 vybranie z počiatkovej fázy vírového prstenca
 rozpoznanie straty účinnosti vyrovnávacieho rotora a postupy vybratia

ÚLOHA 16 PRISTÁTIE SO SIMULOVANÝM VYSADENÍM MOTORA**PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA**

Ciele

- zopakovanie základy autorotácie
 účinok AUM, zaťaženie disku rotora, hustotná nadmorská výška, pokles RRPM
 použitie cyklicky a kolektivu k riadeniu rýchlosti/RRPM
 účinok krútiaceho momentu
 vysvetlenie použitie podrovnania/zatáčky k obnoveniu RRPM
 postup simulovaného EOL pri premennom podrovaní
 postup simulovaného EOL pri konštantnej polohe
 zopakovanie postup simulovaného EOL pri vistení/rolovaní vo vistení
 vysvetlenie núdzové postupy pri poruche motora počas prechodu
 postup simulovaného EOL v malej výške

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

- zopakovanie vstup a riadenie v autorotácii
 predvedenie simulované EOL pri premennom podrovaní
 simulované EOL pri konštantnej polohe
 simulované EOL pri vistení
 simulované EOL pri rolovaní vo vistení
 simulované EOL v malej výške

ÚLOHA 17 POKROČILÁ AUTOROTÁCIA**PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA**

Ciele

- vysvetlenie vplyv rýchlosti letu/AUM na uhly klesania/klesavosť
 vplyv nastavenia RRPM na uhol klesania/klesavosť
 dôvod a postup pre dolet pri autorotácii
 dôvod a postup autorotácie s konštatnou polohou
 dôvod a postup pre nízke rýchlosti a „S“ zatáčky pri autorotácii
 obmedzenie rýchlosti/náklonu v zatáčkach pri autorotácii
 zopakovanie opätovné postupy/postupy opakovania okruhu

LETOVÁ ÚLOHA**Ciele**

zvoliť	značkovanie na zemi a štandardná vzťažná výška k určeniu uletenej vzdialenosti pri rôznych technikách autorotácie
zopakovanie	základná autorotácia
predvedenie	postup pre dolet pri autorotácii postup autorotácie s konštantnou polohou postup pre nízke rýchlosti pri autorotácii, vrátane nutnosti včasného zvýšenia rýchlosti postup pre „S“ zatáčky pri autorotácii zatáčky o 180 a 360 stupňov pri autorotácii
zopakovanie	opätovné postupy a techniky opakovania okruhu

ÚLOHA 18 PRECVIČENIE VYNÚTENÝCH PRISTÁTÍ**PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA****Ciele**

vysvetlenie	typy terénu/možnosti povrchu pre výber najlepšieho miesta pre pristátie postupy nácviku vynútených pristátí úkony pri vynútenom pristátí a činnosť v prípade nehody pravidlá/výška pre vybratie a opakovanie okruhu
-------------	--

LETOVÁ ÚLOHA**Ciele**

predvedenie	rozpoznanie typu terénu z normálnej cestovnej výšky letu/nadmorskej výšky postup nácviku vynútených pristátí
zopakovanie	postup vybratia/opakovania okruhu

ÚLOHA 19 OSTRÉ ZATÁČKY**PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA****Ciele**

vysvetlenie	obmedzenie rýchlosti letu/uhla náklonu postup koordinácie k udržaniu náklonu/polohy
zopakovanie	obmedzenie rýchlosti/náklonu pri autorotácii, vrátane riadenia RRPM
vysvetlenie	význam zaťaženia disku rotora, vibrácií a spätnej väzby v riadení vplyv vetra v zatáčkach v malej výške

LETOVÁ ÚLOHA**Ciele**

predvedenie	postup zatáčania v 30 stupňovom náklone postup zatáčania v 45 stupňovom náklone (kde je to možné) ostré zatáčky s autorotáciou
vysvetlenie	chyby v zatáčke – vyváženie, poloha, náklon a koordinácia
predvedenie	vplyv vetra v malej výške

ÚLOHA 20 PRECHODY**PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA****Ciele**

zopakovanie	vplyv blízkosti zeme, prechodový vztlak, spätné premávnutie listu
vysvetlenie	požiadavky výcviku na presnosť cvičenia postup prechodu do dopredného letu a späť do visenia so zameraním na presnosť vykonania vplyv vetra

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

predvedenie prechod z visenia na minimálne 50 uzlov IAS a späť do visenia

Poznámka: zvoliť konštantnú výšku (20-30 stôp) a udržať ju

predviest' vplyv vetra

ÚLOHA 21 RÝCHLE ZASTAVENIA

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA

Ciele

vysvetlenie koordinácia pri riadení výkonu

zopakovanie vplyv vetra

vysvetlenie techniky pre rýchle zastavenie proti vetru

techniky pre rýchle zastavenie pri bočnom vetre

zopakovanie obmedzenie rýchlosti letu/uhlov náklonu

vysvetlenie techniky pre núdzové zatáčky z polohy po vetre

techniky pre rýchle zastavenie z polohy po vetre z vysokej rýchlosti – podrovnanie a zatáčka

techniky pre rýchle zastavenie z polohy po vetre z nízkej rýchlosti – zatáčka a podrovnanie

Poznámka: využitie dostatočnej vzťažnej rýchlosti napr. vysoká rýchlosť, nízka rýchlosť

vysvetlenie nebezpečenstvo udržiavania podrovnania v polohe po vetre, (vírový prstenec) – (minimálna rýchlosť 70 uzlov)

zopakovanie nebezpečenstvo vysokého zaťaženia disku rotora

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

predvedenie techniky pre rýchle zastavenie proti vetru

techniky pre rýchle zastavenie pri bočnom vetre

nebezpečenstvo vírového prstenca a zaťaženia disku rotora

techniky pre rýchle zastavenie z polohy po vetre s nízkou rýchlosťou

techniky pre rýchle zastavenie z polohy po vetre s vysokou rýchlosťou

núdzové zatáčky z polohy po vetre

ÚLOHA 22 NAVIGÁCIA

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA – rozdeliť na vhodné časti podľa rozhodnutia inštruktora

Ciele

Plánovanie letu

vysvetlenie využitie predpovede počasia/skutočného počasia

výber mapy, orientácia, príprava a použitie

výber trati so zvláštnym dôrazom na:

riadený vzdušný priestor, nebezpečné a zakázané priestory

bezpečné výšky nad morom

výpočty so zvláštnym dôrazom na:

magnetický kurz a čas na trati

spotreba paliva

hmotnosť a vyváženie

využitie letových informácií so zvláštnym dôrazom na:

NOTAM

rádiové frekvencie

výber náhradných miest pre pristátie

zopakovanie a vysvetlenie dokumentácie vrtuľníka

vysvetlenie oznámenie o lete, zahŕňajúce

predletové administratívne postupy

formulár letového plánu (kde je to vhodné)

Odlet

vysvetlenie dôležitosť organizácie pracovného zaťaženia v pilotnej kabíne
postupy odletu majú zahŕňať
nastavenie výškomeru
spojenie s ATC v riadenom/regulovanom vzdušnom priestore
postup nastavenia kurzu
zaznamenávanie ETA
udržiavanie kurzu a výšky/nadmorskej výšky
postupy pre opravy ETA a kurzov majú zahŕňať:
10° čiara, dvojité trať, traťovú chybu, uzatvárací uhol
pravidlo 1 v 60
zmena ETA
vedenie navigačného záznamu
používanie rádia
využívanie navigačných prostriedkov
monitorovanie meteorologickej situácie a minimálne meteorologické podmienky pre pokračovanie letu
význam rozhodovania za letu
postup preletu riadeným/regulovaným vzdušným priestorom
postup pri neistote o polohe
postup pri strate orientácie

Prilet

vysvetlenie postup zaradenia do letiskovej prevádzky, zvlášť
spojenie s ATC v riadenom/regulovanom vzdušnom priestore
nastavenie výškomera
letové postupy k zaradeniu do usporiadanej letovej prevádzky letiska
postupy letu po okruhu
parkovanie, zvlášť
bezpečnostná ochrana vrtuľníka
doplňovanie paliva
ukončenie letového plánu (ak je to vhodné)
poletové administratívne postupy

Navigačné problémy v malých výškach a za zníženej dohľadnosti

vysvetlenie činnosti pred zahájením klesania
význačné nebezpečenstvá (napr. prekážky, iná prevádzka)
obtiažne čítanie mapy
vplyvy vetra a turbulencie
dôležitosť vyhýbania sa oblastiam citlivým na hluk
postup zaradenia sa do okruhu z malej výšky
postupy na okruhu a pri pristáti za zlého počasia

Rádionavigácia

vysvetlenie využitie VOR, zahŕňajúce:
dostupnosť, AIP, frekvencie
výber a identifikácia
volič kurzu (OBS)
indikácia k/od, orientácia
ukazovateľ odchýlky od trate (CDI)
určenie radiálu
nalietnutie a udržiavanie radiálu
prelet VOR
získanie fixu s pomocou dvoch VOR
použitie rádiokompasu (ADF)/nesmerových majákov (NDB), zahŕňajúce:
dostupnosť, AIP, frekvencie

výber a identifikácia
 orientácia voči majáku
 let na rádiomaják
 použitie rádiového zamerania VHF (VHF/DF)
 dostupnosť, AIP, frekvencie
 R/T postupy a spojenie s ATC
 získavanie QDM a let na zariadenie
 použitie traťového radaru/radaru koncovej riadenej oblasti, zahŕňajúce:
 dostupnosť, AIP
 postupy a spojenie s ATC
 zodpovednosť pilota
 sekundárny prehľadový radar, vrátane:
 odpovedača
 výber kódov
 otázka a odpoveď
 použitie UKV merača vzdialenosti (DME), zahŕňajúce:
 výber stanice a identifikácia
 režimy prevádzky, zahŕňajúce:
 vzdialenosť, traťová rýchlosť, zostávajúca doba letu

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

predvedenie postupy navigácie podľa potreby
 poradiť žiakovi a opraviť chyby podľa potreby
 predviesť postupy čítania máp
 význam výpočtov
 kontrola kurzov a ETA
 používanie rádia
 využívanie navigačných prostriedkov, vrátane ADF/NDB, VOR, VHF/DF, DME, odpovedače
 vedenie navigačného záznamu
 dôležitosť rozhodovania
 postup konania pri neistote o polohe
 postup pri strate orientácie
 postup zaradenia do letiskovej prevádzky
 postupy parkovania a vypnutia motora
 poletové administratívne postupy

ÚLOHA 23 POKROČILÉ VZLETY, PRISTÁTIA, PRECHODY

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA

Ciele

zopakovanie pristátie a vzlet bez ohľadu na smer vetra (zníženie výkonu)
 obmedzenie vetrom
 zmeny smerovej stability bez ohľadu na smer vetra
 diagram potrebného výkonu
 vysvetlenie postup prechodu do polohy po vetre
 postup zvislého vzletu cez prekážky
 postup preskúmania terénu pre pristátie
 kontroly výkonu
 postup pristátia s dobehom
 postup pristátia s nulovou rýchlosťou
 postup pristátia s bočným vetrom a po vetre
 strmé priblíženie, vrátane s tým spojeného nebezpečenstva
 zopakovanie postupy opakovania okruhu

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

predvedenie techniky prechodu do polohy po vetre
 techniky zvislého vzletu cez prekážky
 techniky preskúmania terénu pre pristátie
 kontroly a určenie výkonu
 techniky pristátia s dobehom
 techniky pristátia s nulovou rýchlosťou
 techniky pristátia s bočným vetrom a po vetre
 techniky pre strmé priblíženie
 techniky opakovania okruhu

ÚLOHA 24 ŠIKMÝ TERÉN

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA

Ciele

vysvetlenie obmedzenia
 vzťah medzi vetrom a sklonom, vrátane dorazov listov a riadenia
 vplyv ťažiska v sklone
 účinnok zeme a potrebný výkon v sklone
 techniky pristátia na svahu, ľavý sklon, pravý sklon, proti svahu
 vyvarovanie sa dynamického prevrátenia, nebezpečenstvo mäkkej pôdy a pohybov do boku
 nebezpečenstvo hrubého zásahu do riadenia v blízkosti zeme na svahu
 nebezpečenstvo nárazu nosného/vyrovnávacieho rotora, pri pristáti na svahu

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

predvedenie techniky odhadu uhla sklonu
 techniky pristátia/vzletu s ľavou lyžinou vyššie na svahu
 postup pristátia/vzletu s pravou lyžinou vyššie na svahu
 postup pristátia do kopca
 nebezpečenstvo hrubého zásahu do riadenia v blízkosti zeme

ÚLOHA 25 OBMEDZENÝ VÝKON

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA

Ciele

vysvetlenie použitie vhodných grafov výkonu vrtuľníka
 výber techník v súlade s dostupným výkonom
 vplyv vetra na dostupný výkon

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

Zopakovanie a zdokonalenie postupov predvedených v úlohe 23

ÚLOHA 26 OBMEDZENÉ PRIESTORY

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA

Ciele

zopakovanie použitie grafov výkonu vrtuľníka
vysvetlenie postup lokalizácie miesta pristátia a výber orientačných bodov
 postupy určenia rýchlosti/smeru vetra
 techniky predbežnej prehliadky miesta pristátia
 dôvod výberu orientačných bodov pre pristátie
 postup výberu smeru a druhu priblíženia
 nebezpečenstvo priblíženia bez ohľadu na smer vetra

	postupy na okruhu
	dôvod priblíženia na určený bod a opakovanie okruhu (precvičenie priblížení)
	techniky priblíženia
zopakovanie	výhľadová zatáčka a pristátie (techniky na svahovitom teréne)
vysvetlenie	kontrola výkonu/stanovenia výkonnosti vo vísení IGE a OGE (pokiaľ je to nutné)
	postupy pri vzlete

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

predvedenie	postup lokalizácie miesta pristátia a výber orientačných bodov
	postupy zhodnotenia rýchlosti/smeru vetra
	techniky predbežnej prehliadky miesta pristátia
	výber pristávacích orientačných bodov, smer a druh priblíženia
	postupy na okruhu
	precvičenie priblížení, techniky opakovania okruhu a priblíženia
zopakovanie	výhľadová zatáčka a pristátie (techniky na svahovitom teréne)
predvedenie	kontrola výkonu/stanovenie výkonnosti vo vísení IGE a OGE (pokiaľ je to nutné)
	postupy pri vzlete

ÚLOHA 27 ZÁKLADY LETU PODĽA PRÍSTROJOV

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA

Ciele

vysvetlenie	fyziológické vnímanie
	pochopenie prístrojov
	udržiavanie polohy podľa prístrojov
	sledovanie prístrojov
	obmedzenia prístrojov
	základné obraty iba podľa prístrojov, vrátane:
	priamy a vodorovný let pri rôznych rýchlostiach letu a konfiguráciách
	stúpanie a klesanie
	zatáčky so štandardným náklonom, stúpanie a klesanie do zvolených kurzov
	vybratie stúpavých a klesavých zatáčiek (neobvyklé polohy)

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

predvedenie	udržiavanie polohy podľa prístrojov a sledovanie prístrojov
	základné obraty iba podľa prístrojov vrátane:
	priamy a vodorovný let pri rôznych rýchlostiach letu a konfiguráciách
	stúpanie a klesanie
	zatáčky so štandardným náklonom, stúpanie a klesanie do zvolených kurzov
	vybratie stúpavých a klesavých zatáčiek (neobvyklé polohy)

ÚLOHA 28 NOČNÉ LIETANIE (pokiaľ je požadovaná kvalifikácia inštruktora pre lety v noci)

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA

Ciele

vysvetlenie	lekárske/fyziológické aspekty nočného videnia
	požiadavka na baterku, ktorá má byť na palube (predletová prehliadka, atď.)
	použitie pristávacích svetiel
	postupy vzletu a rolovania vo vísení v noci
	postupy vzletu v noci
	postupy v kabíne v noci
	postupy priblíženia
	postup pristátia v noci
	postupy autorotácie v noci (obnovenie výkonu v bezpečnej výške)

techniky precvičenia vynúteného pristátia v noci (s použitím vhodného osvetlenia)
núdzové postupy v noci
zásady navigácie v noci
príprava máp pre použitie v noci (zvýraznenie okrajov zastavaných/osvetlených plôch hrubými čiarami, atď.)

LETOVÁ ÚLOHA

Ciele

predvedenie použitie baterky pre predletovú prehliadku
 použitie pristávacích svetiel
 nočný vzlet do vistenia (bez pohybov do boku a cúvania)
 nočné rolovanie vo vistení (vyššie a pomalšie ako cez deň)
 postup prechodu v noci
 nočný okruh
 nočné priblíženie a pristátie (vrátane použitia pristávacích svetiel)
 nočná autorotácia (obnovenie výkonu v bezpečnej výške)
 precvičenie vynúteného pristátia v noci (s použitím vhodného osvetlenia)
 núdzové postupy v noci
 techniky nočného preletu, ak je to vhodné

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06; ZT 5, 01.12.06]

IEM FCL 2.3 [] [20G]

Kvalifikácia letového inštruktora (Vrtuľník) (FI(H)) – formulár na predĺženie a obnovenie platnosti
(Pozri JAR-FCL 2.3 [] [20G])

PRAX VO VÝUČBOVOM LIETANÍ []	
<i>Inštruktori žiadajúci o predĺženie platnosti kvalifikácie letového inštruktora by mali zapísať vyučovacie hodiny nalietané v priebehu predchádzajúcich 36 mesiacov.</i>	
PRÍSTROJOVÉ:	
Celkom vyučovacích hodín (v predchádzajúcich 36 mesiacoch):	
Celkom vyučovacích hodín (v predchádzajúcich 12 mesiacoch):	

OPAKOVACÍ SEMINÁR LETOVÉHO INŠTRUKTORA []	
---	--

1	Týmto sa osvedčuje, že podpísaný sa zúčastnil seminára letového inštruktora schváleného leteckým úradom.
----------	---

2	Osobné údaje účastníka:		
	Meno:	Adresa:	
	Číslo preukazu spôsobilosti:	Dátum uplynutia platnosti kvalifikácie FI(H):	

3	Údaje o seminári:		
	Dátum seminára:	Miesto:	

4	Prehlásenie zodpovedného organizátora:		
<i>Osvedčujem, že vyššie uvedené údaje sú správne, a že seminár FI bol vykonaný tak, ako ho letecký úrad schválil.</i>			
	Dátum schválenia:	Meno organizátora: (veľkými písmenami)	
	Dátum a miesto:	Podpis:	

5	Prehlásenie účastníka:		
<i>Potvrdzujem údaje uvedené v bodoch 1 až 3</i>			
Podpis účastníka:			

PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI []		
..... (Meno žiadateľa) v priebehu letu s preskúšaním odbornej spôsobilosti preukázal svoju spôsobilosť k výučbovému lietaniu. Výsledok preskúšania ma uspokojil.		
Čas letu:	Použitý letový simulátor/vrtuľník:	
Hlavná úloha:		
Meno FIE:	Číslo preukazu spôsobilosti:	
Dátum a miesto:		
	Podpis:	

[ZT 5, 01.12.06]

AMC FCL 2.320 (a) (2) (predtým AMC FCL 2.355 (a) (2))**Opakovací seminár letového inštruktora**

(Pozri JAR-FCL 2.320G)

- 1 Opakovací seminár FI/IRI, ktorý je usporiadaný v členských štátoch JAA by mal brať do úvahy zemepisnú polohu, počet účastníkov a periodicitu v štáte, ktorého sa to týka.
- 2 Takéto semináre by mali trvať najmenej dva dni a prítomnosť účastníkov bude požadovaná po celú dobu vrátane voľných debát/pracovných seminárov. Mali by sa brať do úvahy iné aspekty, ako je zaradenie účastníkov, ktorí sú držiteľmi kvalifikácii na iných kategóriách lietadiel.
- 3 Niektorí skúsení FI/IRI v súčasnosti zúčastňujúci sa letového výcviku, s praktickými znalosťami požiadaviek na predlžovanie a súčasných techník výučby, by mali byť na týchto seminároch začlenení do funkcie prednášajúcich.
- 4 Prezenčná listina (pozri IEM FCL 2.355) bude dokončená a podpísaná organizátorom seminára tak, ako je schválená leteckým úradom, aby sa doložila návšteva a primeraná účasť FI/IRI.
- 5 Obsah opakovacieho seminára FI/IRI by mal byť vybraný z nasledujúceho:
 - a) Nové a/alebo súčasné pravidlá/predpisy, s dôrazom na znalosť požiadaviek JAR-FCL a JAR-OPS,
 - b) Výučba a sebazdelávanie
 - c) Techniky výučby
 - d) Úlohy inštruktora
 - e) Národné predpisy (podľa toho, čo je vhodné)
 - f) Ľudský činiteľ
 - g) Bezpečnosť v letectve, prevencia incidentov a nehôd,
 - h) Letecká profesionalita
 - i) Právne aspekty a postupy vymáhania
 - j) Skúsenosti v navigácii vrátane využitia nových/súčasných navigačných prostriedkov
 - k) Výučba lietania podľa prístrojov
 - l) Témy súvisiace s meteorológiou vrátane metód distribúcie a
 - m) Akékoľvek dopĺňajúce témy vybrané leteckým úradom

Bežné lekcie by mali poskytnúť 45 minút na prednášku a 15 minút na otázky. Doporučuje sa použitie vizuálnych prostriedkov, interaktívneho videa a iných výukových prostriedkov (ak sú k dispozícii) pre voľné debaty/pracovné semináre.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 4, 01.08.06]

AMC FCL 2.365 (Nový paragraf JAR-FCL 2.330B)

[ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

AMC FCL 2.340C**Kurz na získanie kvalifikácie inštruktora prístrojovej kvalifikácie (vrtuľník) (IRI(H))**

(Pozri JAR-FCL 2.340C)

(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.340C)

CIEĽ KURZU

1 Kurz IRI(H) by mal klásť zvláštny dôraz na úlohu jednotlivca so zvýraznením dôležitosti ľudského faktoru v prostredí vzájomného pôsobenia človek - stroj. Zvláštna pozornosť by sa mala venovať úrovniам zrelosti a úsudku žiadateľov, vrátane chápania dospelých, ich názoru na chovanie a rôznym úrovniам vzdelávania.

2 S výnimkou časti o vyučovaní a sebvzdelávaní, je celá časť tohto predmetu, obsiahnutá v osnove teoretickej výučby a letového výcviku, doplnkom k osnove kurzu pilota prístrojovej kvalifikácie, ktorá by už mala byť žiadateľovi známa. Preto cieľom kurzu je:

- a) udržiavať a doplniť technické znalosti žiaka-inštruktora,
- b) vycvičiť pilotov v súlade s požiadavkami modulového kurzu letového výcviku podľa prístrojov (pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.205),
- c) umožniť žiadateľovi rozvíjať nevyhnutné spôsoby výučby, potrebné pre vyučovanie lietania podľa prístrojov, rádionavigačných postupov a postupov podľa prístrojov, na úroveň predpísanú pre vydanie prístrojovej kvalifikácie a
- d) zaistiť, aby lietanie podľa prístrojov žiaka - inštruktora malo dostatočne vysoký štandard.

3 Niektoré letové úlohy v časti 3 – osnovy letového výcviku tohoto AMC môžu byť kombinované v jednom lete.

4 V priebehu tohto kurzu by sa malo dosiahnuť, aby si žiadatelia uvedomili svoje vlastné postoje k dôležitosti letovej bezpečnosti. Zlepšovanie vedomia bezpečnosti by malo byť základným cieľom v priebehu celého kurzu. Najväčší význam pre kurz výcviku bude mať jeho zameranie, poskytnúť vedomosti, skúsenosti a názory, súvisiace s úlohou letových inštruktorov žiadateľom a aby sa to dosiahlo, študijný plán by mal, v súlade so stanovenými cieľmi a predmetmi, zahŕňať aspoň nasledujúce oblasti.

ČASŤ 1**VYUČOVANIE A SEBAVZDELÁVANIE**

Bod č.

1 PROCES SEBAVZDELÁVANIA

Motivácia
 Vnímanie a chápanie
 Pamäť a jej používanie
 Zvyky a prenos
 Prekážky sebvzdelávania
 Podnety sebvzdelávania
 Metódy sebvzdelávania
 Intenzita sebvzdelávania

2 PROCES VYUČOVANIA

Prvky efektívneho vyučovania
 Plánovanie výučbovej aktivity
 Vyučovacie metódy
 Vyučovanie od „známeho“ k „neznámemu“
 Použitie „plánu vyučovacích hodín“

3 FILOZOFIA VÝCVIKU

Prínos štruktúrovaného (schváleného) kurzu výcviku
 Význam plánovanej osnovy
 Integrácia teoretických vedomostí a letového výcviku

4 SPÔSOBY POUŽÍVANEJ VÝUČBY

- a) **TEORETICKÉ VEDOMOSTI** – Spôsoby výučby v učebni
 - Použitie výcvikových pomôcok
 - Skupinové prednášky
 - Individuálne prípravy
 - Účasť žiaka/diskusia

- b) LET – Spôsoby výcviku počas letu
Prostredie letu/pilotného priestoru
Spôsoby používaného výcviku
Úsudok a rozhodovanie počas letu a po lete
- 5 HODNOTENIE A SKÚŠANIE ŽIAKA
 - a) Zhodnotenie výkonnosti žiaka
Funkcie postupových skúšok
Oživovanie vedomostí
Posun od vedomostí k pochopeniu
Rozvíjanie pochopeného v činnostiach
Nevyhnutnosť vyhodnocovať rýchlosť pokroku
 - b) Rozbory chýb žiaka
Určiť príčinu chýb
Riešiť najprv významné chyby, potom menej významné
Vyvarovať sa nadmernému kritizovaniu
Potreba zreteľnej stručnej komunikácie
- 6 VYPRACOVANIE PROGRAMU VÝCVIKU
Plánovanie vyučovacej hodiny
Príprava
Vysvetlenie a predvedenie
Účasť žiaka a precvičenie
Zhodnotenie
- 7 ĽUDSKÁ VÝKONNOSŤ A OBMEDZENIE SÚVISIACE S LETOVÝM VÝCVIKOM
Fyziologické faktory
Psychologické faktory
Spracovanie informácie človekom
Názory na chovanie
Rozvoj úsudku a schopnosti rozhodovania
- 8 NEBEZPEČENSTVO VYPLÝVAJÚCE ZO SIMULOVANIA PORÚCH A NESPRÁVNYCH ČINNOSTÍ SYSTÉMOV VO VRTUĽNÍKU POČAS LETU
Výber bezpečnej nadmorskej výšky (napr. prevádzka SE s malým alebo žiadnym výkonom)
Význam nácviku úkonov dotykom („touch drills“)
Uvedomovanie si situácie
Dodržovanie správnych postupov
- 9 ADMINISTRATÍVA VÝCVIKU
Záznamy výučby teoretických vedomostí/letového výcviku
Osobný zápisník letov pilota
Plán výcviku počas letu/výučby teoretických vedomostí
Študijné texty
Úradné formuláre
Letové príručky/Príručky vlastníka lietadla/Prevádzkové príručky pilota
Doklady oprávnenia k letu
Doklady lietadla
Predpisy k prístrojovej kvalifikácii pilota

ČASŤ 2

OSNOVA VÝUKY TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

Teoretické predmety, uvedené ďalej, by mali byť využité k rozvoju výukových schopností inštruktora. Zvolené témy by mali odpovedať schopnostiam žiaka a mali by sa uplatňovať vo výcviku na kvalifikáciu IR(H).

VŠEOBECNÉ PREDMETY

FYZIOLOGICKÉ/PSYCHOLOGICKÉ FAKTORY

Zmysly
Priestorová dezorientácia

Zmyslová ilúzia
Stres

LETOVÉ PRÍSTROJE

Rýchlomer
Výškomer
Variometer
Umelý horizont
Ukazovateľ kurzu
Zátačkomer so sklonomerom
Magnetický kompas

Vzhľadom na uvedené prístroje by mali byť uvedené nasledovné témy:

Princípy činnosti
Chyby a kontroly prevádzkyschopnosti počas letu
Zlyhania systémov

RÁDIONAVIGAČNÉ PROSTRIEDKY

Základné princípy šírenia rádiových vln
Používanie kanálov VHF R/T
Morzeovka
Základné princípy rádiových prístrojov
VHF všesmerový maják (VOR)
Pozemné a palubné vybavenie
Nesmerový maják (NDB)
VHF zameriavanie (VHF/DF)
Pozemné a palubné vybavenie
Radar
Pozemné vybavenie
Primárny radar
Sekundárny prehľadový radar
Palubné vybavenie
Odpovedače
Systém presného priblíženia
Ostatné navigačné systémy (ak je to použiteľné) v bežnom prevádzkovom použití
Pozemné a palubné vybavenie
Diaľkomer (DME)
Pozemné a palubné vybavenie
Polohové návestidlá
Pozemné a palubné vybavenie
Predletové kontroly prevádzkyschopnosti
Rozsah, presnosť a obmedzenie vybavenia

ÚVAHY PRE PLÁNOVANIE LETU

LETECKÉ INFORMAČNÉ PRÍRUČKY

Výcvikový kurz by mal zahŕňať časti uvedené nižšie, ale schopnosť žiadateľa a jeho predchádzajúce skúsenosti v letectve by sa mali brať do úvahy pri určovaní času vyčleneného na výcvik.

Hoci časti uvedené ďalej sú len doplnkom k tým, ktoré sú obsiahnuté v osnove pre PPL/CPL/IR, inštruktor by mal zaistiť, aby boli zahrnuté do výcviku žiadateľa a aby bol vytvorený určitý časový priestor, potrebný na zopakovanie týchto častí tak, ako je nevyhnutné.

Letecká informačná príručka
NOTAM 1. a 2. triedy
Letecké informačné obežníky
Informácie prevádzkovej povahy

Pravidlá lietania a letové prevádzkové služby (RAC)
Pravidlá pre let za viditeľnosti a pravidlá pre let podľa prístrojov
Letové plány a správy ATS
Použitie radaru v letových prevádzkových službách
Strata spojenia

Klasifikácia vzdušného priestoru
Obmedzenia a nebezpečenstvá vzdušného priestoru

Postupy vyčkávania a priblíženia na prístátie
Presné priblíženie/nie-presné priblíženie
Postupy radarového priblíženia
Postupy nevydareného priblíženia
Vizuálne manévrovanie po priblížení podľa prístrojov
Nebezpečenstvo zrážky v neriadenom vzdušnom priestore

Komunikácia
Druhy služieb
Výber údajov z AIP vzťahujúcich sa k rádiovým prostriedkom

Použiteľné mapy
Po trati
Odlet a prílet
Priblíženie podľa prístrojov a prístátie
Služba zmien, opráv a revízií

VŠEOBECNÉ PLÁNOVANIE LETU

Ciele plánovania letu
Faktory ovplyvňujúce výkonnosť motora a vrtuľníka
Voľba náhradného(-ých) letiska(-ísk)
Získavanie meteorologických informácií
Dostupné služby
Rozbor meteorologickej situácie
Telefonické alebo elektronické spracovanie údajov
Aktuálne meteorologické správy (správy TAF, METAR, SIGMET a ATIS)
Predpoveď pre trať
Prevádzkový význam získaných meteorologických informácií (vrátane námrazy, turbulencie a dohľadnosti)
Ohľad na výškomer
Definície:
Prevodné nadmorské výšky
Prevodné hladiny
Letové hladiny
QNH
Oblasťné QNH
Nastavenie štandardného tlaku
QFE
Postupy pre nastavenie výškomera
Predletové kontroly výškomera
Vzlet a stúpanie
Po trati
Priblíženie a prístátie
Nevydarené priblíženie
Bezpečná výška nad terénom
Voľba minimálnej bezpečnej nadmorskej výšky na trati
Pravidlá letu podľa prístrojov
Príprava máp
Výber tratí a letových hladín
Vyplňovanie letového plánu/palubného denníka
Záznamy do palubného denníka
Navigačné pozemné prostriedky, ktoré sa majú použiť
Frekvencie/značky
Radiály a smerníky
Trate a fixy
Bezpečná(-é) nadmorská(-é) výška(-y)
Výpočty paliva
Frekvencie (VHF) ATC
Letisková veža, priblíženie, po trati, radar, FIS, ATIS a meteorologické správy
Minimálne sektorové nadmorské výšky pre cieľové a náhradné letisko
Stanovenie minimálnych bezpečných výšok/nadmorských výšok pre bezpečné klesanie (výšok rozhodnutia nad letiskom - DH) na cieľových a náhradných letiskách

OPRÁVNENIA PRÍSTROJOVEJ KVALIFIKÁCIE

Mimo riadeného vzdušného priestoru
V riadenom vzdušnom priestore
Obdobie platnosti a postupy obnovy

ČASŤ 3**OSNOVA LETOVÉHO VÝCVIKU****PODROBNÉ PREDBEŽNÉ PRÍPRAVY A LETOVÉ ÚLOHY**

- 1 Lietanie podľa prístrojov (pre overenie, ak je považované inštruktorom kurzu ako nevyhnutné)
- 2 Lietanie podľa prístrojov (pokročilé)
- 3 Rádionavigácia (používané postupy) – využitie VOR
- 4 Rádionavigácia (používané postupy) – využitie NDB
- 5 Rádionavigácia (používané postupy) – využitie VHF/DF
- 6 Rádionavigácia (používané postupy) – využitie DME
- 7 Rádionavigácia (používané postupy) – využitie odpovedačov
- 8 Rádionavigácia (používané postupy) – využitie radarových služieb na trati
- 9 Predletové postupy a postupy odletu a príletu na letisko
- 10 Postupy priblíženia podľa prístrojov – presné priblíženie na stanovené minimá – postupy nevydareného priblíženia
- 11 Postupy priblíženia podľa prístrojov – nie-presné priblíženie na stanovené minimá – postupy nevydareného priblíženia
- 12 Rádionavigácia (používané postupy) – využitie GPS (bude vypracované)

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 1**LIETANIE PODĽA PRÍSTROJOV (Základné)**

Letové prístroje

Fyziologické zretele

Zmysel prístrojov

Udržovanie letovej polohy podľa prístrojov

Indikácia pozdĺžneho sklonu

Indikácia náklonu

Rôzne prevedenia indikátorov prístrojov

Úvod k použitiu umelého horizontu

Pozdĺžny sklon

Náklon

Udržiavanie kurzu a vyváženého letu

Obmedzenia prístrojov (vrátane porúch systému)

LETOVÁ POLOHA, VÝKON A VÝKONNOSŤ

Udržovanie letovej polohy podľa prístrojov

Prístroje systému riadenia

Prístroje indikujúce výkonnosť

Účinok zmien výkonu

Vzájomná kontrola indikácie prístrojov

Vyhodnocovanie prístrojov

Priame a nepriame indikácie (prístroje indikujúce výkonnosť)

Oneskorenie indikácie prístrojov

Výberové vyhľadávanie radiálu

ZÁKLADNÉ LETOVÉ OBRATY (ÚPLNÝ PRÍSTROJOVÝ PANEL)

Priamy a vodorovný let pri rôznych vzdušných rýchlostiach

Stúpanie

Klesanie

Zatáčky so štandardným náklonom

Vodorovný let, stúpanie a klesanie do vopred zvolených kurzov

LETOVÁ ÚLOHA 1**LIETANIE PODĽA PRÍSTROJOV (Základné)**

Fyziologické vnemy
Zmysel prístrojov
Udržovanie letovej polohy podľa prístrojov
Pozdĺžny sklon
Náklon
Udržiavanie kurzu a vyváženého letu
Udržiavanie letovej polohy podľa prístrojov
Účinok zmien výkonu
Vzájomná kontrola indikácie prístrojov
Výberové vyhľadávanie radiálu

ZÁKLADNÉ LETOVÉ OBRATY (ÚPLNÝ PRÍSTROJOVÝ PANEL)

Priamy a vodorovný let pri rôznych rýchlostiach a konfiguráciách vrtuľníka
Stúpanie
Klesanie
Zatáčky so štandardným náklonom
Vodorovný let, stúpanie a klesanie do vopred zvolených kurzov
Manévrovanie pri minimálnych a maximálnych rýchlostiach IMC

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 2**LIETANIE PODĽA PRÍSTROJOV (Pokročilé)**

Úplný prístrojový panel
Zatáčky v horizonte s náklonom 30°
Neobvyklé letové polohy – vybratie
Prechod na let podľa prístrojov po vzlete
Obmedzené prístrojové vybavenie
Základné letové obraty
Neobvyklé letové polohy – vybratie

LETOVÁ ÚLOHA 2

Úplný prístrojový panel
Zatáčky v horizonte s náklonom 30°
Neobvyklé letové polohy - vybratie
Identifikácia a vybratie letových polôh: malý pozdĺžny sklon a veľký pozdĺžny sklon (pri malom a veľkom výkone)
Obmedzené prístrojové vybavenie
Opakovanie vyššie uvedených úloh

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 3**RÁDIONAVIGÁCIA (POUŽÍVANÉ POSTUPY)****POUŽITIE VOR (VKV VŠESMEROVÉHO MAJÁKU)**

Použitelnosť majáku VOR po trati
Frekvencie majáku a identifikácia
Dosah prijmu signálu
Vplyv nadmorskej výšky
Radiály VOR
Použitie voliča smerníka všesmerového majáku (OBS)
Ukazovateľ OD/DO
Orientácia
Voľba radiálov
Nalietnutie predvoleného radiálu
Vyhodnotenie vzdialenosti k nalietnutiu
Vplyvy vetra
Udržovanie radiálu
Udržovanie trate OD/DO majáku VOR
Predpisové zatáčky
Prelet stanice
Použitie dvoch majákov na získanie fixov
Predvoľba fixov po trati

Určenie traťovej rýchlosti a výpočet času
Vyčkávacie postupy
Rôzne vstupy
Spojenie (R/T postupy a spojenie ATC)

LETOVÁ ÚLOHA 3

RÁDIONAVIGÁCIA (POUŽÍVANÉ POSTUPY) POUŽITIE VOR (VKV VŠESMEROVÉHO MAJÁKU)

Voľba stanice a identifikácia
Orientácia
Nalietnutie predvoleného radiálu
R/T postupy a spojenie ATC
Udržovanie radiálu k majáku
Rozpoznanie preletu majáka
Udržovanie radiálu od majáka
Predpisové zatáčky
Použitie dvoch staníc na získanie fixov po trati
Určenie traťovej rýchlosti a výpočet času
Vyčkávacie postupy/vstupy
Vyčkávanie na predvolenom fixe
Vyčkávanie na majáku VOR

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 4

RÁDIONAVIGÁCIA (POUŽÍVANÉ POSTUPY)

POUŽITIE ADF (RÁDIOKOMPASU)

Použiteľnosť zariadenia NDB na trati
Umiestnenie, frekvencia, naladenie (ak je vhodné) a identifikačné značky
Dosah príjmu signálu
Statické rušenie
Nočný efekt
Rušenie majákov
Vplyv hôr
Pobrežné refrakcie
Orientácia vo vzťahu k NDB
Let k majáku
Nalietnutie predvoleného magnetického smeru a dodržovanie trate k stanici
Prelet majáka
Dodržovanie trate od majáka
Kontroly vzdialenosti/času
Použitie dvoch NDB na získanie fixu alebo alternatívne využitie jedného NDB a jedného ďalšieho navigačného prostriedku
Vyčkávacie postupy
Spojenie (postupy R/T a spojenie ATC)

LETOVÁ ÚLOHA 4

RÁDIONAVIGÁCIA (POUŽÍVANÉ POSTUPY)

POUŽITIE ADF (RÁDIOKOMPASU)

Voľba, ladenie a identifikácia NDB
Orientácia pomocou ADF
Spojenie (postupy R/T a spojenie ATC)
Let k majáku
Dodržovanie trate k majáku
Prelet majáka
Dodržovanie trate od majáka
Kontroly vzdialenosti/času
Nalietnutie predvoleného magnetického smeru
Určovanie polohy vrtuľníka s využitím dvoch NDB alebo alternatívne využitie jedného NDB a jedného ďalšieho navigačného prostriedku
Vyčkávacie postupy s využitím ADF

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 5**RÁDIONAVIGÁCIA (POUŽÍVANÉ POSTUPY)****POUŽITIE VHF/DF (veľmi krátke vlny/smerové zameriavanie)**

Použiteľnosť zariadenia VHF/DF na trati

Umiestnenie, frekvencie, volacie znaky staníc a prevádzkové hodiny

Signál a dosah prijmu

Vplyv nadmorskej výšky

Spojenie (postupy R/T a spojenie ATC)

Získavanie a používanie druhov smerníkov, napr. QTE, QDM, QDR

Let k stanici

Vplyv vetra

Použitie dvoch staníc VHF/DF na získanie fixu (alebo alternatívne využitie jedného VHF/DF a jedného ďalšieho navigačného prostriedku)

Určenie traťovej rýchlosti a výpočet času

LETOVÁ ÚLOHA 5**RÁDIONAVIGÁCIA (POUŽÍVANÉ POSTUPY)****POUŽITIE VHF/DF (veľmi krátke vlny/smerové zameriavanie)**

Nadviazanie kontaktu so stanicou VHF/DF

R/T postupy a spojenie ATC

Získavanie a používanie QDR a QTE

Let k stanici

Vplyv vetra

Použitie dvoch staníc VHF/DF na získanie fixu (alebo alternatívne využitie jedného VHF/DF a jedného ďalšieho navigačného prostriedku)

Určenie traťovej rýchlosti a výpočet času

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 6**POUŽITIE DME (diaľkomeru)**

Použiteľnosť zariadenia DME

Umiestnenie, frekvencie, volacie znaky

Dosah prijmu signálu

Šikmá vzdialenosť

Použitie DME na získanie vzdialenosti, traťovej rýchlosti a výpočet času

Použitie DME na získanie fixu

LETOVÁ ÚLOHA 6**POUŽITIE DME (diaľkomeru)**

Voľba a identifikácia majáka

Využitie funkcií zariadenia

Vzdialenosť

Traťová rýchlosť

Výpočet času

Oblúkové priblíženie s využitím DME

Vyčkávanie s využitím DME

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 7**POUŽITIE ODPOVEDAČOV (SSR)**

Prevádzkovanie odpovedačov

Postup voľby kódu

Núdzové kódy

Bezpečnostné opatrenia pri používaní palubného vybavenia

LETOVÁ ÚLOHA 7**POUŽITIE ODPOVEDAČOV (SSR)**

Prevádzkovanie odpovedačov

Druhy odpovedačov

Postup voľby kódu
Núdzové kódy
Bezpečnostné opatrenia pri voľbe potrebných kódov

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 8

POUŽITIE RADARU NA TRATI

Použitelnosť radarových služieb
Umiestnenie, frekvencie, volacie znaky a prevádzkové hodiny
AIP a NOTAM
Poskytovanie služieb
Spojenie (R/T postupy a spojenie ATC)
Radarová poradná služba vo vzdušnom priestore
Pohotovostná služba
Štandardy rozstupov lietadiel

LETOVÁ ÚLOHA 8

POUŽITIE RADARU NA TRATI

Spojenie (R/T postupy a spojenie ATC)
Zaistenie požadovanej služby a hlásenie polohy
Spôsob hlásenia ohrozenia letovej prevádzky
Bezpečná výška nad terénom

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 9

ČINNOSTI PRED LETOM A PRI ODLETE Z LETISKA

Zaistenie prevádzkyschopnosti rádiového vybavenia
Navigačné vybavenie
Získavanie povolenia na odlet
Nastavenie rádionavigačných prostriedkov pred vzletom, napr. frekvencie VOR, požadovaných radiálov, atď.
Postupy odletu z letiska, zmeny frekvencie
Hlásenie polohy a nadmorskej výšky, ak je vyžadované
Postupy štandardného odletu podľa prístrojov (SID)
Ohľad na bezpečnú výšku nad prekážkami

LETOVÁ ÚLOHA 9

ČINNOSTI PRED LETOM A PRI ODLETE Z LETISKA

Kontroly prevádzkyschopnosti rádiového vybavenia
Povolenia na odlet
Voľba navigačných prostriedkov
Frekvencie, radiály, atď.
Kontroly pri odlete z letiska, zmeny frekvencie, hlásenie polohy a nadmorskej výšky
Postupy štandardného odletu podľa prístrojov (SID)

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 10

POSTUPY POČIATOČNÉHO/STREDNÉHO/KONEČNÉHO PRIBLIŽENIA

Mapy na presné priblíženie
Priblíženie do počiatočného bodu priblíženia a minimálna sektorová nadmorská výška
Požadované navigačné prostriedky, napr. radar, ADF, atď.
Spojenie (spojenie ATC a R/T frazeológia)

Opakovanie:
Vyčkávacie postupy
Trať konečného priblíženia
Vytvoriť si v duchu obrázkov o priblížení
Dokončenie úkonov na priblíženie na letisko
Postup počiatočného priblíženia
Voľba frekvencie ILS a identifikácia
Bezpečná výška/nadmorská výška nad prekážkami
Prevádzkové minimá
Dodržanie letových obrazcov v horizontálnej a vertikálnej rovine

Stanovenie vzdialenosti, traťovej rýchlosti, času a rýchlosti klesania z konečného bodu priblíženia na letisko
Použitie DME (ak je vhodné)
Postup nevydareného priblíženia a opakovanie okruhu
Zopakovanie publikovaných pokynov
Prechod z letu podľa prístrojov na let za viditeľnosti (zmyslové ilúzie)

OBRATY ZA VIDITEĽNOSTI PO PRIBLIŽENÍ PODĽA PRÍSTROJOV

Priblíženie okruhom
Priblíženie na pristátie za viditeľnosti

LETOVÁ ÚLOHA 10

POSTUP PRESNÉHO PRIBLIŽENIA

Počiatkové priblíženie do ILS
Dokončenie plánovania priblíženia
Vyčkávacie postupy
Voľba frekvencie a identifikácie ILS
Zopakovanie publikovaného postupu a minimálnej sektorovej nadmorskej výšky
Spojenie (spojenie ATC a frazeológia R/T)
Stanovenie prevádzkových minim a nastavenie výškomeru
Ohľad na počasie, napr. základňa oblačnosti a dohľadnosť
Použitelnosť osvetlenia dráhy
Spôsob nalietnutia ILS
Radarové vektorovanie
Procedurálny spôsob
Stanovenie času priblíženia z fixu konečného priblíženia na letisko

Určenie:

Rýchlosti klesania pri konečnom priblížení
Rýchlosti prízemného vetra a dĺžky pristávacej plochy
Výšky prekážok, ktoré je nutné mať na pamäti pri vykonávaní obrátov za viditeľnosti po priblížení podľa prístrojov
Priblíženie okruhom

Priblíženie:

Vo fixe konečného priblíženia (FAF)
Použitie DME (ak je príslušné)
Spojenie ATC
Venovať pozornosť času a stanoveniu rýchlosti letu a rýchlosti klesania
Udržovanie smerovej a zostupovej roviny
Predpoklad zmeny rýchlosti vetra a jeho vplyvu na znos
Výška rozhodnutia nad letiskom
Smer pristátia
Postupy opakovania okruhu a nevydareného priblíženia
Prechod z letu podľa prístrojov na let za viditeľnosti
Priblíženie okruhom
Priblíženie na pristátie za viditeľnosti

PODROBNÁ PREDBEŽNÁ PRÍPRAVA 11

POSTUP NIE-PRESNÉHO PRIBLIŽENIA

Mapy nie-presného priblíženia
Počiatkové priblíženie do fixu počiatkového priblíženia a minimálna sektorová nadmorská výška
Spojenie ATC
Spojenie (postupy ATC a R/T frazeológia)

Plánovanie priblíženia:

Postup na vyčkávanie
Trať priblíženia
Vytvorenie predstavy o priblížení
Postup počiatkového priblíženia
Prevádzkové minimá
Dokončenie plánovania priblíženia
Dodržanie letových obrazcov v horizontálnej a vertikálnej rovine
Stanovenie vzdialenosti, traťovej rýchlosti, času a rýchlosti klesania z fixu konečného priblíženia (FAF) na letisko
Použitie DME (ak je príslušné)
Postupy opakovania okruhu a nevydareného priblíženia
Opakovanie publikovaných pokynov

Prechod z letu podľa prístrojov na let za viditeľnosti (zmyslové ilúzie)
Obraty za viditeľnosti po priblížení podľa prístrojov
Priblíženie okruhom
Priblíženie na pristátie za viditeľnosti

LETOVÁ ÚLOHA 11

POSTUP NIE-PRESNÉHO PRIBLIŽENIA

Dokončenie plánovania priblíženia vrátane

Určenie:

Rýchlosti klesania z fixu konečného priblíženia

Rýchlosti prízemného vetra a dĺžky pristávacej plochy

Výšky prekážok, ktoré je nutné mať na pamäti pri vykonávaní obrátov za viditeľnosti po priblížení podľa prístrojov

Priblíženie okruhom

Postupy opakovania okruhu a nevydareného priblíženia

Počiatkové priblíženie

Voľba frekvencie a identifikácie

Zopakovanie publikovaného postupu a minimálne bezpečné sektorové nadmorské výšky

Spojenie ATC a R/T frazeológia

Stanovenie výšky rozhodnutia nad letiskom a nastavenie výškomera

Ohľad na počasie, napr. základňa oblačnosti a dohľadnosť

Dostupnosť osvetlenia dráhy

Určenie priletovej trate k majáku

Určenie času z fixu konečného priblíženia k bodu nevydareného priblíženia

Spojenie ATC

Postup na odlet od majáka (vrátane dokončenia kontroly pred pristátím)

Postup priletu k majáku

Opakovaná kontrola identifikačnej značky

Opakovaná kontrola nastavenia výškomera

Konečné priblíženie

Venovať pozornosť času a stanoveniu rýchlosti letu a rýchlosti klesania

Udržovanie trate konečného priblíženia

Predpoklad zmeny rýchlosti vetra a jeho vplyvu na znos

Minimálna výška/nadmorská výška pre klesanie

Smer dráhy

Postupy opakovania okruhu a nevydareného priblíženia

Prechod z letu podľa prístrojov na let za viditeľnosti (zmyslové ilúzie)

Priblíženie za viditeľnosti

[ZT 2, 01.11.02; ZT 4, 01.08.06]

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

AMC/IEM I - EXAMINÁTORI**AMC FCL 2.425****Štandardizačné opatrenia pre examinátorov**

[(Pozri dodatok 1 k JAR-FCL 2.425)]

VŠEOBECNE

1 Úroveň spôsobilosti pilotov závisí vo veľkej miere od spôsobilosti examinátorov. Letecký úrad bude dodávať inštrukcie examinátorom o požiadavkách JAR-FCL, vykonaní praktických skúšok a preskúšaní odbornej spôsobilosti a o ich dokumentácii a ohlasovaní. Examinátori by tiež mali byť upovedomení o požiadavkách ochrany osobných údajov, zodpovednosti, o poistení pre prípad nehody a poplatkoch podľa príslušnosti pre daný členský štát JAA.

[]

OPRÁVNENIE EXAMINÁTORA

[2] Úľavy z kvalifikačných požiadaviek uvedených v JAR-FCL 2.425 (a) až (c) by mali byť možné len vtedy, keď nie je k dispozícii plne kvalifikovaný examinátor. To môže nastať napr. v prípade praktickej skúšky na novom alebo nezvyklom type, na ktorý by examinátor mal byť držiteľom aspoň kvalifikácie inštruktora na vrtuľník s rovnakým druhom a počtom rotorov/motorov a rovnakou triedou hmotnosti.

[3] V ideálnom prípade by mali inšpektori leteckého úradu dohliadajúci na examinátorov spĺňať tie isté požiadavky ako examinátori, na ktorých dohliadajú. Je však nepravdepodobné, že by mohli mať kvalifikácie na veľký počet rôznorodých typov a úloh, za ktoré nesú zodpovednosť a pretože obvykle len pozorujú výcvik a skúšanie, je prijateľné, ak sú kvalifikovaný na funkciu inšpektora.

[4] Štandardizačné opatrenia by mali obsahovať, podľa toho čo je vhodné pre funkciu examinátora, aspoň nasledujúce inštrukcie:

- (i) také národné požiadavky, ktoré majú vzťah k ich úlohe examinátora,
- (ii) základy ľudskej výkonnosti a obmedzení, ktoré sa vzťahujú k letovým skúškam,
- (iii) základy hodnotenia, ktoré sa vzťahujú k výkonnosti skúšaného,
- (iv) JAR-FCL, príslušné JAR predpisy a jednotné implementačné postupy (JIP),
- (v) systém kvality odpovedajúci JAR-FCL a
- (vi) spolupráca vo viacčlennej posádke (MCC), ľudská výkonnosť a obmedzenia, ak je to vhodné.

Letecký úrad zamestná alebo bude mať k dispozícii dostatočný počet inšpektorov alebo skúsenejších examinátorov, pre vykonávanie, dohliadanie a/alebo kontrolovanie štandardizačných opatrení v súlade s JAR-FCL 2.425 (c).

OBMEDZENIA

[5] Examinátor by si nemal naplánovať na 1 pracovný deň viac ako 3 skúšky/preskúšania PPL, CPL, kvalifikácie IR, alebo viac ako 2 skúšky/preskúšania FI, CPL/IR a ATPL alebo viac ako 4 skúšky/preskúšania typovej kvalifikácie.

[6] Examinátor by mal plánovať aspoň 3 hodiny na skúšku/preskúšanie PPL, CPL, kvalifikácie IR a aspoň 4 hodiny na skúšku/preskúšanie FI, ATPL alebo typovú kvalifikáciu, vrátane predletovej prípravy, vykonania skúšky/preskúšania, poletového rozboru, hodnotenia žiadateľa a spracovania dokumentácie.

[7] Examinátor by mal žiadateľovi povoliť dostatok času na prípravu na skúšku/preskúšanie, obvykle nie viac ako 1 hodinu.

[8] Examinátor by mal plánovať letovú skúšku/preskúšanie tak, aby čas letu na vrtuľníku alebo pozemný čas na schválenom syntetickom výcvikovom zariadení nebol kratší ako:

- a) 90 minút pre PPL a CPL, vrátane navigačnej časti,
- b) 60 minút pre IR, FI a jednopilotnú typovú kvalifikáciu a
- c) 120 minút pre ATPL.

ÚČEL SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA

[9] Pomocou praktického predvedenia počas skúšky/preskúšania určiť, či žiadateľ získal alebo si udržal požadovanú úroveň vedomostí a schopností/odbornej spôsobilosti.

[10] Zlepšiť výučbu a letový výcvik v registrovaných zariadeniach, FTO a TRTO spätnou väzbou informácií od examinátorov týkajúcich sa bodov/časť skúšok/preskúšaní, v ktorých žiadatelia najčastejšie neuspeli.

[11] Pomôcť udržiavať, a tam kde je to možné, zdokonaľovať normy letovej bezpečnosti tým, že examinátori predvedú dobrú leteckú profesionalitu a letovú disciplínu počas skúšok/preskúšaní.

ŠTANDARDY JAR-FCL

[12] Je nevyhnutné, aby examinátori neustále počas skúšky/preskúšania uplatňovali štandardy JAR-FCL. Pretože sa okolnosti každej skúšky/preskúšania vykonávaného examinátorom môžu meniť, je tiež dôležité, aby hodnotenie skúšky/preskúšania examinátorom bralo do úvahy akékoľvek nepriaznivé podmienky, ku ktorým došlo počas skúšky/preskúšania.

PRIEBEH SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA

[13] Examinátor musí zaistiť, aby žiadateľ vykonal skúšku/preskúšanie v súlade s požiadavkami JAR-FCL a bol hodnotený podľa požadovaných noriem skúšok/preskúšaní.

[14] (Bude spracované)

[15] Neuspokojivý alebo diskutabilný výkon jednotlivých častí skúšky/preskúšania by nemal ovplyvniť examinátorovo hodnotenie nasledujúcich častí.

[16] Počas predletovej prípravy by mal examinátor preveriť si so žiadateľom požiadavky a obmedzenia skúšky/preskúšania.

[17] Po skončení alebo prerušení skúšky/preskúšania by examinátor mal žiadateľovi vysvetliť dôvody neúspechu v jednotlivých častiach skúšky/preskúšania. V prípade neúspešného alebo prerušeného preskúšania odbornej spôsobilosti alebo praktickej skúšky by examinátor mal žiadateľovi poradiť, aby mu pomohol v opakovanom preskúšaní/opakovanej skúške.

[18] Akýkoľvek komentár alebo nesúhlas s examinátorovým hodnotením skúšky/preskúšania z poletového rozboru zaznamená examinátor do správy o skúške/preskúšaní a bude podpísané examinátorom a žiadateľom. Rovnaký examinátor nesmie znova skúšať žiadateľa, ktorý neuspel, bez súhlasu tohto žiadateľa.

PRÍPRAVA EXAMINÁTORA

[19] Examinátor by mal dohliadať na všetky aspekty prípravy letového preskúšania/skúšky vrátane, ak je to nutné, získania alebo prekontrolovania ATC slotu.

[20] Examinátor musí napláňovať skúšku/preskúšanie v súlade s JAR-FCL požiadavkami. Môžu sa vykonávať len obraty a postupy uvedené v príslušnom formulári skúšky/preskúšania. Ten istý examinátor by nemal znovu skúšať neúspešného žiadateľa bez jeho súhlasu.

PRÍSTUP EXAMINÁTORA

[21] Examinátor by mal vytvárať priateľskú a uvoľnenú atmosféru pred aj počas letovej skúšky/preskúšania. Nemal by mať negatívny alebo zaujatý prístup. Examinátor by nemal počas letovej skúšky/preskúšania negatívne komentovať alebo kritizovať a všetky hodnotenia by mal odložiť na poletový rozbor.

SYSTÉM HODNOTENIA

[22] Aj keď skúšky/preskúšania môžu mať predpísané tolerancie vykonania, od žiadateľa by sa nemalo vyžadovať ich prísne dodržanie na úkor plynulosti alebo stability letu. Examinátor by mal vziať do úvahy neovplyvniteľné odchýlky spôsobené turbulenciou, ATC inštrukciami atď. Examinátor by mal ukončiť skúšku/preskúšanie len z dôvodov hodnotenia žiadateľa alebo z dôvodov bezpečnosti. Pre hodnotenie musí examinátor použiť jeden z nasledujúcich pojmov:

- a) *uspel* za predpokladu, že žiadateľ preukázal požadovanú úroveň vedomostí, schopností/odbornej spôsobilosti a tam, kde je to vhodné, dodržal tolerancie letovej skúšky pre daný preukaz spôsobilosti alebo kvalifikáciu alebo
- b) *neuspel* za predpokladu, že nastala jedna z nasledujúcich udalostí:
 - (i) boli prekročené tolerancie letovej skúšky, aj keď examinátor zoberal do úvahy vplyvy turbulencie alebo pokynov ATC,
 - (ii) cieľ skúšky/preskúšania nebol dosiahnutý,
 - (iii) cieľ úlohy bol dosiahnutý, ale za cenu nebezpečného letu, porušenia pravidiel alebo predpisov, nedostatočnej leteckej profesionality alebo hrubej pilotáže,

- (iv) nebola preukázaná prijateľná úroveň vedomostí,
- (v) nebola preukázaná prijateľná úroveň riadenia letu alebo
- (vi) z dôvodov bezpečnosti bol nutný zásah examinátora alebo bezpečnostného pilota.

c) *čistočne uspel* podľa kritérií uvedených v príslušnom dodatku o praktickej skúške JAR-FCL.

METÓDA A OBSAH SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA

[23] Pred vykonaním skúšky/preskúšania examinátor si overí, či vrtuľník alebo syntetické výcvikové zariadenie, ktoré sa má použiť, je vhodné a dostatočne vybavené na skúšku/preskúšanie. Môžu sa používať len vrtuľníky alebo syntetické výcvikové zariadenia schválené leteckým úradom na praktické skúšky/preskúšania odbornej spôsobilosti.

[24] Letové skúšky/preskúšania sa musia vykonávať v súlade s letovou príručkou lietadla (AFM) a ak je to vhodné, s prevádzkovou príručkou lietadla (AOM).

[25] Letové skúšky/preskúšania sa musia vykonať v rámci obmedzení uvedených v prevádzkovej príručke FTO/TRTO a ak je to vhodné, v prevádzkovej príručke registrovaného zariadenia.

[26] Obsah

- a) Skúška/preskúšanie sa skladá z:
 - ústnej skúšky na zemi (kde je to vhodné),
 - predletová príprava,
 - letové cvičenia a
 - poletový rozbor.
- b) Ústna skúška na zemi by mala obsahovať:
 - všeobecné vedomosti o lietadle a výkonnosť,
 - plánovacie a prevádzkové postupy a
 - ostatné príslušné časti/sekcie skúšky/preskúšania.
- c) Predletová príprava by mala obsahovať:
 - postupnosť skúšky/preskúšania,
 - nastavenie výkonu a rýchlosti a
 - úvahy o bezpečnosti.
- d) Letové cvičenia musia obsahovať:
 - každú príslušnú časť/sekcii skúšky/preskúšania.
- e) Poletový rozbor by mal obsahovať:
 - hodnotenie žiadateľa,
 - zdokumentovanie skúšky/preskúšania za prítomnosti inštruktora žiadateľa, ak je to možné.

[27] Skúška/preskúšanie má simulovať praktický let. Vzhľadom k tomu môže examinátor pre žiadateľa vypracovať praktický scenár, pričom musí zabezpečiť, že bezpečnosť nebude ohrozená a žiadateľ nebude zmätený.

[28] Examinátor by si mal v priebehu skúšky/preskúšania viesť záznam hodnotenia, ktorý využije počas poletového rozboru.

[29] Examinátor by sa mal byť pružný vzhľadom na možné zmeny oproti predletovej príprave vyvolané pokynmi ATC alebo inými okolnosťami, ktoré ovplyvňujú skúšku/preskúšanie.

[30] Ak nastanú zmeny plánovanej skúšky/preskúšania, examinátor si musí byť istý, že žiadateľ im rozumie a akceptuje ich. Ináč by mala byť letová skúška/preskúšanie ukončená.

[31] Ak sa žiadateľ rozhodne nepokračovať v skúške/preskúšaní z dôvodov, ktoré examinátor považuje za neadekvátne, tak žiadateľ neuspel v tých častiach/sekciách, ktoré sa nepokúsil vykonať. Ak examinátor považuje dôvody prerušenia skúšky/preskúšania za adekvátne, potom sa pri ďalšej skúške/preskúšaní budú skúšať len nevykonané časti/sekcie.

[32] Podľa rozhodnutia examinátora môže žiadateľ akýkoľvek manéver alebo postup skúšky/preskúšania raz opakovať. Examinátor môže ukončiť skúšku/preskúšanie v ktorejkoľvek etape, ak si myslí, že schopnosti žiadateľa si vyžadujú úplnú opätovnú skúšku/preskúšanie.

[ZT 1, 01.12.00; ZT 2 01.11.02]

IEM FCL 2.425**Poznámky na vedenie a výcvik examinátorov typovej kvalifikácie (TRE)**

(Pozri JAR-FCL 2.425 (c))

1 Nasledujúci poradenský materiál je určený žiadateľom o oprávnenie TRE. Do úvahy by sa mali brať príslušné záznamy o praktických skúškach a záznamy o výcviku vo vzťahu k letom na jednopilotnom/viacpilotnom vrtuľníku.

2 Inšpektor leteckého úradu alebo skúsenejší examinátor bude pozorovať všetkých žiadateľov o TRE vykonávajúcich skúšku *kandidáta* na vrtuľníku, na ktorý je oprávnenie TRE zamerané. Inšpektor na skúšku *kandidáta*, žiadateľom o TRE, vyberie prvky z dodatku 2 k JAR-FCL 2.240 *Osnovy výcviku a praktická skúška/preskúšanie odbornej spôsobilosti na získanie typovej kvalifikácie*. Po odsúhlasení obsahu skúšky inšpektorom sa od žiadateľa o TRE očakáva vykonanie celej skúšky. To zahŕňa predletovú prípravu, vykonanie letu, hodnotenie a poletový rozbor *kandidáta*. Inšpektor prediskutuje hodnotenie so žiadateľom o TRE predtým, než sa vykoná rozbor s *kandidátom* a zoznami sa s výsledkom skúšky.

3 Predpokladá sa, že všetci žiadatelia o oprávnenie TRE absolvovali určitý metodický výcvik, zameraný na tento účel, pred absolvovaním praktickej skúšky s inšpektorom. Výcvik by mal byť prijateľný pre inšpektora sledujúceho žiadateľa.

PREDLETOVÁ PRÍPRAVA KANDIDÁTA

4 *Kandidátovi* by sa mal poskytnúť dostatok času a zariadení na prípravu sa k praktickej skúške. Predletová príprava by mala zahŕňať:

- a) cieľ letu,
- b) kontrola preukazu spôsobilosti, ak je to potrebné,
- c) možnosť *kandidáta* klásť otázky,
- d) prevádzkové postupy, podľa ktorých sa bude postupovať (napr. prevádzková príručka),
- e) posúdenie počasia,
- f) prevádzková kapacita *kandidáta* a examinátora,
- g) ciele, ktorými sa má *kandidát* stotožniť,
- h) simulovanie poveternostných podmienok (napr. námraza, základňa oblačnosti),
- i) obsah úloh, ktoré sa majú vykonať,
- j) dohodnuté rýchlosti a parametre ovládania (napr. rýchlosti - V, uhol náklonu),
- k) použitie R/T,
- l) príslušné úlohy *kandidáta* a examinátora (napr. počas núdzových situácií),
- m) administratívne postupy (napr. podanie letového plánu) za letu.

5 Žiadateľ o TRE by mal udržiavať nevyhnutnú úroveň komunikácie s *kandidátom*. Žiadateľ o TRE by sa mal riadiť nasledujúcimi kontrolnými podkladmi:

- a) zapojenie examinátora do prevádzkového prostredia viacčlennej posádky,
- b) nevyhnutnosť poskytnúť *kandidátovi* presné inštrukcie,
- c) zodpovednosť za bezpečné vykonanie letu,
- d) zásah examinátora v prípade potreby,
- e) použitie názorných pomôcok,
- f) spojenie s ATC a nutnosť stručných a ľahko porozumiteľných zámerov,
- g) viesť *kandidáta* z hľadiska požadovanej súslednosti udalostí (napr. opakovanie okruhu),
- h) mať len stručné, faktické a nevtieravé poznámky.

HODNOTENIE

6 Žiadateľ o TRE by sa mal odvolávať na tolerancie letovej skúšky uvedené v dodatku 1 k JAR-FCL 2.210, *Prístrojová kvalifikácia (vrtuľník) - praktická skúška*. Pozornosť by sa mala venovať nasledujúcemu:

- a) otázky kandidáta,
- b) oznámenie výsledkov skúšky a neúspešných sekcií,
- c) dôvody nezloženia skúšky.

POLETOVÝ ROZBOR

7 Žiadateľ o TRE by mal preukázať inšpektorovi schopnosť vykonať spravodlivý nezaujatý poletový rozbor s *kandidátom* založený na identifikovateľných faktoch. Rovnováha medzi priateľskosťou a rozhodnosťou musí byť zrejmá. Nasledujúce body by mali, na základe rozhodnutia žiadateľa, byť prediskutované s *kandidátom*:

- a) poradiť kandidátovi ako sa má vyhnúť chybám alebo ako ich opraviť,
- b) zmieniť sa o iných zaznamenaných nedostatkoch,
- c) poskytnúť rady považované za užitočné.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

AMC/IEM J - POŽIADAVKY NA TEORETICKÉ VEDOMOSTI**IEM FCL 2.475 (a)****Zostavovanie počítačovej verzie otázok**

(Pozri JAR-FCL 2.475)

1 Pri vypracovaní otázok pre centrálnu databanku otázok (CQB) by sa mali dodržiavať tieto zásady.

VŠEOBECNE

2 Preskúšanie by malo sledovať jasne formulované ciele. Každou otázkou sa preto musí podrobne overiť daná oblasť a hĺbka znalostí.

3 Čím dôležitejšia je oblasť znalostí, tým by preskúšanie malo zahŕňať viac otázok, alebo by sa im v odpovedi malo prideliť viac bodov.

4 Väčšina otázok by mala byť typu mnohonásobnej voľby so štyrmi alternatívnymi odpoveďami.

5 Otázky by sa mali týkať podstatných vecí z oblasti znalostí a nie vedľajších podrobností. Úlohy na počítanie, ktoré sa líšia iba v použitých číslach a nie v spôsobe výpočtu, overujú tie isté znalosti; avšak rozmanitosť príkladov rovnakého výpočtu by mala byť v CQB k dispozícii preto, aby pomohla znížiť podvádzanie na najnižšiu možnú mieru.

6 Otázky čisto akademické, ktoré nemajú praktické využitie, by sa mali vylúčiť, ak sa netýkajú podstatných pojmov. Ako príklady prijateľných akademických otázok sú úloha vzopätia krídel a ich zakrivenie v aerodynamike a definícia rosného bodu v meteorológii.

7 Otázky, ktoré vyžadujú špecializované znalosti konkrétnych typov lietadiel, by sa nemali dávať pri skúškach k preukazom spôsobilosti.

8 Používajte skratky a akronymy iba v medzinárodne uznávaných tvaroch. V prípade pochybnosti používajte úplný tvar, napr. uhol nábehu = 12° miesto $\alpha = 12^\circ$. Zoznam odporúčaných skratiek na účely skúšky je uvádzaný v IEM FCL 2.475 (b).

9 Formulujte otázky a odpovede jednoducho tak, ako je to len možné: táto skúška nie je jazykovou skúškou. Vyhnite sa zložitým vetám, neobvyklej gramatike a dvojitém záporom.

10 Otázka by mala zahŕňať jednu určitú, úplnú tému. Medzi navrhovanými odpoveďami by sa malo objaviť nie viac ako 8 odlišných tvrdení, aby kandidát nemohol dedukovať správnu odpoveď eliminovaním nepravdepodobných kombinácií odpovedí.

11 Otázky by mali mať iba jednu správnu odpoveď.

12 Správna odpoveď by mala byť absolútne správna a úplná, alebo bezpochyby najvýhodnejšia. Vyhnite sa odpoveďami, ktoré sú si v podstate podobné, že sa voľba stáva skôr vecou domnienky ako skutočnosťou. Hlavnou výhodou otázok mnohonásobnej voľby (MCQ) je, že môžu byť rýchle splnené: toto nie je možné dosiahnuť pri pochybnostiach o správnej odpovedi.

13 Komukoľvek neznalému veci sa musia nesprávne alternatívy zdať ako pravdepodobné. Všetky z týchto alternatív by sa mali zreteľne vzťahovať k otázke a mali by mať rovnaký slovník, gramatickú stavbu a dĺžku. Nesprávne odpovede v úlohách na počítanie musia zodpovedať metodickým chybám, ako opravy aplikované v chybnom zmysle alebo nesprávne prevody jednotiek: nesmie ísť iba o náhodné čísla.

14 Otázky musia byť zamerané na osnovu preskúšania/učebný plán. Mala by byť vyznačená úroveň, napr. ATPL, CPL.

15 Samotná skúška by mala obvyčajne trvať 2 až 3 hodiny. Prekročenie 3 hodín môže vyústiť do chybných odpovedí, pretože kandidát robí chyby v dôsledku únavy a nie preto, že nepozná odpoveď.

16 Autor musí pre odpoveď odhadnúť rozumný čas: asi 1 - 2 minúty, ale mohol by sa líšiť od 1 do 10 minút. V dôsledku toho by sa mohol líšiť počet otázok pre konkrétnu skúšku.

17 S otázkou sa musí kandidátovi poskytnúť akákoľvek dokumentácia potrebná na zodpovedanie tejto otázky (napr. tabuľky, grafy). Takáto dokumentácia musí mať rovnaké typografické normy a štandardy presnosti, aké majú normálne letecké publikácie. Tabuľky a grafy musia obsahovať typický príklad ich využitia. Ďalšia dokumentácia je zakázaná.

18 Tvorcovia otázok môžu predpokladať, že kandidáti budú mať k dispozícii jednoduchú vreckovú kalkulačku.

[ZT 1, 01.12.00]

IEM FCL 2.475 (b)**Bežné skratky na využitie pre európsku centrálnu databanku otázok (CQB)**

(Pozri JAR-FCL 2.475)

ICAO = Doc 8400/4, SI = medzinárodná sústava jednotiek, JEP = Jeppesen, JAR = Jednotné letecké predpisy

Skratky	Význam
A	ampér
ABM	kolmo na, zo strany, z boku
ABN	maják letiska
AC	striedavý prúd
AC	altokumulus
ACFT	lietadlo
ACT	aktívny
AD	letisko
ADC	aerometrická ústredňa
ADDN	ďalší, dodatočný
ADF	rádiokompas
ADI	indikátor letovej polohy povelového prístroja
AEO	všetky pracujúce motory
AFIS	letisková letová informačná služba
AFM	letová príručka lietadla
AGL	nad úrovňou zeme
AIP	letecká informačná príručka
ALT	nadmorská výška
ALTN	náhradné letisko
APCH	Priblíženie
APT	letisko
APU	pomocná energetická jednotka
ARR	prílet
AS	altostratus
ASDA	použiteľná dĺžka prerušeného vzletu
AMSL	nad strednou hladinou mora
ATA	skutočný čas priletu
ATC	riadenie letovej prevádzky
ATIS	automatická informačná služba koncovej riadenej oblasti
ATO	skutočný čas preletu
ATS	letová prevádzková služba
AUX	pomocný
AVG	priemer, priemerný
AWY	letová cesta
AZM	Azimut
BKN	Oblačno, nesúvislý, prerušený
BRG	zameranie, azimut smerník

Skratky	Význam
°C	stupeň Celzia
CAS	kalibrovaná vzdušná rýchlosť
CAT	turbulencia v bezoblačnom priestore
CB	Kumulonimbus
CC	Cirrokumulus
CD	súčiniteľ odporu lietadla
CDI	Indikátor doby na trati
CDU	radiaca zobrazovacia jednotka (blok)
cg	Ťažisko
CI	Cirrus
C _L	súčiniteľ vztlaku lietadla
cm	Centimeter
CO	spojenie, komunikácia
CP	kritický bod
CRM	optimalizácia činnosti posádky
CS	Cirrostratus
CTR	riadený okrsok
CU	Kumulus
CWY	Predpolie
DA	nadmorská výška rozhodnutia
DC	jednosmerný prúd
DEG	Stupne
DEP	Odlet
DES	Klesanie
DEST	Miesto určenia, cieľové letisko
DEV	Deviácia
D/F	Zameriavanie
DG	smerový zotrvačník
DH	výška rozhodnutia nad letiskom
DIST	Vzdialenosť
DME	zariadenie na meranie vzdialenosti
DP	rosný bod
DR	navigácia výpočtom
DVOR	Dopplerov VOR
E	Východ
EAS	ekvivalentná rýchlosť letu
EAT	predpokladaný čas priblíženia
ECAM	Elektronické centralizované monitorovanie stavu motorov lietadla
EFIS	Elektronický systém letových prístrojov
EGT	teplota výfukových plynov
EICAS	systém indikácie parametrov motora a výstrahy pre posádku
EPR	pomer stlačenia motora

Skratky	Význam
EST	Predpokladaný
ETA	predpokladaný čas priletu
ETO	predpokladaný čas preletu
°F	Fahrenheitove stupne
FAF	fix konečného priblíženia
FCST	Predpoveď
FD	letový povelový prístroj
FIS	systém letového indikátora
FL	letová hladina
FLT	Let
FMS	systém optimalizácie letu
FT	Stopa
FT/MIN	stopa za minútu
g	Gram
GAL	galon (1 US galon = 3,785 l)
GND	Zem
GP	Zostupový rádiomaják ILS
GPWS	Výstražný systém na blízkosť terénu
GS	traťová rýchlosť
HDG	Kurz
HF	vysokofrekvenčný, vysoký kmitočet
hPa	Hektopascal
HR	Hodiny
HSI	Indikátor horizontálnej situácie
HT	Výška
Hz	Hertz (cyklov za sekundu)
IAS	Indikovaná vzdušná rýchlosť
ILS	systém zariadení na presné priblíženie
IMC	meteorologické podmienky na let podľa prístrojov
IMP GAL	Imperiálne galóny, (1 imp(GB).galon = 4,546 l)
INS	Inerciálny systém navigácie
INT	priesečník, križovatka
ISA	medzinárodná štandardná atmosféra
ISOL	oddelený, samostatný, izolovaný
ITCZ	intertropická zóna konvergencie
IVSI	integrovaný variometer
J	joule
kg	kilogram
kHz	kilohertz

Skratky	Význam
km	kilometer
kt	uzol
kW	kilowat
LAT	zemepisná šírka
LB	libry
LDG	pristátie
LDP	bod rozhodnutia pre pristátie
LEN	dĺžka
LLZ	kurzový rádiomaják ILS
LMC	zmena v poslednej chvíli
LMT	miestny stredný čas
LONG	zemepisná dĺžka
LT	miestny čas
LTD	obmedzený, ohraničený
LVL	hladina, úroveň
LYR	vrstva
m	meter
M	Hmotnosť
M	Machovo číslo
MAC	stredná aerodynamická tetiva
MAP	plniaci tlak
MAPt	Bod začatia postupu nevydareného priblíženia
max	maximálny, maximum
MDH	minimálna výška pre klesanie
MDH/A	min. výška pre klesanie nad letiskom/morom
MEA	najnižšia traťová výška (na trati)
MET	meteorologický
MIN	minúty
MLS	mikrovlné pristávacie systémy
MM	stredné polohové návestidlo
MNM	minimálny(-um)
MNPS	špecifikácia minimálnej navigačnej presnosti
MOCA	najmenšia bezpečná nadmorská výška nad prekážkou
MORA	minimálna výška mimo trať (letu)
MPH	anglické míle (1 st. m. = 1 609,3 m) za hodinu
MPS, m/sec	metre za sekundu
MSA	najmenšia sektorová výška nad morom
MSL	stredná hladina mora
MSU	jednotka voliča režimu
N	newton
NGT	noc

Skratky	Význam
N	sever
NAT	severoatlantická trať
NAV	navigácia
NDB	nesmerový rádiomaják
NM	námorná míľa (1 nm = 1 853 m)
NOTAMS	správy letcom
NS	Nimbostratus
OAT	teplota vonkajšieho vzduchu
OBS	všesmerový volič
OCA(H)	bezpečná výška nad prekážkou nad úrovňou mora (letiska)
OCL	medzná hodnota bezpečnej výšky nad prekážkou
OEI	jeden nepracujúci motor
OM	prevádzková hmotnosť
OM	vonkajšie polohové návestidlo
OPS	prevádzka, činnosti, pracovné postupy
O/R	na vyžiadanie
OVC	Zatiahnuté
P	tlak
PAX	cestujúci
PET	bod rovnakej doby
PIC	veliaci pilot
PLN	letový plán, plán letu
PNR	medzný bod návratu
POS	poloha, umiestnenie
PSI	libry na štvorcový palec
PTS	Štruktúra polárnych tratí
PWR	výkon, energia
r	polomer
RAC	pravidlá lietania a letové prevádzkové služby
RAS	rektifikovaná rýchlosť, usmernená rýchlosť letu
REP	hlásny bod, bod hlásenia
RMI	rádiomagnetický indikátor
RMK	poznámka
RNAV	navigačná oblasť, oblastná navigácia
ROC	rýchlosť stúpania
ROD	rýchlosť klesania
RPM	otáčky za minútu
RVR	dráhová dohľadnosť
RWY	vzletová a pristávacia dráha
S	juh
SAR	pátranie a záchrana

Skratky	Význam
SC	stratokumulus
SCT	rozptýlený
SDBY	čakaj, pohotovostný
SEC	sekundy
SEV	drsny, obtiažny, krutý
SFC	povrch(-ový)
SID	štandardný prístrojový odlet
SIM	simulátor
SKC	jasno, bezoblačné počasie
SR	východ slnka
SS	západ slnka
SSR	sekundárny prehľadový radar
ST	stratus
STAR	štandardná príletová trať
STD	štandard, norma, štandardný
STN	stanovisko, pracovisko, pôsobisko, stanica
STNR	stacionárny, nehybný
STS	stav, postavenie
SWY	dojazdová dráha
T	teplota
TA	prevodná nadmorská výška
TAS	pravá vzdušná rýchlosť
TAT	absolútna teplota vzduchu
TC	tropická cyklóna
TDP	bod rozhodnutia pre vzlet
THR	prah (vzletové a pristávacie dráhy)
TL	prevodná hladina
T/O	vzlet
TOC	vrchol stúpania
TORA	použiteľná dĺžka rozjazdu
TS	búrka
TWY	rolovacia dráha
U/S	neschopný prevádzky, nepoužiteľný
US-GAL	US galon (3,7853 l)
UTC	svetový koordinovaný čas
V	volt
VAR	magnetická deklinácia
VDF	stanica zamerania VHF
VG	vertikálne gyro
VHF	veľmi vysoký kmitočet
VIS	dohľadnosť, viditeľnosť
VLF	veľmi nízky kmitočet

Skratky	Význam
VMC	meteorologické podmienky pre let za viditeľnosti
VOLMET	meteorologické informácie pre let lietadla
VOR	všesmerový rádiomaják VHF
vrb	premenlivý, kolísavý
VSI	variometer
VV	vertikálna dohľadnosť
V	rýchlosti
V _A	navrhovaná rýchlosť obratu
V _B	navrhovaná rýchlosť pre max. intenzitu poryvu
V _C /M _C	navrhovaná cestovná rýchlosť/Machovo číslo
V _D	navrhovaná rýchlosť strmého letu
V _F	navrhovaná rýchlosť s vysunutými vztlakovými klapkami
V _{FE}	rýchlosť s vysunutými vztlakovými klapkami
V _{FO}	prevádzková rýchlosť (otáčky) so vztlakovými klapkami
V _{LE}	rýchlosť s vysunutým pristávacím zariadením
V _{LO}	maximálna prevádzková rýchlosť s vysunutým pristávacím zariadením
V _{LOF}	rýchlosť zvislého nadvihnutia
V _{Max Tyre}	max. rýchlosť pre pneumatiky
V _{MBE}	max. rýchlosť energie pretrhnutia
V _{MC}	minimálna rýchlosť riaditeľnosti
V _{MCA}	minimálna rýchlosť riaditeľnosti za letu
V _{MCG}	minimálna rýchlosť riaditeľnosti na zemi
V _{MINI}	minimálna rýchlosť vrtuľníka pri letoch IFR
V _{MO} /M _{MO}	max. prevádzková rýchlostná medza/Machovo číslo
V _{MU}	minimálna rýchlosť nadvihnutia (odpúťanie)
V _{NE}	maximálna prípustná rýchlosť
V _{NO}	normálna prevádzková rýchlosť
V _R	rýchlosť nadvihnutia
V _{REF}	pristávacia základná (zrovnávací) rýchlosť
V _S	pádová rýchlosť alebo minimálna rýchlosť ustáleného letu, pri ktorej je letún ovládateľný
V _{SO}	pádová rýchlosť alebo minimálna rýchlosť ustáleného letu v pristávacej konfigurácii
V _{S1}	pádová rýchlosť alebo minimálna rýchlosť ustáleného letu dosiahnutá v konkrétnej konfigurácii
V _X	rýchlosť letu pre optimálny uhol stúpania
V _Y	rýchlosť letu pre optimálnu rýchlosť stúpania

Skratky	Význam
V ₁	rýchlosť pri poruche kritického motora
V ₂	bezpečná rýchlosť vzletu pre lietadlá s piestovým motorom, rýchlosť stúpania po vzlete alebo rýchlosť vo výške 35 ft (10,7 m) pre prúdové lietadlá
W	watt
W	západ
WC	zložka vetra
WCA	uhol opravy vetra
W/V	smer a rýchlosť vetra
WPT	bod na trati
WS	strih vetra
WX	počasie
X	križ, prenutie, pretínanie, bočný
XTK	bočná vzdialenosť od trate
XX	ťažký, silný, tlstý
YD	yard (91,4399 cm)

IEM FCL 2.480**Rozdelenie skúšobných otázok**

(Pozri JAR-FCL 2.480)

Predmet: 010 Letecké právo a postupy ATC
Skúška teoretických vedomostí
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok

	CPL	IR	ATPL
Čas:	00:45	01:00	01:40

Rozdelenie otázok s ohľadom na témy osnovy			
010 01	03	02	04
02	01	xx	01
03	01	xx	01
04	04	02	04
05	06	02	02
06	02	14	14
07	09	12	26
08	02	02	02
09	05	05	08
10	02	00	02
11	02	02	02
12	02	xx	03
13	01	01	01
Celkom:	40	42	70

Predmet: 020 Všeobecné vedomosti o lietadle
Skúška teoretických vedomostí
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok

	CPL	IR	ATPL
Čas 021+ 022:	02:30	01:15	(03:30)
Celkom:	91	46	xx

Predmet: 021 Drak/Systemy/pohonná jednotka
Skúška teoretických vedomostí
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok

	CPL	IR	ATPL
Čas:	01:30	00:15	02:00

Rozdelenie otázok s ohľadom na témy osnovy			
021 01	15	06	29
02	10	05	21
03	24	xx	16
04	07	xx	18
Celkom:	56	11	84

Predmet: 022 Prístrojové vybavenie			
Skúška teoretických vedomostí			
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	01:00	01:00	01:30

Rozdelenie otázok s ohľadom na témy osnovy			
022 01	15	18	24
02	10	17	15
03	04	xx	09
04	06	xx	08
Celkom:	35	35	56

Predmet: 030 Letové výkony a plánovanie			
Skúška teoretických vedomostí			
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok			

	CPL	IR	ATPL
Čas 031 + 032 + 033:	03:00	len plánovanie letu	(05:00)
Celkom:	94	xx	xx

Predmet: 031 Hmotnosť a vyváženie			
Skúška teoretických vedomostí			
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	00:45	neaplikuje sa	01:00

Rozdelenie otázok s ohľadom na témy osnovy			
031 01	05	xx	07
02	14	xx	18
03	07	xx	09
Celkom:	26	xx	34

Predmet: 032 Výkonnosť			
Skúška teoretických vedomostí			
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	00:45	neaplikuje sa	01:00

Rozdelenie otázok s ohľadom na témy osnovy			
032 01	10	xx	06
02	18	xx	08
03	xx	xx	23
Celkom:	28	xx	37

Predmet: 033 Plánovanie a monitorovanie letu			
Skúška teoretických vedomostí			
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	01:30	02:00	03:00

Rozdelenie otázok s ohľadom na témy osnovy			
033 01	13	13	13
02	10	10	10
03	11	05	05
04	xx	15	26
05	xx	xx	06
06	06	05	10
Celkom:	40	48	70

Predmet: 040 Ľudská výkonnosť a obmedzenia			
Skúška teoretických vedomostí			
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	00:30	00:30	01:00

Rozdelenie otázok s ohľadom na témy osnovy			
040 01	00	00	00
02	16	16	32
03	05	05	10
Celkom:	21	21	42

Predmet: 050 Meteorológia			
Skúška teoretických vedomostí			
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	01:30	01:30	02:30

Rozdelenie otázok s ohľadom na témy osnovy			
050 01	07	06	09
02	03	03	10
03	01	02	03
04	03	04	05
05	02	02	02
06	05	05	07
07	02	02	04
08	02	02	07
09	06	06	10
10	11	10	13
Celkom:	42	42	70

Predmet: 060 Navigácia			
Skúška teoretických vedomostí			
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok			

	CPL	IR	ATPL
Čas 061 + 062:	01:30	02:00	(03:30)
Celkom:	42	56	xx

Predmet: 061 Všeobecná navigácia			
Skúška teoretických vedomostí			
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	01:00	00:30	02:00

Rozdelenie otázok s ohľadom na témy osnovy			
061 01	06	xx	09
02	04	xx	06
03	06	14	09
04	08	xx	11
05	04	xx	10
06	xx	xx	08
Celkom:	28	14	53

Predmet: 062 Rádionavigácia			
Skúška teoretických vedomostí			
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	00:30	01:30	01:30

Rozdelenie otázok s ohľadom na témy osnovy			
062 01	12	16	14
02	02	11	10
03	xx	xx	xx
04	xx	xx	xx
05	xx	13	11
06	xx	02	07
Celkom:	14	42	42

Predmet: 070 Prevádzkové postupy			
Skúška teoretických vedomostí			
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	00:45	Zahrnuté v leteckom práve	01:20

Rozdelenie otázok s ohľadom na témy osnovy			
071 01	10	05	28
02	15	01	24
Celkom:	25	6	52

Predmet: 080 Princípy letu			
Skúška teoretických vedomostí			
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok			

	CPL	IR	ATPL
Čas:	00:45	neaplikuje sa	01:00

Rozdelenie otázok s ohľadom na témy osnovy			
081 01	10	xx	09
02	xx	xx	02
03	xx	xx	03
04	03	xx	05
05	03	xx	06
06	03	xx	03
07	03	xx	03
08	06	xx	08
Celkom:	28	xx	39

Predmet: 090 Komunikácia
Skúška teoretických vedomostí
Dĺžka skúšky, minimálny počet otázok a rozdelenie otázok

	CPL	IR	ATPL
Čas:	00:30	00:30	01:00

Rozdelenie otázok s ohľadom na témy osnovy			
090 01	05	xx	05
02	10	xx	10
03	01	xx	01
04	02	xx	02
05	02	xx	02
06	01	xx	01
07	xx	04	04
08	xx	11	11
09	xx	02	02
10	xx	03	03
11	xx	01	01
Celkom:	21	21	42

[ZT 1, 01.12.00]

[IEM FCL 2.490**Terminológia použitá v článku J pre postupy na vykonanie preskúšania teoretických vedomostí**

Význam termínov použitých v článku J je uvedený nižšie.

1. Úplná skúška: Skúška vo všetkých predmetoch požadovaných pre úroveň preukazu spôsobilosti.
2. Skúška: Predvedenie vedomostí prostredníctvom jedného alebo viacerých skúšobných listov.
3. Skúšobný list: Súbor otázok, na ktoré má uchádzač o skúšku odpovedať.
4. Pokus: Snaha úspešne absolvovať špecifický list.
5. Skúšobný blok: Sled skúšobných termínov pripravených NAA pre uchádzača o vykonanie skúšky.
6. Opakovaný skúšobný blok alebo opakovaná skúška: Druhý alebo nasledujúci pokus úspešne absolvovať list, ktorý ešte nebol úspešne absolvovaný.]

[ZT 3, 01.09.03]

**SECTION 2 - ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE (AMC)/
INTERPRETATIVE EXPLANATORY MATERIAL (IEM)**

1 GENERAL

1.1 This Section contains Acceptable Means of Compliance and Interpretative/Explanatory Material that has been agreed for inclusion in JAR-FCL 2.

1.2 Where a particular JAR paragraph does not have an Acceptable Means of Compliance or any Interpretative/Explanatory Material, it is considered that no supplementary material is required.

2 PRESENTATION

2.1 The Acceptable Means of Compliance and Interpretative/Explanatory Material are presented in full page width on loose pages, each page being identified by the date of issue or the Change number under which it is amended or re-issued.

2.2 A numbering system has been used in which the Acceptable Means of Compliance or Interpretative/Explanatory Material uses the same number as the JAR paragraph to which it refers. The number is introduced by the letters AMC or IEM to distinguish the material from the JAR itself.

2.3 The acronyms AMC and IEM also indicate the nature of the material and for this purpose the two types of material are defined as follows:

Acceptable Means of Compliance (AMC) illustrate a means, or several alternative means, but not necessarily the only possible means by which a requirement can be met. It should however be noted that where a new AMC is developed, any such AMC (which may be additional to an existing AMC) will be amended into the document following consultation under the NPA procedure.

Interpretative/Explanatory Material (IEM) helps to illustrate the meaning of a requirement.

2.4 Intentionally Blank

2.5 Explanatory Notes not forming part of the AMC or IEM text appear in a smaller typeface.

2.6 New, amended or corrected text is enclosed within heavy brackets.

INTENTIONALLY LEFT BLANK

AMC/IEM A - GENERAL REQUIREMENTS**IEM FCL 2.001
Abbreviations**

A	Aeroplane
A/C	Aircraft
AIS	Aeronautical Information Services
AMC	Acceptable Means of Compliance
AMC	Aeromedical Centre
AME	Authorised Medical Examiner
AMS	Aeromedical Section
ATC	Air Traffic Control
ATP	Airline Transport Pilot
ATPL	Airline Transport Pilot Licence
CFI	Chief Flying Instructor
CGI	Chief Ground Instructor
CP	Co-pilot
CPL	Commercial Pilot Licence
CQB	Central Question Bank
FCL	Flight Crew Licensing
FE	Flight Examiner
FI	Flight Instructor
FIE	Flight Instructor Examiner
FNPT	Flight and Navigation Procedures Trainer
FS	Flight Simulator
FTD	Flight Training Device
FTO	Flying Training Organisation
H	Helicopter
HPA	High Performance Aeroplane
HT	Head of Training
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IEM	Interpretative and Explanatory Material
IFR	Instrument Flight Rules
IMC	Instrument Meteorological Conditions
IR	Instrument Rating
IRE	Instrument Rating Examiner
IRI	Instrument Rating Instructor
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirements
LOFT	Line Orientated Flight Training

MCC	Multi Crew Co-operation
ME	Multi-engine
MEL	Minimum Equipment List
MET	Multi-engine Turbo-prop
MPA	Multi-pilot Aeroplane
MPH	Multi-pilot Helicopter
NM	Nautical Miles
OML	Operational Multicrew Limitation
OSL	Operational Safety Pilot Limitation
OTD	Other Training Devices
PF	Pilot Flying
PIC	Pilot-In-Command
PICUS	Pilot-In-Command Under Supervision
PNF	Pilot Not Flying
PPL	Private Pilot Licence
R/T	Radiotelephony
SE	Single-engine
SET	Single-engine Turbo-prop
SFE	Synthetic Flight Examiner
SFI	Synthetic Flight Instructor
SPA	Single-pilot Aeroplane
SPH	Single-pilot Helicopter
SPIC	Student Pilot-In-Command
STD	Synthetic Training Devices
TMG	Touring Motor Glider
TR	Type Rating
TRE	Type Rating Examiner
TRI	Type Rating Instructor
TRTO	Type Rating Training Organisation
VFR	Visual Flight Rules
VMC	Visual Meteorological Conditions

[Amdt. 2, 01.11.02]

AMC FCL 2.005 & 2.015

Knowledge requirements for the issue of a JAR-FCL licence on the basis of a national licence issued in a JAA Member State or for the validation of pilot licences of non-JAA States

JAR-FCL 2 (HELICOPTER))**JAR-FCL SUBPART A - GENERAL REQUIREMENTS**

- 2.010 Basic Authority to act as a flight crew member
- 2.015 Acceptance of licences, ratings, authorisations, approvals or certificates
- 2.016 Credit given to a holder of a licence issued by a non-JAA Member State
- 2.017 Authorisations/Ratings for special purposes
- 2.020 Credit for military service
- 2.025 Validity of licences and ratings
- 2.026 Recent experience for pilots not operating in accordance with JAR-OPS 3
- 2.035 Medical fitness
- 2.040 Decrease in medical fitness
- 2.050 Crediting of flight time and theoretical knowledge
- 2.060 Curtailment of privileges of licence holders aged 60 years or more
- 2.080 Recording of flight time
- Appendix 1 to JAR-FCL 2.005 – Minimum requirements for the issue of a JAR-FCL licence/authorisation on the basis of a national licence/authorisation issued in a JAA Member State JAA
- Appendix 1 to JAR-FCL 2.015 – Minimum requirements for the validation of pilot licences of non-JAA States

JAR-FCL SUBPART C - PRIVATE PILOT LICENCE (Helicopter) – PPL(H)

- 2.100 Minimum age
- 2.105 Medical fitness
- 2.110 Privileges and conditions
- 2.120 Experience and crediting

JAR-FCL SUBPART D - COMMERCIAL PILOT LICENCE (Helicopter) – CPL(H)

- 2.140 Minimum age
- 2.145 Medical fitness
- 2.150 Privileges and conditions
- 2.155 Experience and crediting

JAR-FCL SUBPART E - INSTRUMENT RATING (Helicopter) – IR(H)

- 2.174 Medical fitness
- 2.175 Circumstances in which an IR(H) is required
- 2.180 Privileges and conditions
- 2.185 Validity, revalidation and renewal

JAR-FCL SUBPART F - TYPE RATINGS (Helicopter)

- 2.220 Type ratings (H)
- 2.225 Circumstances in which type ratings are required
- 2.235 Type rating – Privileges, number and variants
- 2.240 Type rating – Requirements

- 2.245 Type rating – Validity, revalidation and renewal
- 2.250 Type rating, multi-pilot – Conditions
- 2.255 Type rating, single-pilot – Conditions
- Appendix 1 to JAR-FCL 2.240 & 2.295 – Skill test and proficiency check for helicopter type ratings and ATPL
- Appendix 3 to JAR-FCL 2.240 – Contents of the type rating/training/skill test and proficiency check for single-engine and multi-engine single-pilot helicopters and the addendum to the PPL and the CPL skill test in multi-engine single-pilot helicopters

JAR-FCL SUBPART G - AIRLINE TRANSPORT PILOT LICENCE (Helicopter) – ATPL(H)

- 2.265 Minimum age
- 2.270 Medical fitness
- 2.275 Privileges and conditions
- 2.280 Experience and crediting

JAR-FCL SUBPART H - INSTRUCTOR RATINGS (HELICOPTER)

- 2.300 Instructor ratings and authorisation – Purposes
- 2.305 Instructor ratings – General
- 2.310 Instructor ratings and authorisations – General
- 2.315 Instructor ratings and authorisations – Period of validity
- 2.320A Flight Instructor (helicopter) (FI(H)) – Pre-requisite requirements
- 2.320B FI(H) – Pre-Restricted privileges
- 2.320C FI(H) – Privileges and Requirements
- 2.320D FI(H) – Course
- 2.320E FI(H) – Skill Test
- 2.320F FI(H) – Rating Issue
- 2.320G FI(H) – Revalidation and renewal
- 2.330A Type Rating Instructor (helicopter) (TRI(H)) – Privileges
- 2.330B TRI(H) – Pre-requisite and Requirements
- 2.330C TRI(H) – Course
- 2.330D TRI(H) – Skill Test
- 2.330E TRI(H) – Rating Issue
- 2.330F TRI(H) – Revalidation and renewal
- 2.340A Instrument Rating Instructor (helicopter) (IRI(H)) – Privileges
- 2.340B IRI(H) – Pre-requisite and Requirements
- 2.340C IRI(H) – Course
- 2.340D IRI(H) – Skill Test
- 2.340E IRI(H) – Rating Issue
- 2.340F IRI(H) – Revalidation and renewal
- 2.350A Synthetic Flight Instructor (helicopter) (SFI(H)) – Privileges
- 2.350B SFI(H) – Pre-requisite and Requirements
- 2.350C SFI(H) – Course
- 2.350D SFI(H) – Skill Test

- 2.350E SFI(H) – Authorisation Issue
- 2.350F SFI(H) – Revalidation and renewal
- 2.360A Instructor (helicopter) (STI(H)) – Privileges
- 2.360B STI(H) – Pre-requisite and Requirements
- 2.360C STI(H) – Course
- 2.360D STI(H) – Skill Test
- 2.360E STI(H) – Authorisation Issue
- 2.360F STI(H) – Revalidation and renewal
- Appendix 1 to JAR-FCL 2.305 – Requirements for a specific authorisation for instructors not holding a JAR-FCL licence to instruct in a FTO or TRTO outside JAA Member States
- Appendix 1 to JAR-FCL 2.320C & 2.320E – Arrangements for the flight instructor rating (FI(H)) skill test, proficiency check and oral theoretical knowledge examination
- Appendix 2 to JAR-FCL 2.320E – Contents of the flight instructor rating (FI(H)) skill test, oral theoretical knowledge examination and proficiency check
- Appendix 1 to JAR-FCL 2.320C – Flight instructor rating (helicopter) (FI(H)) course
- Appendix 1 to JAR-FCL 2.330C – Course for the type rating instructor (helicopter) for, as applicable, single or multi-pilot helicopters certificated for VFR or IFR operation (TRI(H))
- Appendix 1 to JAR-FCL 2.340C – Course for the instrument rating instructor rating (helicopter) (IRI(H))

JAR-FCL 3 (MEDICAL)

JAR-FCL SUBPART A - GENERAL REQUIREMENTS

- 3.095 Aeromedical examinations (3.095 (a) and (b))
- 3.105 Period of validity of medical certificates
- 3.110 Requirements for medical assessments
- 3.115 Use of medication or drugs
- 3.120 Responsibilities of the applicant

JAR-OPS 3 - REQUIREMENTS

JAR-OPS SUBPART A - APPLICABILITY

- 3.001 Applicability

JAR-OPS SUBPART B - GENERAL

- 3.005 General
- 3.010 Exemptions
- 3.025 Common Language
- 3.030 Minimum Equipment Lists – Operator's Responsibilities
- 3.040 Additional crew members
- 3.065 Carriage of weapons of war and munitions of war
- 3.070 Carriage of sporting weapons and ammunition
- 3.075 Method of carriage of persons
- 3.085 Crew responsibilities
- 3.090 Authority of the commander
- 3.100 Admission to cockpit

- 3.105 Unauthorised carriage
- 3.110 Portable electronic devices
- 3.115 Alcohol and drugs
- 3.120 Endangering safety
- 3.130 Manuals to be carried
- 3.135 Additional information and forms to be carried
- 3.140 Information retained on the ground
- 3.145 Power to inspect
- 3.150 Production of documentation and records
- 3.160 Preservation, production and use of flight recorder recordings
- Appendix 1 to 3.005 (d) – Helicopter Emergency Medical Service (HEMS)

JAR-OPS SUBPART D - OPERATIONAL PROCEDURES

- 3.200 Operations manual
- 3.210 Establishment of procedures
- 3.225 Heliport Operating Minima
- 3.260 Carriage of Persons with Reduced Mobility
- 3.265 Carriage of inadmissible passengers, deportees or persons in custody
- 3.270 Stowage of baggage and cargo
- 3.280 Passenger Seating
- 3.285 Passenger briefing
- 3.290 Flight preparation
- 3.295 Selection of heliports
- 3.300 Submission of ATS Flight Plan
- 3.305 Re/de-fuelling with passengers embarking, on board or disembarking
- 3.310 Crew members at stations
- 3.320 Seats, safety belts and harnesses
- 3.325 Securing of passenger cabin and galley(s)
- 3.330 Accessibility of emergency equipment
- 3.335 Smoking on board
- 3.340 Meteorological Conditions
- 3.345 Ice and other contaminants
- 3.350 Fuel and oil supply
- 3.355 Take-off conditions
- 3.360 Application of take-off minima
- 3.365 Minimum flight altitudes
- 3.370 Simulated abnormal situations in flight
- 3.375 In-flight fuel management
- 3.385 Use of supplemental oxygen
- 3.395 Ground proximity detection
- 3.400 Approach and landing conditions
- 3.405 Commencement and continuation of approach

- 3.410 Operating procedures – Threshold crossing height
- 3.415 Journey log
- 3.420 Occurrence reporting
- 3.425 Accident reporting
- Appendix 1 to 3.270 – Stowage of baggage and cargo
- Appendix 1 to 3.305 – Re/de-fuelling with passengers embarking, on board or disembarking
- Appendix 1 to 3.375 – In-flight fuel management

JAR-OPS SUBPART E - ALL WEATHER OPERATIONS

- 3.435 Terminology
- 3.440 Low visibility operations – General operating rules
- 3.445 Low visibility operations – Heliport considerations
- 3.450 Low visibility operations – Training and Qualifications
- 3.455 Low visibility operations – Operating Procedures
- 3.460 Low visibility operations – Minimum equipment
- 3.465 VFR operating minima
- Appendix 1 to 3.430 – Heliport Operating Minima
- Appendix 1 to 3.440 – Low Visibility Operations – General Operating Rules
- Appendix 1 to 3.450 – Low Visibility Operations – Training & qualifications
- Appendix 1 to 3.455 – Low Visibility Operations – Operating procedures
- Appendix 1 to 3.465 – Minimum Visibilities for VFR Operations

JAR-OPS SUBPART J - MASS AND BALANCE

- 3.625 Mass and balance documentation
- Appendix 1 to 3.625 - Mass and Balance Documentation

JAR-OPS SUBPART K - INSTRUMENTS AND EQUIPMENT

- 3.630 General introduction
- 3.640 Helicopter operating lights
- 3.650 Day VFR operations – Flight and navigational instruments and associated equipment
- 3.652 IFR IFR or night operations – Flight and navigational instruments and associated equipment
- 3.660 Radio Altimeters
- 3.670 Airborne Weather Radar Equipment
- 3.675 Equipment for operations in icing conditions
- 3.690 Crew member interphone system
- 3.695 Public address system
- 3.700 Cockpit voice recorders - 1
- 3.705 Cockpit voice recorders - 2
- 3.715 Flight data recorders - 1
- 3.720 Flight data recorders - 2
- 3.775 Supplemental oxygen – Non-pressurised helicopters
- 3.820 Automatic Emergency Locator Transmitter
- 3.825 Life Jackets
- 3.827 Crew Survival Suits

- 3.830 Life-rafts and survival ELTs for extended overwater flights
- 3.835 Survival equipment
- 3.840 Helicopters certificated for operating on water – Miscellaneous equipment
- 3.843 All helicopters on flights over water – Ditching
- Appendix 1 to 3.775 – Supplemental Oxygen for non-pressurised Helicopters

JAR-OPS SUBPART N - FLIGHT CREW

- 3.940 Composition of Flight Crew
- 3.945 Conversion Training and checking
- 3.950 Differences Training and Familiarisation training
- 3.955 Upgrade to commander
- 3.960 Commanders – Minimum Qualification Requirements
- 3.965 Recurrent Training and Checking
- 3.968 Pilot qualification to operate in either pilot's seat
- 3.970 Recent experience
- 3.975 Pilot in command – Route/Role/Area Competence Qualification
- 3.980 Operation on more than one type or variant
- 3.985 Training Records
- Appendix 1 to 3.940 – Single pilot operations under IFR or at night
- Appendix 1 to 3.955 – Upgrading to commander
- Appendix 1 to 3.965 – Recurrent training and checking
- Appendix 1 to 3.968 – Pilot qualification to operate in either pilot's seat

JAR-OPS SUBPART P - MANUALS, LOGS AND RECORDS

- 3.1040 General Rules for Operations Manuals
- 3.1045 Operations Manual – structure and contents
- 3.1050 Helicopter Flight Manual
- 3.1055 Journey log
- 3.1060 Operational flight plan
- Appendix 1 to 3.1045 – Operations Manual Contents

JAR-OPS SUBPART Q - FLIGHT AND DUTY TIME LIMITATIONS AND REST REQUIREMENTS

RESERVED

JAR-OPS SUBPART R - TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR

- 3.1215 Provision of information

JAR-OPS SUBPART S - SECURITY

- 3.1235 Security requirements
- 3.1240 Training programmes
- 3.1245 Reporting acts of unlawful interference
- 3.1250 Helicopter search procedure checklist
- 3.1255 Flight crew compartment security

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 4, 01.08.06]

[IEM FCL 2.010**Language Proficiency assessment guide**

(See AMC No. 2 to JAR-FCL 2.010)

1 The language proficiency assessment should be designed to reflect a range of tasks undertaken by pilots but with the specific focus on language rather than operational procedures.

2 The assessment should determine the applicant's ability to:

- communicate effectively using standard radiotelephony phraseology; and
- deliver and understand messages in plain language in both usual and unusual situations that necessitate departure from standard radiotelephony phraseology.

Refer to the 'Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements' (ICAO Doc 9835), Appendix A Part III and Appendix B for further guidance.

3 The assessment may be subdivided into three elements, as follows:

- i. Listening – assessment of comprehension
- ii. Speaking – assessment of pronunciation, fluency, structure and vocabulary
- iii. Interaction

4 The three elements mentioned above may be combined and they can be covered by using a wide variety of means/technologies.

5 Where appropriate, some or all of these elements may be achieved through the use of the radiotelephony testing arrangements.

6 When the elements of the testing are assessed separately, the final assessment should be consolidated in the language proficiency endorsement issued by the Authority.

7 The assessment may be conducted during one of the several existing checking or training activities, such as licence issue or rating issue and revalidation, line training, operator line checks or proficiency checks.]

[Amdt. 5, 01.12.06]

IEM FCL 2.025**Validity of medical certificates**

This IEM is a reproduction of the requirements as set out in JAR-FCL 3.105.

JAR-FCL 3.105 Period of Validity of Medical Certificates

a) *Period of validity.* A medical certificate shall be valid from the date of the initial general medical examination and for:

- 1) Class 1 medical certificates, 12 months except that for holders who have passed their 40th birthday the interval is reduced to six months.
- 2) Class 2 medical certificates, 60 months until age 30, then 24 months until age 50, 12 months until age 65 and 6 monthly thereafter.
- 3) The expiry date of the medical certificate is calculated on the basis of the information contained in (1) and (2).
- 4) Despite (2) above, a medical certificate issued prior to the holder's 30th birthday will not be valid for Class 2 privileges after his 32nd birthday.

b) *Revalidation.* If the medical revalidation is taken up to 45 days prior to the expiry date calculated in accordance with (a), the validity of the new certificate extends from the previous medical certificate expiry date by the period stated in (a) (1) or (2) as applicable.

c) *Renewal.* If the medical examination is not taken within the 45 day period referred to in (b) above, the expiry date will be calculated in accordance with paragraph (a) with effect from the date of the next general medical examination.

d) *Requirements for revalidation or renewal.* The requirements to be met for the revalidation or renewal of medical certificates are the same as those for the initial issue of the certificate, except where specifically stated otherwise.

e) *Reduction in the period of validity.* The period of validity of a medical certificate may be reduced by an AME in consultation with the AMS when clinically indicated.

f) *Additional examination.* Where the Authority has reasonable doubt about the continuing fitness of the holder of a medical certificate, the AMS may require the holder to submit to further examination, investigation or tests. The reports shall be forwarded to the AMS.

See further Appendix 1 to JAR-FCL 3.105

IEM FCL 2.035**Carriage of safety pilots**

(See JAR-FCL 2.035)

INTRODUCTION

1 A safety pilot is a pilot who is qualified to act as PIC on the type of helicopter and carried on board the helicopter for the purpose of taking over control should the person acting as a PIC holding a specific medical certificate restriction become incapacitated.

2 The following information should be provided to assist persons acting as safety pilots:

- a) the background for establishing the role of a safety pilot,
- b) the logging of flight time whilst acting as a safety pilot,
- c) the types of medical condition which restrict a particular pilot from flying solo,
- d) the safety pilot's role and responsibilities; and
- e) guidance material to assist the safety pilot in the conduct of this role.

3 Whenever a pilot licence holder with a safety pilot restriction renews or is issued with the related medical certificate, the holder should receive from the Authority an information sheet. This sheet will give advice to pilots utilised by the licence holder in the capacity of safety pilot. An example of this information sheet is shown below.

INFORMATION SHEET**General considerations**

4 The following are a few notes to help you in your role as a safety pilot. Your pilot has been assessed by the Medical Section of the Authority as unfit for solo private flying, but fit to fly with a safety pilot. Although this may sound medically rather alarming, the standards for such pilots are still high, and he/she would undoubtedly be passed fit to lead a 'normal life' on the ground. The chances of any problem occurring during the flight are therefore remote. Nevertheless, as with any aspect of flight safety, remote possibilities should be assessed and, as far as possible, eliminated. This is the purpose of the safety pilot limitation.

5 Unless you have to take over the controls you are supernumerary and cannot log any flying time. You should be checked out and current on the aircraft. It must have dual controls and you must be licensed to fly in the proposed airspace and conditions.

6 You should have some idea of your pilot's medical condition and the problems that might occur during the flight. These could be due to a sudden or subtle incapacitation in a pilot who is otherwise functioning perfectly normally. Alternatively, there may be some fixed problem that is always present (such as poor vision in one eye or an amputated leg) which might cause difficulties in special circumstances.

7 When flying with a pilot who might suffer some form of incapacitation, you should particularly monitor the critical stages of the flight (such as take-off and approach). It may be useful to use some form of question and answer routine as is done during commercial flights. If your pilot does become incapacitated, the two priorities are to fly the helicopter and try to prevent him/her from compromising the controls. The greatest help in the latter situation is the continuous wearing of a fixed seat belt and shoulder harness (not an inertia reel). With a fixed disability it should be possible to anticipate when help may be needed and take appropriate action. Further points of consideration are as follows:

- a) You should check the medical certificate of your intended PIC to see if the medical restriction is tied to an helicopter with specially adapted controls, or to a specific type of helicopter. If so, ensure your PIC is in compliance in this respect.
- b) Before the flight, discuss with your PIC the circumstances under which you should intercede and take control of the helicopter. During this discussion, also establish whether the PIC wishes you to conduct any flight crew ancillary tasks. If so, these should be clearly specified to avoid confusion between the PIC and you during the flight. This is particularly important when events are moving quickly and the helicopter is near the surface, for example, during take-off or final approach to landing.

- c) Bear in mind that you are not just a passenger but may, at any time during the flight, be called upon to take over control. Therefore, you will need to remain alert to this possible situation at all times.
- d) You should also keep in mind that accidents have occurred with two qualified pilots on board when both pilots thought the other was in control. A means of communication must be established between you and the PIC in order that both of you know who is in control of the helicopter at any given time. The spoken words 'I have control' from one pilot and the response words 'you have control' from the other pilot is simple and appropriate for this purpose.
- e) In order to avoid distraction or confusion to the PIC during the flight, you should keep your hands and feet away from the controls unless safety circumstances arise which require you to take over control of the helicopter.

AMC FCL 2.055**Quality system for FTO/TRTOs**

(See Appendix 1a and 2 to JAR-FCL 2.055)

(See IEM No. 1 to JAR-FCL 2.055)

1 In accordance with Appendix 1a and 2 to JAR-FCL 2.055, a FTO and a TRTO shall, as a condition for approval, establish and maintain a quality system. This AMC establishes the objectives of such a system, and offers a means of compliance as to which elements must be included and how the system can be integrated in the organisations.

2 The rationale for the requirements of quality systems is the need to establish a distinct assignment of roles between Authority and training organisations by creating an evident division between the regulatory and surveillance responsibility on the one hand, and responsibility of the training activities in itself on the other. Therefore the training organisations must establish a system whereby they can monitor their activities, be able to detect deviations from set rules and standards, take the necessary corrective actions and thus ensure compliance with authority regulations and own requirements. A well established and functioning quality system will make it possible for the supervising Authority to perform inspections and surveillance efficiently and with a reasonable amount of resources.

3 It is obvious and well recognised that the scope and complexity of a quality system should reflect the size and complexity of the training organisation and its training activities. The objectives and the same principles apply, however, to any training organisation, irrespective of size and complexity. Thus, in small and relatively small training organisations, the quality system may be quite simple and integrated in the basic organisation, whereas larger organisations with more complex training activities will need to establish separate and independent quality organisations within the overall organisational set-up.

4 In determining size and complexity in this context the following guidelines apply:

- training organisations with 5 or less instructors employed are considered very small,
- training organisations employing between 6 and 20 instructors are considered small.

In determining complexity, factors such as number of helicopter types used for training, range of training courses offered, geographical spread of training activities (e.g. the use of satellites), range of training arrangements with other training organisations, etc. will be considered.

5 In a quality system of any FTO or TRTO the following five elements must be clearly identifiable:

- a) determination of the organisation's training policy and training and flight safety standards,
- b) determination and establishment of assignment of responsibility, resources, organisation and operational processes, which will make allowance for policy and training and flight safety standards,
- c) follow up system to ensure that policy, training and flight safety standards are complied with,
- d) registration and documentation of deviations from policy, training and flight safety standards together with necessary analysis, evaluations and correction of such deviations,
- e) evaluation of experiences and trends concerning policy, training and flight safety standards.

6 IEM No. 1 to JAR-FCL 2.055 describes in more detail objectives, the different elements of a quality system and offers guidance as to the set-up of quality systems in larger and/or more complex training organisations. For very small and small organisations paragraph 23 of IEM No. 1 to JAR-FCL 2.055 applies.

The Quality System required in JAR-FCL or in other JAR's may be integrated.

[Amdt. 1, 01.12.00]

AMC FCL 2.055 (d)**Approval of Modular Theoretical Knowledge Distance Learning Courses**

(See JAR-FCL 2.055 (d))

(See Appendix 3 to JAR-FCL 2.055)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.130 & 2.135)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a) (3))

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.205)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.285)

GENERAL

1 Modular theoretical knowledge training may be conducted to meet licensing requirements for the issue of a PPL, CPL, IR and ATPL, or first single pilot multi engine helicopter. Approved distance learning courses may be offered as part of modular theoretical knowledge training at the discretion of the Authority.

TRAINING ORGANISATION

2 A variety of methods are open to FTOs to present course material. It is, however, necessary for FTOs to maintain comprehensive records in order to ensure that students make satisfactory academic progress and meet the time constraints laid down in JAR-FCL for the completion of modular courses.

3 The following are given as planning guidelines for FTOs developing the distance learning element of modular courses:

- a) An assumption that a student will study for at least 15 hours per week.
- b) An indication throughout the course material of what constitutes a week's study.
- c) A recommended course structure and order of teaching acceptable to the Authority.
- d) One progress test for each subject for every 15 hours of study, which should be submitted to the FTO for assessment. Additional self-assessed progress tests should be completed at intervals of 5 to 10 study hours.
- e) Appropriate contact times throughout the course when a student can have access to an instructor by telephone, fax, e-mail or Internet.
- f) Measurement criteria to determine whether a student has satisfactorily completed the appropriate elements of the course to a standard that, in the judgement of the Head of Training, or CGI, will enable them to be entered for the JAR-FCL theoretical examinations with a good prospect of success.
- g) If the FTO provides the distance learning by help of I.T. solutions, for example the Internet, instructors should monitor student's progress by appropriate means.

[Amdt. 3, 01.09.03]

**[AMC No. 1 k JAR-FCL 2.010
Language Proficiency Rating Scale
(See JAR-FCL 2.010 (a) (4))**

LEVEL	PRONUNCIATION Assumes a dialect and/or accent intelligible to the aeronautical community	STRUCTURE Relevant grammatical structures and sentence patterns are determined by language functions appropriate to the task	VOCABULARY	FLUENCY	COMPREHENSION	INTERACTIONS
Expert (Level 6)	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation, though possibly influenced by the first language or regional variation, almost never interfere with ease of understanding.	Both basic and complex grammatical structures and sentence patterns are consistently well controlled.	Vocabulary range and accuracy are sufficient to communicate effectively on a wide variety of familiar and unfamiliar topics. Vocabulary is idiomatic, nuanced and sensitive to register.	Able to speak at length with a natural, effortless flow. Varies speech flow for stylistic effect, e.g. to emphasize a point. Uses appropriate discourse markers and connectors spontaneously.	Comprehension is consistently accurate in nearly all contexts and includes comprehension of linguistic and cultural subtleties.	Interacts with ease in nearly all situations. Is sensitive to verbal and nonverbal cues, and responds to them appropriately.
Extended (Level 5)	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation, though influenced by the first language or regional variation, rarely interfere with ease of understanding.	Basic grammatical structures and sentence patterns are consistently well controlled. Complex structures are attempted but with errors which sometimes interfere with meaning.	Vocabulary range and accuracy are sufficient to communicate effectively on common, concrete, and work related topics. Paraphrases consistently and successfully. Vocabulary is sometimes idiomatic.	Able to speak at length with relative ease on familiar topics, but may not vary speech flow as a stylistic device. Can make use of appropriate discourse markers or connectors.	Comprehension is accurate on common, concrete, and work related topics and mostly accurate when the speaker is confronted with a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events. Is able to comprehend a range of speech varieties (dialect and/or accent) or registers.	Responses are immediate, appropriate, and informative. Manages the speaker/listener relationship effectively.

LEVEL	PRONUNCIATION Assumes a dialect and/or accent intelligible to the aeronautical community	STRUCTURE Relevant grammatical structures and sentence patterns are determined by language functions appropriate to the task	VOCABULARY	FLUENCY	COMPREHENSION	INTERACTIONS
Operational (Level 4)	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are influenced by the first language or regional variation but only sometimes interfere with ease of understanding.	Basic grammatical structures and sentence patterns are used creatively and are usually well controlled. Errors may occur, particularly in unusual or unexpected circumstances, but rarely interfere with meaning.	Vocabulary range and accuracy are usually sufficient to communicate effectively on common, concrete, and work related topics. Can often paraphrase successfully when lacking vocabulary particularly in unusual or unexpected circumstances.	Produces stretches of language at an appropriate tempo. There may be occasional loss of fluency on transition from rehearsed or formulaic speech to spontaneous interaction, but this does not prevent effective communication. Can make limited use of discourse markers and connectors. Fillers are not distracting.	Comprehension is mostly accurate on common, concrete, and work related topics when the accent or variety used is sufficiently intelligible for an international community of users. When the speaker is confronted with a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events, comprehension may be slower or require clarification strategies.	Responses are usually immediate, appropriate, and informative. Initiates and maintains exchanges even when dealing with an unexpected turn of events. Deals adequately with apparent misunderstandings by checking, confirming, or clarifying.

LEVEL	PRONUNCIATION Assumes a dialect and/or accent intelligible to the aeronautical community	STRUCTURE Relevant grammatical structures and sentence patterns are determined by language functions appropriate to the task	VOCABULARY	FLUENCY	COMPREHENSION	INTERACTIONS
Pre-operational (Level 3)	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are influenced by the first language or regional variation and frequently interfere with ease of understanding.	Basic grammatical structures and sentence patterns associated with predictable situations are not always well controlled. Errors frequently interfere with meaning.	Vocabulary range and accuracy are often sufficient to communicate effectively on common, concrete, and work related topics but range is limited and the word choice often inappropriate. Is often unable to paraphrase successfully when lacking vocabulary.	Produces stretches of language, but phrasing and pausing are often inappropriate. Hesitations or slowness in language processing may prevent effective communication. Fillers are sometimes distracting.	Comprehension is often accurate on common, concrete, and work related topics when the accent or variety used is sufficiently intelligible for an international community of users. May fall to understand a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events.	Responses are sometimes immediate, appropriate, and informative. Can initiate and maintain exchanges with reasonable ease on familiar topics and in predictable situations. Generally inadequate when dealing with an unexpected turn of events.
Elementary (Level 2)	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are heavily influenced by the first language or regional variation and usually interfere with ease of understanding.	Shows only limited control of few simple memorized grammatical structures and sentence patterns.	Limited vocabulary range consisting only of isolated words and memorized phrases.	Can produce very short, isolated, memorized utterances with frequent pausing and a distracting use of fillers to search for expressions and articulate less familiar words.	Comprehension is limited to isolated, memorized phrases when they are carefully and slowly articulated.	Response time is slow, and often inappropriate. Interaction is limited to simple routine exchanges.
Pre-elementary (Level 1)	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.

Note: The Operational Level (Level 4) is the minimum required proficiency level for radiotelephony communication.

Levels 1 through 3 describe Pre-elementary, Elementary and Pre-operational levels of language proficiency respectively, all of which describe a level below the language proficiency requirement.

Levels 5 and 6 describe Extended and Expert levels at levels of proficiency more advanced than the minimum required standard.]

[Amdt. 5, 01.12.06]

**[AMC No. 2 to JAR-FCL 2.010
Language Proficiency Assessment**
(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.010)
(See AMC No. 1 to JAR-FCL 2.010)
(See IEM FCL 2.010)

GENERAL

- 1 The Authority may use its own resources in developing or conducting the language proficiency assessment, or may delegate this task to language assessment bodies.
- 2 The assessment should meet the basic requirements stated in paragraphs 7 to 10, and the persons nominated as language proficiency assessors should meet the criteria at paragraphs 11 to 13 of this AMC.
- 3 The Authority should establish an appeal procedure for applicants.
- 4 Based on existing assessment methods the Authority may decide that active holders of a ATPL issued in accordance with JAR-FCL requirements should graded level 4 as of the 5 March 2008.

LANGUAGE PROFICIENCY RE-EVALUATION

- 5 The recommended Language Proficiency re-evaluation intervals referred to in Appendix 1 to JAR-FCL 2.010 paragraph 3 should not exceed:
 - a) 3 years if the Language Proficiency level demonstrated is Operational Level (level 4) of the ICAO Language Proficiency Rating; or
 - b) 6 years if the Language Proficiency level demonstrated is Extended Level (level 5) of the ICAO Language Proficiency Rating.

It is recommended that the holder of a licence receives a statement containing the level and validity of the language endorsements.

- 6 Formal re-evaluation is not required for applicants who demonstrate expert (level 6) language proficiency, e.g. native and very proficient non-native speakers with a dialect or accent intelligible to the international aeronautical community.

BASIC ASSESSMENT REQUIREMENTS

- 1 The aim of the assessment is to determine the ability of an applicant for a pilot licence or a licence holder to speak and understand the language used for radiotelephony communications.
- 2
 - a) The assessment should determine the ability of the applicant to use both:
 - standard radiotelephony phraseology; and
 - plain language, in situations when standardised phraseology cannot serve an intended transmission.
 - b) The assessment should include:
 - voice-only and/or face-to face situations
 - common, concrete and work-related topics for pilots.
 - c) The applicants should demonstrate their linguistic ability in dealing with an unexpected turn of events, and in solving apparent misunderstandings.
 - d) The assessment should determine the applicant's speaking and listening abilities. Indirect assessments, of grammatical knowledge, reading and writing, are not appropriate.

For further guidance see IEM FCL 2.010.

- 3 The assessment should determine the language skills of the applicant in the following areas:
- a) Pronunciation:
 - the extent to which the pronunciation, stress, rhythm and intonation are influenced by the applicant's first language or national variations; and
 - how much they interfere with ease of understanding.
 - b) Structure:
 - the ability of the applicant to use both basic and complex grammatical structures; and
 - the extent to which the applicant's errors interfere with the meaning.
 - c) Vocabulary:
 - the range and accuracy of the vocabulary used; and
 - the ability of the applicant to paraphrase successfully when lacking vocabulary.
 - d) Fluency:
 - tempo
 - hesitancy
 - rehearsed versus spontaneous speech
 - use of discourse markers and connectors
 - e) Comprehension:
 - on common, concrete and work-related topics; and
 - when confronted with a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events,

Note: The accent or variety of accents used in the test material should be sufficiently intelligible for an international community of users.
 - f) Interactions:
 - quality of response (immediate, appropriate, and informative)
 - the ability to initiate and maintain exchanges:
 - on common, concrete and work-related topics; and
 - when dealing with an unexpected turn of events,
 - the ability to deal with apparent misunderstandings by checking, confirming or clarifying.

Note: The assessment of the language skills in the areas mentioned above is conducted using the Rating Scale in the AMC No. 1 to JAR-FCL 2.010.

4 When the assessment is not conducted in a face-to-face situation, it should use appropriate technologies for the assessment of the applicant's abilities in listening and speaking, and for enabling interactions (for example: simulated pilot/controller communication).

ASSESSORS

5 It is essential that the persons responsible for language proficiency assessment ('assessors') are suitably trained and qualified. They should be either aviation specialists (i.e. current or former flight crew members or air traffic controllers), or language specialists with additional aviation-related training. An alternative approach would be to form an assessment team consisting of an operational expert and a language expert (see ICAO Doc 9835 paragraph 6.5.5).

6 The assessors should be trained on the specific requirements of the assessment.

7 Assessors should not test applicants to whom they have given language training.

CRITERIA FOR THE ACCEPTABILITY OF LANGUAGE ASSESSMENT BODIES

8 A language assessment body offering services on behalf of the Authority (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.010 paragraph 5) should meet the specifications at paragraphs 14 to 18.

9 In order to ensure an impartial assessment process, the language assessment should be independent of the language training.

- 10 In order to be acceptable, the language assessment bodies should demonstrate:
- a) appropriate management and staffing, and
 - b) Quality System established and maintained to ensure compliance with, and adequacy of, assessment requirements, standards and procedures.
- 11 The Quality system established by a language assessment body should address the following:
- a) Management
 - b) Policy and strategy
 - c) Processes
 - d) The relevant provisions of ICAO/JAR-FCL, standards and assessment procedures
 - e) Organisational structure
 - f) Responsibility for the development, establishment and management of the Quality System
 - g) Documentation
 - h) Quality Assurance Programme
 - i) Human Resources and training (initial, recurrent)
 - j) Assessment requirements
 - k) Customer satisfaction
- 12 The assessment documentation and records should be kept for a period of time determined by the Authority and made available to the Authority, on request.
- 13 The assessment documentation should include at least the following:
- a) assessment objectives
 - b) assessment layout, time scale, technologies used, assessment samples, voice samples
 - c) assessment criteria and standards (at least for the levels 4, 5 and 6 of the Rating Scale in the AMC No. 1 to JAR-FCL 2.010)
 - d) documentation demonstrating the assessment validity, relevance and reliability
 - e) assessment procedures and responsibilities
 - preparation of individual assessment,
 - administration: location(s), identity check and invigilation, assessment discipline, confidentiality/security
 - reporting and documentation provided to the Authority and/or to the applicant, including sample certificate
 - retention of documents and records.

Note: Refer to the 'Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements' (ICAO Doc 9835) for further guidance.]

[Amdt. 5, 01.12.06]

IEM No. 1 to JAR-FCL 2.055
Quality System for FTO/TRTOs
(See AMC FCL 2.055)

INTRODUCTION

A basis for quality should be established by every FTO/TRTO and problem-solving techniques to run processes should be applied. Knowledge in how to measure, establish and ultimately achieve quality in training and education is considered to be essential.

The purpose of this IEM is to provide information and guidance to the training organisations on how to establish a Quality System that enables compliance with Appendix 1a to JAR-FCL 2.055, item 3 and Appendix 2 to JAR-FCL 2.055, item 3 (Quality Systems).

In order to show compliance with Appendix 1a to JAR-FCL 2.055, item 3 and Appendix 2 to JAR-FCL 2.055, item 3, an FTO/TRTO should establish its Quality System in accordance with the instructions and information contained in the succeeding paragraphs.

THE QUALITY SYSTEM OF THE FTO/TRTO

1 Terminology

Accountable Manager

A person acceptable to the Authority who has authority for ensuring that all training activities can be financed and carried out to the standards required by the Authority, and additional requirements defined by the FTO/TRTO.

Quality

The totality of features and characteristics of a product or service that bear on its ability to satisfy stated or implied needs.

Quality Assurance

All those planned and systematic actions necessary to provide adequate confidence that all training activities satisfy given requirements, including the ones specified by the FTO/TRTO in relevant manuals.

Quality Manager

The manager, acceptable to the Authority, responsible for the management of the Quality System, monitoring function and requesting corrective actions.

Quality Manual

The document containing the relevant information pertaining to the operator's quality system and quality assurance programme.

Quality Audit

A systematic and independent examination to determine whether quality activities and related results comply with planned arrangements and whether these arrangements are implemented effectively and are suitable to achieve objectives.

2 Quality Policy and Strategy

It is of vital importance that the FTO/TRTO describes how the organisation formulates, deploys, reviews its policy and strategy and turns it into plans and actions. A formal written Quality Policy Statement should be established that is a commitment by the Head of Training as to what the Quality System is intended to achieve. The Quality Policy should reflect the achievement and continued compliance with relevant parts of JAR-FCL together with any additional standards specified by the FTO/TRTO.

The Accountable Manager will have overall responsibility for the Quality System including the frequency, format and structure of the internal management evaluation activities.

3 Purpose of a Quality System

The implementation and employment of a Quality System will enable the FTO/TRTO to monitor compliance with relevant parts of JAR-FCL, the Operations Manual, the Training Manual, and any other standards as established by that FTO/TRTO, or the Authority, to ensure safe and efficient training.

4 Quality Manager

4.1 The primary role of the Quality Manager is to verify, by monitoring activities in the field of training, that the standards required by the Authority, and any additional requirements as established by the FTO/TRTO, are being carried out properly under the supervision of the Head of Training, the Chief Flying Instructor and the Chief Ground Instructor.

4.2 The Quality Manager should be responsible for ensuring that the Quality Assurance Programme is properly implemented, maintained and continuously reviewed and improved. The Quality Manager should:

- have direct access to the Head of Training,
- have access to all parts of the FTO/TRTO's organisation.

4.3 In the case of small or very small FTO/TRTOs, the posts of the Head of Training and the Quality Manager may be combined. However, in this event, quality audits should be conducted by independent personnel. In the case of a training organisation offering integrated training the Quality Manager should not hold the position of Head of Training, Chief Flying Instructor and Chief Ground Instructor.

5 Quality System

5.1 The Quality System of the FTO/TRTO should ensure compliance with and adequacy of training activities requirements, standards and procedures.

5.2 The FTO/TRTO should specify the basic structure of the Quality System applicable to all training activities conducted.

5.3 The Quality System should be structured according to the size of the FTO/TRTO and the complexity of the training to be monitored.

6 Scope

A Quality System should address the following:

- 6.1 Leadership
- 6.2 Policy and Strategy
- 6.3 Processes
- 6.4 The provisions of JAR-FCL
- 6.5 Additional standards and training procedures as stated by the FTO/TRTO
- 6.6 The organisational structure of the FTO/TRTO
- 6.7 Responsibility for the development, establishment and management of the Quality System
- 6.8 Documentation, including manuals, reports and records
- 6.9 Quality Assurance Programme
- 6.10 The required financial, material, and human resources
- 6.11 Training requirements
- 6.12 Customer satisfaction

7 Feedback System

The quality system should include a feedback system to ensure that corrective actions are both identified and promptly addressed. The feedback system should also specify who is required to rectify discrepancies and non-compliance in each particular case, and the procedure to be followed if corrective action is not completed within an appropriate timescale.

8 Documentation

Relevant documentation includes the relevant part(s) of the Training and Operations Manual, which may be included in a separate Quality Manual.

8.1 In addition relevant documentation should also include the following:

- Quality Policy,
- Terminology,
- Specified training standards,
- A description of the organisation,
- The allocation of duties and responsibilities,
- Training procedures to ensure regulatory compliance.

8.2 The Quality Assurance Programme, reflecting:

- Schedule of the monitoring process,
- Audit procedures,
- Reporting procedures,
- Follow-up and corrective action procedures,
- Recording system,
- The training syllabus; and
- Document control.

9 Quality Assurance Programme

The Quality Assurance Programme should include all planned and systematic actions necessary to provide confidence that all training are conducted in accordance with all applicable requirements, standards and procedures.

10 Quality Inspection

The primary purpose of a quality inspection is to observe a particular event/action/document etc., in order to verify whether established training procedures and requirements are followed during the accomplishment of that event and whether the required standard is achieved.

Typical subject areas for quality inspections are:

- Actual flight and ground training,
- Maintenance,
- Technical Standards; and
- Training Standards.

11 Audit

An audit is a systematic, and independent comparison of the way in which a training is being conducted against the way in which the published training procedures say it should be conducted.

Audits should include at least the following quality procedures and processes:

- An explanation of the scope of the audit,
- Planning and preparation,
- Gathering and recording evidence; and
- Analysis of the evidence.

The various techniques that make up an effective audit are:

- Interviews or discussions with personnel,
- A review of published documents,
- The examination of an adequate sample of records,
- The witnessing of the activities which make up the training; and
- The preservation of documents and the recording of observations.

12 Auditors

The FTO/TRTO should decide, depending on the complexity of the training, whether to make use of a dedicated audit team or a single auditor. In any event, the auditor or audit team should have relevant training and/or operational experience.

The responsibilities of the auditors should be clearly defined in the relevant documentation.

13 Auditor's Independence

Auditors should not have any day-to-day involvement in the area of the operation or maintenance activity which is to be audited. An FTO/TRTO may, in addition to using the services of full-time dedicated personnel belonging to a separate quality department, undertake the monitoring of specific areas or activities by the use of part-time auditors.

An FTO/TRTO whose structure and size does not justify the establishment of full-time auditors, may undertake the audit function by the use of part-time personnel from within his own organisation or from an external source under the terms of an agreement acceptable to the Authority.

In all cases the FTO/TRTO should develop suitable procedures to ensure that persons directly responsible for the activities to be audited are not selected as part of the auditing team. Where external auditors are used, it is essential that any external specialist is familiar with the type of training conducted by the FTO/TRTO.

The Quality Assurance Programme of the FTO/TRTO should identify the persons within the company who have the experience, responsibility and authority to:

- Perform quality inspections and audits as part of ongoing Quality Assurance,
- Identify and record any concerns or findings, and the evidence necessary to substantiate such concerns or findings,
- Initiate or recommend solutions to concerns or findings through designated reporting channels,
- Verify the implementation of solutions within specific timescales,
- Report directly to the Quality Manager.

14 Audit scope

FTO/TRTOs are required to monitor compliance with the training and Operations Manuals they have designed to ensure safe and efficient training. In doing so they should as a minimum, and where appropriate, monitor:

- a) Organisation,
- b) Plans and objectives,
- c) Training Procedures,
- d) Flight Safety,
- e) Manuals, Logs, and Records,
- f) Flight and Duty Time Limitations,
- g) Rest Requirements, and Scheduling,
- h) Helicopter Maintenance/Operations interface,
- i) Maintenance Programmes and Continued Airworthiness,
- j) Airworthiness Directives management,
- k) Maintenance Accomplishment.

15 Audit Scheduling

A Quality Assurance Programme should include a defined audit schedule and a periodic review cycle. The schedule should be flexible, and allow unscheduled audits when trends are identified. Follow-up audits should be scheduled when necessary to verify that corrective action was carried out and that it was effective.

An FTO/TRTO should establish a schedule of audits to be completed during a specific calendar period. All aspects of the training should be reviewed within a period of 12 months in accordance with the programme unless an extension to the audit period is accepted as explained below.

An FTO/TRTO may increase the frequency of their audits at their discretion but should not decrease the frequency without the acceptance of the Authority. It is considered unlikely that a period of greater than 24 months would be acceptable for any audit topic.

When an FTO/TRTO defines the audit schedule, significant changes to the management, organisation, training, or technologies should be considered, as well as changes to the regulatory requirements.

16 Monitoring and Corrective Action

The aim of monitoring within the Quality System is primarily to investigate and judge its effectiveness and thereby to ensure that defined policy, training standards are continuously complied with. Monitoring activity is based upon quality inspections, audits, corrective action and follow-up. The FTO/TRTO should establish and publish a quality procedure to monitor regulatory compliance on a continuing basis. This monitoring activity should be aimed at eliminating the causes of unsatisfactory performance.

Any non-compliance identified should be communicated to the manager responsible for taking corrective action or, if appropriate, the Accountable Manager. Such non-compliance should be recorded, for the purpose of further investigation, in order to determine the cause and to enable the recommendation of appropriate corrective action.

The Quality Assurance Programme should include procedures to ensure that corrective actions are developed in response to findings. These quality procedures should monitor such actions to verify their effectiveness and that they have been completed. Organisational responsibility and accountability for the implementation of corrective action resides with the department cited in the report identifying the finding. The Accountable Manager will have the ultimate responsibility for ensuring, through the Quality Manager(s), that corrective action has re-established compliance with the standard required by the Authority and any additional requirements established by the FTO/TRTO.

17 Corrective action

Subsequent to the quality inspection/audit, the FTO/TRTO should establish:

- a) The seriousness of any findings and any need for immediate corrective action,
- b) The origin of the finding,
- c) What corrective actions are required to ensure that the non-compliance does not recur,
- d) A schedule for corrective action,
- e) The identification of individuals or departments responsible for implementing corrective action,
- f) Allocation of resources by the Accountable Manager where appropriate.

17.1 The Quality Manager should:

17.1.1 Verify that corrective action is taken by the manager responsible in response to any finding of non-compliance.

17.1.2 Verify that corrective action includes the elements outlined in paragraph 16 above.

17.1.3 Monitor the implementation and completion of corrective action.

17.1.4 Provide management with an independent assessment of corrective action, implementation and completion.

17.1.5 Evaluate the effectiveness of corrective action through the follow-up process.

18 Management Evaluation

A management evaluation is a comprehensive, systematic documented review by the management of the quality system, training policies, and procedures, and should consider:

The results of quality inspections, audits and any other indicators; as well as the overall effectiveness of the management organisation in achieving stated objectives.

A management evaluation should identify and correct trends, and prevent, where possible, future non-conformities. Conclusions and recommendations made as a result of an evaluation should be submitted in writing to the responsible manager for action. The responsible manager should be an individual who has the authority to resolve issues and take action.

The Accountable Manager should decide upon the frequency, format, and structure of internal management evaluation activities.

19 Recording

Accurate, complete, and readily accessible records documenting the results of the Quality Assurance Programme should be maintained by the FTO/TRTO. Records are essential data to enable an FTO/TRTO to analyse and determine the root causes of non-conformity, so that areas of non-compliance can be identified and subsequently addressed.

The following records should be retained for a period of 5 years:

- Audit Schedules,
- Quality inspection and Audit reports,
- Responses to findings,
- Corrective action reports,
- Follow-up and closure reports,
- Management Evaluation reports.

20 Quality Assurance Responsibility for Sub-Contractors

An FTO/TRTO may decide to sub-contract out certain activities to external organisations subject to the approval of the authority.

The ultimate responsibility for the training provided by the subcontractor always remains with the FTO/TRTO. A written agreement should exist between the FTO/TRTO and the sub-contractor clearly defining the safety related services and quality to be provided. The sub-contractor's safety related activities relevant to the agreement should be included in the FTO/TRTO's Quality Assurance Programme.

The FTO/TRTO should ensure that the sub-contractor has the necessary authorisation/approval when required, and commands the resources and competence to undertake the task. If the FTO/TRTO requires the sub-contractor to conduct activity which exceeds the sub-contractor's authorisation/approval, the FTO/TRTO is responsible for ensuring that the sub-contractor's quality assurance takes account of such additional requirements.

21 Quality System Training

Correct and thorough training is essential to optimise quality in every organisation. In order to achieve significant outcomes of such training the FTO/TRTO should ensure that all staff understands the objectives as laid down in the Quality Manual.

Those responsible for managing the Quality System should receive training covering:

- An introduction to the concept of Quality System,
- Quality management,
- Concept of Quality Assurance,
- Quality manuals,
- Audit techniques,
- Reporting and recording; and
- The way in which the Quality System will function in the FTO/TRTO.

Time should be provided to train every individual involved in quality management and for briefing the remainder of the employees. The allocation of time and resources should be governed by the size and complexity of the operation concerned.

22 Sources of Training

Quality management courses are available from the various National or International Standards Institutions, and an FTO/TRTO should consider whether to offer such courses to those likely to be involved in the management of Quality Systems. Organisations with sufficient appropriately qualified staff should consider whether to carry out in-house training.

23 Quality Systems for small/very small Organisations

The requirement to establish and document a Quality System, and to employ a Quality Manager.

Complex quality systems could be inappropriate for small or very small FTO/TRTOs and the clerical effort required to draw up manuals and quality procedures for a complex system may stretch their resources. It is therefore accepted that such FTO/TRTOs should tailor their quality systems to suit the size and complexity of their training and allocate resources accordingly.

For small and very small FTO/TRTOs it may be appropriate to develop a Quality Assurance Programme that employs a checklist. The checklist should have a supporting schedule that requires completion of all checklist items within a specified timescale, together with a statement acknowledging completion of a periodic review by top management. An occasional independent overview of the checklist content and achievement of the Quality Assurance should be undertaken.

The small FTO/TRTO may decide to use internal or external auditors or a combination of the two. In these circumstances it would be acceptable for external specialists and or qualified organisations to perform the quality audits on behalf of the Quality Manager.

If the independent quality audit function is being conducted by external auditors, the audit schedule should be shown in the relevant documentation.

Whatever arrangements are made, the FTO/TRTO retains the ultimate responsibility for the quality system and especially the completion and follow-up of corrective actions.

[Amdt. 1, 01.12.00]

IEM No. 2 to JAR-FCL 2.055**Financial Evaluation of Flying Training Organisations (FTOs)/Type Rating Training Organisations (TRTOs)**

(See Appendix 1a and 2 to JAR-FCL 2.055)

OBJECTIVE

1 The objective of this IEM is to set out the means of compliance for the Authority to be satisfied that FTOs/TRTOs have sufficient funding available to conduct training to the approved standards of JAR-FCL Paragraph 9 of Appendix 1a to JAR-FCL 2.055 and paragraph 8 of Appendix 2 to JAR-FCL 2.055 address the maintenance of acceptable flying training standards throughout the duration of a course. It is not intended to be a consumer protection provision. The grant and revalidation of an approval cannot therefore be construed as a guarantee of the underlying financial soundness of the organisation. It is an indication, on the basis of financial information provided, that the approved organisation can provide sufficient facilities and qualified staff such that flying training can be, or can continue to be, provided in accordance with relevant JAR-FCL training requirements and standards.

APPLICATION FOR APPROVAL OR REVALIDATION

2 Any application for initial approval or revalidation is to be supported by a plan, covering the period of approval requested, which includes at least the following information:

a) Training facilities and number of students

Details, as appropriate, of:

- the number and types of training helicopters that will be used,
- the number of flight and ground instructors that will be employed,
- the number of classrooms and other types of training facilities (synthetic training devices, etc.) intended for use,
- the supporting infrastructure (staff offices, operations room, briefing rooms, rest rooms, hangars, etc.),
- planned number of students (by month and course).

b) Financial Details

- capital expenditure necessary to provide the planned facilities,
- costs associated with running each of the courses for which approval is sought,
- income forecasts for the period of approval,
- a forecast financial operating statement for the business for which approval is sought,
- details of any other financial trading arrangement on which the viability of the approved organisation may be dependent.

3 The plan submitted in support of an application for initial approval or revalidation is to be accompanied by a Financial Statement from the applicant's bankers or auditors which certifies that the applicant has, or has recourse to, sufficient financial resources to meet the applicant's proposals as described in the plan to conduct JAR-FCL approved courses. An appropriately revised Financial Statement will be required whenever the applicants wish to expand their activities in addition to those described in the plan, in order to satisfy the requirements of JAR-FCL.

ONGOING FINANCIAL MONITORING

4 After approval has been granted, if the Authority has reason to believe that the necessary standards of compliance with JAR-FCL are not being met or may not be met due to a lack or apparent lack of financial resources, the Authority may require the organisation to demonstrate in a written submission that sufficient funds can and will be made available to continue to meet the terms of approval, or such modifications to it as may have been agreed with the Authority. Any such submission is to be accompanied by a further Financial Statement signed by the approved organisation's bankers or auditors.

5 The Authority may also require a Financial Statement if it appears to the Authority that operation of the approved course(s) is significantly at variance with the proposals contained in the business plan.

[Amdt. 1, 01.12.00]

IEM No. 3 to JAR-FCL 2.055**Flying Training Organisations for pilot licences and ratings**

(See Appendix 1a and 2 to JAR-FCL 2.055)

(See IEM No. 4 to JAR-FCL 2.055)

TRAINING MANUAL

Training Manuals for use at an FTO or TRTO conducting approved integrated or modular flying training courses should include the following:

Part 1 – The Training Plan

The aim of the course (ATP(H), CPL/IR(H), CPL(H) as applicable)	A statement of what the student is expected to do as a result of the training, the level of performance, and the training constraints to be observed.
Pre-entry requirements	Minimum age, educational requirements (including language), medical requirements. Any individual State requirements.
Credits for previous experience	To be obtained from the Authority before training begins.
Training Syllabi	The flying syllabus (single-engine), the flying syllabus (multi-engine), the synthetic flight training syllabus and the theoretical knowledge training syllabus.
The time scale and scale, in weeks, for each syllabus	Arrangements of the course and the integration of syllabi time.
Training programme	The general arrangements of daily and weekly programmes for flying, ground and synthetic flight training. Bad weather constraints. Programme constraints in terms of maximum student training times, (flying, theoretical knowledge, synthetic) e.g. per day/week/month. Restrictions in respect of duty periods for students. Duration of dual and solo flights at various stages. Maximum flying hours in any day/night; maximum number of training flights in any day/night. Minimum rest period between duty periods.
Training records	Rules for security of records and documents. Attendance records. The form of training records to be kept. Persons responsible for checking records and students' log books. The nature and frequency of record checks. Standardisation of entries in training records. Rules concerning log book entries.
Safety training	Individual responsibilities. Essential exercises. Emergency drills (frequency). Dual checks (frequency at various stages). Requirement before first solo day/night/navigation etc.

Tests and examinations	<p>Flying</p> <p>(a) Progress checks, (b) Qualifying tests.</p> <p>Theoretical Knowledge</p> <p>(a) Progress tests, (b) Qualifying examinations.</p> <p>Authorisation for test.</p> <p>Rules concerning refresher training before retest.</p> <p>Test reports and records.</p> <p>Procedures for examination paper preparation, type of question and assessment, standard required for 'Pass'.</p> <p>Procedure for question analysis and review and for raising replacement papers.</p> <p>Examination resit procedures.</p>
Training effectiveness	<p>Individual responsibilities.</p> <p>General assessment.</p> <p>Liaison between departments.</p> <p>Identification of unsatisfactory progress (individual students).</p> <p>Actions to correct unsatisfactory progress.</p> <p>Procedure for changing instructors.</p> <p>Maximum number of instructor changes per student.</p> <p>Internal feedback system for detecting training deficiencies.</p> <p>Procedure for suspending a student from training.</p> <p>Discipline.</p> <p>Reporting and documentation.</p>
Standards and Level of performance at various stages	<p>Individual responsibilities.</p> <p>Standardisation.</p> <p>Standardisation requirements and procedures.</p> <p>Application of test criteria.</p>

Part 2 – Briefing and Air Exercises

Air Exercise	A detailed statement of the content specification of all the air exercises to be taught, arranged in the sequence to be flown with main and subtitles. This should normally be the same as the air exercise specification for the flight instructor rating course.
Air exercise reference List	An abbreviated list of the above exercises giving only main and subtitles for quick reference, and preferably in flip-card form to facilitate daily use by flight instructors.
Course structure - Phase of training	A statement of how the course will be divided into phases, indication of how the above air exercises will be divided between the phases and how they will be arranged to ensure that they are completed in the most suitable learning sequence and that essential (emergency) exercises are repeated at the correct frequency. Also, the syllabus hours for each phase and for groups of exercises within each phase shall be stated and when progress tests are to be conducted, etc.

Course structure integration of syllabi	The manner in which theoretical knowledge, synthetic flight training and flying training will be integrated so that as the flying training exercises are carried out students will be able to apply the knowledge gained from the associated theoretical knowledge instruction and synthetic flight training.
Student progress	The requirement for student progress and include a brief but specific statement of what a student is expected to be able to do and the standard of proficiency he must achieve before progressing from one phase of air exercise training to the next. Include minimum experience requirements in terms of hours, satisfactory exercise completion, etc. as necessary before significant exercises, e.g. night flying.
Instructional methods	The FTO requirements, particularly in respect of pre- and post-flying briefing, adherence to syllabi and training specifications, authorisation of solo flights, etc.
Progress tests	The instructions given to examining staff in respect of the conduct and documentation of all progress tests.
Glossary of terms	Definition of significant terms as necessary.
Appendices	Progress test report forms. Skill test report forms. FTO certificates of experience, competence, etc. as required.

Part 3 – Synthetic Flight Training

Structure generally as for Part 2.

Part 4 – Theoretical knowledge instruction

Structure of the theoretical knowledge course	A statement of the structure of the course, including the general sequence of the topics to be taught in each subject, the time allocated to each topic, the breakdown per subject and an example of a course schedule. Distance Learning courses should include instructions of the material to be studied for individual elements of the course.
Lesson Plans	A description of each lesson or group of lessons including teaching materials, training aids, progress test organisation and inter-connection of topics with other subjects.
Teaching materials	Specification of the training aids to be used (e.g. study materials, course manual references, exercises, self-study materials, demonstration equipment).
Student progress	The requirements for student progress, including a brief but specific statement of the standard that must be achieved and the mechanism for achieving this, before application for theoretical knowledge examinations.
Progress testing	The organisation of progress testing in each subject, including topics covered, evaluation methods and documentation.
Review procedure	The procedure to be followed if the standard required at any stage of the course is not achieved, including an agreed action plan with remedial training if required.

OPERATIONS MANUAL

Operations Manuals for use at an FTO conducting approved integrated or modular flying training courses include the following:

- a) General
 - A list and description of all volumes in the Operations Manual,
 - Administration (function and management),
 - Responsibilities (all management and administrative staff),
 - Student discipline and disciplinary action,
 - Approval/authorisation of flights,
 - Preparation of flying programme (restriction of numbers of helicopters in poor weather,
 - Command of helicopter,
 - Responsibilities of pilot-in-command,
 - Carriage of passengers,
 - Helicopter documentation,
 - Retention of documents,
 - Flight crew qualification records (licences and ratings),
 - Revalidation (medical certificates and ratings),
 - Flying duty period and flight time limitations (flying instructors),
 - Flying duty period and flight time limitations (students),
 - Rest periods (flying instructors),
 - Rest periods (students),
 - Pilots' log books,
 - Flight planning (general),
 - Safety (general) – equipment, radio listening watch, hazards, accidents and incidents (including reports), safety pilots etc.
- b) Technical
 - Helicopter descriptive notes,
 - Helicopter handling (including checklists, limitations, helicopter maintenance and technical logs, in accordance with relevant JARs, etc.),
 - Emergency procedures,
 - Radio and radio navigation aids,
 - Allowable deficiencies, (based on MMEL, if available).
- c) Route
 - Performance (legislation, take-off, route, landing etc.),
 - Flight planning (fuel, oil, minimum safe altitude, navigation equipment etc.),
 - Loading (loadsheets, mass, balance, limitations),
 - Weather minima (flying instructors),
 - Weather minima (students – at various stages of training),
 - Training routes/areas.
- d) Staff Training
 - Appointments of persons responsible for standards/competence of flying staff,
 - Initial training,
 - Refresher training,
 - Standardisation training,
 - Proficiency checks,
 - Upgrading training,
 - FTO staff standards evaluation.

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 4, 01.08.06]

IEM No. 4 to JAR-FCL 2.055**Overview of Synthetic Flight Training Credits for Dual Instruction in Helicopter Flying Training Courses**

		ATPL(H)/IR Integrated			FSTD Credits
	Dual	Solo		Total	FS; FTD; FNPT
Visual, including ME T/R training	75 hrs	15 hrs	40 hrs	130 hrs	30 hrs FS C/D level or 25 hrs FTD 2, 3 or 20 hrs FNPT II, III
Basic Instrument	10 hrs	-	-	10 hrs	5 hrs FTD1; FNPT 1
Instrument Rating training	40 hrs	-		40 hrs	20 hrs FS; FTD 2, 3; FNPT II, III or 5 hrs FTD 1; FNPT I
MCC	15 hrs	-	-	15 hrs	15 hrs FS; FTD 2, 3 (MCC); FNPT II, III; (MCC)
Total	140 hrs	55 hrs		195 hrs	65 hrs FS or 60 hrs FTD 2, 3 or 55 hrs FNPT II, III or 10 hrs FTD 1; FNPT I
		ATPL(H)/VFR Integrated			
	Dual	Solo	SPIC	Total	FS; FTD; FNPT
Visual including ME T/R training	75 hrs	15 hrs	40 hrs	130 hrs	30 hrs FS C/D level or 25 hrs FTD 2, 3 or 20 hrs FNPT II, III
Basic instrument	10 hrs	-	-	10 hrs	5 hrs FTD 1; FNPT I
MCC/VFR	10 hrs	-	-	10 hrs	10 hrs FS; FTD 2, 3(MCC); FNPT II, III (MCC)
Total	95 hrs	55 hrs		150 hrs	40 hrs FS or 35 hrs FTD 2, 3 or 30 hrs FNPT II, III or 5 hrs FTD 1; FNPT I
		CPL(H)/IR Integrated			
	Dual	Solo	SPIC	Total	FS; FTD; FNPT
Visual including ME T/R training	75 hrs	15 hrs	40 hrs	130 hrs	30 hrs FS C/D level or 25 hrs FTD 2, 3 or 20 hrs FNPT II, III
Basic instrument	10 hrs	-	-	10 hrs	5 hrs FTD 1; FNPT I
Instrument Rating training	40 hrs	-	-	40 hrs	20 hrs FS; FTD 2, 3; FNPT II, III or 5 hrs FTD 1; FNPT I
Total	125 hrs	55 hrs		180 hrs	50 hrs FS C/D level or 45 hrs FTD 2, 3 or 40 hrs FNPT II, III 10 hrs FTD 1; FNPT I

		CPL(H) Integrated			
	Dual	Solo	SPIC	Total	FS; FTD; FNPT
Visual	75 hrs	15 hrs	35 hrs	125 hrs	30 hrs FS C/D level or 25 hrs FTD 2, 3 or 20 hrs FNPT II, III
Basic instrument	10 hrs	-	-	10 hrs	5 hrs FS; FTD 1,2, 3; FNPT I, II,II
Total	85 hrs	50 hrs		135 hrs	35 hrs FS or 30 hrs FTD 2, 3 or 25 hrs FNPT II, III or 5 hrs FTD1; FNPT I
		CPL(H) Modular			
	Dual	Solo	SPIC	Total	FS; FTD; FNPT
Visual	20 hrs	-	-	20 hrs	5 hrs FS, FTD 2, 3; FNPT II, III
Basic instrument	10 hrs	-	-	10 hrs	5 hrs FS, FTD 1, 2, 3; FNPT I, II, III
Total	30 hrs	-	-	30 hrs*	10 hrs FS, FTD 2, 3; FNPT II, III or 5 hrs FTD 1; FNPT I
		IR(H) Modular			
	Dual	Solo	SPIC	Total	FS; FTD; FNPT
Single Engine	50 hrs	-	-	50 hrs	35 hrs FS; FTD 2, 3; FNPT II, III or 20 hrs FTD 1; FNPT I
Multi Engine	55 hrs	-	-	55 hrs	40 hrs FS; FTD 2, 3; FNPT II, III or 20 hrs FTD 1; FNPT I
		MCC(H) Modular			
	Dual	Solo	SPIC	Total	FS; FTD; FNPT
MCC/VFR	15 hrs	-	-	15 hrs	15 hrs FS; FTD 2, 3 (MCC); FNPT II, III (MCC)
MCC/IR	5 hrs	-	-	5 hrs	5 hrs FS; FTD 2, 3 (MCC); FNPT II, III (MCC)
MCC(VFR+IR)	20 hrs	-	-	20 hrs	20 hrs FS; FTD 2, 3 (MCC); FNPT II, III (MCC)

Note:

Credits in FNPT I means, credits in an aeroplane FNPT I or in a helicopter FNPT I or in an aeroplane.

- Before commencing a CPL(H) modular course an applicant shall:
 - a) be the holder of a PPL(H) issued in accordance with ICAO Annex 1,
 - b) 155 hours flight time as a pilot in helicopters, or 105 hours flight time as pilot in helicopters if holder of CPL(A), or 135 hours flight time as a pilot in helicopters if holder of PPL(A).

[Amdt. 3, 01.09.03; Amdt. 4, 01.08.06]

IEM FCL 2.080
Recording of flight time

JAA
Joint Aviation Authorities

PILOT LOGBOOK

HOLDER'S NAME:

HOLDER'S LICENCE NUMBER:

<i>HOLDER'S ADDRESS:</i>	
<i>[space for address change]</i>	<i>[space for address change]</i>
<i>[space for address change]</i>	<i>[space for address change]</i>
<i>[space for address change]</i>	<i>[space for address change]</i>

1 DATE (dd/mm/yy)	2 DEPARTURE		3 ARRIVAL		4 AIRCRAFT		5 PILOT TIME			6 TOTAL TIME OF	7 NAME PIC	8 LANDINGS	
	PLACE	TIME	PLACE	TIME	MAKE, MODEL, VARIANT	REGISTRATION	SINGLE PILOT TIME	SE	ME			MULTI-PILOT TIME	DAY
TOTAL THIS PAGE													
TOTAL FROM PREVIOUS PAGES													
TOTAL TIME													

9		10				11			12
OPERATIONAL CONDITION TIME		PILOT FUNCTION TIME				SYNTHETIC TRAINING DEVICES SESSION			REMARKS AND ENDORSEMENTS
NIGHT	IFR	PILOT-IN-COMMAND	CO-PILOT	DUAL	INSTRUCTOR	DATE (dd/mm/yy)	TYPE	TOTAL TIME OF SESSION	
TOTAL THIS PAGE									
TOTAL FROM PREVIOUS PAGES									
TOTAL TIME									
I certify that the entries in this log are true.									
PILOT'S SIGNATURE _____									

INSTRUCTIONS FOR USE

- 1 JAR-FCL 1.080 and JAR-FCL 2.080 requires holders of a flight crew licence to record details of all flights flown in a format acceptable to the National Aviation Authority responsible for licence or rating issue. This log book enables pilot licence holders to record flying experience in a manner which will facilitate this process while providing a permanent record of the licence holders flying. Pilots who fly regularly aeroplanes and helicopters or other aircraft types are recommended to maintain separate log books for each type of flying.
- 2 Flight crew log book entries should be made as soon as practicable after any flight undertaken. All entries in the log book shall be made in ink or indelible pencil.
- 3 The particulars of every flight in the course of which the holder of a flight crew licence acts as a member of the operating crew of an aircraft are to be recorded in the appropriate columns using one line for each flight, provided that if an aircraft carries out a number of flights upon the same day returning on each occasion to the same place of departure and the interval between successive flights does not exceed thirty minutes, such series of flights may be recorded as a single entry.
- 4 Flight time is recorded from the time the aircraft first moves under its own power for the purpose of taking off until the time the aircraft finally comes to rest after landing (see JAR-FCL 2.001).
- 5 When an aircraft carries two or more pilots as members of the operating crew, one of them shall, before the flight commences, be designated by the operator as the aircraft "commander", in accordance with JAR-OPS, who may delegate the conduct of the flight to another suitable qualified pilot. All flying carried out as "commander" shall be entered in the log book as "pilot-in-command". A pilot flying as "pilot-in-command under supervision" or "student pilot-in-command" shall enter flying times as "pilot-in-command" but all such entries shall be certified by the commander or flight instructor in the "Remarks" column of the log book.

6 Notes on recording of flight time:

- Column 1: enter date (dd/mm/yy) on which the flight commences.
- Column 2/3: enter place of departure and destination either in full or the internationally recognised three or four letter designator. All times should be UTC.
- Column 5: indicate whether the operation was single or multi-pilot, and for single-pilot operation whether single or multi-engine.

1 DATE (dd/mm/yy)	2 DEPARTURE		3 ARRIVAL		4 AIRCRAFT			5 SINGLE PILOT TIME		6 TOTAL TIME OF FLIGHT	7 NAME PIC	8 LANDINGS	
	PLACE	TIME	PLACE	TIME	MAKE, MODEL, VARIANT	REGISTRA- TION	SE	ME	DAY			NIGHT	
7/8/98	LIS	1430	OPO	1645	MD500N	CS-HBL	✓			2	15	1	
20/8/98	SPL	920	RTM	1050	SA365N2	PH-HAP		1	30	1	30	SOLO	2

- Column 6: total time of flight may be entered in hours and minutes or decimal notation as desired.
- Column 7: enter name of pilot-in-command or SELF as appropriate.
- Column 8: indicate number of landings as pilot flying by day and/or night.
- Column 9: enter flight time undertaken at night or under instrument flight rules if applicable.
- Column 10: Pilot function time:
 - enter flight time as pilot-in-command (PIC), student pilot-in-command (SPIC) and pilot-in-command under supervision (PICUS) as PIC,
 - all time recorded as SPIC or PICUS must be countersigned by the aircraft commander/flight instructor in the Remarks (column 12).
 - instructor time should be recorded as appropriate and also entered as PIC.
- Column 11: Flight Simulator (FS) or Flight Navigation Procedures Trainer (FNPT):
 - for FS enter type of aircraft and qualification number of the device. For other flight training devices enter either FNPT I or FNPT II as appropriate
 - Total time of session includes all exercises carried out in the device, including pre- and after-flight checks.
 - Enter type of exercise performed in the Remarks (column 12), e.g. operator proficiency check, revalidation.
- Column 12: the Remarks column may be used to record details of the flight at the holder's discretion. The following entries, however, must be made:
 - instrument flight time undertaken as part of training for a licence or rating,
 - details of all skill tests and proficiency checks,
 - signature of PIC if the pilot is recording flight time as SPIC or PICUS,
 - signature of instructor if flight is part of a single-engine piston or touring motor glider class rating revalidation.

7 When each page is completed, accumulated flight times should be entered in the appropriate columns and certified by the pilot in the Remarks column.

9		10				11			12
OPERATIONAL CONDITION TIME		PILOT FUNCTION TIME				SYNTHETIC TRAINING DEVICES SESSION			REMARKS AND ENDORSEMENTS
NIGHT	IFR	PILOT-IN- COMMAND	CO-PILOT	DUAL	INSTRUC- TOR	DATE (dd/mm/yy)	TYPE	TOTAL TIME OF SESSION	
		2							
		15							
1	30	1			1	30			ME Type Rating Training
						2/9/98	AS332C	1	40
									Revalidation Prof Check

[Amdt: 1, 01.12.00]

AMC/IEM C - PRIVATE PILOT LICENCE**AMC FCL 2.125****Syllabus of theoretical knowledge and flight instruction for the private pilot licence (helicopter) - PPL(H)**

(See JAR-FCL 2.125)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.125)

SYLLABUS OF THEORETICAL KNOWLEDGE FOR THE PRIVATE PILOT LICENCE (HELICOPTER)**AIR LAW****Legislation**

- 1 The Convention on International Civil Aviation
- 2 The International Civil Aviation Organisation
- 3 Articles of the Convention
 - 1 Sovereignty
 - 2 Territory
 - 5 Flight over territory of Contracting States
 - 10 Landing at customs airports
 - 11 Applicability of air regulations
 - 12 Rules of the air
 - 13 Entry and clearance regulations of Contracting States
 - 16 Search of aircraft
 - 22 Facilitation of formalities
 - 23 Customs and immigration procedures
 - 24 Customs duty
 - 29 Documents to be carried in aircraft
 - 30 Use of aircraft radio equipment
 - 31 Certificate of airworthiness
 - 32 Licences of personnel
 - 33 Recognition of certificates and licences
 - 34 Journey log books
 - 35 Cargo restrictions
 - 36 Restrictions on use of photographic equipment
 - 37 Adoption of international standards and procedures
 - 39 Endorsement of certificates and licences
 - 40 Validity of endorsed certificates and licences
- 4 Annexes to the Convention ('ICAO Annexes')
 - Annex 7 Aircraft nationality and registration marks
 - definitions
 - aircraft registration marks
 - certificate of registration
 - identification plate
 - Annex 8 Airworthiness of aircraft
 - definitions
 - certificate of airworthiness
 - continuing airworthiness
 - validity of certificate of airworthiness
 - instruments and equipment
 - aircraft limitations and information

Rules of the air

Annex 2 Rules of the air

- definitions
- applicability
- general rules
- visual flight rules
- signals (Appendix 1)
- interception of civil aircraft (Appendix 2)

Air traffic regulations and air traffic services

Annex 11 Air traffic regulations and air traffic services

- definitions
- objectives of air traffic services
- classification of airspace
- flight information regions, control areas and control zones
- air traffic control services
- flight information services
- alerting service
- visual meteorological conditions
- instrument meteorological conditions
- in-flight contingencies

Annex 14 Aerodrome data

- definitions
- conditions of the movement area and related facilities

- Visual aids for navigation
 - indicators and signalling devices
 - markings
 - lights
 - signs
 - markers
 - signal area

- Visual aids for denoting obstacles
 - marking of objects
 - lighting of objects

- Visual aids for denoting restricted use of areas
- Emergency and other services
 - fire and rescue service
 - apron management service

- Aerodrome ground lights and surface marking colours
 - colours for aeronautical ground lights
 - colours for surface markings

5 ICAO Dokument 4444 Rules of the air and air traffic services

General provisions

- definitions
- ATS operating practices
- flight plan clearance and information

- control of air traffic flow
- altimeter setting procedures
- wake turbulence information
- meteorological information
- air reports (AIREP)

Area control service

- separation of controlled traffic in the various classes of airspace
- pilots, responsibility to maintain separation in VMC
- emergency and communications failure procedures by the pilot
- interception of civil aircraft

Approach control service

- departing and arriving aircraft procedures in VMC

Aerodrome control service

- function of aerodrome control towers
- VFR operations
- traffic and circuit procedures
- information to aircraft

Flight information and alerting service

- air traffic advisory service
- objectives and basic principles

JAA regulations

6 Joint Aviation Authorities (JAA) Regulations (JAR)

JAR-FCL Subpart A General Requirements

- 2.025 - Validity of licences and ratings
- 2.035 - Medical fitness
- 2.040 - Decrease in medical fitness
- 2.050 - Crediting of flight time and theoretical knowledge
- 2.065 - State of licence issue

JAR-FCL Subpart B Student pilot

- 2.085 - Requirements
- 2.090 - Minimum Age
- 2.095 - Medical fitness

JAR-FCL Subpart C Private pilot licence

- 2.100 - Minimum Age
- 2.105 - Medical fitness
- 2.110 - Privileges and conditions
- 2.115 - Ratings for special purposes
- 2.120 - Experience and Crediting
- 2.125 - Training Course
- 2.130 - Theoretical knowledge examination
- 2.135 - Skill test

JAR-FCL Subpart E Instrument rating

- 2.175 - Circumstances in which an instrument rating is required

JAR-FCL Subpart F Type ratings

- 2.225 - Circumstances in which type ratings are required
- 2.245 - Validity, revalidation and renewal

JAR-FCL Subpart H Instructor ratings

- 2.3[]05 - Instruction – General

AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE**Airframe/Rotors**

7 Airframe structure

- helicopter configuration (single, tandem, co-axial, side by side rotors, directional controls)
- fuselage (type of construction, structural components, materials)
- rotors (types, components, materials)
- blades (aerodynamic profiles, construction, materials)
- control surfaces (vertical fin, horizontal plane, construction, material)
- primary flying control systems (type, components)
- cockpit and cabin
- landing gear (types, wheels and tyres, braking system, shock absorbers)

8 Airframe loads

- limiting loads
- safety factor
- control and rotor locks and use
- ground/flight precautions

Powerplant

9 Piston engine

- causes of pre-ignition and detonation

10 General

- design types
- principles of the 4-stroke internal combustion engine
- mechanical components

11 Lubrication system

- function
- schematic construction
- monitoring instruments and indicators
- lubricants

12 Air cooling

- system monitoring
- cylinder head temperature
- cowl flaps

13 Ignition

- schematic construction and function
- types of ignition
- magneto check

- 14 Engine fuel supply
 - carburettor (construction and mode of operation, carburettor icing)
 - fuel injection (construction and mode of operation)
 - alternate air
- 15 Engine performance
 - pressure/density altitude
 - performance as a function of pressure and temperature
- 16 Power augmentation devices
 - turbocharger, supercharger (construction and effect on engine performance)
- 17 Fuel
 - types, grades
 - detonation characteristics, octane rating
 - colour coding
 - additives
 - water content, ice formation
 - fuel density
 - alternate fuels, differences in specifications, limitations
- 18 Mixture
 - rich and lean mixture
 - maximum power and fuel economy mixture setting
- 19 Engine handling and manipulation
 - power setting, power range
 - mixture setting
 - operational limitations
- 20 Operational criteria
 - maximum and minimum RPM
 - (induced) engine vibration and critical RPM
 - remedial action by abnormal engine start, run-up and in flight
 - type related items (see AMC FCL 2.261 (a), paragraphs 1.2 to 1.2.4)

Systems

- 21 Electrical system
 - installation and operation of alternators/generators
 - direct current supply
 - batteries, capacity and charging
 - voltmeters and ammeters
 - circuit breakers and fuses
 - electrically operated services and instruments
 - recognition of malfunctions
 - procedure in the event of malfunctions
- 22 Hydraulic systems
 - components, fluids
 - operation, indication, warning systems
 - auxiliary systems

Instruments

- 23 Pitot/static system
- pitot tube, function
 - pitot tube, principles and construction
 - static source
 - alternate static source
 - position error
 - system drains
 - heating element
 - errors caused by blockage or leakage
- 24 Airspeed indicator
- principles of operation and construction
 - relationship between pitot and static pressure
 - definitions of indicated, calibrated and true airspeed
 - instrument errors
 - airspeed indications, colour coding
 - pilot's serviceability checks
- 25 Altimeter
- principles of operation and construction
 - function of the sub-scale
 - effects of atmospheric density
 - pressure altitude
 - true altitude
 - international standard atmosphere
 - flight level
 - presentation (three needle)
 - instrument errors
 - pilot's serviceability checks
- 26 Vertical speed indicator
- principles of operation and construction
 - function
 - inherent lag
 - instantaneous VSI
 - presentation
 - pilot's serviceability checks
- 27 Gyroscopes
- principles
 - rigidity
 - precession
- 28 Turn indicator
- rate gyro
 - purpose and function
 - effect of speed
 - presentation
 - turn co-ordinator
 - limited rate of turn indications
 - power source
 - balance indicator

- principle
 - presentation
 - pilot's serviceability checks
- 29 Attitude indicator
- earth gyro
 - purpose and function
 - presentations
 - interpretation
 - operating limitations
 - power source
 - pilot's serviceability checks
- 30 Heading indicator
- directional gyro
 - purpose and function
 - presentation
 - use with magnetic compass
 - setting mechanism
 - apparent drift
 - operating limitations
 - power source
 - pilot's serviceability checks
- 31 Magnetic compass
- construction and function
 - earth's magnetic field
 - variation and deviation
 - turning, acceleration errors
 - precautions when carrying magnetic items
 - pilot's serviceability checks
- 32 Engine instruments
- principles, presentation and operational use of:
 - oil temperature gauge
 - oil pressure gauge
 - cylinder head temperature gauge
 - exhaust gas meter
 - manifold pressure gauge
 - fuel pressure gauge
 - fuel flow gauge
 - fuel quantity gauge(s)
 - tachometers
- 33 Other instruments
- principles, presentation and operational use of:
 - voltmeter and ammeter
 - warning indicators (audio or visual)
 - others relevant to helicopter type

Airworthiness

- 34 Airworthiness
- certificate to be in force
 - compliance with requirements:
 - periodic maintenance inspections
 - compliance with flight manual (or equivalent), e.g. H/V diagram instructions, limitations, placards
 - flight manual supplements
 - provision and maintenance of documents:
 - helicopter, engine and rotorblade log books
 - recording of defects
 - permitted maintenance by pilots

FLIGHT PERFORMANCE AND PLANNING**Mass and balance**

- 35 Mass and balance
- limitations on maximum mass
 - forward and aft limitations of centre of gravity, normal and utility operation
 - mass and centre of gravity calculations
 - helicopter manual and balance sheet

Performance

- 36 Take-off
- take-off run and distance available
 - take-off and initial climb
 - effects of mass, wind and density altitude
 - effects of ground surface and gradient
- 37 Landing
- effects of mass, wind, density altitude and approach speed
 - ground surface and gradient
- 38 In flight
- relationship between power required and power available
 - performance diagram
 - maximum rate and maximum angle of climb
 - range and endurance
 - effects of configuration, mass, temperature and altitude
 - reduction of performance during climbing turns
 - autorotation
 - adverse effects
 - icing, rain
 - condition of the airframe

HUMAN PERFORMANCE AND LIMITATIONS**Basic physiology**

- 39 Concepts
- composition of the atmosphere
 - the gas laws
 - respiration and blood circulation

- 40 Effects of partial pressure
 - effect of increasing altitude
 - gas transfer
 - hypoxia
 - symptoms
 - prevention
 - cabin pressurisation
 - effects of rapid decompression
 - time of useful consciousness
 - the use of oxygen masks and rapid descent
 - hyperventilation
 - symptoms
 - avoidance
 - effects of accelerations
- 41 Vision
 - physiology of vision
 - limitations of the visual system
 - vision defects
 - optical illusions
 - spatial disorientation
 - avoidance of disorientation
- 42 Hearing
 - physiology of hearing
 - inner ear sensations
 - effects of altitude change
 - noise and hearing loss
 - protection of hearing
 - spatial disorientation
 - conflicts between ears and eyes
 - prevention of disorientation
- 43 Motion sickness
 - causes
 - symptoms
 - prevention
- 44 Flying and health
 - medical requirements
 - effect of common ailments and cures
 - colds
 - stomach upsets
 - drugs, medicines, and side effects
 - alcohol
 - fatigue
 - personal fitness
 - passenger care
 - scuba diving – precautions before flying
- 45 Toxic hazards
 - dangerous goods
 - carbon monoxide from heaters

Basic psychology

- 46 The information process
- concepts of sensation
 - cognitive perception
 - expectancy
 - anticipation
 - habits
- 47 The central decision channel
- mental workload, limitations
 - information sources
 - stimuli and attention
 - verbal communication
 - memory and its limitations
 - causes of misinterpretation
- 48 Stress
- causes and effects
 - concepts of arousal
 - effects on performance
 - identifying and reducing stress
- 49 Judgement and decision making
- concepts of pilots' judgement
 - psychological attitudes
 - behavioural aspects
 - risk assessment
 - development of situational awareness

METEOROLOGY

- 50 The atmosphere
- composition and structure
 - vertical divisions
- 51 Pressure, density and temperature
- barometric pressure, isobars
 - changes of pressure, density and temperature with altitude
 - altimetry terminology
 - solar and terrestrial energy radiation, temperature
 - diurnal variation of temperature
 - adiabatic process
 - temperature lapse rate
 - stability and instability
 - effects of radiation, advection subsidence and convergence
- 52 Humidity and precipitation
- water vapour in the atmosphere
 - vapour pressure
 - dew point and relative humidity
 - condensation and vaporisation
 - precipitation

- 53 Pressure and wind
- high and low pressure areas
 - motion of the atmosphere, pressure gradient
 - vertical and horizontal motion, convergence, divergence
 - surface and geostrophic wind
 - effect of wind gradient and windshear on take-off and landing
 - relationship between isobars and wind, Buys Ballot's law
 - turbulence and gustiness
 - local winds, föhn, land and sea breezes
- 54 Cloud formation
- cooling by advection, radiation and adiabatic expansion
 - cloud types
 - convection clouds
 - orographic clouds
 - stratiform and cumulus clouds
 - flying conditions in each cloud type
- 55 Fog, mist and haze
- radiation, advection, frontal, freezing fog
 - formation and dispersal
 - reduction of visibility due to mist, snow, smoke, dust and sand
 - assessment of probability of reduced visibility
 - hazards in flight due to low visibility, horizontal and vertical
- 56 Airmasses
- description of and factors affecting the properties of airmasses
 - classification of airmasses, region of origin
 - modification of airmasses during their movement
 - development of low and high pressure systems
 - weather associated with pressure systems
- 57 Frontology
- formation of cold and warm fronts
 - boundaries between airmasses
 - development of a warm front
 - associated clouds and weather
 - weather in the warm sector
 - development of a cold front
 - associated clouds and weather
 - occlusion
 - associated clouds and weather
 - stationary fronts
 - associated clouds and weather
- 58 Ice accretion
- conditions conducive to ice formation
 - effects of hoar frost, rime ice, clear ice
 - effects of icing on aeroplane performance
 - precautions and avoidance of icing conditions
 - powerplant icing
 - precautions, prevention and clearance of induction and carburettor icing

- 59 Thunderstorms
- formation – airmass, frontal, orographic
 - conditions required
 - development process
 - recognition of favourable conditions for formation
 - hazards for aeroplanes
 - effects of lightning and severe turbulence
 - avoidance of flight in the vicinity of thunderstorms
- 60 Flight over mountainous areas
- hazards
 - influence of terrain on atmospheric processes
 - mountain waves, windshear, turbulence, vertical movement, rotor effects, valley winds
- 61 Climatology
- general seasonal circulation in the troposphere over Europe
 - local seasonal weather and winds
- 62 Altimetry
- operational aspects of pressure settings
 - pressure altitude, density altitude
 - height, altitude, flight level
 - ICAO standard atmosphere
 - QNH, QFE, standard setting
 - transition altitude, layer and level
- 63 The meteorological organisation
- aerodrome meteorological offices
 - aeronautical meteorological stations
 - forecasting service
 - meteorological services at aerodromes
 - availability of periodic weather forecasts
- 64 Weather analysis and forecasting
- weather charts, symbols, signs
 - significant weather charts
 - prognostic charts for general aviation
- 65 Weather information for flight planning
- reports and forecasts for departure, en-route, destination and alternate(s)
 - interpretation of coded information METAR, TAF, GAFOR
 - availability of ground reports for surface wind, windshear, visibility
- 66 Meteorological broadcasts for avia
- VOLMET, ATIS, SIGMET

NAVIGATION

- 67 Form of the earth
- axis, poles
 - meridians of longitude
 - parallels of latitude
 - great circles, small circles, rhumb lines
 - hemispheres, north/south, east/west

- 68 Mapping
- aeronautical maps and charts (topographical)
 - projections and their properties
 - conformality
 - equivalence
 - scale
 - great circles and rhumb lines
- 69 Conformal conic projection
- main properties
 - construction
 - convergence of meridians
 - presentation of meridians, parallels, great circles and rhumb lines
 - scale, standard parallels
 - depiction of height
- 70 Direction
- true north
 - earth's magnetic field, variation – annual change
 - magnetic north
 - vertical and horizontal components
 - isogonals, agonic lines
- 71 Helicopter magnetism
- magnetic influences within the helicopter
 - compass deviation
 - turning, acceleration errors
 - avoiding magnetic interference with the compass
- 72 Distances
- units
 - measurement of distance in relation to map projection
- 73 Charts in practical navigation
- plotting positions
 - latitude and longitude
 - bearing and distance
 - use of navigation protractor
 - measurement of tracks and distances
- 74 Chart reference material/map reading
- map analysis
 - topography
 - relief
 - cultural features
 - permanent features (e.g. line features, spot features, unique or special features)
 - features subject to change (e.g. water)
 - preparation
 - folding the map for use
 - methods of map reading
 - map orientation
 - checkpoint features
 - anticipation of checkpoints

- with continuous visual contact
 - without continuous visual contact
 - when uncertain of position
 - aeronautical symbols
 - aeronautical information
 - conversion of units
- 75 Principles of navigation
- IAS, CAS and TAS
 - track, true and magnetic
 - wind velocity, heading and groundspeed
 - triangle of velocities
 - calculation of heading and groundspeed
 - drift, wind correction angle
 - ETA
 - dead reckoning, position, fix
- 76 The navigation computer
- use of the circular slide rule to determine
 - TAS, time and distance
 - conversion of units
 - fuel required
 - pressure, density and true altitude
 - time en-route and ETA
 - use of the computer to solve triangle of velocities
 - application of TAS and wind velocity to track
 - determination of heading and ground speed
 - drift and wind correction angle
- 77 Time
- relationship between universal co-ordinated (standard) (UTC) time and local mean time (LMT)
 - definition of sunrise and sunset times
- 78 Flight planning
- selection of charts
 - route and aerodrome weather forecasts and reports
 - assessing the weather situation
 - plotting the route
 - considerations of controlled/regulated airspace, airspace restrictions, danger areas, etc.
 - use of AIP and NOTAMS
 - ATC liaison procedures in controlled/regulated airspace
 - fuel considerations
 - en-route safety altitude(s)
 - alternate aerodromes
 - communications and radio/navaid frequencies
 - compilation of flight log
 - compilation of ATC flight plan
 - selection of check points, time and distance marks
 - mass and balance calculations
 - mass and performance calculations

79 Practical navigation

- compass headings, use of deviation card
- organisation of in-flight workload
- departure procedure, log entries, altimeter setting and establishing IAS
- maintenance of heading and altitude
- use of visual observations
- establishing position, checkpoints
- revisions to heading and ETA
- arrival procedures, ATC liaison
- completion of flight log and helicopter log entries

RADIO NAVIGATION

80 Ground D/F

- application
- principles
- presentation and interpretation
- coverage
- errors and accuracy
- factors affecting range and accuracy

81 ADF, including associated beacons (NDBs) and use of the RMI

- application
- principles
- presentation and interpretation
- coverage
- errors and accuracy
- factors affecting range and accuracy

82 VOR/DME

- application
- principles
- presentation and interpretation
- coverage
- errors and accuracy
- factors affecting range and accuracy

83 GPS/DGPS

- application
- principles
- presentation and interpretation
- coverage
- errors and accuracy
- factors affecting range and accuracy

84 Ground radar

- application
- principles
- presentation and interpretation
- coverage
- errors and accuracy
- factors affecting range and accuracy

- 85 Secondary surveillance radar
- principles (transponders)
 - application
 - presentation and interpretation
 - modes and codes

OPERATIONAL PROCEDURES

- 86 ICAO Annex 6, Part III – Operation of helicopters
- foreword
 - definitions
 - general statement
 - flight preparation and in-flight procedures
 - performance and operating limitations
 - instruments and equipment
 - communications and navigation equipment
 - maintenance
 - flight crew
 - lights to be displayed
- 87 ICAO Annex 12 – Search and rescue
- definitions
 - alerting phases
 - procedures for pilot-in-command (paragraphs 5.8 and 5.9)
 - search and rescue signals (paragraph 5.9 and Appendix A)
- 88 ICAO Annex 13 – Aircraft accident investigation
- definitions
 - national procedures
- 89 ICAO Annex 16 – Environmental Protection – Noise limitations
- Noise abatement
- general procedures
 - application to take-off and landing
 - criteria
 - limits
 - noise limitation certificate
- 90 Contravention of aviation regulations
- offences
 - penalties

PRINCIPLES OF FLIGHT

- 91 The atmosphere
- composition and structure
 - ICAO standard atmosphere
 - atmospheric pressure
- 92 Airflow around a body, sub-sonic
- air resistance and air density
 - boundary layer
 - friction forces

- laminar and turbulent flow
 - Bernoulli's principle – venturi effect
- 93 Airflow about a two dimensional aerofoil
- airflow around a flat plate
 - airflow around a curved plate (aerofoil)
 - description of aerofoil cross section
 - lift and drag
 - C_l and C_d and their relationship to angle of attack
- 94 Three dimensional flow about an aerofoil
- aerofoil shapes and wing platforms
 - induced drag
 - downwash angle, vortex drag, ground effect
 - aspect ratio
 - parasite (profile) drag
 - form, skin friction and interference drag
 - lift/drag ratio
- 95 Rotor aerodynamics
- blade movement (feathering, flapping, dragging)
 - forces acting on rotors (blades lift/drag, weight, rotor thrust, H-force)
 - forces acting on entire helicopter (M.R.thrust, helicopter weight, fuselage drag, tail rotor thrust)
 - finite blade element and momentum theory
 - advancing blade high mach, retreating blade high incidence
 - distribution of lift
 - autorotation anti-torque
- 96 Flying controls
- the three planes
 - pitching about the lateral axis
 - rolling about the longitudinal axis
 - yawing about the normal axis
 - effects of cyclic, collective and rudder pedal inputs
 - stabiliser and rudder
 - control in pitch, roll and yaw
 - cross coupling, roll and yaw
 - effect of rotor configuration on control power
- 97 Stability
- definitions of static and dynamic stability
 - longitudinal stability
 - centre of gravity effect on control in pitch
 - lateral and directional stability
 - interrelationship, lateral and directional stability
- 98 Load factor and manoeuvres
- structural considerations
 - manoeuvring and gust envelope
 - limiting load factors
 - changes in load factor in turns and pull-ups
 - vibrations, controls feedback

- in-flight precautions
- H/V diagram, take off and landing

Stress loads on the ground

- side loads on the landing gear
- landing
- taxiing, precautions during turns

99 Helicopter specific hazards

- ground resonance
- blade stall
- mast bumping
- vortex ring (main and tail rotor)
- settling with power
- dynamic and static rollover

COMMUNICATIONS

100 Radio telephony and communications

- use of AIP and frequency selection
- microphone technique
- phonetic alphabet
- station/helicopter callsigns/abbreviations
- transmission technique
- use of standard words and phrases
- listening out
- required 'readback' instructions

101 Departure procedures

- radio checks
- taxi instructions
- holding on ground
- departure clearance

102 En-route procedures

- frequency changing
- position, altitude/flight level reporting
- flight information service
- weather information
- weather reporting
- procedures to obtain bearings, headings, position
- procedural phraseology
- height/range coverage

103 Arrival and traffic pattern procedures

- arrival clearance
- calls and ATC instructions during the:
 - circuit
 - approach and landing
 - vacating runway or landing site

- 104 Communications failure
- Action to be taken
 - alternate frequency
 - serviceability check, including microphone and headphones
 - in-flight procedures according to type of airspace
- 105 Distress and urgency procedures
- distress (Mayday), definition and when to use
 - frequencies to use
 - contents of Mayday message
 - urgency (Pan), definition and when to use
 - frequencies to use
 - relay of messages
 - maintenance of silence when distress/urgency calls heard
 - cancellation of distress/urgency

General flight safety

- 106 Helicopter
- seat adjustment and security
 - harnesses and seat belts
 - emergency equipment and its use
 - fire extinguisher
 - engine/cabin fires
 - anti-icing – de-icing systems
 - survival equipment, life jackets, life rafts
 - carbon monoxide poisoning
 - refuelling precautions
 - flammable goods/pressurised containers
- 107 Operational
- wake turbulence
 - low level flight (obstacles, wires)
 - wind shear, take-off, approach and landing
 - passenger briefings
 - emergency exits
 - evacuation from the helicopter
 - forced landings (limited power, autorotation)
 - ditching (limited power, autorotation)

SYLLABUS OF FLIGHT INSTRUCTION FOR THE PRIVATE PILOT LICENCE (HELICOPTER)

Note: Airmanship should be included as required in each exercise.

- Exercise 1a Familiarisation with the helicopter
- characteristics of the helicopter, external features
 - cockpit layout
 - systems
 - check lists, procedures, controls

- Exercise 1b Emergency procedures
- action in the event of fire on the ground and in the air
 - engine, cabin and electrical system fire

- systems failures
- escape drills, location and use of emergency equipment and exits

Exercise 2 Preparation for and action after flight

- flight authorisation and helicopter acceptance
- serviceability documents
- equipment required, maps, etc.
- external checks
- internal checks
- seat, harness and flight controls adjustments
- starting and warm up checks clutch engagement, starting rotors
- power checks
- running down system checks and switching off the engine
- parking, security and picketing
- completion of authorisation sheet and serviceability documents

Exercise 3 Air experience

- to introduce the student to rotary wing flight
- flight exercise

Exercise 4 Effects of controls

- function of flight controls, primary and secondary effect
 - effect of airspeed
 - effect of power changes (torque)
 - effect of yaw (sideslip)
 - effect of disc loading (bank and flare)
 - effect on controls of selecting hydraulics on/off
 - effect of control friction
 - instruments
 - use of carburettor heat/anti-icing control

Exercise 5 Power and attitude changes

- relationship between cyclic control position, disc attitude, fuselage attitude, airspeed
- flapback
- power required diagram in relation to airspeed
- power and airspeed changes in level flight
- use of instruments for precision
- engine and airspeed limitations

Exercise 6a Straight and level

- at normal cruising power, attaining and maintaining straight and level flight
- control in pitch, including use of control friction and/or trim
- maintaining direction and balance, (ball/yawstring use)
- setting power for selected airspeeds/speed changes
- use of instruments for precision

Exercise 6b Climbing

- optimum climb speed, best angle/rate of climb from power required diagram
- initiation, maintaining the normal and maximum rate of climb, levelling off
- levelling off at selected altitudes/heights
- use of instruments for precision

Exercise 6c Descending

- optimum descent speed, best angle/rate of descent from power required diagram
- initiation, maintaining and levelling off
- levelling off at selected altitudes/heights
- descent (including effect of power and airspeed)
- use of instruments for precision

Exercise 6d Turning

- initiation and maintaining medium level turns
- resuming straight flight
- altitude, bank and co-ordination
- climbing and descending turns and effect on rate of climb/descent
- turns onto selected headings, use of gyro heading indicator and compass
- use of instruments for precision

Exercise 7 Basic autorotation

- safety checks, verbal warning, lookout
- entry, development and characteristics
- control of airspeed and RRPM, rotor and engine limitations
- effect of AUM, IAS, disc loading, G forces and density altitude
- re-engagement and go around procedures (throttle over-ride/ERPM control)
- vortex condition during recovery
- gentle/medium turns in autorotation
- demonstration of variable flare simulated engine off landing

Exercise 8a Hovering

- demonstrate hover I.G.E, importance of wind effect and attitude, ground cushion, stability in the hover, effects of over controlling
- student holding cyclic stick only
- student handling collective lever (and throttle) only
- student handling collective lever, (throttle) and pedals
- student handling all controls
- demonstration of ground effect
- demonstration of wind effect
- demonstrate gentle forward running touchdown
- specific hazards e.g. snow, dust, litter

Exercise 8b Hover taxiing, spot turns

- revise hovering
- precise ground speed/height control
- effect of wind direction on helicopter attitude and control margin
- control, co-ordination during spot turns
- carefully introduce gentle forward running touchdown

Exercise 8c Hovering, taxiing emergencies

- revise hovering and gentle forward running touchdown, explain (demonstrate where applicable) effect of hydraulics failure in the hover
- demonstrate simulated engine failure in the hover and hover taxi
- demonstrate dangers of mishandling and over-pitching

Exercise 9 Take-off and landing

- pre-take off checks/drills
- lookout

- lifting to hover
- after take-off checks
- danger of horizontal movement near ground
- danger of mishandling and overpitching
- landing (without sideways or backwards movement)
- after landing checks/drills
- take-off and landing cross wind, downwind

Exercise 10 Transitions from hover to climb and approach to hover

- lookout
- revise take-off and landing
- ground effect, translational lift and its effects
- flapback and its effects
- effect of wind speed/direction during transitions from/to the hover
- the constant angle approach
- demonstration of variable flare simulated engine off landing

Exercise 11a Circuit, approach and landing

- revise transitions from hover to climb and approach to hover
- circuit procedures, downwind, base leg
- approach and landing with power
- pre landing checks
- effect of wind on approach and I.G.E. hover
- crosswind approach and landing
- go around
- noise abatement procedures

Exercise 11b Steep and limited power approaches and landings

- revise the constant angle approach
- the steep approach (explain danger of high sink rate and low air speed)
- limited power approach (explain danger of high speed at touch down)
- use of the ground effect
- variable flare simulated engine off landing

Exercise 11c Emergency procedures

- abandoned take-off
- missed approach/go-around
- hydraulic OFF landing, (if applicable)
- tail rotor control or tail rotor drive failure (briefing only)
- simulated emergencies in the circuit to include:
 - hydraulics failure
 - simulated engine failure on take-off, cross wind, downwind and baseleg
- governor failure

Exercise 12 First solo

- instructor's briefing, observation of flight and debriefing
- warn of change of attitude from reduced and laterally displaced weight
- warn of low tail, low skid/wheel during hover, landing
- warn of dangers of loss of RRPM and overpitching
- pre take-off checks
- into wind take-off
- procedures during and after take-off
- normal circuit, approaches and landings
- action in the event of an Emergency

Exercise 13 Sideways and backwards hover manoeuvring

- manoeuvring sideways flight heading into wind
- manoeuvring backwards flight heading into wind
- combination of sideways and backwards manoeuvring
- manoeuvring sideways and backwards, heading out of wind
- stability, weathercocking
- recovery from backwards manoeuvring, (pitch nose down)
- groundspeed limitations for sideways and backwards manoeuvring

Exercise 14 Spot turns

- revise hovering into wind and downwind
- turn on spot through 360°:
 - around pilots position
 - around tail rotor
 - around helicopter geometric centre
 - square, safe visibility clearing turn
- rotor RPM control, torque effect, cyclic limiting stops due to C of G position and wind speed/direction

Exercise 15 Hover out of ground effect (OGE), vortex ring

- establishing hover O.G.E
- drift/height/power control
- demonstration of incipient stage of vortex ring, recognition and recovery (from a safe altitude)
- loss of tail rotor effectiveness

Exercise 16 Simulated engine off landings (EOL)

- the effect of weight, disc loading, density altitude, RRPM decay
- revise basic autorotation entry
- optimum use of cyclic and collective to control speed/RRPM
- variable flare simulated EOL
- demonstrate constant attitude simulated EOL
- demonstrate simulated EOL from hover/hover taxi
- demonstrate simulated EOL from transition and low level

Exercise 17 Advanced autorotation

- over a selected point at various height and speed
- revise basic autorotation - note ground distance covered
- range autorotation
- low speed autorotation
- constant attitude autorotation (terminate at safe altitude)
- „S“ turns
- turns through 180° and 360°
- effects on angles of descent, IAS, RRPM and effect of AUM

Exercise 18 Practice forced landings

- procedure and choice of the forced landing area
- forced landing checks and crash action
- re-engagement and go-around procedures

Exercise 19 Steep turns

- steep (level) turns (30° bank)
- maximum rate turns (45° bank if possible)

- steep autorotative turns
- faults in the turn - balance, attitude, bank and co-ordination
- RRPM control, disc loading
- vibration and control feedback
- effect of wind at low level

Exercise 20 Transitions

- revise ground effect, translational lift, flapback
- maintaining constant height, (20 – 30 feet AGL):
 - transition from hover to minimum 50 knots IAS and back to hover
- demonstrate effect of wind

Exercise 21 Quickstops

- use of power and controls
- effect of wind
- quickstops into wind
- quickstops from crosswind and downwind terminating into wind
- danger of vortex ring
- danger of high disc loading

Exercise 22a Navigation

Flight planning

- weather forecast and actuals
- map selection and preparation and use
- choice of route
 - controlled airspace, danger and prohibited areas
 - safety altitudes and noise abatement considerations
- calculations
 - magnetic heading(s) and time(s) en-route
 - fuel consumption
 - mass and balance
- flight information
 - NOTAM etc.
 - radio frequencies
 - selection of alternate landing sites
- helicopter documentation
- notification of the flight
 - pre-flight administrative procedures
 - flight plan form (where appropriate)

Departure

- organisation of cockpit workload
- departure procedures
 - altimeter settings
 - ATC liaison in controlled/regulated airspace
 - setting heading procedure
 - noting of ETAs
- maintenance of height/altitude and heading
- revisions of ETA and heading
 - 10° line, double track and track error, closing angle
 - 1 in 60 rule
 - amending an ETA

- log keeping
- use of radio
- use of nav aids [(if fitted)]
- minimum weather conditions for continuation of flight
- in-flight decisions
- transiting controlled/regulated airspace
- uncertainty of position procedure
- lost procedure

Arrival, aerodrome joining procedure

- ATC liaison in controlled/regulated airspace
- altimeter setting
- entering the traffic pattern
- circuit procedures

- parking
- security of helicopter
- refuelling
- closing of flight plan, if appropriate
- post-flight administrative procedures

Exercise 22b Navigation problems at low heights and in reduced visibility

- actions prior to descending
- hazards (e.g. obstacles, other aircraft)
- difficulties of map reading
- effects of wind and turbulence
- avoidance of noise sensitive areas
- joining the circuit
- bad weather circuit and landing
- [appropriate procedures and choice of landing area]

Exercise 22c Radio navigation

- Use of VHF Omni Range
 - availability, AIP, frequencies
 - selection and identification
 - omni bearing selector (OMB)
 - to/from indications, orientation
 - course deviation indicator (CDI)
 - determination of radial
 - intercepting and maintaining a radial
 - VOR passage
 - obtaining a fix from two VORs
- Use of automatic direction finding equipment (ADF)/non directional beacons (NDBs)
 - availability, AIP, frequencies
 - selection and identification
 - orientation relative to the beacon
 - homing
- Use of VHF direction finding (VHF/DF)
 - availability, AIP, frequencies
 - RTF procedures and ATC liaison
 - obtaining a QDM and homing

- Use of en-route/terminal radar
 - availability, AIP
 - procedures and ATC liaison
 - pilots responsibilities
 - secondary surveillance radar [(if transponder fitted)]
 - transponders
 - code selection
 - interrogation and reply
- Use of distance measuring equipment (DME)
 - station selection and identification
 - modes of operation
 - distance, groundspeed, time to run

Exercise 23 Advanced take-off, landings, transitions

- landing and take-off out of wind (performance reduction)
- ground effect, translational lift and directional stability variation when out of wind
- downwind transitions
- vertical takeoff over obstacles
- reconnaissance of landing site
- running landing
- zero speed landing
- cross wind and downwind landings
- steep approach
- go-around

Exercise 24 Sloping ground

- limitations, assessing slope angle
- wind and slope relationship - blade and control stops
- effect of C of G when on slope
- ground effect on slope, power required
- right skid up slope
- left skid up slope
- nose up slope
- avoidance of dynamic roll over, dangers soft ground and sideways movement on touchdown
- danger of striking main/tail rotor by harsh control movement near ground

Exercise 25 Limited power

- take-off power check
- vertical take-off over obstacles
- in flight power check
- running landing
- zero speed landing
- approach to low hover
- approach to hover
- approach to hover OGE
- steep approach
- go-around

Exercise 26 Confined areas

- landing capability, performance assessment
- locating landing site, assessing wind speed/direction
- reconnaissance of landing site

- select markers
- select direction and type of approach
- circuit
- approach to committed point and go around
- approach
- clearing turn
- landing
- power check, performance assessment in and out of ground effect
- normal take-off to best angle of climb speed
- vertical take-off from hover

Exercise 27 Basic instrument flight

- physiological sensations
- instrument appreciation
 - attitude instrument flight
 - instrument scan
- instrument limitations
- basic manoeuvres
 - straight and level at various airspeeds and configurations
 - climbing and descending
 - standard rate turns, climbing and descending, onto selected headings
- recoveries from climbing and descending turns
- recoveries from unusual attitudes

Exercise 28a Night flying (if night qualification required)

- pre-flight inspection using torch, pan lights, etc.
- take-off (no sideways or backwards manoeuvring)
- hover taxi (higher and slower than by day)
- transition to climb
- level flight
- approach and transition to hover
- landing
- autorotation
- practice forced landing (with flares if appropriate – simulated)
- night Emergencies (e.g. failure of lights, etc.)

Exercise 28b Night cross country (if night qualification required)

- nav principles as for day cross country
- map marking (highlighting built up areas with thicker lines, etc.)

REQUIREMENTS FOR ENTRY TO TRAINING

Before being accepted for training an applicant should be informed that the appropriate medical certificate must be obtained before solo flying is permitted.

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 4, 01.08.06]

IEM FCL 2.135
PPL(H) skill test form
 (See JAR-FCL 2.135)

APPLICATION AND REPORT FORM FOR THE PPL(H) SKILL TEST

Applicant's last name:		First name:	
------------------------	--	-------------	--

1	Details of the flight		
Type of helicopter:		Departure aerodrome/site:	
Registration:		Destination aerodrome/site:	
Take-off time:			
Landing time:			
Total flight time:			

2	Result of the test		
	<i>*delete as necessary</i>		
	Passed*	Failed*	Partial passed*

3	Remarks

Location and date:		Type and number of FE's licence:	
Signature of FE:		Name of FE, in capitals:	

AMC/IEM D - COMMERCIAL PILOT LICENCE**AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (1)****ATP(H) integrated course**

(See JAR-FCL 2.160 & 2.165)

(See AMC FCL 2.470 (a))

(See IEM FCL 2.170)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.470)

The flight instruction is divided into four phases:

Phase 1

- 1 Flight exercises until general handling and day VFR navigation progress check, and basic instrument:
 - a) pre-flight operations, mass and balance determination helicopter inspection and servicing,
 - b) aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance and procedures,
 - c) control of the helicopter by external visual reference,
 - d) take-offs, landings, hovering, look out turns and normal transitions from and to the hover,
 - e) emergency procedures, basic auto-rotations, simulated engine failure, ground resonance recovery if relevant to type.

Phase 2

2 Flight exercises until general handling and day VFR navigation progress check, and basic instrument flying progress check. This phase comprises a total flight time of not less than [] [128] hours including [] [73] hours of dual flight instruction [flight time and including at least 5 hours VFR conversion training on a multi-engine helicopter], 15 hours of solo flight and 40 hours flown as student pilot-in-command. The instruction and testing contain the following:

- a) sideways and backwards flight, turns on the spot,
- b) incipient vortex ring recovery,
- c) advanced/touchdown auto-rotations, simulated engine-off landings, practice forced landings. Simulated equipment malfunctions and emergency procedures relating to malfunctions of engines, controls, electrical and hydraulic circuits;
- d) steep turns,
- e) transitions, quick stops, out of wind manoeuvres, sloping ground landings and take-offs,
- f) limited power and confined area operations including low level operations to and from unprepared sites,
- g) flight by sole reference to basic flight instruments including completion of a 180° turn and recovery from unusual attitudes to simulate inadvertent entry into cloud,
- h) cross-country flying by external visual reference, dead reckoning and radio navigation aids, diversion procedures,
- i) aerodrome and traffic pattern operations at different aerodromes,
- j) operations to, from and transiting controlled aerodromes; compliance with air traffic services procedures, radio telephony procedures and phraseology,
- k) application of meteorological briefing arrangements, evaluation of weather conditions for flight and use of Aeronautical Information Services (AIS),
- l) night flight including take-offs and landings as pilot-in-command,
- m) general handling, day VFR navigation and basic instrument flying progress checks in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.170, conducted by a flight instructor not connected with the applicants training.

Phase 3

3 Flight exercises up to Instrument Rating skill test. This part comprises a total of [] [40] hours [] [dual instrument flight time including 10 hours of a multi engine IFR certificated helicopter.]

[]

The instruction and testing shall contain the following:

- a) Pre-flight procedures for IFR flights including the use of the flight manual and appropriate air traffic services documents in the preparation of an IFR flight plan.
- b) Procedures and manoeuvres for IFR operation under normal, abnormal and emergency conditions covering at least:
 - transition from visual to instrument flight on take-off
 - standard instrument departures and arrivals
 - en-route IFR procedures
 - holding procedures
 - instrument approaches to specified minima
 - missed approach procedure
 - landings from instrument approaches
 - in-flight manoeuvres and particular flight characteristics
 - [instrument exercises with one engine simulated inoperative]

[]

Phase 4

4 Instruction [] in multi-crew co-operation (MCC) comprise the relevant training requirements set out in Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (d) and AMC FCL 2.261 (d).

5 If a type rating for multi-pilot helicopter is not required on completion of this part, the applicant shall be provided with a certificate of course completion for MCC training (see Appendix 1 to AMC FCL 2.261 (d)).

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt 2, 01.11.02; Amdt. 3, 01.09.03; Amdt. 4, 01.08.06]

AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (2)**[] [ATPL(H)] integrated course [(No Instrument Rating)]**

(See JAR-FCL 2.160 & 2.165)

(See AMC FCL 2.470 (b))

(See IEM FCL 2.170)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.170)

The flight instruction is divided into [] [tree] phases:

Phase 1

1 Flight exercises up to the first solo flight [comprise a total of not less than] [] 12 hours dual flight instruction on a helicopter including:

- a) pre-flight operations, mass and balance determination helicopter inspection and servicing,
- b) aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance and procedures,
- c) control of the helicopter by external visual reference,
- d) take-offs, landings, hovering, look out turns and normal transitions from and to the hover,
- e) emergency procedures, basic auto-rotations, simulated engine failure, ground resonance recovery if relevant to type.

Phase 2

2 Flight exercises until general handling and day VFR navigation progress [and basic instrument flying progress] check conducted by a flight instructor not connected with the applicant's training []. This [] [phase] comprises a total flight time of not less than [] [128] hours including [] [73] hours of dual [] instruction [flight time and including at least 5 hours VFR conversion training on a multi-engine helicopter], 15 hours of solo flight and [] [40] hours flown as [] [student pilot-in-command]. The instruction and testing contain the following:

- a) sideways and backwards flight, turns on the spot,
- b) incipient vortex ring recovery,
- c) touchdown/advanced auto-rotations [.] [] simulated engine-off landings, practice forced landings. Simulated equipment malfunctions and emergency procedures relating to malfunctions of engines, controls, electrical and hydraulic circuits,
- d) steep turns,
- e) transitions, quick stops, out of wind manoeuvres, sloping ground landings and take-offs,
- f) limited power and confined area operations including [] low level operations to and from unprepared sites,
- g) [10 hours] flight by sole reference to basic flight instruments, including completion of a 180° turn and recovery from unusual attitudes to simulate inadvertent entry into cloud,
- h) cross-country flying by external visual reference, dead reckoning and radio navigation aids, diversion procedures,
- i) aerodrome and traffic pattern operations at different aerodromes,
- j) operations to, from and transiting controlled aerodromes, compliance with air traffic services procedures, radio telephony procedures and phraseology,
- k) application of meteorological briefing arrangements, evaluation of weather conditions for flight and use of Aeronautical Information Services (AIS),
- [l] night flight including take-offs and landings as pilot-in-command,]

[]

[] [m] general handling, day VFR navigation and basic instrument flying progress checks in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.170, conducted by a flight instructor not connected with the applicants training.

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 3, 01.09.03; Amdt. 4, 01.08.06]

AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (3)
CPL(H) [] [integrated course]
(See JAR-FCL 2.160 & 2.165)
(See AMC FCL 2.470 (b))
(See IEM FCL 2.170)

[]

[The flight instruction is divided into three phases:]

[] **[Phase 1]**

[1 Flight exercises up to the first solo flight. This part comprises a total of not less than 12 hours dual flight instruction on a helicopter including:

- a) pre-flight operations: mass and balance determination helicopter inspection and servicing,
- b) aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance and procedures,
- c) control of the helicopter by external visual reference,
- d) take-offs, landings, hovering, look out turns and normal transitions from and to the hover,
- e) emergency procedures, basic auto-rotation, simulated engine failure, ground resonance recovery if relevant to type.]

[]

[] **[Phase 2]**

[2 Flight exercises until general handling and day VFR navigation progress check conducted by a flight instructor not connected with the applicant's training, and basic instrument progress check. This part comprises a total flight time of not less than 128 hours including 73 hours of dual instruction flight time and including at least 5 hours VFR conversion training on a multi-engine helicopter, 15 hours of solo flight and 40 hours flown as SPIC. The instruction and testing contain the following:

- a) sideways and backwards flight, turns on the spot,
- b) incipient vortex ring recovery,
- c) touchdown/advanced auto-rotation and simulated engine-off landings, practice forced landings. Simulated equipment malfunctions and emergency procedures relating to malfunctions of engines, controls, electrical and hydraulic circuits,
- d) steep turns,
- e) transitions, quick stops, out of wind manoeuvres, sloping ground landings and take-offs,
- f) limited power and confined area operations including selection of and low level operations to and from unprepared sites,
- g) flight by sole reference to basic flight instruments, including completion of 180° turn and recovery from unusual attitudes to simulate inadvertent entry into cloud,
- h) cross-country flying by external visual reference, dead reckoning and radio navigation aids, diversion procedures,
- i) aerodrome and traffic pattern operations at different aerodromes,
- j) operations to, from and transiting controlled aerodromes, compliance with air traffic services procedures, radio telephony procedures and phraseology,
- k) application of meteorological briefing arrangements, evaluation of weather conditions for flight and use of Aeronautical Information Services (AIS),
- l) general handling progress test conducted by a delegated instructor not connected with the applicant's training,
- m) night flight including take-offs and landings as pilot-in-command,
- n) general handling, day VFR navigation and basic instrument flying progress checks in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.170, conducted by a flight instructor not connected with the applicants training.]

[]

[Phase 3

3 Flight exercises up to Instrument Rating skill test. This part comprises a total of 40 hours dual instrument flight time including 10 hours of a multi engine IFR certificated helicopter.

The instruction and testing shall contain the following:

- a) pre-flight procedures for IFR flights including the use of the flight manual and appropriate traffic services documents in the preparation of an IFR flight plan.
- b) procedures and manoeuvres for IFR operation under normal, abnormal and emergency conditions covering at least:
 - transition from visual to instrument flight on take-off
 - standard instrument departures and arrivals
 - en-route IFR procedures
 - holding procedures
 - instrument approaches to specified minima
 - missed approach procedure
 - landings from instrument approaches
 - in-flight manoeuvres and particular flight characteristics
 - instrument exercises with one engine simulated inoperative.]

[]

[Amdt 1, 01.12.00; Amdt. 3, 01.09.03; Amdt. 4, 01.08.06]

[AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (4)**CPL(H) integrated course**

(See JAR-FCL 2.160 & 2.165)

(See AMC FCL 2.470 (b))

(See IEM FCL 2.170)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.170)

The flight instruction is divided into two phases:

Phase 1

1 Flight exercises up to the first solo flight. This part comprises a total of not less than 12 hours dual flight instruction on a helicopter including:

- a) pre-flight operations, mass and balance determination helicopter inspection and servicing,
- b) aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance and procedures,
- c) control of the helicopter by external visual reference,
- d) take-offs, landings, hovering, look out turns and normal transitions from and to the hover,
- e) emergency procedures, basic auto-rotations, simulated engine failure, ground resonance recovery if relevant to type.

Phase 2

2 Flight exercises until general handling and day VFR navigation progress check conducted by a flight instructor not connected with the applicant's training, and basic instrument progress check. This part comprises a total flight time of not less than 123 hours including 73 hours of dual instruction flight time, 15 hours of solo flight and 35 hours flown as SPIC. The instruction and testing contain the following:

- a) sideways and backwards flight, turns on the spot,
- b) incipient vortex ring recovery,
- c) touchdown/advanced auto-rotations and simulated engine-off landings, practice forced landings. Simulated equipment malfunctions and emergency procedures relating to malfunctions of engines, controls, electrical and hydraulic circuits,
- d) steep turns,
- e) transitions, quick stops, out of wind manoeuvres, sloping ground landings and take-offs,
- f) limited power and confined area operations including selection of and low level operations to and from unprepared sites,
- g) flight by sole reference to basic flight instruments, including completion of a 180° turn and recovery from unusual attitudes to simulate inadvertent entry into cloud,
- h) cross-country flying by external visual reference, dead reckoning and radio navigation aids, diversion procedures,
- i) aerodrome and traffic pattern operations at different aerodromes,
- j) operations to, from and transiting controlled aerodromes, compliance with air traffic services procedures, radio telephony procedures and phraseology,
- k) application of meteorological briefing arrangements, evaluation of weather conditions for flight and use of Aeronautical Information Services (AIS),
- l) general handling progress test conducted by a delegated instructor not connected with the applicant's training,
- m) night flight including take-offs and landings as pilot-in-command,
- n) general handling, day VFR navigation and basic instrument flying progress checks in accordance with Appendix 1 to JAR-FCL 2.170, conducted by a flight instructor not connected with the applicants training.]

[Amdt. 4, 01.08.06]

**[AMC FCL 2.160 & 2.165 (a) (5)
CPL(H) modular course**
(See JAR-FCL 2.160 & 2.165)
(See AMC FCL 2.470 (b))
(See IEM FCL 2.170)

The flying instruction comprises the following items. The flight time allocated to each exercise is at the discretion of the flight instructor, provided at least 5 hours flight time is allocated to cross-country flying.

Visual flight

Within the total of dual flight instruction time, the applicant may have completed during the visual phase up to 5 hours in a helicopter FS or FTD 2,3 or FNPTII,III.

- a) Pre-flight operations: mass and balance calculations, helicopter inspection and servicing.
- b) Level flight speed changes, climbing, descending, turns, basic auto-rotations, use of checklist, collision avoidance, checking procedures.
- c) Take-offs and landings, traffic pattern, approach, simulated engine failures in the traffic pattern. Sideways and backwards flight and spot turns in the hover.
- d) Recovery from incipient vortex ring condition.
- e) Advanced auto-rotations covering the speed range from low speed to maximum range and manoeuvre in auto-rotations (180°, 360° and 'S' turns), simulated engine off landings.
- f) Selection of emergency landing areas, auto-rotations following simulated emergencies to given areas. Steep turns at 30° a 45° bank.
- g) Manoeuvres at low level and quick-stops.
- h) Landings take-offs and transitions to and from the hover when heading out of wind.
- i) Landings and take-offs from sloping or uneven ground.
- j) Landings and take-offs with limited power.
- k) Low level operations into and out of confined landing sites.
- l) Cross-country flying – using dead reckoning and radio navigation aids. Flight planning by the applicant; filing of ATC flight plan; evaluation of weather briefing documentation, NOTAM etc; radiotelephony procedures and phraseology; positioning by radio navigation aids; operation to, from and transiting controlled aerodromes, compliance with air traffic services procedures for VFR flights, simulated radio communication failure, weather deterioration, diversion procedures; location of an off airfield landing site and simulated approach.

Basic Instrument Flight

A maximum of 5 hours of the following exercises may be performed in a FS or FTD or FNPT. Flight training should be carried out in VMC using a suitable means of simulating IMC for the student.

- m) Instrument flying without external visual cues. Level flight performing speed changes, maintaining flight altitude (level, heading) turns in level flight at rate one and 30° bank, left and right; roll-out on predetermined headings.
- n) Repetition of exercise (m); additionally climbing and descending, maintaining heading and speed, transition to horizontal flight; climbing and descending turns.
- o) Repetition of exercise (m); and recovery from unusual attitudes.
- p) Radio navigation.
- q) Repetition of exercise (m); and turns using standby magnetic compass and standby artificial horizon (if fitted).]

[Amdt. 4, 01.08.06]

IEM FCL 2.170
CPL(H) skill test form
 (See JAR-FCL 2.170)

FORMULÁR ŽIADOSTI A SPRÁVY PRE PRAKTICKÚ SKÚŠKU CPL(H)

Applicant's last name:		First name:	
Licence held		Number:	

1	Details of the flight		
Type of helicopter:		Departure aerodrome/site:	
Registration:		Destination aerodrome/site:	
Take-off time:			
Landing time:			
Total flight time:			

2	Result of the test <i>*delete as necessary</i>		
	Passed*	Failed*	Partial pass*

3	Remarks

Location and date:		Type and number of FE's licence:	
Signature of (FE):		Name of FE, in capitals:	

AMC/IEM E - INSTRUMENT RATING

IEM FCL 2.210

IR(H) Skill test form

(See JAR-FCL 2.185 & 2.210)

APPLICATION AND REPORT FORM FOR THE IR(H) SKILL TEST

Applicant's last name:		First name:	
Licence held:		Number:	
State of licence issue in which test performed:		Signature:	

1	Details		
Type of helicopter:		Registration:	

2	Result of the test <i>*delete as necessary</i>		
Passed*	Failed*	Partial pass*	

3	Remarks		

Location and date:		Type and number of FE's licence:	
Signature of FE:		Name of FE, in capitals:	

INTENTIONALLY LEFT BLANK

AMC/IEM F - TYPE RATING

IEM FCL 2.240 (b) (1)

ATPL/type rating/training/skill test and proficiency check on multi-pilot helicopters

(See JAR-FCL 2.240)

APPLICATION AND REPORT FORM

Applicant's last name:		First name:	
Type of licence:		Number:	
State:	Type rating as pilot-in-command/ co-pilot*	Signature of applicant:	
Multi-engine helicopter:		Proficiency check:	
Training record:		Type rating:	
Skill test:		ATPL(H):	

Satisfactory completion of Type rating - training according to requirements is certified below:

1	Theoretical training for the issue of a type rating performed during period		
from:	to:	at:	
Mark obtained:	% (Pass mark 75 %):	Type and number of licence:	
Signature of instructor:		Name in capital letters:	

2	Flight simulator (helicopter type):	Tree or more axes:	YES*	NO*	Ready for service and used
Flight simulator manufacturer:		Motion/system:			
Flight simulator operator:		Visual aid:	YES*	NO*	
Total training time at the controls:					
Instrument approaches at aerodromes to a decision altitude of:					
Location/date/time:		Signature of type rating instructor/examiner*:			
Type and No of licence:		Name in capital letters:			

3	Flight training		
Type of helicopter:	Registration:	Flight time at the controls:	
Take-offs:	Landing:	Training aerodromes/sites (take-offs, approaches and landings):	
Location and date:		Signature of type rating instructor/examiner:	
Type and No of licence:		Name in capital letters:	

4	Skill test/Proficiency Check			SIM/Aircraft Reg:
	Remark: if the applicant failed the examiner shall indicate the reasons why.	Passed *	Failed *	
Location and date:				Type and number of licence:
Signature of authorised examiner*:				Name in capital letters:

* delete as necessary

IEM FCL 2.240 (b) (2)

Type rating/training/skill test and proficiency check on single-engine and multi-engine single-pilot helicopters and the addendum to the PPL and the CPL skill test in multi-engine single-pilot helicopters
(See JAR-FCL 2.240)

APPLICATION AND REPORT FORM

Applicant's last name:		First name:	
Type of licence:		Number:	
State:		Signature of applicant:	
Helicopter:		Proficiency check:	
Training record:		Type rating:	
Skill test:			

Satisfactory completion of Type rating - training according to requirements is certified below:

1	Theoretical training for the issue of a type rating performed during period		
from:	to:	at:	
Mark obtained:	% (Pass mark 75 %):	Type and number of licence:	
Signature of instructor:		Name in capital letters:	

2	Flight simulator (helicopter type):	Three or more axes:	YES*	NO*	Ready for services and used
Flight simulator manufacturer:		Motion/system			
Flight simulator operator:		Visual aid:	YES*	NO*	
Total training time at the controls:					
Instrument approaches at aerodromes to a decision altitude of:					
Location/date/time:		Signature of type rating instructor/examiner*:			
Type and No of licence:		Name in capital letters:			

3	Flight training:				
Type of helicopter:	Registration:	Flight time at the controls:			
Take-offs:	Landings:	Training aerodromes/sites (take-offs, approaches and landings):			
Location and date:		Signature of type rating instructor/examiner*:			
Type and No of licence:		Name in capital letters:			

4	Skill test/Proficiency Check			SIM/Aircraft Reg:
	Remark: if the applicant failed the examiner shall indicate the reasons why.	Passed *	Failed *	
Location and date:		Type and number of licence:		
Signature of authorised examiner*:		Name in capital letters:		

* delete as necessary

AMC FCL 2.261 (a)**Syllabus of theoretical instruction for type ratings for single and multi-engine helicopters**

(See JAR-FCL 2.261 (a))

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (a))

DETAILED LISTING

- 1 Helicopters structure, transmissions, rotors and equipment, normal and abnormal operation of systems.
 - 1.1 Dimensions
 - 1.2 Engine including aux. power unit, rotor and transmissions; if an initial type rating for a turbine engine helicopter is applied for, the applicant shall have received turbine engine instruction (see AMC FCL 2.470 (b)).
 - 1.2.1 Type of engine/engines
 - 1.2.2 In general the function of the following systems or components:
 - engine
 - aux. power unit
 - oil systems
 - fuel systems
 - ignition systems
 - starting systems
 - fire warning and extinguishing system
 - generators and generator drives
 - power indication
 - water/methanol injection
 - 1.2.3 Engine controls (including starter), engine instruments and indications in the cockpit, their function and interrelation and interpretation
 - 1.2.4 Engine operation, including APU, during engine start and engine malfunctions, procedures for normal operation in the correct sequence
 - 1.2.5 Transmission system
 - lubrication
 - generators and generator drives
 - freewheeling units
 - hydraulic drives
 - indication and warning systems
 - 1.2.6 Type of rotor systems
 - indication and warning systems
 - 1.3 Fuel system
 - 1.3.1 Location of the fuel tanks, fuel pumps, fuel lines to the engines tank capacities, valves and measuring
 - 1.3.2 The following systems:
 - filtering
 - fuelling and defuelling heatings
 - dumping
 - transferring
 - venting
 - 1.3.3 In the cockpit
The monitors and indicators of the fuel system, quantity and flow indication, interpretation
 - 1.3.4 Fuel procedures distribution into the various tanks
Fuel supply and fuel dumping

- 1.4 Air conditioning
 - 1.4.1 Components of the system and protection devices
 - 1.4.2 Cockpit monitors and indicators
 - Interpretation with regard to the operational condition
 - 1.4.3 Normal operation of the system during start, cruise approach and landing, air conditioning airflow and temperature control
- 1.5 Ice and rain protection, windshield wipers and rain repellent
 - 1.5.1 Ice protected components of the helicopter, including engines and rotor systems, heat sources, controls and indications
 - 1.5.2 Operation of the anti-icing/de-icing system during T/O, climb, cruise and descent, conditions requiring the use of the protection systems
 - 1.5.3 Controls and indications of the windshield wipers and rain repellent system operation
- 1.6 Hydraulic system
 - 1.6.1 Components of the hydraulic system(s), quantities and system pressure, hydraulically actuated components associated to the respective hydraulic system
 - 1.6.2 Controls, monitors and indicators in the cockpit, function and interrelation and interpretation of indications
- 1.7 Landing gear, skids fixed, floats
 - 1.7.1 Main components of the
 - main landing gear
 - nose gear
 - tail gear
 - gear steering
 - wheel brake system
 - 1.7.2 Gear retraction and extension
 - 1.7.3 Required tyre pressure, or location of the relevant placard
 - 1.7.4 Controls and indicators including warning indicators in the cockpit in relation to the retraction/extension condition of the landing gear
 - 1.7.5 Components of the emergency extension system
- 1.8 Flight controls, stab-and autopilot systems
 - 1.8.1 Controls, monitors and indicators including warning indicators of the systems, interrelation and dependencies
- 1.9 Electrical power supply
 - 1.9.1 Number, power, voltage, frequency and if applicable phase and location of the main power system (AC or DC) auxiliary power system location and external power system
 - 1.9.2 Location of the controls, monitors and indicators in the cockpit
 - 1.9.3 Main and back-up power sources flight instruments, communication and navigation systems, main and back-up power sources
 - 1.9.4 Location of vital circuit breakers
 - 1.9.5 Generator operation and monitoring procedures of the electrical power supply
- 1.10 Flight instruments, communication, radar and navigation equipment, autoflight and flight recorder
 - 1.10.1 Antennas

1.10.2 controls and instruments of the following equipment in the cockpit:

- flight instruments (e.g. airspeed indicator, pitot static system, compass system, flight director)
- flight management systems
- radar equipment (e.g. wx radar, transponder)
- communication and navigation system (e.g. HF, VHF, ADF, VOR/DME, ILS, marker beacon) and area navigation systems (e.g. GPS, VLF Omega)
- stabilisation and autopilot system
- flight data recorder, cockpit voice recorder, radio altimeter
- collision avoidance system
- ground proximity warning system
- HUMS (Health and Usage Monitoring System)

1.11 Cockpit, cabin and cargo compartment

1.11.1 Operation of the exterior, cockpit, cabin and cargo compartment lighting and the emergency lighting

1.11.2 Operation of the cabin doors and emergency exits

1.12 Emergency equipment

Operation and correct application of the following emergency equipment in the helicopter:

Mobile equipment

- portable fire extinguisher
- first aid kits
- portable oxygen equipment
- emergency ropes
- life vest
- life rafts
- emergency transmitters
- crash axes
- megaphones
- emergency signals
- torches

Fixed equipment

emergency floats

2 LIMITATIONS

2.1 General limitations, according to the helicopter flight manual

2.2 Minimum equipment list

3 PERFORMANCE, FLIGHT PLANNING AND MONITORING

3.1 Performance

Performance calculation concerning speeds, gradients, masses in all conditions for take-off, en route, approach and landing:

3.1.1 Take off

- hover performance in and out of ground effect
- all approved profiles, cat A and B
- HV diagram
- take off and rejected take off distance
- take off decision point (TDP) or (DPAT)
- calculation of first and second segment distances
- climb performance

3.1.2 En-route

- airspeed indicator correction
- service ceiling
- optimum/economic cruising altitude
- max endurance
- max range
- cruise climb performance

3.1.3 Landing

- hovering in and out of ground effect
- landing distance
- landing decision point (LDP) or (DPBL)

3.1.4 Knowledge and/or calculation of:

- V_{lo} , V_{le} , V_{mo} , V_x , V_y , V_{toss} , V_{ne} , $V_{max\ range}$, V_{mini}

3.2 Flight planning

Flight planning for normal and abnormal conditions

- optimum/maximum flight level
- minimum required flight altitude
- drift down procedure after an engine failure during cruise flight
- power setting of the engines during climb, cruise and holding under various circumstances as well as at the most economic cruising flight level
- optimum and maximum flight level and power setting after an engine failure

3.3 Effect of optional equipment on performance

4 LOAD, BALANCE AND SERVICING

4.1 Load and balance

- load and trim sheet with respect to the maximum masses for take-off and landing
- centre of gravity limits

4.1.1 Influence of the fuel consumption on the centre of gravity

4.1.2 Lashing points, load clamping, max ground load

4.2 Servicing on the ground

Servicing connections for:

- fuel
 - oil, etc.
- and safety regulations for servicing

5 EMERGENCY PROCEDURES

6 SPECIAL REQUIREMENTS FOR EXTENSION OF A TYPE RATING FOR INSTRUMENT APPROACHES DOWN TO A DECISION HEIGHT OF LESS THAN 200 FT (60 M)

6.1 Airborne and ground equipment

- Technical requirements
- Operational requirements
- Operational reliability
- Fail operational
- Fail-passive
- Equipment reliability
- Operating procedures
- Preparatory measures
- Operational downgrading
- Communication

6.2 Procedures and limitations

- Operational procedures
- Crew co-ordination

7 SPECIAL REQUIREMENTS FOR HELICOPTERS WITH ELECTRONIC FLIGHT INSTRUMENT SYSTEMS (EFIS)

8 OPTIONAL EQUIPMENT

[Amdt. 2, 01.11.02]

AMC FCL 2.261 (c) (2)
Guidelines for Approval of a Helicopter Type Rating Course
(See JAR-FCL 2.261 (c) (2))
(See Appendix 1 and 2 to JAR-FCL 2.055)

TRAINING PROGRAMME

1 Type

For approval the course should, as far as possible, provide for integrated ground, flight simulator and flight training designated to enable the student to operate safely and qualify for the grant of a type rating. The course should be directed towards a helicopter type, but where variants exist, all flying and ground training forming the basis of the approved course should relate to a single variant.

2 Variants

Additional training should be required in accordance with JAR-FCL 2.235 (c).

3 Training in Helicopter and [] [Flight Simulation] Training Devices ([F]STDs)

The training programme should specify the amounts of flight training in the helicopter type and in [F]STDs (simulators, flight training devices (FTDs), or other training devices (OTDs)) as agreed by the Authority. (See Appendix 2 to JAR-FCL 2.240.) Where a suitable flight simulator is geographically remote from the normal training base, the Authority may agree to some additional training being included in the programme at a remote facility.

4 Skill test

The content of the flying training programme should be directed towards the skill test for that type. The practical training given in Appendix 2 and 3 to JAR-FCL 2.240 should be modified as necessary. The skill test may be completed in a helicopter, in a flight simulator or partially in a helicopter and in a flight simulator. The use of a [F]STD for skill tests is governed by the level of approval of the flight simulator and the previous experience of the candidate. Where a flight simulator is not available, abnormal operations of systems should not be practised in a helicopter other than as allowed for in the skill test form for the type.

5 Phase Progress Tests and Final Theoretical Knowledge Examination

Prior to the final theoretical knowledge examination covering the whole syllabus, the training programme should provide for phase progress tests associated with each phase of theoretical knowledge instruction. The phase progress tests should assess the candidate's knowledge on completion of each phase of the training programme.

6 Facilities: Ground School Equipment

Training Facilities and Aids

A TRTO should provide, as a minimum, facilities for classroom instruction. Additional classroom training aids and equipment including, where appropriate, computers, should reflect the content of the course and the complexity of the helicopter. For multi-pilot helicopters, the minimum level of ground training aids for approval should include equipment that provides a realistic cockpit working environment. Task analysis and the latest state of the art training technology is encouraged and should be fully incorporated into the training facilities wherever possible. Facilities for self and supervised testing should be available to the student.

7 Training devices

A Flight Training Device or Other Training Device may be provided to supplement classroom training in order to enable students to practice and consolidate theoretical instruction. Where suitable equipment is not available, or is not appropriate, a helicopter or flight simulator of the relevant variant should be available. If a FTD represents a different variant of the same helicopter type for which the student is being trained, then differences and/or familiarisation training is required.

8 Computer Based Training (CBT)

Where CBT aids are used as a training tool, the organisation should ensure that a fully qualified ground instructor is available at all times when such equipment is being used by course students. Other than for revision periods, CBT lessons should be briefed and debriefed by a qualified ground instructor.

9 Theoretical Knowledge Instruction

The Theoretical knowledge instruction training should meet the general objectives of:

- a) giving the student a thorough knowledge of the helicopter structure, power plant and systems, and their associated limitations,
- b) giving the student a knowledge of the positioning and operation of the flight deck controls and indicators for the helicopter and its systems,
- c) giving the student an understanding of system malfunctions, their effect on helicopter operations and interaction with other systems,
- d) giving the student the understanding of normal, abnormal and emergency procedures.

The amount of time and the contents of the theoretical instruction will depend on the complexity of the helicopter type involved and, to some extent, on the previous experience of the student.

10 Flight Training

10.1 [Flight Simulation] [] Training Devices ([F]STDs)

The level of qualification and the complexity of the type will determine the amount of practical training that may be accomplished in a [F]STD, including completion of the skill test. Prior to undertaking the skill test, a student should demonstrate competency in the skill test items during the practical training.

[]

10.2 Helicopter (with flight simulator)

With the exception of courses approved for zero flight time the amount of flight time in a helicopter should be adequate for completion of the skill test. []

10.3 Helicopter (without flight simulator)

Whenever a helicopter is used for training the amount of flight time practical training should be adequate for the completion of the skill test. [The amount of flight training will depend on the complexity of the helicopter type involved and, to some extent, on the previous experience of the applicant (See Appendix 1 to JAR-FCL 2.261 (b)).] []

[]

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 4, 01.08.06]

AMC FCL 2.261 (d)
Multi-crew co-operation course (helicopter)
(See JAR-FCL 2.261 (d))
(See IEM JAR-FCL 2.261 (d))

MULTI-CREW CO-OPERATION TRAINING

1 The objectives of MCC training are optimum decision making, communication, division of tasks, use of checklists, mutual supervision, teamwork, and support throughout all phases of flight under normal, abnormal and emergency conditions. The training emphasises the development of non-technical skills applicable to working in a multi-crew environment.

2 The training should focus on teaching students the basics on the functioning of crew members as teams in a multi-crew environment, not simply as a collection of technically competent individuals. Furthermore, the course should provide students with opportunities to practice the skills that are necessary to be effective team leaders and members. This requires training exercises which include students as crew members in the PF and PNF roles.

3 Students should be made familiar with inter-personal interfaces and how to make best use of crew co-operation techniques and their personal and leadership styles in a way that fosters crew effectiveness. Students should be made aware that their behaviour during normal circumstances can have a powerful impact on crew functioning during high workload and stressful situations.

4 Research studies strongly suggest that behavioural changes in any environment cannot be accomplished in a short period even if the training is very well designed. Trainees need time, awareness, practice and feedback, and continual reinforcement to learn lessons that will endure. In order to be effective, multi-crew co-operation training should be accomplished in several phases spread over a period.

5 The contents of the basic MCC course should cover theoretical knowledge training, practice and feedback in:

- a) interfaces
 - examples of Software, Hardware, Environment and Liveware mismatches in practice
- b) leadership/'followership' and authority
 - managerial and supervisory skills
 - assertiveness
 - barriers
 - cultural influence
 - PF and PNF roles
 - professionalism
 - team responsibility
- c) personality, attitude and motivation
 - listening
 - conflict resolution
 - mediating
 - critique (pre-flight analyses and planning, ongoing-review, postflight)
 - team building
- d) effective and clear communication during flight
 - listening
 - feedback
 - standard phraseologies
 - assertiveness
 - participation

- e) crew co-ordination procedures
 - flight techniques and cockpit procedures
 - standard phraseologies
 - discipline

6 The use of checklists is of special importance for an orderly and safe conduct of the flights. Different philosophies have been developed for the use of checklists. Whichever philosophy is used depends on the complexity of the aircraft concerned, the situation presented, the flight crew composition and their operating experience and the operator's procedures as laid down in the Flight Operations Manual.

7 Mutual supervision, information and support

- a) Any action in handling the aircraft should be performed by mutual supervision. The pilot responsible for the specific action or task (PF or PNF) should be advised when substantial deviations (flight path, aircraft configuration etc.) are observed.
- b) Call-out procedures are essential, especially during take-off and approach, to indicate progress of the flight, systems status etc.
- c) Operation of aircraft systems, setting of radios and navigation equipment etc. should not be performed without demand by the PF or without information to the PF and his confirmation.

COURSE OBJECTIVE

8 The contents of paragraphs 3 and 4 can best be practised by performing the exercises in IEM FCL 2.261 (d).

9 Practice and feedback of MCC with regard to the L-L (liveware-liveware) interface should also make provision for students for self and peer critique in order to improve communication, decision making and leadership skills. This phase is best accomplished through the use of [] [FSTDs] and video equipment. Video feedback is particularly effective because it allows participants to view themselves from a third-person perspective; this promotes acceptance of one's weak areas which encourages attitude and behavioural changes.

EXERCISES

10 The instruction should be accomplished as far as possible in a simulated commercial air transport environment and cover the following areas:

- a) pre-flight preparation, including documentation; computation of take off performance data; radio and navigation equipment checks and setting,
- b) before take-off checks, including powerplant checks; take-off briefing by PF,
- c) take-offs and landings to and from:
 - standard surface heliport
 - pinpoint surface heliport
 - elevated site
 - helideck

task of PF and PNF; call outs,

- d) rejected take-offs; crosswind take-offs; take-offs at maximum take-off mass; engine failure before and after Take off Decision Point (TDP); engine failure before and after Defined Point After Take-off (DPATO),
- e) normal and abnormal operation of aircraft systems; use of checklists,
- f) emergency procedures to include engines (shut down and restart at a safe height) failure, fire, smoke control and removal; auto pilot/flight director failure, autorotation descent, tail rotor control failure (if applicable), tail rotor loss, hydraulic failure, SAS failure; wind and turbulence effect on raised structures, or due to heliport environment; emergency descent; incapacitation of a flight crew member,

- g) early recognition of specific helicopter hazards, e.g. ground resonance, dynamic and static rollover, blade stall, vortex ring/setting with power, settling with power depending on type of operation,
- h) instrument flight procedures including holding procedures; precision approaches using raw navigation data, flight director and autopilot; one engine simulated inoperative approaches; autopilot inoperative approaches; non precision and circling approaches; radar approaches on fixed or moving platforms; call out procedures during approaches; computation of approach and landing data,
- i) normal go-arounds; go arounds with one engine simulated inoperative and with autopilot or stabiliser inoperative; rejected landing; support of the PF by the PNF,
- j) normal and crosswind landings with one simulated engine failure before and after landing decision point (LDP) and one simulated engine failure before defined point before landing (DPBL) and with autopilot or Stability Augmentation System (SAS) inoperative; transition from instrument to visual flight on reaching decision height or minimum descent height/altitude.

Where MCC training is combined for an initial type rating on a multi-pilot helicopter, the exercises (a) and (b) may be conducted in a [FS or] FTD as part of an approved course.

REINFORCEMENT

11 No matter how effective the classroom curriculum, interpersonal drills, LOFT exercises, and feedback techniques are, a single exposure during the multi-crew co-operation course for the initial issue of a multi-pilot helicopter type rating will be insufficient. The attitudes and influences which contribute to ineffective crew co-ordination are ubiquitous and may develop over a pilot's lifetime. Thus it will be necessary that the training of non-technical skills will be an integral part of all recurrent training for revalidation of a multi-pilot helicopter type rating as well as of the training for the issue of further multi-pilot type ratings.

[Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 4, 01.08.06]

Appendix 1 to AMC FCL 2.261 (d)
Multi-crew co-operation course (helicopter) - Certificate of completion of MCC training
 (See JAR-FCL 2.261 (d))

CERTIFICATE OF COMPLETION OF MCC-TRAINING			
Applicant's last name:		First name:	
Type of licence:		Number:	State:
Instrument rating:		or	Instrument rating skill test:
Issued on:		passed on:	
	Signature of applicant:		

The satisfactory completion of MCC-Training according to requirements is certified below:

TRAINING			
Multi-crew co-operation training received during period:			
from:	to:	at:	FTO/TRTO/operator*
Location and date:		Signature of Head of TRTO/FTO or authorised instructor*:	
Type and number of licence and state of issue:		Name in capital letters of authorised instructor:	

* delete as appropriate

INTENTIONALLY LEFT BLANK

AMC/IEM H - INSTRUCTOR RATINGS**IEM FCL 2.320E****Flight instructor rating (Helicopter) (FI(H)) – Skill test form**

(See JAR-FCL 2.320E)

APPLICATION AND REPORT FORM FOR THE FI(H) SKILL TEST

1	Applicants personal particulars		
Applicant's last name:		First name:	
Date of Birth:		Tel.(Home):	Tel.(Work):
Address:		Country:	

2	Licence Details		
Licence type:		Number:	
		Exp. Date:	
Type ratings included in the licence:	1.		
	2.		
	3.		
	4.		
	5.		
Other ratings included in the licence:	1.		
	2.		
	3.		
	4.		
	5.		

3	Pre-course flying experience (see JAR-FCL 2.335)		
IR (hours)	PIC (hours)	TOTAL (hours)	CROSS-COUNTRY (hours)

CPL THEORETICAL EXAMINATION PASSED (date) (For PPL holders only)

(Copy of pass shall be submitted with this form)

4	Pre-entry flight test (see JAR-FCL 2.335 (f))
<i>I recommend for the Flight Instructor Course.</i>	
Name of FTO:	Date of flight test:
Name of FI conducting the test (Block capitals):	
Licence number:	
signature:	

5	Declaration by the applicant
<i>I have received a course of training in accordance with the syllabus approved by the Authority for the: (Tick as applicable)</i>	
Flight Instructor Rating FI(H)	Instrument Rating Instructor Rating (IRI(H))
Applicant's name: (Block Letters)	Signature:

6	Declaration by the chief flight instructor
<i>I certify that has satisfactorily completed an approved course of training for the</i>	
Flight Instructor Rating FI(H)	Instrument Rating Instructor Rating (IRI(H))
<i>in accordance with the relevant syllabus approved by the Authority.</i>	
Flying hours during the course:	
Helicopter/s, flight simulator/s or flight and navigation procedure trainers used:	
Name of CFI:	
Signature:	
Name of FTO:	

7	Flight instructor examiner's certificate		
<i>I have tested the applicant according to the examination report</i>			
A – FLIGHT INSTRUCTOR EXAMINER'S ASSESSMENT in case of partial pass:			
Theoretical oral examination:		Skill test:	
Passed	Failed	Passed	Failed
	I recommend further flight/ground training with a FI instructor before re-test		
	I do not consider further flight/theoretical instruction necessary before re-test		
	Tick as applicable		
B – FLIGHT INSTRUCTOR EXAMINER'S ASSESSMENT			
	Flight Instructor rating		
	Instrument Instructor rating		
	Tick as applicable		
FIE's name (block letters):			
Signature:			
Licence number:			Date:

AMC FCL 2.3[] [20D]**Flight instructor rating (helicopter) (FI(H)) course**

(See JAR-FCL 2.3[] [20D])

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.3[] [20D])

COURSE OBJECTIVE

The aim of this course is to give adequate training to the applicant in theoretical knowledge instruction and flight instruction in order to instruct for a PPL(H), a CPL(H), type ratings for single-engine helicopters and, if applicable, a helicopter night qualification.

PART 1**TEACHING AND LEARNING**

Item No.

1 THE LEARNING PROCESS

Motivation
Perception and understanding
Memory and its application
Habits and transfer
Obstacles to learning
Incentives to learning
Learning methods
Rates of learning

2 THE TEACHING PROCESS

Elements of effective teaching
Planning of instructional activity
Teaching methods
Teaching from the 'known' to the 'unknown'
Use of 'lesson plans'

3 TRAINING PHILOSOPHIES

Value of a structured (approved) course of training
Importance of a planned syllabus
Integration of theoretical knowledge and flight instruction

4 TECHNIQUES OF APPLIED INSTRUCTION

- a) Theoretical knowledge – Classroom instruction techniques
Use of training aids
Group lectures
Individual briefings
Student participation/discussion
- b) FLIGHT – Airborne instruction techniques
The flight/cockpit environment
Techniques of applied instruction
Post-flight and inflight judgement and decision making

5 STUDENT EVALUATION AND TESTING

- a) Assessment of student performance
The function of progress tests
Recall of knowledge
Translation of knowledge into understanding
Development of understanding into actions
The need to evaluate rate of progress

- b) Analysis of student errors
 - Establish the reason for errors
 - Tackle major faults first, minor faults second
 - Avoidance of over criticism
 - The need for clear concise communication

- 6 TRAINING PROGRAMME DEVELOPMENT
 - Lesson planning
 - Preparation
 - Explanation and demonstration
 - Student participation and practice
 - Evaluation

- 7 HUMAN PERFORMANCE AND LIMITATIONS RELEVANT TO FLIGHT INSTRUCTION
 - Physiological factors
 - Psychological factors
 - Human information processing
 - Behavioural attitudes
 - Development of judgement and decision making

- 8 ALL HELICOPTER SPECIFIC HAZARDS INVOLVED IN SIMULATING SYSTEMS FAILURES AND MALFUNCTIONS IN THE HELICOPTER DURING FLIGHT
 - Selection of a safe altitude
 - Importance of 'touch drills'
 - Situational awareness
 - Adherence to correct procedures

- 9 TRAINING ADMINISTRATION
 - Flight/theoretical knowledge instruction records
 - Pilot's personal flying log book
 - The flight/ground curriculum
 - Study material
 - Official forms
 - Aircraft Flight/Owner's Manuals/Pilot's Operating Handbooks
 - Flight authorisation papers
 - Aircraft documents
 - The private pilot's licence regulations

**SUGGESTED APPROXIMATE BREAKDOWN OF HOURS FOR THE THEORETICAL KNOWLEDGE
INSTRUCTION SECTION OF THE FLIGHT INSTRUCTOR (HELICOPTER) COURSE**

(The item numbers shown below relate to the item numbers of 'Teaching and learning' above.)

Item No	Tuition hours	Practice hrs in class	Comment	Progress tests
1	2,00	-	Allow for questions and short discussion periods.	0,30
2	4,00	-	The tuition time should allow for questions and short discussion periods.	1,00
3	2,00	-	The PPL training syllabus should be used as reference material.	0,30
4a	5,00	34	The time spent in practice under this item will involve the applicants refreshing their technical knowledge, and developing their classroom instruction techniques. It will also include discussion between applicants and advice on teaching from the supervising instructor.	
4b	4,00	34	The time spent in practice will be mainly directed to the giving of pre-flight briefings. It will allow the applicants to develop their ability to give a practical and short briefing (10-15 minutes) to a student pilot. The briefing will outline in a logical sequence the flight lesson to be undertaken.	
5a	2,00	-	Emphasis should be placed on the validity of questions used in progress tests.	1,00
5b	2,00	-	Emphasis should be placed on the need to give encouragement to the student.	1,00
6	5,00	15	The time spent in practice will be directed towards the planning of classroom lesson periods and the development of the applicants' ability to construct lesson plans.	
7	5,00	-	Scenarios relevant to good judgement and decision making should be set and analysed.	1,00
8	2,00	-	Examples of hazards e.g. mast bumping, blade stall, should cover a broad range of helicopters and types of operation and not to be confined to the aircraft used on the course.	1,00
9	5,00		Long briefings to teach an applicant to give instruction in night flying.	
10	2,00	-	General revision of relevant documents.	1,00
Total:	40,00	83		7,00

COURSE TOTAL:

125 HOURS (including progress tests)

PART 2**AIR EXERCISE**

1 The air exercises are similar to those used for the training of PPL(H) but with additional items designed to cover the needs of a flight instructor.

2 The numbering of exercises should be used primarily as an exercise reference list and as a broad instructional sequencing guide: therefore the demonstrations and practices need not necessarily be given in the order listed. The actual order and content will depend upon the following interrelated factors:

- The applicant's progress and ability
- The weather conditions affecting the flight
- The flight time available
- Instructional technique considerations
- The local operating environment
- Applicability of the exercises to the helicopter type

3 It follows that student instructors will eventually be faced with similar interrelated factors. They should be shown and taught how to construct flight lesson plans, taking these factors into account, so as to make the best use of each flight lesson, combining parts of the set exercises as necessary.

GENERAL

4 The briefing normally includes a statement of the objectives and a brief reference to principles of flight only if relevant. An explanation is to be given of exactly what air exercises are to be taught by the instructor and practised by the student during the flight. It should include how the flight will be conducted with regard to who is to fly the helicopter and what airmanship, weather and flight safety aspects currently apply. The nature of the lesson will govern the order in which the constituent parts are to be taught.

- 5 The four basic components of the briefing will be:
- 1) The aim
 - 2) Principles of Flight (briefest reference only)
 - 3) The Air Exercise(s) (what, and how and by whom)
 - 4) Airmanship

PLANNING OF FLIGHT LESSONS

6 The preparation of lesson plans is an essential pre-requisite of good instruction and the student instructor is to be given supervised practice in the planning and practical application of flight lesson plans.

GENERAL CONSIDERATIONS

7 The student instructor should complete flight training in order to practise the principles of basic instruction at the PPL(H) level.

8 During this training, except when acting as a student pilot for mutual flights, the student instructor shall occupy the seat normally occupied by the Flight Instructor.

9 It is to be noted that airmanship is a vital ingredient of all flight operations. Therefore, in the following air exercises the relevant aspects of airmanship are to be stressed at the appropriate times during each flight.

10 If the privileges of the FI(H) rating are to include instruction for night flying, exercise 28 should be undertaken either as a part of the course or subsequent to rating issue.

FLIGHT INSTRUCTION SYLLABUS CONTENTS**LONG BRIEFINGS AND AIR EXERCISES**

- 1 Familiarisation with the helicopter
- 2 Preparation before and action after flight
- 3 Air experience
- 4 Effects of controls
- 5 Power and attitude changes
- 6 Level flight, climbing and descending and turning
- 7 Auto-rotation
- 8 Hovering and hover taxiing
- 9 Take-off and landing
- 10 Transitions from hover to climb and approach to hover
- 11 Circuits and emergencies
- 12 First solo
- 13 Sideways and backwards hover manoeuvring
- 14 Spot turns
- 15 Hover out of ground effect (OGE) and Vortex ring
- 16 Simulated engine off landings
- 17 Advanced auto-rotations
- 18 Practice forced landings
- 19 Steep turns
- 20 Transitions
- 21 Quick-stops
- 22 Navigation
- 23 Advanced take-offs, landings and transitions
- 24 Sloping ground
- 25 Limited power
- 26 Confined areas
- 27 Basic instrument flying
- 28 Night flying (if night instructional qualification required)

Note: Airmanship should be included as required in each exercise.

EXERCISE 1 FAMILIARISATION WITH THE HELICOPTER

LONG BRIEFING

Objectives

- to familiarise the student with the helicopter
- to explain the characteristics of the helicopter
 - the cockpit layout
 - the helicopter and engine systems
 - the use of the check list(s) and procedures
- to familiarise the student with the helicopter controls
- to explain the differences when occupying the instructor's seat

EMERGENCY DRILLS

- to explain the action in the event of a fire on the ground or in the air:
 - engine fire
 - cockpit/cabin fire
 - electrical fire
 - system failure drills as applicable to type
 - escape exits
- to demonstrate escape drills including use of Emergency equipment

EXERCISE 2 PREPARATION FOR AND ACTION AFTER FLIGHT

LONG BRIEF

Objectives

- to explain flight authorisation and helicopter acceptance including tech log (if applicable) and maintenance equipment required for flight (maps, etc.)
 - external checks
 - internal checks
 - harness, seat and rudder pedal adjustment, (student comfort)
- to demonstrate starting and after starting checks
 - system/power/serviceability checks (as applicable)
 - closing down/shutting down the helicopter (including system checks)
- to explain parking, leaving the helicopter (including safety/security as applicable)
 - completion of the authorisation sheet and helicopter serviceability documents

EXERCISE 3 AIR EXPERIENCE

Note: there is no requirement for a long briefing for this exercise.

AIR EXERCISE

Objectives

- to give the student air experience
- to familiarise the student with the cockpit layout, ergonomics, controls
- to demonstrate cockpit procedures
 - stability and control

EXERCISE 4 EFFECTS OF CONTROLS

LONG BRIEFING

Objectives

- to explain the function of the flying controls (primary and secondary effect)
 the effect of airspeed
 the effect of power changes (torque)
 the effect of yaw (sideslip)
 the effect of disc loading (bank and flare)
 the effect on controls of selecting hydraulics on/off
 the effect of control friction
 the instruments
 the use of carburettor heat/anti-icing control

AIR EXERCISE

Objectives

- to demonstrate the function of the flying controls
 the effects of airspeed
 the effect of power changes (torque)
 the effect of yaw (sideslip)
 the effect of disc loading (bank and flare)
 the effect on controls of selecting hydraulics on/off
 the effect of control friction
 the instruments (including instrument scan)
 the use of carburettor heat/anti-icing control

EXERCISE 5 POWER AND ATTITUDE CHANGES

LONG BRIEFING

Objectives

- to explain the relationship between cyclic control position, disc attitude, fuselage attitude and airspeed
 flapback
 the power required diagram in relation to airspeed
 power and airspeed changes in level flight
 the use of the instruments for precision
 the engine and airspeed limitations

AIR EXERCISE

Objective

- to demonstrate the relationship between cyclic control position, disc attitude, fuselage attitude and airspeed
 flapback
 power and airspeed changes in level flight
 the use of instruments for precision (including instrument scan and lookout)

EXERCISE 6 LEVEL FLIGHT, CLIMBING, DESCENDING AND TURNING

Note: For ease of training this exercise is divided into four separate parts in the PPL(H) syllabus but may be taught complete or in convenient parts.

LONG BRIEFING

Objectives

- to explain the basic factors involved in level flight
 the normal power settings
 the use of control friction and/or trim
 the importance of maintaining direction and balance
 the power required/power available diagram
 the optimum climb and descent speeds/angles/rates

the importance of balance, attitude and co-ordination in the turn
 the effects of turning on rate of climb/descent
 the use of the gyro direction/heading indicator and compass
 the use of instruments for precision

AIR EXERCISE

Objectives

to explain maintaining straight and level flight at normal cruise power
 control in pitch, including use of control friction and/or trim
 the use of the ball/yawstring to maintain direction and balance
 setting and use of power for selected airspeeds/speed changes
 entry to climb
 normal and maximum rate of climb
 levelling off from climb at selected altitudes/heights
 entry to descent
 effect of power and airspeed on rate of descent
 levelling off from descent at selected altitudes/heights
 entry to medium rate turns
 importance of balance, attitude and co-ordination to maintain level turn
 resuming straight and level flight
 turns onto selected headings, use of direction indicator and compass
 turns whilst climbing and descending
 effect of turn on rate of climb or descent
 the use of instruments for precision (including instrument scan and lookout)

EXERCISE 7 AUTOROTATION

LONG BRIEFING

Objectives

to explain the characteristics of autorotation
 entry and development of autorotation
 entry and development of autorotation
 the effect of AUM, IAS, disc loading, G forces and density altitude on RRPM and rate of descent
 rotor and engine limitations
 control of airspeed and RRPM
 recovery to powered flight
 throttle override and control of ERP/RRPM during re-engagement (as applicable)
 danger of vortex condition during recovery

AIR EXERCISE

Objectives

to demonstrate safety checks (including verbal warning and lookout)
 entry to and establishing in autorotation
 effect of IAS and disc loading on RRPM and rate of descent
 control of airspeed and RRPM
 recovery to powered flight
 medium turns in autorotation
 a simulated engine off landing (as appropriate)

EXERCISE 8 HOVERING AND HOVER TAXIING

LONG BRIEFING

Objectives

to explain ground effect and power required
 effect of wind, attitude and surface

stability in hover and effects of over controlling
 effects of controls in hover
 control and co-ordination during spot turns
 requirement for slow hover speed to maintain ground effect
 effect of hydraulic failure in hover
 specific hazards, e.g. snow, dust, etc.

AIR EXERCISE

Objectives

to demonstrate ground effect and power/height relationship
 effect of wind, attitude and surface
 stability in hover and effects of over controlling
 effects of controls and hover technique
 gentle forward running touchdown
 control and co-ordination during spot (90 degree clearing) turns
 control and co-ordination during hover taxi
 dangers of mishandling and overpitching
 (where applicable) effect of hydraulics failure in hover
 simulated engine failure in the hover and hover taxi

EXERCISE 9 TAKE-OFF AND LANDING

LONG BRIEFING

Objectives

to explain pre-take-off checks/drills
 importance of good lookout
 technique for lifting to hover
 after take-off checks
 danger of horizontal movement near ground
 dangers of mishandling and overpitching
 technique for landing
 after landing checks
 take-off and landing cross wind and downwind

AIR EXERCISE

Objectives

to demonstrate pre-take-off checks/drills
 pre-take-off lookout technique
 lifting to hover
 after take-off checks
 landing
 after landing checks/drills
 take-off and landing cross wind and downwind

EXERCISE 10 TRANSITIONS FROM HOVER TO CLIMB AND APPROACH TO HOVER

LONG BRIEFING

Objectives

to revise ground effect
 to explain translational lift and its effects
 inflow roll and its effects
 to revise flapback and its effects
 to explain avoid curve diagram and associated dangers
 effect/dangers of wind speed/direction during transitions
 transition to climb technique
 constant angle approach
 transition to hover technique

AIR EXERCISE

Objectives

- to revise take-off and landing
- to explain transition from hover to climb
effects of translational lift, inflow roll and flapback
constant angle approach
technique for transition from descent to hover
a variable flare simulated engine off landing

EXERCISE 11 CIRCUIT, APPROACH AND LANDING

LONG BRIEFING

objectives

- to explain circuit and associated procedures
take-off and climb (including checks/speeds)
cross wind leg (including checks/speeds/angles of bank in turns)
downwind leg (including pre-landing checks)
base leg (including checks/speeds/angles of bank in turns)
final approach (including checks/speeds)
effect of wind on approach and hover IGE
cross wind approach and landing technique
missed approach and go around technique (as applicable)
steep approach technique (including danger of high sink rate)
limited power approach technique (including danger of high speed at touch down)
use of the ground effect
abandoned take-off technique
hydraulic failure drills and hydraulics off landing technique (where applicable)
drills/technique for tail rotor control/tail rotor drive failure
engine failure drills in the circuit to include
 - engine failure on take-off
 - cross wind
 - downwind
 - base leg
 - on final approachnoise abatement procedures (as applicable)

AIR EXERCISE

Objectives

- to revise transitions and constant angle approach
- to demonstrate a basic training circuit, including checks
cross wind approach and landing technique
missed approach and go around technique (as applicable)
steep approach technique
basic limited power approach/run on technique
use of ground effect
hydraulic failure and approach to touchdown with hydraulics off and to recover at safe height (as applicable)
simulated engine failure on take-off, cross wind, downwind, base leg and finals
variable flare simulated engine off landing

EXERCISE 12 FIRST SOLO

INSTRUCTORS BRIEF TO STUDENT TO INCLUDE:

warning of change of attitude due to reduced and laterally displaced weight
 low tail, low skid/wheel during hover/landing
 dangers of loss of RRPM and overpitching
 pre-take-off checks
 into wind take-off
 drills during and after take-off
 normal circuit, approach and landing
 action in the event of an emergency

EXERCISE 13 SIDEWAYS AND BACKWARDS HOVER MANOEUVRING

LONG BRIEFING

Objectives

to revise hovering
 to explain directional stability and weathercocking effect
 danger of pitching nose down on recovery from backwards manoeuvring
 helicopter limitations for sideways and backwards manoeuvring
 effect of C of G position

AIR EXERCISE

Objectives

to revise hovering and 90 degree clearing turns
 to demonstrate manoeuvring sideways heading into wind
 manoeuvring backwards heading into wind
 manoeuvring sideways and backwards heading out of wind
 manoeuvring backwards too fast and recovery action

EXERCISE 14 SPOT TURNS

LONG BRIEFING

Objectives

to revise ground effect and effect of wind
 to explain weathercocking and control actions
 control of RRPM
 torque effect
 cyclic limiting stops due to C of G position (where applicable)
 rate of turn limitations
 spot turn about pilot position
 spot turn about tail rotor position
 spot turn about helicopter geometric centre
 square (safe visibility) clearing turn

AIR EXERCISE

Objectives

to demonstrate weathercocking, torque effect and control actions
 rate of turn
 spot turn about pilot position
 spot turn about tail rotor position
 spot turn about helicopter geometric centre
 square, clearing turn

EXERCISE 15 HOVER OUT OF GROUND EFFECT AND VORTEX RING

LONG BRIEFING

Objectives

- to revise ground effect and power required diagram
- to explain drift/height/power control/lookout/scan
vortex ring, (including dangers, recognition and recovery actions)
loss of tail rotor effectiveness

AIR EXERCISE

Objectives

- to demonstrate hover OGE
drift/height/power control/lookout and instrument scan technique
recognition of incipient stage of vortex ring/settling with power
recovery action from incipient stage of vortex ring
recognition of loss of tail rotor effectiveness and recovery actions

EXERCISE 16 SIMULATED ENGINE OFF LANDINGS

LONG BRIEFING

Objectives

- to revise basic autorotation
effect of AUM, disc loading, density altitude and RRPM decay
use of cyclic and collective to control speed/RRPM
torque effect
- to explain use of flare/turn to restore RRPM
technique for variable flare simulated EOL
technique for constant attitude simulated EOL
- to revise technique for hover/hover taxi simulated EOL
- to explain emergency technique for engine failure during transition
technique for low level simulated EOL

AIR EXERCISE

Objectives

- to revise entry to and control in autorotation
- to demonstrate variable flare simulated EOL
constant attitude simulated EOL
hover simulated EOL
hover taxi simulated EOL
low level simulated EOL

EXERCISE 17 ADVANCED AUTOROTATIONS

LONG BRIEFING

Objectives

- to explain effect of airspeed/AUM on angles/rates of descent
effect of RRPM setting on angle/rate of descent
reason and technique for range autorotation
reason and technique for constant attitude autorotation
reason and technique for low speed and 'S' turns in autorotation
speed/bank limitations in turns in autorotation
- to revise re-engagement/go-around procedures

AIR EXERCISE

Objectives

- to select ground marker and standard datum height to determine distance covered during various autorotation techniques
- to revise basic autorotation
- to demonstrate technique for range autorotation
technique for constant attitude autorotation
technique for low speed autorotation, including need for timely speed recovery
technique for 'S' turn in autorotation
180 and 360 degree turns in autorotation
- to revise re-engagement and go-around technique

EXERCISE 18 PRACTICE FORCED LANDINGS

LONG BRIEFING

Objectives

- to explain types of terrain/surface options for choice of best landing area
practice forced landing procedure
forced landing checks and crash actions
rules/height for recovery and go-around

AIR EXERCISE

Objectives

- to demonstrate recognition of types of terrain from normal cruise height/altitude
practice forced landing technique
- to revise recovery/go-around technique

EXERCISE 19 STEEP TURNS

LONG BRIEFING

Objectives

- to explain airspeed/angle of bank limitations
technique for co-ordination to hold bank/attitude
- to revise speed/bank limitations in autorotation including RRPM control
- to explain significance of disc loading, vibration and control feedback
effect of wind in turns at low level

AIR EXERCISE

Objectives

- to demonstrate technique for turning at 30 degrees of bank
technique for turning at 45 degrees of bank (where possible)
steep autorotative turns
- to explain faults in the turn – balance, attitude, bank and co-ordination
- to demonstrate effect of wind at low level

EXERCISE 20 TRANSITIONS

LONG BRIEFING

Objectives

- to revise effect of ground cushion, translational lift, flapback
- to explain training requirement for precision exercise
technique for transition to forward flight and back to hover as precision exercise
effect of wind

AIR EXERCISE

Objectives

to demonstrate transition from hover to minimum 50 knots IAS and back to hover

Note: select constant height (20 - 30 feet) and maintain

to demonstrate effect of wind

EXERCISE 21 QUICKSTOPS

LONG BRIEFING

Objectives

to explain power control co-ordination

to revise effect of wind

to explain technique for quickstop into wind

technique for quickstop from cross wind

to revise airspeed/angles of bank limitations

to explain technique for Emergency turn from downwind

technique for quickstop from downwind from high speed – flare and turn

technique for quickstop from downwind from low speed – turn and flare

Note: use reasonable datum speed e.g. high speed, low speed

to explain danger of holding flare when downwind, (vortex ring) - (minimum speed 70 knots)

to revise danger of high disc loading

AIR EXERCISE

Objectives

to demonstrate technique for quickstop into wind

technique for quickstop from cross wind

danger of vortex ring and disc loading

technique for quickstop from downwind with low speed

technique for quickstop from downwind with high speed

emergency turns from downwind

EXERCISE 22 NAVIGATION

LONG BRIEFING – to be broken down into manageable parts at discretion of instructor

Objectives

Flight planning

to explain use of weather forecasts/actuals

map selection, orientation, preparation and use

route choice with particular regard to:

controlled airspace, danger and prohibited areas

safety altitudes

calculations with particular regard to:

magnetic heading(s), time(s) en route

fuel consumption

mass and balance

use of flight information with particular regard to:

NOTAM's

radio frequencies

selection of alternate landing sites

to revise and explain helicopter documentation

to explain notification of the flight, to include

pre-flight administration procedures

flight plan form (where appropriate)

Departure

to explain importance of organisation of cockpit workload
departure procedures to include
 altimeter settings
 ATC liaison in controlled/regulated airspace
 setting heading procedure
 noting of ETA's
 maintenance of height/altitude and heading
procedure for revisions of ETA and headings to include:
 10 degree line, double track, track error, closing angle
 1 in 60 rule
 amending an ETA
log keeping
use of radio
use of nav aids
weather monitoring and minimum weather conditions for continuation of flight
significance of in flight decision making
technique for transiting controlled/regulated airspace
uncertainty of position procedure
lost procedures

Arrival

to explain aerodrome joining procedure, in particular
 ATC liaison in controlled/regulated airspace
 altimeter setting
 entering traffic pattern
 circuit procedures
parking procedures, in particular
 security of helicopter
 refuelling
 closing of flight plan, (if appropriate)
 post flight administrative procedures

Navigation problems at low heights and reduced visibility

to explain actions prior to descending
significance of hazards, (e.g. obstacles, other traffic)
difficulties of map reading
effects of wind and turbulence
significance of avoiding noise sensitive areas
procedures for joining a circuit from low level
procedures for a bad weather circuit and landing

Radio navigation

to explain use of VHF Omni Range, including:
 availability, AIP, frequencies
 selection and identification
 omni bearing selector (OBS)
 to/from indications, orientation
 course deviation indicator (CDI)
 determination of radial
 intercepting and maintaining a radial
 VOR passage
 obtaining a fix from two VORs
use of automatic direction finding equipment (ADF)/non-directional beacons (NDBs), including:
 availability, AIP, frequencies

- selection and identification
- orientation relative to beacon
- homing
- use of VHF direction finding (VHF/DF)
 - availability, AIP, frequencies
 - R/T procedures and ATC liaison
 - obtaining a QDM and homing
- use of en-route/terminal radar, including:
 - availability, AIP
 - procedures and ATC liaison
 - pilots responsibilities
 - secondary surveillance radar, including:
 - transponders
 - code selection
 - interrogation and reply
- use of distance measuring equipment (DME), including:
 - station selection and identification
 - modes of operation, including:
 - distance, groundspeed, time to run

AIR EXERCISE

Objectives

- to demonstrate navigation procedures as necessary
- to advise student and correct errors as necessary
- to demonstrate map reading techniques
 - the significance of calculations
 - revision of headings and ETA's
 - use of radio
 - use of nav aids, including ADF/NDB, VOR, VHF/DF, DME, Transponder
 - log keeping
 - importance of decision making
 - procedure to deal with uncertainty of position
 - lost procedure
 - aerodrome joining procedure
 - parking and shut-down procedures
 - post-flight administration procedures

EXERCISE 23 ADVANCED TAKE-OFF, LANDINGS, TRANSITIONS

LONG BRIEFING

Objectives

- to revise landing and takeoff out of wind (performance reduction)
 - wind limitations
 - directional stability variation when out of wind
 - power required diagram
- to explain technique for downwind transitions
 - technique for vertical take-off over obstacles
 - reconnaissance technique for landing site
 - power checks
 - technique for running landing
 - technique for zero speed landing
 - technique for cross wind and downwind landings
 - steep approach, including dangers
- to revise go around procedures

AIR EXERCISE**Objectives**

- to demonstrate
- technique for downwind transition
 - technique for vertical take-off over obstacles
 - reconnaissance technique for landing site
 - power check and assessment
 - technique for running landing
 - technique for zero speed landing
 - technique for cross wind and downwind landings
 - technique for steep approach
 - go around procedures

EXERCISE 24 SLOPING GROUND**LONG BRIEFING****Objectives**

- to explain
- limitations
 - wind and slope relationship, including blade and control stops
 - the effect of C of G when on slope
 - ground effect and power required when on slope
 - landing technique when on slope, left, right and nose-up
 - avoidance of dynamic rollover, dangers of soft ground and sideways movement
 - dangers of overcontrolling near ground on slope
 - danger of striking main/tail rotor on up slope

AIR EXERCISE**Objectives**

- to demonstrate
- technique for assessing slope angle
 - technique for landing/take-off left skid up slope
 - technique for landing/take-off right skid up slope
 - technique for landing nose up slope
 - dangers of overcontrolling near ground

EXERCISE 25 LIMITED POWER**LONG BRIEFING****Objectives**

- to explain
- use of appropriate helicopter performance graphs
 - selection of technique according to available power
 - effect of wind on available power

AIR EXERCISE**Objectives**

- To revise and refine techniques demonstrated in Exercise 23

EXERCISE 26 CONFINED AREAS**LONG BRIEFING****Objectives**

- to revise
- use of helicopter performance graphs
- to explain
- procedure for locating landing site and selecting site marker
 - procedures for assessing wind speed/direction
 - landing site reconnaissance techniques
 - reason for selecting landing markers
 - procedure for selecting direction and type of approach
 - dangers of out of wind approach

	circuit procedures
	reason for approach to committal point and go around, (practice approach)
	approach technique
to revise	clearing turn and landing (sloping ground technique)
to explain	hover power check/performance assessment IGE and OGE, (if necessary)
	take-off procedures

AIR EXERCISE**Objectives**

to demonstrate	procedure for locating landing site and selecting site marker
	procedure for assessing wind speed/direction
	landing site reconnaissance techniques
	selecting landing markers, direction and type of approach
	circuit procedure
	practice approach, go around and approach technique
to revise	clearing turn and landing, (sloping ground technique)
to demonstrate	hover power check/performance assessment IGE and OGE (if necessary)
	take-off procedures

EXERCISE 27 BASIC INSTRUMENT FLIGHT**LONG BRIEFING****Objectives**

to explain	physiological sensations
	instrument appreciation
	attitude instrument flight
	instrument scan
	instrument limitations
	basic manoeuvres by sole reference to instruments, including:
	straight and level flight at various airspeeds and configurations
	climbing and descending
	standard rate turns, climbing and descending , onto selected headings
	recoveries from climbing and descending turns (unusual attitudes)

AIR EXERCISE**Objectives**

to demonstrate	attitude instrument flight and instrument scan
	basic manoeuvres by sole reference to instruments, including:
	straight and level flight at various airspeeds and configurations
	climbing and descending
	standard rate turns, climbing and descending, onto selected headings
	recoveries from climbing and descending turns (unusual attitudes)

EXERCISE 28 NIGHT FLYING (if night instructional qualification required)**LONG BRIEFING****Objectives**

to explain	medical/physiological aspects of night vision
	requirement for torch to be carried, (pre-flight inspection, etc.)
	use of the landing light
	take-off and hover taxi procedures at night
	night take-off procedure
	cockpit procedures at night
	approach techniques
	night landing techniques
	night autorotation techniques (power recovery at safe height)

technique for practice forced landing at night (using appropriate illumination)
Emergency procedures at night
navigation principles at night
map marking for night use, (highlighting built up/lit areas with thicker lines, etc.)

AIR EXERCISE

Objectives

to demonstrate use of torch for pre-flight inspection
use of landing light
night take-off to hover, (no sideways or backwards movement)
night hover taxi, (higher and slower than by day)
night transition procedure
night circuit
night approach and landing, (including use of landing light)
night autorotation (power recovery at safe height)
practice forced landing at night, (using appropriate illumination)
night Emergency procedures
night cross country techniques, as appropriate

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 4, 01.08.06; Amdt. 5, 01.12.06]

IEM FCL 2.3[] [20G]**Flight instructor rating (Helicopter) (FI(H)) – Revalidation and renewal form**

(See JAR-FCL 2.3[] [20G])

INSTRUCTIONAL FLYING EXPERIENCE []	
<i>Instructors applying for revalidation of the Flight Instructor Rating should enter the instructional hours flown during the preceding 36 months.</i>	
INSTRUMENT:	
Total instructional hours (preceding. 36 months):	
Total instructional hours (preceding. 12 months):	

FLIGHT INSTRUCTOR REFRESHER SEMINAR []	
--	--

1	This is to certify that the undersigned attended a Flight Instructor Seminar approved by the Authority.
----------	--

2	Attendees personal particulars:		
	Name:	Address:	
	Licence number:	Exp. Date of FI(H) rating:	

3	Seminar particulars:		
	Date/s of seminar:	Place:	

4	Declaration by the responsible organiser:		
<i>I certify that the above data are correct and that the Flight Instructor Seminar was carried out as approved by the Authority.</i>			
	Date of approval:	Name of organiser: (block letters)	
	Date of place:	Signature:	

5	Declaration by the attendee:		
<i>I confirm the data under 1 through 3</i>			
Attendee's signature:			

PROFICIENCY CHECK []		
..... (Name of applicant) has given proof of flying instructional ability during a proficiency check flight. This was done to my satisfaction.		
Flying time:	Helicopter/Flight simulator used:	
Main exercise:		
Name of FIE:	Licence number:	
Date and place:		
	Signature:	

[Amdt. 5, 01.12.06]

AMC FCL 2.320 (a) (2) (was first AMC FCL 2.355 (a) (2))
Instructor Refresher Seminar
(See JAR-FCL 2.320G)

- 1 FI/IRI refresher seminar made available in JAA member States should have due regard to geographical location, numbers attending, and periodicity throughout the State concerned.
- 2 Such seminars should run for at least two days, and attendance from participants will be required for the whole duration of the seminar including breakout groups/workshops. Different aspects, such as inclusion of participants holding ratings in other categories of aircraft should be considered.
- 3 Some experienced FIs/IRIs currently involved with flying training and with a practical understanding of the revalidation requirements and current instructional techniques should be included as speakers at these seminars.
- 4 The attendance form (see IEM FCL 2.355) will be completed and signed by the organiser of the seminar, as approved by the Authority, following attendance and satisfactory participation by the FI/IRI.
- 5 The content of the FI/IRI refresher seminar should be selected from the following:
 - a) new and/or current rules/regulations, with emphasis on knowledge of JAR-FCL and JAR-OPS requirements,
 - b) teaching and learning
 - c) instructional techniques
 - d) the role of the instructor
 - e) national regulations (as applicable)
 - f) human factors
 - g) flight safety, incident and accident prevention,
 - h) airmanship
 - i) legal aspects and enforcement procedures
 - j) navigational skills including new/current radio navigation aids
 - k) teaching instrument flying
 - l) weather related topics including methods of distribution; and
 - m) any additional topic is selected by the Authority

Formal sessions should allow for a presentation time of 45 minutes, with 15 minutes for questions. The use of visual aids is recommended, with interactive video and other teaching aids (where available) for breakout groups/workshops.

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 4, 01.08.06]

AMC FCL 2.365 (New paragraph JAR-FCL 2.330B)

[Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 4, 01.08.06]

AMC FCL 2.340C**Course for the instrument rating instructor rating (helicopter) (IRI(H))**

(See JAR-FCL 2.340C)

(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.340C)

COURSE OBJECTIVE

- 1 The IRI(H) course should give particular stress to the role of the individual in relation to the importance of human factors in the man-machine environment. Special attention should be paid to the applicant's levels of maturity and judgement including an understanding of adults, their behavioural attitudes and variable levels of education.
- 2 With the exception of the section on Teaching and Learning, all the subject detail contained in the Theoretical knowledge and Flight Training Syllabus is complementary to the Instrument Rating Course Syllabus which should already be known by the applicant. Therefore the objective of the course is to:
 - a) refresh and bring up to date the technical knowledge of the student instructor,
 - b) train pilots in accordance with the requirements of the modular instrument flying training course (see Appendix 1 to JAR-FCL 2.205),
 - c) enable the applicant to develop the necessary instructional techniques required for teaching of instrument flying, radio navigation and instrument procedures to the level required for the issue of an IR; and
 - d) ensure that the student instrument instructor's flying is of a sufficiently high standard.
- 3 Some of the air exercise in Part Three – Flight Training Syllabus of this AMC may be combined in the same flight.
- 4 During the course, the applicants should be made aware of their own attitudes to the important aspect of flight safety. Improving safety awareness should be a fundamental objective throughout the course. It will be of major importance for the course of training to aim at giving applicants the knowledge, skills and attitudes relevant to a flight instructor's task and to achieve this, the course curriculum, in terms of objectives should comprise at least the following areas.

PART 1**TEACHING AND LEARNING**

Item No.

- 1 THE LEARNING PROCESS
 - Motivation
 - Perception and understanding
 - Memory and its application
 - Habits and transfer
 - Obstacles to learning
 - Incentives to learning
 - Learning methods
 - Rates of learn
- 2 THE TEACHING PROCESS
 - Elements of effective teaching
 - Planning of instructional activity
 - Teaching methods
 - Teaching from the 'known' to the 'unknown'
 - Use of 'lesson plans'
- 3 TRAINING PHILOSOPHIES
 - Value of a structured (approved) course of training
 - Importance of a planned syllabus
 - Integration of theoretical knowledge and flight training
- 4 TECHNIQUES OF APPLIED INSTRUCTION
 - a) THEORETICAL KNOWLEDGE – Classroom instruction techniques
 - Use of training aids
 - Group lectures
 - Individual briefings
 - Student participation/discussion

- b) FLIGHT – Airborne instruction techniques
 - The flight/cockpit environment
 - Techniques of applied instruction
 - Post flight and in-flight judgement and decision making

- 5 STUDENT EVALUATION AND TESTING
 - a) Assessment of student performance
 - The function of progress tests
 - Recall of knowledge
 - Translation of knowledge into understanding
 - Development of understanding into actions
 - The need to evaluate rate of progress
 - b) Analysis of student errors
 - Establish the reason for errors
 - Tackle major faults first, minor faults second
 - Avoidance of over criticism
 - The need for clear concise communication

- 6 TRAINING PROGRAMME DEVELOPMENT
 - Lesson planning
 - Preparation
 - Explanation and demonstration
 - Student participation and practice
 - Evaluation

- 7 HUMAN PERFORMANCE AND LIMITATIONS RELEVANT TO FIGHT INSTRUCTION
 - Physiological factors
 - Psychological factors
 - Human information processing
 - Behavioural attitudes
 - Development of judgement and decision making

- 8 HAZARDS INVOLVED IN SIMULATING SYSTEMS FAILURES AND MALFUNCTIONS IN THE HELICOPTER DURING FLIGHT
 - Selection of a safe altitude (i.e. SE operation with low or no power)
 - Importance of 'touch drills'
 - Situational awareness
 - Adherence to correct procedures

- 9 TRAINING ADMINISTRATIONS
 - Flight/theoretical knowledge training records
 - Pilot's personal flying log book
 - The flight/theoretical knowledge curriculum
 - Study material
 - Official forms
 - Aircraft Flight/Owner's Manuals/Pilot's Operating Handbooks
 - Flight authorization papers
 - Aircraft documents
 - The Instrument Pilot's rating regulations

PART 2

THEORETICAL KNOWLEDGE INSTRUCTION SYLLABUS

The theoretical subjects covered below should be used to develop the instructor's teaching skills. The items selected should relate to the student's background and should be applied to training for an IR(H).

GENERAL SUBJECTS

PHYSIOLOGICAL/PSYCHOLOGICAL FACTORS

The Senses
Spatial Disorientation

Sensory Illusions
Stress

FLIGHT INSTRUMENTS

Airspeed Indicator
Altimeter
Vertical Speed Indicator
Attitude Indicator
Heading Indicator
Turn and Slip Indicator
Magnetic Compass

In relation to the above instruments the following items should be covered:

Principles of Operation
Errors and in-flight Serviceability Checks
System Failures

RADIO NAVIGATION AIDS

Basic Radio Principles
Use of VHF R/T Channels
The Morse Code
Basic Principles of Radio Aids
VHF Omni Range (VOR)
Ground and Helicopter Equipment
Non Directional Beacons (NDB)
VHF Direction Finding (VHF/DF)
Ground and Helicopter Equipment
Radio Detection and Ranging (RADAR)
Ground Equipment
Primary Radar
Secondary Surveillance Radar
Helicopter Equipment
Transponders
Precision Approach System
Other Navigational Systems (as applicable) in current Operational use
Ground and Helicopter Equipment
Distance Measuring Equipment (DME)
Ground and Helicopter Equipment
Marker Beacons
Ground and Helicopter Equipment
Pre-Flight Serviceability Checks
Range, Accuracy and Limitations of Equipment

FLIGHT PLANNING CONSIDERATIONS

AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATIONS

The course of training should cover the items listed below, but the applicant's aptitude and previous aviation experience should be taken into account when determining the amount of instructional time allotted.

Although a number of items contained under this heading are complementary to those contained in the PPL/CPL/IR syllabi, the instructor should ensure that they have been covered during the applicant's training and due allowance should be made for the time needed to revise these items as necessary.

The Aeronautical Information Publication
NOTAM Class 1 and 2
Aeronautical Information Circulars
Information of an Operational Nature

The Rules of the Air and Air Traffic Services (RAC)
Visual Flight Rules and Instrument Flight Rules
Flight Plans and ATS Messages
Use of Radar in Air Traffic Services
Radio Failure

Classification of Airspace
Airspace Restrictions and Hazards Postupy vyčkávania a priblíženia na pristátie

Holding and Approach to Land Procedures
Precision Approaches/Non Precision Approaches
Radar Approach Procedures
Missed Approach Procedures
Visual Manoeuvring after an Instrument Approach
Conflict Hazards in Uncontrolled Airspace

Communications
Types of Services
Extraction of AIP Data Relating to Radio Aids

Charts Available
En-route
Departure and Arrival
Instrument Approach and Landing
Amendments, Corrections and Revision Service

FLIGHT PLANNING GENERAL

The Objectives of Flight Planning
Factors Affecting Helicopter and Engine Performance
Selection of Alternate(s)
Obtaining Meteorological Information
Services Available
Met Briefing
Telephone or Electronic Data Processing
Actual Weather Reports (TAFs, METARs, SIGMET and ATIS)
The Route Forecast
The Operational Significance of the Meteorological Information Obtained (including Icing, Turbulence and Visibility)
Altimeter Considerations
Definitions of:
Transition Altitude
Transition Level
Flight Level
QNH
Regional QNH
Standard Pressure Setting
QFE
Altimeter Setting Procedures
Pre-Flight Altimeter Checks
Take off and Climb
En-Route
Approach and Landing
Missed Approach
Terrain Clearance
Selection of a Minimum Safe En-Route Altitude
Instrument Flight Rules
Preparation of Charts
Choice of Routes and Flight Levels
Compilation of Flight Plan/Log Sheet
Log Sheet Entries
Navigation Ground Aids to be used
Frequencies/Identification
Radials and Bearings
Tracks and Fixes
Safety Altitude(s)
Fuel Calculations
ATC Frequencies (VHF)
Tower, Approach, En-Route, Radar, FIS, ATIS, and weather reports
Minimum Sector Altitudes at Destination and Alternate Aerodromes
Determination of Minimum Safe Descent Heights/Altitudes (Decision Heights) at Destination and alternate Aerodromes

THE PRIVILEGES OF THE INSTRUMENT RATING

Outside Controlled Airspace
Within Controlled Airspace
Period of Validity and Renewal Procedures

PART 3**FLIGHT INSTRUCTION SYLLABUS CONTENTS****LONG BRIEFINGS AND AIR EXERCISES**

- 1 Instrument Flying (For revision as deemed necessary by the Course Instructor)
- 2 Instrument Flying (Advanced)
- 3 Radio Navigation (Applied Procedures) – use of VOR
- 4 Radio Navigation (Applied Procedures) – use of NDB
- 5 Radio Navigation (Applied Procedures) – use of VHF/DF
- 6 Radio Navigation (Applied Procedures) – use of DME
- 7 Radio Navigation (Applied Procedures) – use of Transponders
- 8 Radio Navigation (Applied Procedures) – use of En-Route Radar Services
- 9 Pre-Flight and Aerodrome Departure and Arrival Procedures
- 10 Instrument Approach – precision approach aid to Specified Minima - Missed Approach Procedures
- 11 Instrument Approach – non-precision approach to Specified Minima - Missed Approach Procedures
- 12 Radio navigation (Applied Procedures) – use of GPS (to be developed)

LONG BRIEFING 1

INSTRUMENT FLYING (Basic)

Flight Instruments

Physiological Considerations

Instrument Appreciation

Attitude Instrument Flight

Pitch Indications

Bank Indications

Different Instrument Presentations

Introduction to the Use of the Attitude Indicator

Pitch Attitude

Bank Attitude

Maintenance of Heading and Balanced flight

Instrument Limitations (inc System Failures)

ATTITUDE, POWER & PERFORMANCE

Attitude Instrument Flight

Control Instruments

Performance Instruments

Effect of Changing Power

Cross Checking the Instrument Indications

Instrument Interpretation

Direct and Indirect Indications (Performance Instruments)

Instrument Lag

Selective Radial Scan

THE BASIC FLIGHT MANOEUVRES (FULL PANEL)

Straight and Level Flight at Various Airspeeds

Climbing

Descending

Standard Rate Turns

Level, Climbing and Descending On to Pre-Selected Headings

AIR EXERCISE 1**INSTRUMENT FLYING (Basic)**

Physiological Sensations
Instrument Appreciation
Attitude Instrument Flight
Pitch Attitude
Bank Attitude
Maintenance of Heading and Balanced Flight
Attitude Instrument Flight
Effect of Changing Power
Cross Checking the Instruments
Selective Radial Scan

THE BASIC FLIGHT MANOEUVRES (FULL PANEL)

Straight and Level Flight at various Airspeeds and Helicopter Configurations
Climbing
Descending
Standard Rate Turns
Level, Climbing and Descending on to Pre-Selected Headings
Manoeuvring at minimum and maximum IMC speed

LONG BRIEFING 2**INSTRUMENT FLYING (Advanced)**

Full Panel
30 degrees Level Turns
Unusual Attitudes – Recoveries
Transition to Instruments after Take-off
Limited Panel
Basic Flight Manoeuvres
Unusual Attitudes – Recoveries

AIR EXERCISE 2

Full Panel
30 degrees Level Turns
Unusual Attitudes – Recoveries
Identification and Recovery from Low Pitch Steep Bank and High Pitch Steep Bank Attitudes (at low and high power settings)
Limited Panel
Repeat of the Above Exercises

LONG BRIEFING 3**RADIO NAVIGATION (APPLIED PROCEDURES)****USE OF VOR (VHF OMNI RANGE)**

Availability of VOR Stations En-Route
Station Frequencies and Identification
Signal Reception Range
Effect of Altitude
VOR Radials
Use of Omni Bearing Selector
To/From Indicator
Orientation
Selecting Radials
Intercepting a Pre-Selected Radial
Assessment of Distance to Interception
Effects of Wind
Maintaining a Radial
Tracking To/From a VOR Station
Procedure Turns
Station Passage
Use of Two Stations for Obtaining a Fix Predvoľba fixov po trati
Pre-Selecting Fixes Along a Track

Assessment of Ground Speed and Timing
Holding Procedures
Various Entries
Communication (R/T Procedures and ATC Liaison)

AIR EXERCISE 3

RADIO NAVIGATION (APPLIED PROCEDURES)

USE OF VOR (VHF OMNI RANGE)

Station Selection and Identification
Orientation
Intercepting a Pre-Selected Radial
R/T Procedures and ATC Liaison
Maintaining a Radial Inbound
Recognition of Station Passage
Maintaining a Radial Outbound
Procedure Turns
Use of Two Stations to Obtain a Fix Along the Track
Assessment of Ground Speed and Timing
Holding Procedures/Entries
Holding at a Pre-Selected Fix
Holding at a VOR Station

LONG BRIEFING 4

RADIO NAVIGATION (APPLIED PROCEDURES)

USE OF ADF (AUTOMATIC DIRECTION FINDING EQUIPMENT)

Availability of NDB (Non Directional Beacons) Facilities En-Route
Location, Frequencies, Tuning (as applicable) and Identification Codes
Signal Reception Range
Static Interference
Night Effect
Station Interference
Mountain Effect
Coastal Refraction
Orientation in Relation to a NDB
Homing
Intercepting a Pre-Selected Magnetic Bearing and Tracking Inbound
Station Passage
Tracking Outbound
Time/Distance Checks
Use of Two NDBs to Obtain a Fix or alternatively use of One NDB and One other Navaid
Holding Procedures
Communication (R/T Procedures and ATC Liaison)

AIR EXERCISE 4

RADIO NAVIGATION (APPLIED PROCEDURES)

USE OF ADF (AUTOMATIC DIRECTION FINDING EQUIPMENT)

Selecting, Tuning and Identifying a NDB
ADF Orientation
Communication (R/T Procedures and ATC Liaison)
Homing
Tracking Inbound
Station Passage
Tracking Outbound
Time/Distance Checks
Intercepting a Pre-Selected Magnetic Bearing
Determining the Helicopter's position from Two NDBs or alternatively from One NDB and One Other Navaid
ADF Holding Procedures

LONG BRIEFING 5

RADIO NAVIGATION (APPLIED PROCEDURES)

USE OF VHF/DF (Very High Frequency/Direction Finding)

Availability of VHF/DF Facilities En-Route
Location, Frequencies, Station Call Signs and Hours of Operation
Signal and Reception Range
Effect of Altitude
Communication (R/T Procedures and ATC Liaison)
Obtaining and Using Types of Bearings, e.g. QTE, QDM, QDR
Homing to a Station
Effect of Wind
Use of Two VHF/DF Stations to Obtain a Fix (or alternatively One VHF/DF Station and One other Navaid)
Assessment of Groundspeed and Timing

AIR EXERCISE 5

RADIO NAVIGATION (APPLIED PROCEDURES)

USE OF VHF/DF (Very High Frequency/Direction Finding)

Establishing Contact with a VHF/DF Station
R/T Procedures and ATC Liaison
Obtaining and Using a QDR and QTE
Homing to a Station
Effect of Wind
Use of Two VHF/DF Stations to Obtain a Fix (or alternatively One VHF/DF Station and One other Navaid)
Assessment of Groundspeed and Timing

LONG BRIEFING 6

USE OF DME (Distance Measuring Equipment)

Availability of DME Facilities
Location, Frequencies and Identification Codes
Signal Reception Range
Slant Range
Use of DME to obtain Distance, Groundspeed and Timing
Use of DME to obtain a Fix

AIR EXERCISE 6

USE OF DME (Distance Measuring Equipment)

Station Selection and Identification
Use of Equipment Functions
Distance
Groundspeed
Timing
DME Arc Approach
DME Holding

LONG BRIEFING 7

USE OF TRANSPONDERS (SSR)

Operation of Transponders
Code Selection Procedure
Emergency Codes
Precautions when using Airborne Equipment

AIR EXERCISE 7

USE OF TRANSPONDERS (SSR)

Operation of Transponders
Types of Transponders

Code Selection Procedure
Emergency Codes
Precautions when Selecting the Required Code

LONG BRIEFING 8

USE OF EN-ROUTE RADAR

Availability of Radar Services
Location, Station Frequencies, Call Signs and Hours of Operation
AIP and NOTAMS
Provision of Service
Communication (R/T, Procedures and ATC Liaison)
Airspace Radar Advisory Service
Emergency Service
Aircraft Separation Standards

AIR EXERCISE 8

USE OF EN-ROUTE RADAR

Communication (R/T Procedures and ATC Liaison)
Establishing the Service Required and Position Reporting
Method of Reporting Conflicting Traffic
Terrain Clearance

LONG BRIEFING 9

PRE-FLIGHT AND AERODROME DEPARTURE

Determining the Serviceability of the Radio equipment
Navigation Equipment
Obtaining the Departure Clearance
Setting up Radio Navaids prior to Take-off e.g. VOR Frequencies, Required Radials, etc.
Aerodrome Departure Procedures, Frequency Changes
Altitude and Position Reporting as Required
Standard Instrument Departure Procedures (SIDs)
Obstacle Clearance Considerations

AIR EXERCISE 9

PRE-FLIGHT AND AERODROME DEPARTURE

Radio Equipment Serviceability Checks
Departure Clearance
Navaid Selection
Frequencies, Radials, etc.
Aerodrome Departure Checks, Frequency Changes, Altitude and Position Reports
Standard Instrument Departure Procedures (SIDs)

LONG BRIEFING 10

INITIAL/INTERMEDIATE/FINAL APPROACH PROCEDURES

Precision Approach Charts
Approach to the Initial Approach Fix and Minimum Sector Altitude
Navaid Requirements, e.g. Radar, ADF, etc.
Communication (ATC Liaison and R/T Phraseology)

Review:

Holding Procedure
The Final Approach Track
Forming a Mental Picture of the Approach
Completion of Aerodrome Approach Checks
Initial Approach Procedure
Selection of the ILS Frequency and Identification
Obstacle Clearance Altitude/Height
Operating Minima
Achieving the Horizontal and Vertical Patterns

Assessment of Distance, Groundspeed Time, and Rate of Descent from the Final Approach Fix to the Aerodrome
 Use of DME (as applicable)
 Go Around and Missed Approach Procedure
 Review of the Published Instructions
 Transition from Instrument to Visual Flight (Sensory Illusions)

VISUAL MANOEUVRING AFTER AN INSTRUMENT APPROACH

Circling Approach
 Visual Approach to Landing

AIR EXERCISE 10

PRECISION APPROACH PROCEDURE

Initial Approach to the ILS
 Completion of Approach Planning
 Holding Procedure
 Frequency Selection and Identification of ILS
 Review of the Published Procedure and Minimum Sector Altitude
 Communication (ATC Liaison and R/T Phraseology)
 Determination of Operating Minima and Altimeter Setting
 Weather Consideration, e.g. Cloud Base and Visibility
 Availability of Landing site Lighting
 ILS Entry Methods
 Radar Vectors
 Procedural Method
 Assessment of Approach Time from the Final Approach Fix to the Aerodrome

Determination of:

The Descent Rate on Final Approach
 The Wind Velocity at the Surface and the Length of the Landing Site
 The Obstruction Heights to be borne in mind during Visual manoeuvring after an Instrument Approach
 Circling approach

The Approach:

At the Final Approach Fix
 Use of DME (as applicable)
 ATC liaison
 Note Time and establish Airspeed and Descent Rate
 Maintaining the Localizer and Glide Path
 Anticipation in Change of Wind Velocity and its Effect on Drift
 Decision Height
 Landing Direction
 Go Around and Missed Approach Procedure
 Transition from Instrument to Visual Flight
 Circling Approach
 Visual Approach to Landing

LONG BRIEFING 11

NON-PRECISION APPROACH PROCEDURE

Non-Precision Approach Charts
 Initial Approach to the Initial Approach Fix and Minimum Sector Altitude
 ATC Liaison
 Communication (ATC Procedures and R/T Phraseology)

Approach Planning:

Holding Procedure
 The Approach Track
 Forming a Mental Picture of the Approach
 Initial Approach Procedure
 Operating Minima
 Completion of Approach Planning
 Achieving the Horizontal and Vertical Patterns
 Assessment of Distance, Groundspeed Time, and Rate of Descent from the Final Approach Fix (FAF) to Aerodrome
 Use of DME (as applicable)
 Go Around and Missed Approach Procedure
 Review of the Published Instructions

Transition from Instrument to Visual Flight (Sensory Illusions)
Visual Manoeuvring after an Instrument Approach
Circling Approach
Visual Approach to Landing

AIR EXERCISE 11

NON-PRECISION APPROACH PROCEDURE

Completion of Approach Planning including

Determination of:

Descent Rate from the Final Approach Fix

The Wind Velocity at the Surface and Length of the Landing site

The Obstruction Heights to be Borne in Mind During Visual Manoeuvring after an Instrument Approach

Circling Approach

Go Around and Missed Approach Procedure

Initial Approach

Frequency Selection and Identification

Review of the Published Procedure and Minimum Safe Sector Altitude

ATC liaison and R/T Phraseology

Determination of Decision Height and Altimeter Setting

Weather Considerations, e.g. Cloud Base and Visibility

Availability of Landing site Lighting

Determination of Inbound Track

Assessment of Time from Final Approach Fix to the Missed Approach Point

ATC Liaison

The Outbound Procedure (incl. Completion of Pre-Landing Checks)

The Inbound Procedure

Re-Check of Identification Code

Altimeter Setting Re-Checked

The Final Approach

Note Time and Establish Airspeed and Descent Rate

Maintaining the Final Approach Track

Anticipation of Change in Wind Velocity and its Effect on the Drift

Minimum Descent Altitude/Height

Landing site Direction

Go Around and Missed Approach Procedure

Transition from Instrument to Visual Flight (Sensory Illusions)

Visual Approach

[Amdt. 2, 01.11.02; Amdt. 4, 01.08.06]

INTENTIONALLY LEFT BLANK

AMC/IEM I - EXAMINERS**AMC FCL 2.425****Standardisation arrangements for examiners**

[(See Appendix 1 to JAR-FCL 2.425)]

GENERAL

1 The standards of competence of pilots depends to a great extent on the competence of examiners. Examiners will be briefed by the Authority on the JAR-FCL requirements, the conduct of skill tests and proficiency checks, and their documentation and reporting. Examiners should also be briefed on the protection requirements for personal data, liability, accident insurance and fees, as applicable in the JAA member State concerned.

[]

EXAMINER AUTHORISATION

[2] Any dispensation from the qualification requirements of JAR-FCL 2.425 (a) through (c) should be limited to circumstances in which a fully qualified examiner cannot be made available. Such circumstances may, for example, include skill tests on a new or rare type, for which the examiner should at least hold an instructor rating on a helicopter having the same kind and number of rotors/engines and of the same order of mass.

[3] Inspectors of the Authority supervising examiners should ideally meet the same requirements as the examiners being supervised. However, it is unlikely that they could be so qualified on the large variety of types and tasks for which they have a responsibility and, since they normally only observe training and testing, it is acceptable if they are qualified for the role of inspector.

[4] The standardisation arrangements should include, as appropriate to the role of the examiner, at least the following instruction:

- (i) those national requirements relevant to their examination duties,
- (ii) fundamentals of human performance and limitations relevant to flight examination,
- (iii) fundamentals of evaluation relevant to examinee's performance,
- (iv) JAR-FCL, related JARs and Joint Implementation Procedures (JIP),
- (v) Quality System as related to JAR-FCL; and
- (vi) Multi-crew co-operation (MCC), Human Performance and Limitations, if applicable.

The Authority will employ, or have available, a sufficient number of inspectors or senior examiners to conduct, supervise and/or inspect the standardisation arrangements according to JAR-FCL 2.425 (c).

LIMITATIONS

[5] An examiner should plan per working day not more than three test checks relating to PPL, CPL, IR rating, or more than two test/checks relating to FI, CPL/IR and ATPL or more than four tests/checks relating to type/rating.

[6] An examiner should plan at least three hours for a PPL, CPL, IR rating test/checks, and at least four hours for FI, ATPL or type rating tests/checks, including pre-flight briefing and preparation, conduct of the test/check, debriefing and evaluation of the applicant and documentation.

[7] An examiner should allow an applicant adequate time to prepare for a test/check, normally not more than one hour.

[8] An examiner should plan a test/check flight so that the flight time in a helicopter or ground time in an approved synthetic training device is not less than:

- a) 90 minutes for PPL and CPL, including navigation section,
- b) 60 minutes for IR, FI and single pilot type rating; and
- c) 120 minutes for ATPL.

PURPOSE OF A TEST/CHECK

[9] Determine through practical demonstration during a test/check that an applicant has acquired or maintained the required level of knowledge and skill/proficiency.

[10] Improve training and flight instruction in registered facilities, FTOs and TRTOs by feedback of information from examiners concerning items/sections of tests/checks that are most frequently failed.

[11] Assist in maintaining and, where possible, improving air safety standards by having examiners display good airmanship and flight discipline during tests/checks.

JAR-FCL STANDARDS

[12] It is essential that examiners consistently apply JAR-FCL standards during a test/check. However, as the circumstances of each test/check conducted by an examiner may vary, it is also important that an examiner's test/check assessment takes into account any adverse condition(s) encountered during the test/check.

CONDUCT OF TEST/CHECK

[13] An examiner will ensure that an applicant completes a test/check in accordance with JAR-FCL requirements and is assessed against the required test/check standards.

[14] (To be developed)

[15] Marginal or questionable performance of a test/check item should not influence an examiner's assessment of any subsequent items.

[16] An examiner should verify the requirements and limitations of a test/check with an applicant during the pre-flight briefing.

[17] When a test/check is completed or discontinued, an examiner should de-brief the applicant and give reasons for items/sections failed. In the event of a failed or discontinued skill test or proficiency check, the examiner should provide appropriate advice to assist the applicant in re-tests/re-checks.

[18] Any comment on, or disagreement with, an examiner's test/check evaluation/assessment made during a debrief will be recorded by the examiner on the test/check report, and will be signed by the examiner and countersigned by the applicant. The same examiner should not re-examine a failed applicant without the agreement of the applicant.

EXAMINER PREPARATION

[19] An examiner should supervise all aspects of the test/check flight preparation, including, where necessary, obtaining or assuring an ATC "slot" time.

[20] An examiner will plan a test/check in accordance with JAR-FCL requirements. Only the manoeuvres and procedures set out in the appropriate test/check form will be undertaken. The same examiner should not re-examine a failed applicant without the agreement of the applicant.

EXAMINER APPROACH

[21] An examiner should encourage a friendly and relaxed atmosphere to develop both before and during a test/check flight. A negative or hostile approach should not be used. During the test/check flight, the examiner should avoid negative comments or criticisms and all assessments should be reserved for the de-briefing.

ASSESSMENT SYSTEM

[22] Although test/checks may specify flight test tolerances, an applicant should not be expected to achieve these at the expense of smoothness or stable flight. An examiner should make due allowance for unavoidable deviations due to turbulence, ATC instructions, etc. An examiner should terminate a test/check only for the purpose of assessing the applicant, or for safety reasons. An examiner will use one of the following terms for assessment:

- a) A "pass", provided the applicant demonstrates the required level of knowledge, skill/proficiency and, where applicable, remains within the flight test tolerances for the licence or rating; or
- b) A "fail", provided that any of the following apply:
 - (i) the flight test tolerances have been exceeded after the examiner has made due allowance for turbulence or ATC instructions,
 - (ii) the aim of the test/check is not completed,
 - (iii) the aim of exercise is completed but at the expense of unsafe flight, violation of a rule or regulation, poor airmanship or rough handling,

- (iv) an acceptable level of knowledge is not demonstrated,
- (v) an acceptable level of flight management is not demonstrated; or
- (vi) the intervention of the examiner or safety pilot is required in the interest of safety.

c) A “partial pass” in accordance with the criteria shown in the relevant skill test appendix of JAR-FCL.

METHOD AND CONTENTS OF THE TEST/CHECK

[23] Before undertaking a test/check an examiner will verify that the helicopter or synthetic training device intended to be used, is suitable and appropriately equipped for the test/check. Only helicopters or synthetic training devices approved by the Authority for skill testing/proficiency checking may be used.

[24] A test/check flight will be conducted in accordance with the aircraft flight manual (AFM) and, if applicable, the aircraft operators manual (AOM).

[25] A test/check flight will be conducted within the limitations contained in the operations manual of a FTO/TRTO and, where applicable, the operations manual of a registered facility.

[26] Contents

- a) A test/check is comprised of:
 - oral examination on the ground (where applicable),
 - pre-flight briefing,
 - in-flight exercises; and
 - post-flight de-briefing.
- b) Oral examination on the ground should include:
 - aircraft general knowledge and performance,
 - planning and operational procedures; and
 - other relevant items/sections of the test/check.
- c) Pre-flight briefing should include:
 - test/check sequence,
 - power setting and speeds; and
 - safety considerations.
- d) In-flight exercises will include:
 - each relevant item/section of the test/check.
- e) Post-flight de-briefing should include:
 - assessment/evaluation of the applicant,
 - documentation of the test/check with the applicants instructor present, if possible.

[27] A test/check is intended to simulate a practical flight. Accordingly, an examiner may set practical scenarios for an applicant while ensuring that the applicant is not confused and air safety is not compromised.

[28] An examiner should maintain a flight log and assessment record during the test/check for reference during the post/flight de-brief.

[29] An examiner should be flexible to the possibility of changes arising to pre-flight briefs due to ATC instructions, or other circumstances affecting the test/check.

[30] Where changes arise to a planned test/check an examiner should be satisfied that the applicant understands and accepts the changes. Otherwise, the test/check flight should be terminated.

[31] Should an applicant choose not to continue a test/check for reasons considered inadequate by an examiner, the applicant will be assessed as having failed those items/sections not attempted. If the test/check is terminated for reasons considered adequate by the examiner, only these items/sections not completed will be tested during a subsequent test/check.

[32] At the discretion of the examiner, any manoeuvre or procedure of the test/check may be repeated once by the applicant. An examiner may terminate a test/check at any stage, if it is considered that the applicant's competency requires a complete re-test/re-check.

[Amdt. 1, 01.12.00; Amdt. 2 01.11.02]

IEM FCL 2.425**Notes for guidance and training of type rating examiners (TREs)**

(See JAR-FCL 2.425 (c))

1 The following guidance material is intended for applicants seeking authorisation to act as a TRE. The related 'Skill test and training record' should also be referred to and consideration given to single-pilot/multi-pilot flight.

2 An inspector of the Authority, or a senior examiner, will observe all TRE applicants conducting a test on a 'candidate' in a helicopter for which TRE authorisation is sought. Items from the 'Syllabi for training and skill tests/proficiency checks for type rating' at Appendix 2 to JAR-FCL 2.240 will be selected by the inspector for examination of the 'candidate' by the TRE applicant. Having agreed with the inspector the content of the test, the TRE applicant will be expected to manage the entire test. This will include briefing, the conduct of the flight, assessment and debriefing of the 'candidate'. The inspector will discuss the assessment with the TRE applicant before the 'candidate' is debriefed and informed of the result.

3 It is intended that all applicants for a TRE authorisation should have received some formal training for this purpose before undertaking a test flight with an inspector. The training should be acceptable to the inspector observing the applicant.

BRIEFING THE 'CANDIDATE'

4 The 'candidate' should be given time and facilities to prepare for the test flight. The briefing should cover the following:

- a) the objective of the flight,
- b) licensing checks, as necessary,
- c) freedom for the 'candidate' to ask questions,
- d) operating procedures to be followed (e.g. operators manual),
- e) weather assessment,
- f) operating capacity of 'candidate' and examiner,
- g) aims to be identified by 'candidate',
- h) simulated weather assumptions (e.g. icing, cloud base),
- i) contents of exercise to be performed,
- j) agreed speed and handling parameters (e.g. V-speeds, bank angle),
- k) use of R/T,
- l) respective roles of 'candidate' and examiner (e.g. during emergency),
- m) administrative procedures (e.g. submission of flight plan) in flight.

5 The TRE applicant should maintain the necessary level of communication with the 'candidate'. The following check details should be followed by the TRE applicant:

- a) involvement of examiner in a multi-pilot operating environment,
- b) the need to give the 'candidate' precise instructions,
- c) responsibility for safe conduct of the flight,
- d) intervention by examiner, when necessary,
- e) use of screens,
- f) liaison with ATC and the need for concise, easily understood intentions,
- g) prompting the 'candidate' regarding required sequence of events (e.g. following a go-around),
- h) keeping brief, factual and unobtrusive notes.

ASSESSMENT

6 The TRE applicant should refer to the flight test tolerances given in Appendix 1 to JAR-FCL 2.210, 'Instrument rating (helicopter) – Skill test'. Attention should be paid to the following points:

- a) questions from the 'candidate',
- b) give results of the test and any sections failed,
- c) give reasons for failure.

DEBRIEFING

7 The TRE applicant should demonstrate to the inspector the ability to conduct a fair, unbiased, debriefing of the 'candidate' based on identifiable factual items. A balance between friendliness and firmness should be evident. The following points should be discussed with the 'candidate', at the applicant's discretion:

- a) advise the candidate how to avoid or correct mistakes,
- b) mention any other points of criticism noted,
- c) give any advice considered helpful.

INTENTIONALLY LEFT BLANK

AMC/IEM J - THEORETICAL KNOWLEDGE REQUIREMENTS**IEM FCL 2.475 (a)****Construction of computer compatible questions**

(See JAR-FCL 2.475)

1 The following principles should be observed when developing questions for the central question bank (CQB).

GENERAL

2 The examination should measure clearly formulated goals. Therefore the field and depth of knowledge to be measured by each question must be fully identified.

3 The more important the field of knowledge, the more questions should be included in the examination, or the more points the answer should be given.

4 Most of the questions should be of the multiple choice type with four alternative answers.

5 Questions should relate to the essentials of the fields of knowledge and not to minor related detail. Numerical questions which differ only in the numbers used and not the method of calculation test the same knowledge; nevertheless, a variety of examples of the same calculation should be available in the CQB to help to minimise cheating.

6 Purely academic questions which have no practical use should be avoided, unless they relate to fundamental concepts. Examples of academic questions which are acceptable are the role of dihedral and camber in aerodynamics, and the definition of dew point in meteorology.

7 Questions which require specialised knowledge of specific aircraft types, should not be asked in a licence examination.

8 Use abbreviations and acronyms only in forms internationally recognised. In case of doubt use the full form, e.g. angle of attack = 12 degrees instead of $\alpha = 12^\circ$. A list of recommended abbreviations for examination purposes is in IEM FCL 2.475 (b).

9 Formulate the questions and answers as simply as possible: the examination is not a test of language. Avoid complex sentences, unusual grammar and double negatives.

10 A question should comprise one positive complete proposition. No more than 8 different statements should appear among the suggested responses otherwise the candidate may be able to deduce the correct answer by eliminating the unlikely combinations of statements.

11 Questions should have only one true answer.

12 The correct answer should be absolutely correct and complete or, without doubt, the most preferable. Avoid responses that are so essentially similar that the choice is a matter of opinion rather than a matter of fact. The main interest in MCQs is that they can be quickly performed: this is not achieved if doubt exists about the correct answer.

13 The incorrect alternatives must seem plausible to anyone ignorant of the subject. All of the alternatives should be clearly related to the question and of similar vocabulary, grammatical construction and length. In numerical questions, the incorrect answers should correspond to procedural errors such as corrections applied in the wrong sense or incorrect unit conversions: they must not be mere random numbers.

14 Questions must be referred to the examination syllabus/learning objectives. The level, eg ATPL, CPL, should be indicated.

15 An examination sitting should normally last for between 2 and 3 hours. Exceeding 3 hours may result in wrong answers because the candidate makes errors through fatigue and not because the answer is not known.

16 The author must estimate a reasonable time for answering: about 1–2 minutes, but could vary from 1 to 10 minutes. Consequently, the number of questions for a specific examination may vary.

17 Any documentation required to answer the question (eg tables, graphs) must be provided with the question. Such documentation must be of the same typographical and accuracy standards as normal aeronautical publications. Tables and graphs must include a typical example of their usage. All other documentation is forbidden.

18 Question producers may assume that a simple pocket calculator is available to the candidate.

[Amdt. 1, 01.12.00]

IEM FCL 2.475 (b)
Common abbreviations to be used for the European CQB
 (See JAR-FCL 2.475)

ICAO = Doc 8400/4, SI = international standard, JEP = Jeppesen, JAR = Joint Aviation Regulations

Abbreviations	Meaning
A	ampere
ABM	abeam
ABN	aerodrome beacon
AC	alternating current
AC	alto cumulus
ACFT	aircraft
ACT	active
AD	aerodrome
ADC	air data computer
ADDN	additional
ADF	automatic direction finding
ADI	attitude director indicator
AEO	all engines operating
AFIS	aerodrome flight information service
AFM	aircraft flight manual
AGL	above ground level
AIP	Aeronautical Information Publication
ALT	altitude
ALTN	alternate
APCH	approach
APT	airport
APU	auxiliary power unit
ARR	arrival
AS	altostratus
ASDA	accelerate stop distance available
AMSL	above mean sea level
ATA	actual time of arrival
ATC	air traffic control
ATIS	automatic terminal information service
ATO	actual time overhead
ATS	air traffic services
AUX	auxiliary
AVG	average
AWY	airway
AZM	azimuth
BKN	broken
BRG	bearing

Abbreviations	Meaning
°C	degrees celsius
CAS	calibrated air speed
CAT	clear air turbulence
CB	cumulonimbus
CC	cirrocumulus
CD	drag coefficient
CDI	course duration indicator
CDU	control display unit
cg	centre of gravity
CI	cirrus
C _L	lift coefficient
cm	centimetre
CO	communications
CP	critical point
CRM	crew resource management
CS	cirrostratus
CTR	control zone
CU	cumulus
CWY	clearway
DA	decision altitude
DC	direct current
DEG	degrees
DEP	departure
DES	descent
DEST	destination
DEV	deviation
D/F	direction finding
DG	directional gyroscope
DH	decision height
DIST	distance
DME	distance measuring equipment
DP	dewpoint
DR	dead reckoning
DVOR	doppler VOR
E	east
EAS	equivalent airspeed
EAT	expected approach time
ECAM	engine condition aircraft monitoring
EFIS	electronical flight instrument system
EGT	exhaust gas temperature
EICAS	engine indicator and crew alerting system
EPR	engine pressure ratio

Abbreviations	Meaning
EST	estimated
ETA	estimated time of arrival
ETO	estimated time overhead
°F	degrees fahrenheit
FAF	final approach fix
FCST	forecast
FD	flight director
FIS	flight indicator system
FL	flight level
FLT	flight
FMS	flight management system
FT	feet
FT/MIN	feet per minute
g	gramme
GAL	gallons
GND	ground
GP	glide path
GPWS	ground proximity warning system
GS	ground speed
HDG	heading
HF	high frequency
hPa	hectopascal
HR	hours
HSI	horizontal situation indicator
HT	height
Hz	hertz (cycles per second)
IAS	indicated airspeed
ILS	instrument landing system
IMC	instrument meteorological conditions
IMP GAL	imperial gallons
INS	inertial navigation system
INT	intersection
ISA	international standard atmosphere
ISOL	isolated
ITCZ	inter tropical convergence zone
IVSI	integrated vertical speed indicator
J	joule
kg	kilogramme
kHz	kilohertz

Abbreviations	Meaning
km	kilometer
kt	knot
kW	kilowatt
LAT	latitude
LB	pounds
LDG	landing
LDP	landing decision point
LEN	length
LLZ	localizer
LMC	last minute change
LMT	local mean time
LONG	longitude
LT	local time
LTD	limited
LVL	level
LYR	layer
m	metre
M	mass
M	machnumber
MAC	mean aerodynamic chord
MAP	manifold pressure
MAPt	missed approach point
max	maximum
MDH	minimum descent height
MDH/A	minimum descent height/altitude
MEA	minimum enroute altitude
MET	meteorological
MIN	minutes
MLS	microwave landing systems
MM	middle marker
MNM	minimum
MNPS	minimum navigation performance specifications
MOCA	minimum obstruction clearance altitude
MORA	minimum off route altitude
MPH	statute miles per hour
MPS, m/sec	metres per second
MSA	minimum sector altitude
MSL	mean sea level
MSU	mode selector unit
N	newton
NGT	night

Abbreviations	Meaning
N	north
NAT	north atlantic track
NAV	navigation
NDB	non directional beacon
NM	nautical miles
NOTAMS	notices to airmen
NS	nimbo stratus
OAT	outside air temperature
OBS	omni bearing selector
OCA(H)	obstacle clearance altitude (height)
OCL	obstacle clearance limit
OEI	one engine inoperative
OM	operating mass
OM	outer marker
OPS	operations
O/R	on request
OVC	overcast
P	pressure
PAX	passenger
PET	point of equal time
PIC	pilot in command
PLN	flight plan
PNR	point of no return
POS	position
PSI	pounds per square inch
PTS	polar track structure
PWR	power
r	radius
RAC	rules of the air and air traffic services
RAS	rectified airspeed
REP	reporting point
RMI	radio magnetic indicator
RMK	remark
RNAV	area navigation
ROC	rate of climb
ROD	rate of descent
RPM	revolution per minute
RVR	runway visual range
RWY	runway a pristávacia dráha
S	south
SAR	search and rescue

Abbreviations	Meaning
SC	stratocumulus
SCT	scattered
SDBY	stand by
SEC	seconds
SEV	severe
SFC	surface
SID	standard instrument departure
SIM	simulator
SKC	sky clear
SR	sunrise
SS	sunset
SSR	secondary surveillance radar
ST	stratus
STAR	standard arrival route
STD	standard
STN	station
STNR	stationary
STS	status
SWY	stopway
T	temperature
TA	transition altitude
TAS	true airspeed
TAT	total air temperature
TC	tropical cyclone
TDP	take off decision point
THR	threshold
TL	transition level
T/O	take off
TOC	top of climb
TORA	take off run available
TS	thunderstorm
TWY	taxiway
U/S	unserviceable
US-GAL	US gallons
UTC	universal time coordinated
V	volt
VAR	magnetic variation
VDF	VHF direction finding station
VG	vertical gyro
VHF	very high frequency
VIS	visibility
VLF	very low frequency

Abbreviations	Meaning
VMC	visual meteorological conditions
VOLMET	meteorological information for aircraft flight
VOR	VHF omnidirectional range
vrb	variable
VSI	vertical speed indicator
VV	vertical visibility
V	speeds
V _A	design manoeuvring speed
V _B	design speed for max gust intensity
V _C /M _C	design cruise speed/machnumber
V _D	design dive speed
V _F	design flap speed
V _{FE}	flap extended speed
V _{FO}	flap operating speed
V _{LE}	landing gear extended speed
V _{LO}	maximum landing gear operating speed
V _{LOF}	lift off speed
V _{Max Tyre}	max tyre speed
V _{MBE}	max break energy speed
V _{MC}	minimum control speed
V _{MCA}	air minimum control speed
V _{MCG}	ground minimum control speed
V _{MINI}	Minimum IFR speed for helicopters
V _{MO} /M _{MO}	max operating limit speed/machnumber
V _{MU}	minimum unstick speed)
V _{NE}	never exceed speed
V _{NO}	normal operating speed
V _R	rotating speed
V _{REF}	landing reference speed
V _S	stalling speed or minimum steady flight speed at which the aeroplane is controllable
V _{SO}	stalling speed or minimum steady flight speed in landing configuration
V _{S1}	stalling speed or minimum steady flight speed obtained in a specific configuration
V _X	speed for best angle of climb
V _Y	speed for best rate of climb

Abbreviations	Meaning
V ₁	critical engine failure speed
V ₂	take-off safety speed for piston engine aircraft, take-off climb speed or speed at 35 ft for jet aircraft
W	watt
W	west
WC	windcomponent
WCA	wind correction angle
W/V	wind direction and speed
WPT	waypoint
WS	windshear
WX	weather
X	cross
XTK	cross track distance
XX	heavy
YD	yard

IEM FCL 2.480**Distribution of examination questions**

(See JAR-FCL 2.480)

Subject: 010 AIR LAW AND ATC PROCEDURES
Theoretical knowledge examination
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions

	CPL	IR	ATPL
Time:	00:45	01:00	01:40

Distribution of questions with regard to the topics of the syllabus			
010 01	03	02	04
02	01	xx	01
03	01	xx	01
04	04	02	04
05	06	02	02
06	02	14	14
07	09	12	26
08	02	02	02
09	05	05	08
10	02	00	02
11	02	02	02
12	02	xx	03
13	01	01	01
Total:	40	42	70

Subject: 020 AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE
Theoretical knowledge examination
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions

	CPL	IR	ATPL
Time 021+ 022:	02:30	01:15	(03:30)
Total:	91	46	xx

Subject: 021 AIRFRAME/SYSTEMS/POWER PLANT
Theoretical knowledge examination
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions

	CPL	IR	ATPL
Time:	01:30	00:15	02:00

Distribution of questions with regard to the topics of the syllabus			
021 01	15	06	29
02	10	05	21
03	24	xx	16
04	07	xx	18
Total:	56	11	84

Subject: 022 INSTRUMENTATION			
Theoretical knowledge examination			
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions			

	CPL	IR	ATPL
Time:	01:00	01:00	01:30

Distribution of questions with regard to the topics of the syllabus			
022 01	15	18	24
02	10	17	15
03	04	xx	09
04	06	xx	08
Total:	35	35	56

Subject: 030 FLIGHT PERFORMANCE AND PLANNING			
Theoretical knowledge examination			
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions			

	CPL	IR	ATPL
Time 031 + 032 + 033:	03:00	Flight Planning only	(05:00)
Total:	94	xx	xx

Subject: 031 MASS AND BALANCE			
Theoretical knowledge examination			
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions			

	CPL	IR	ATPL
Time:	00:45	not applicable	01:00

Distribution of questions with regard to the topics of the syllabus			
031 01	05	xx	07
02	14	xx	18
03	07	xx	09
Total:	26	xx	34

Subject: 032 PERFORMANCE			
Theoretical knowledge examination			
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions			

	CPL	IR	ATPL
Time:	00:45	not applicable	01:00

Distribution of questions with regard to the topics of the syllabus			
032 01	10	xx	06
02	18	xx	08
03	xx	xx	23
Total:	28	xx	37

Subject: 033 FLIGHT PLANNING AND MONITORING			
Theoretical knowledge examination			
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions			

	CPL	IR	ATPL
Time:	01:30	02:00	03:00

Distribution of questions with regard to the topics of the syllabus			
033 01	13	13	13
02	10	10	10
03	11	05	05
04	xx	15	26
05	xx	xx	06
06	06	05	10
Total:	40	48	70

Subject: 040 HUMAN PERFORMANCE AND LIMITATIONS			
Theoretical knowledge examination			
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions			

	CPL	IR	ATPL
Time:	00:30	00:30	01:00

Distribution of questions with regard to the topics of the syllabus			
040 01	00	00	00
02	16	16	32
03	05	05	10
Total:	21	21	42

Subject: 050 METEOROLOGY			
Theoretical knowledge examination			
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions			

	CPL	IR	ATPL
Time:	01:30	01:30	02:30

Distribution of questions with regard to the topics of the syllabus			
050 01	07	06	09
02	03	03	10
03	01	02	03
04	03	04	05
05	02	02	02
06	05	05	07
07	02	02	04
08	02	02	07
09	06	06	10
10	11	10	13
Total:	42	42	70

Subject: 060 NAVIGATION			
Theoretical knowledge examination			
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions			

	CPL	IR	ATPL
Time 061 + 062:	01:30	02:00	(03:30)
Total:	42	56	xx

Subject: 061 GENERAL NAVIGATION			
Theoretical knowledge examination			
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions			

	CPL	IR	ATPL
Time:	01:00	00:30	02:00

Distribution of questions with regard to the topics of the syllabus			
061 01	06	xx	09
02	04	xx	06
03	06	14	09
04	08	xx	11
05	04	xx	10
06	xx	xx	08
Total:	28	14	53

Subject: 062 RADIO NAVIGATION			
Theoretical knowledge examination			
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions			

	CPL	IR	ATPL
Time:	00:30	01:30	01:30

Distribution of questions with regard to the topics of the syllabus			
062 01	12	16	14
02	02	11	10
03	xx	xx	xx
04	xx	xx	xx
05	xx	13	11
06	xx	02	07
Total:	14	42	42

Subject: 070 OPERATIONAL PROCEDURES			
Theoretical knowledge examination			
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions			

	CPL	IR	ATPL
Time:	00:45	included in the Air Law	01:20

Distribution of questions with regard to the topics of the syllabus			
071 01	10	05	28
02	15	01	24
Total:	25	6	52

Subject: 080 PRINCIPLES OF FLIGHT			
Theoretical knowledge examination			
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions			

	CPL	IR	ATPL
Time:	00:45	not applicable	01:00

Distribution of questions with regard to the topics of the syllabus			
081 01	10	xx	09
02	xx	xx	02
03	xx	xx	03
04	03	xx	05
05	03	xx	06
06	03	xx	03
07	03	xx	03
08	06	xx	08
Total:	28	xx	39

Subject: 090 COMMUNICATION
Theoretical knowledge examination
Exam length, minimum number of questions, and distribution of questions

	CPL	IR	ATPL
Time:	00:30	00:30	01:00

Distribution of questions with regard to the topics of the syllabus			
090 01	05	xx	05
02	10	xx	10
03	01	xx	01
04	02	xx	02
05	02	xx	02
06	01	xx	01
07	xx	04	04
08	xx	11	11
09	xx	02	02
10	xx	03	03
11	xx	01	01
Total:	21	21	42

[Amdt. 1, 01.12.00]

[IEM FCL 2.490**Terminology used in Subpart J for procedures for the Conduct of Theoretical Knowledge Examinations**

The meaning of terms used in Subpart J is given below.

1. Complete Examination: An examination in all subjects required by the licence level.
2. Examination: The demonstration of knowledge in 1 or more examination papers.
3. Examination Paper: A set of questions to be answered by a candidate for examination.
4. Attempt: A try to pass a specific paper.
5. Sitting: An examination session provided by the NAA for a candidate to undertake an examination.
6. Re-sit or Re-examination: A second or subsequent attempt to pass a failed paper.]

[Amdt. 3, 01.09.03]