

СЛУЖБЕН ВЕСНИК НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Број 6 Год. LXII

Вторник, 17 јануари 2006

Цена на овој број е 470 денари

www.slvesnik.com.mk

contact@slvesnik.com.mk



СОДРЖИНА

	Стр.
93. Правилник за стручно оспособување, проверки, испити, дозволи и овластувања/рејтинзи за пилоти на авиони.....	1
Огласен дел.....	1-12

МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

93.

Врз основа на член 265 од Законот за воздушна пловидба (“Службен лист на СФРЈ” бр. 45/86, 23/88, 80/89, 29/90), кој согласно член 5 од Уставниот закон за спроведување на Уставот на Република Македонија е преземен како републички пропис, министерот за транспорт и врски донесе

П РА В И Л Н И К ЗА СТРУЧНО ОСПОСОБУВАЊЕ, ПРОВЕРКИ, ИСПИТИ, ДОЗВОЛИ И ОВЛАСТУВАЊА/РЕЈТИНЗИ ЗА ПИЛОТИ НА АВИОНИ

ОПШТИ ОДРЕДБИ

Член 1

Со овој правилник се пропишуваат условите и начинот на стекнување, издавање, обновување и продолжување на валидноста на дозволата и овластувањата/рејтинзите на пилотите на авиони, програмите за

стручно оспособување, проверките и утврдувањето на стручната способност и условите кои мораат да ги исполнуваат правните лица кои извршуваат стручно оспособување на пилоти на авион.

ДОЗВОЛИ И ОВЛАСТУВАЊА/РЕЈТИНЗИ

Член 2

Дозволите и овластувањата/рејтинзите за пилоти на авион се стекнуваат, издаваат, продолжуваат или обновуваат доколку се исполнети условите наведени во меѓународниот стандард JAR-FCL 1 на JAA кој е даден во прилог 1 и е составен дел на овој правилник.

Меѓународниот стандард JAR-FCL 1 е поделен на оддели од А до Ј и тоа:

- А - Општи услови;
- В - Пилот ученик (Авион);
- С - Дозвола за приватен пилот (Авион) - PPL (А);
- Д - Дозвола за комерцијален пилот (Авион) - CPL (А);

Е - Рејтинг за инструментално летање (Авион) - IR (A);
F - Рејтинг за тип/класа (Авион) - TR(A), CR(A);
G-Дозвола за сообраќаен пилот (Авион) - ATPL (A);
H - Рејтинг за инструктор (Авион) - FI(A), TRI(A), CRI(A), IRI(A), SFI(A);
I - Испитувачи (Авион) - FE(A), TRE(A), CRE(A), IRE(A), SFE(A);
J - Обем на теоретското знаење и постапка за спроведување на испитите по теоретско познавање за дозвола за професионални пилоти (CPL и ATPL) и рејтинг за инструментално летање (IR).

Член 3

Издавањето, обновувањето, продолжувањето на сертификати, дозволи, одобренија и впишување на овластувања/рејтинзи во дозволите за пилот на авион се врши на начин и во форма пропишани со дел 5 од Упатството за административни постапки и примена (Administrative and Guidance Material - AGM) на JAA.

СТРУЧНО ОСПОСОБУВАЊЕ

Член 4

Стручно оспособување на членови на летачки екипаж - пилоти на авион можат да извршуваат организации за летачка обука (Flight Training Organisation - FTO) и организации за оспособување за тип (Type Rating Training Organisation - TRTO) кои ги исполнуваат условите наведени во меѓународниот стандард JAR-FCL 1.

ПРОГРАМИ ЗА СТРУЧНО ОСПОСОБУВАЊЕ

Член 5

Стручното оспособување за стекнување дозволи, овластувања/рејтинзи и посебни овластувања/рејтинзи се изведува според програми одобрени од Управата за цивилна воздушна пловидба.

Организациите за летачка обука (FTO) и организациите за оспособување за тип (TRTO) ги изработуваат програмите од став 1 на овој член во согласност со делот 2 на меѓународниот стандард JAR-FCL 1 - Прифатливите начини за придржување (Acceptable Means of Compliance- AMC) и Интерпретирачко-објаснувачкиот материјал (Interpretative and Explanatory Material - IEM).

Измените или дополнувањата на одобрената програма се вршат согласно истата постапка по која е донесена програмата, освен во случај на помали промени во одобрената програма кои се однесуваат на секојдневните операции.

ПРЕОДНИ И ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 6

Со влегување во сила на овој правилник престануваат да важат:

- одредбите од Правилникот за стручна подготовка испити и дозволи за работа на член на екипаж на воздухоплов ("Службен лист на СФРЈ" бр. 2/80, 31/80, 53/80, 43/81 и 10/85 и "Службен весник на РМ" бр. 34/95, 45/99, 27/01, 35/01 и 16/05), кои ги уредуваат условите за стручна подготовка, испити и дозволи за работа за пилоти на авион; и

- одредбите од Правилникот за условите што мора да ги исполнуваат школите или школските центри за обука на воздухопловен персонал ("Службен лист на СФРЈ" бр. 72/91), кои ги уредуваат условите што мора да ги исполнуваат школите или школските центри за обука на пилоти на авиони.

Член 7

Пилотите кои поседуваат дозвола за професионален пилот прва класа (авион), по влегувањето во сила на овој правилник, а во период од 24 месеци треба да:

1. доколку ги исполнуваат условите од меѓународниот стандард JAR-FCL 1, оддел G, да отпочнат постапка за издавање на дозвола за сообраќаен пилот на авион (ATPL - A), согласно одредбите од овој правилник.

2. доколку не ги исполнуваат условите од меѓународниот стандард JAR-FCL 1, оддел G, да поднесат барање за конверзија на постојните дозволи за професионален пилот на авион прва класа во JAR-FCL 1 дозвола за комерцијален пилот на авион (CPL - A), согласно одредбите од овој правилник.

Член 8

Овој правилник влегува во сила со денот на објавувањето во "Службен весник на Република Македонија".

Бр. 10-4467
21 декември 2005 година
Скопје

Министер,
Џемали Мехазии, с.р.

ПОДДЕЛ А - ОПШТИ УСЛОВИ

MK JAR FCL 1.001 Дефиниции и кратенки
(Види IEM FCL 1.001)

MK JAR-FCL 1:

Национален стандард изработен согласно делот 1 од меѓународниот стандард JAR-FCL 1 на JAA.

Прифатливи начини на придржување (AMC):

Го илустрира значењето или неколку алтернативни значења, меѓутоа не и единствените можни значења под кои некој услов може да се најде.

Интерпретирачко-објаснувачки материјал (IEM):

Материјал кој помага при илустрирање на значењето на некој услов.

Здружени воздухопловни власти (Joint Aviation Authorities - JAA):

Придружено тело на Европската конференција за цивилно воздухопловство (European Civil Aviation Conference - ECAC) составено од претставници на телата надлежни за донесување на прописи од цивилното воздухопловство на државите членки.

Држава членка на JAA (JAA Member State):

Држава која е потписничка на Договорот за развој, прифаќање и спроведување на заедничките воздухопловни прописи (Joint Aviation Regulations - JAR) кој е потпишан на Кипар на 11 Септември 1990 година.

Заеднички воздухопловни прописи за издавање дозволи на членови на екипаж на воздухоплов (Joint Aviation Regulations - Flight Crew Licensing - JAR-FCL):

Збир на воздухопловни прописи за условите и начинот за стекнување пилотски дозволи и рејтинзи. JAR FCL 1 содржи прописи за издавање дозволи на членови на летачки екипаж - пилоти на авион.

Надлежен орган (Authority):

Орган на државната управа во чиј делокруг на работа се управните и стручните работи во воздушниот сообраќај. Управата за цивилна воздушна пловидба е надлежен орган во Република Македонија.

Дозвола за пилот на авион (pilot licence - airplane):

Исправа врз основа на која имателот може да извршува должности на член на летачки екипаж во пилотска кабина на авион во согласност со рејтинзите од дозволата и во зависност од видот на дозволата која имателот ја поседува.

Организација за летачка обука (Flight Training Organisation - FTO):

Правно лице, овластено за спроведување стручно оспособување за стекнување со пилотски дозволи и рејтинзи.

Организација за оспособување за тип (Type Rating Training Organisation - TRTO):

Правно лице, овластено за спроведување стручно оспособување за стекнување со рејтинг за конкретен тип на авион.

Категорија (на воздухоплови):

Категоризација на воздухоплови според наведени основни карактеристики на пр. авион, хеликоптер, едрилица, балон.

Конверзија (на дозвола):

Издавањето на дозвола согласно JAR FCL врз основа на дозвола издадена од страна на земја која не е членка на JAA.

Копилот:

“Копилот” значи пилот кој не е водач на воздухоплов, а пилотира со воздухоплов за кој е потребен повеќе од еден пилот според листата за типови на авиони (види Додаток 1 на JAR-FCL 1.220) или според уверението за тип на воздухоплов, или пак оперативните прописи според кои се извршува летот, но со исклучок на пилот кој што е во воздухопловот само поради обука за летање за добивање на дозвола или овластување.

Време на обука со инструктор:

Време на летање или време за обука со инструменти на земја за кое едно лице поминува обука за летање со соодветно овластен инструктор.

Механичар летач:

Механичар летач е лице кое се придржува кон условите наведени во JAR-FCL (исто во дел 2).

Време на летање:

Вкупното време од моментот на прво придвижување на воздухоплов со цел да полета па се до моментот кога воздухопловот конечно застанува после слетувањето.

Време по инструменти:

Време на летање по инструменти или време на обука по инструменти поминати на земја.

Време на летање по инструменти:

Времето за кое пилотот управува воздухоплов во лет само со помош на инструменти.

Време на обука со инструменти поминато на земја:

Времето за кое пилот се обучува за симулирано летање по инструменти на синтетички уреди за обука (симулатор за летање) (STDs).

Соработка на екипаж кој се состои од повеќе члена:

Функционирањето на екипажот за летање како тим кој се состои од членови кои соработуваат, а под водство на водачот на воздухоплов.

Авиони со повеќе пилоти:

Авиони кои имаат уверение за летање со минимален број на екипаж од најмалку два пилота.

Ноќ:

Периодот од завршување на самото се до почетокот на зазорувањето, или друг период помеѓу зајдисонце и изгрејсонце, како што е пропишано од страна на соодветниот надлежен орган.

Останати уреди за обука:

Тоа се помошни уреди за обука, а кои не се симулатори за летање, уреди за обука за летање ниту тренажери за процедури за лет и навигација, а кои обезбедуваат средства за обука кога нема потреба од комплетна пилотска кабина.

Приватен пилот:

Тоа е пилот кој поседува дозвола која забранува управување со воздухоплов во операции со надоместок.

Професионален пилот:

Тоа е пилот кој поседува дозвола која дозволува управување со воздухоплов во операции со надоместок.

Проверки за стручност:

Тоа се демонстрации на стручна оспособеност со цел да се обноват или продолжат овластувања, вклучувајќи и усно испрашување ако тоа го бара испитувачот.

Овластување:

Тоа е внесување во дозвола које наведува посебни услови, права или ограничувања кои се однесуваат за таа дозвола.

Продолжување (на пр. овластување или одобрение):

Тоа е административна постапка која се превзема после истекот на овластување или одобрение која ги продолжува правата на овластувањето или одобрението за утврден период како резултат на исполнувањето на посебни услови.

Обновување (на пр. овластување или одобрение):

Тоа е административна постапка која се превзема во текот на периодот на важноста на овластување или одобрение која му дозволува на имателот да продолжи да ги користи правата од овластувањето или одобрението за утврден период како резултат на исполнувањето на посебните услови.

Сектор на рута:

Тоа е лет кој се состои од следните фази: полетување, заминување, крстарење не помало од 15 минути, доаѓање, приоѓање и слетување.

Авиони со еден пилот:

Авиони кои имаат одобрение со нив да управува само еден пилот.

Проверки за оспособеност:

Проверки за оспособеност претставуваат демонстрација на стручна оспособеност заради издавање на дозвола или овластување, вклучувајќи и усно испрашување ако тоа го бара испитувачот.

Време на соло/самостоен лет:

Тоа е време на летање за кое ученик-пилот е единствена особа во воздухоплов.

Ученик-пилот на соло/самостоен лет (SPIC):

Тоа е време за кое инструкторот по летање само ќе го набљудува ученикот кој е во својство на водач на воздухоплов и не смее да влијае врз, ниту да го контролира, летањето на воздухопловот.

Моторна едрилица (TMG):

Тоа е моторна едрилица која има уверение за пловидбеност издадено или прифатено од страна на земја членка на JAA со вграден мотор и елиса кои не се вовлекуваат плус оние наведени во списокот во додаток 1 на МК JAR-FCL 1.215. Истата мора да е во можност да полетува и да се искачува на сопствен погон согласно со нејзиниот прирачник за летање.

Тип (на воздухоплови):

Тоа се сите воздухоплови со иста основна конструкција, вклучувајќи ги сите измени освен оние кои резултираат со промена во управувањето, карактеристиките на летот или на составот на екипажот на летање.

За кратенки види IEM FCL 1.001

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.2, 01.08.02; Amdt.3, 01.07.03]

МК JAR FCL 1.005**Применливост**

(Види додаток 1 на МК JAR FCL 1.005)

(Види AMC FCL 1.005 и 1.015)

(a) Општо

(1) Условите наведени во МК JAR-FCL се однесуваат на сите договори кои се склучуваат за обука, тестирање и барања за издавање на дозволи, овластувања, потврди, одобренија или уверенија добиени од страна на надлежниот орган од 1 Јануари 2006.

(2) Секогаш кога дозволи, овластувања, потврди, одобренија или уверенија се спомнуваат во МК JAR-FCL тоа значи дека се однесува на дозволи, овластувања, потврди, одобренија или уверенија издадени согласно МК JAR-FCL. Во сите други случаи овие документи се наведени како на пр. ИCAO или национални дозволи.

(3) Секогаш кога се споменува држава членка на JAA заради заедничко признавање на дозволи, овластувања, потврди, одобренија или уверенија, се подразбира полноправна земја членка на JAA.

(4) Сите симулатори за обука кои се споменуваат во МК JAR-FCL кои заменуваат воздухоплов за обука, треба да бидат уреди определени согласно JAR-STD, а корисникот да е одобрен согласно МК JAR-FCL од страна на надлежниот орган за вежбите кои треба да се изведат.

(5) Секогаш кога се спомнуваат авиони, ова не вклучува микроресни летала како што е дефинирано на национално ниво, освен ако не е поинаку наведено.

(6) Дозвола издадена врз основа на обука која е извршена надвор од земја членка на JAA, освен обука која е извршена согласно МК JAR-FCL 1.055(a) (1), се внесува за да ги ограничи правата на воздухоплов регистриран во земјата каде се издава дозволата.

(7) Овластување(а) издадено врз основа на обука која е извршена надвор од земја членка на JAA, освен обука која е извршена согласно МК JAR-FCL 1.055(a) (1), се ограничува на воздухоплов регистриран во земјата каде се издава дозволата.

(b) Преодни одредби

(1) Обука која започнала пред 1 Јануари 2006 година, согласно националните прописи ќе се прифати за издавање на дозволи или овластувања согласно со националните прописи под услов дека обуката и тестирањето за важечка дозвола или овластување завршиле пред 30 ноември 2008 година.

(2) Дозволи и овластувања, потврди, одобренија или лекарски уверенија издадени согласно националните прописи пред 1 Јануари 2006 година или се издадени согласно горниот став 1, остануваат да важат со истите права, овластувања и ограничувања, доколку ги има, под услов дека после 1 Септември 2006 година, сите услови за обновување или продолжување на ваквите дозволи или овластувања, потврди, одобренија или лекарски уверенија се во согласност со условите наведени во МК JAR FCL, освен како е наведено во под-став (4).

(3) Имати на дозвола издадена согласно националните прописи пред 1 Јануари 2006 година, или во согласност со (б)(1) погоре, може да поднесат барање до земјата која ја издала дозволата за издавање на истоветна дозвола наведена во МК JAR FCL 1 (авион) која ги проширува правата на други земји како што е наведено во МК JAR FCL 1.015 (a)(1). За издавање на вакви дозволи, имателот мора да ги исполни условите наведени во додаток 1 на МК JAR FCL 1.005.

(4) На иматели на дозвола издадена согласно националните прописи на земја членка на JAA кои не ги исполнуваат целосно условите наведени во глава 1 од JAR FCL 3 (медицина) им се дозволува да продолжат да ги користат правата од националната дозвола која ја поседуваат.

(c) Продолжување на овластувања на испитувачи кои имаат национални одобренија.

Испитувачи кои имаат национални овластувања издадени пред датумот за примена, можат да се овластат како испитувачи согласно МК JAR-FCL 1 (авион) под услов да тие покажале пред надлежниот орган знаење наведено во МК JAR-FCL и JAR-OPS. Овластувањето се дава највеќе за 3 години. После овој период повторното издавање на овластување подлежи на исполнување на условите пропишани во МК JAR FCL 1.425 (a) и (б).

MK JAR-FCL 1.010 Основно овластување за вршење на должност член на екипаж на летање

(а) Дозвола и овластување

(1) Лице не смее да врши должност на член на екипаж на летање на цивилен воздухоплов регистриран во земја членка на ЈАА, освен ако тоа лице нема важечка дозвола и овластување кои ги исполнуваат условите наведени во МК JAR FCL, и се соодветни на должностите кои се извршуваат, или овластување како што е дадено во МК JAR FCL 1.085 и/или 1.230. Дозволата мора да ја издаде:

- (i) земја членка на ЈАА; или
- (ii) друга договорна земја на ИКАО и се прогласува за важечка согласно МК JAR FCL 1.015 (b) или (c).

(2) На пилоти кои имаат национални дозволи, овластувања, одобренија за моторни едрилици им се дозволува да управуваат со моторни едрилици согласно националните прописи.

(3) На пилоти кои имаат национална дозвола за спортски пилот со ограничување им се дозволува согласно националните прописи да летаат со авиони регистрирани во земјата на издавање на дозволата во рамките на воздушниот простор на таа земја.

(b) Користење на права

Имателот на дозвола, овластување или одобрение не смее да користи други права освен оние кои ги дава дозволата, овластувањето или одобрението.

(c) Жалби-спроведување на законот

(1) Една земја членка на ЈАА може во кое било време во согласност со нејзините национални процедури да одлучува по жалби, да ограничува права или да суспендира, или поништи која било дозвола, овластување, одобрение или уверение кои таа ги издала во согласност со условите на МК JAR-FCL доколку се утврди дека барателот на дозволата не ги исполнило или нема повеќе да ги исполнува условите наведени во МК JAR-FCL или на односниот национален закон на земјата која издава дозволи.

(2) Во случај земја членка на ЈАА да утврди дека барател за, или имател на дозвола согласно JAR-FCL издадена од страна на друга земја членка на ЈАА не ги исполнило или нема повеќе да ги исполнува условите наведени во МК JAR-FCL или односен национален закон на земјата во која воздухопловот лета, земјата членка на ЈАА ја известува земјата која издава дозволи како и Секторот на ЈАА за издавање на дозволи. Согласно својот национален закон земја членка на ЈАА може да нареди дека во интерес на безбедноста барател или имател на дозвола не може да управува со воздухоплов регистриран во таа земја ниту да управува со кој било друг воздухоплов во воздушниот простор на таа земја поради горе наведената причина за која таа навремено ја известува земјата на издавање на дозволата и ЈАА.

[Amdt.1, 01.06.00]

MK JAR FCL 1.015 Прифаќање на дозволи, рејтинзи, овластувања, одобренија или уверенија

(Види додаток 1 на МК JAR FCL 1.015)

(Види додаток 2 на МК JAR FCL 1.015)

(Види додаток 3 на МК JAR FCL 1.015)

(Види AMC FCL 1.005 и 1.015)

(а) Дозволи, овластувања, потврди, одобренија или уверенија издадени од страна на земји членки на ЈАА

(1) Доколку надлежниот орган на земја членка на ЈАА издал на лице, организација или служба, дозвола, овластување, потврда, одобрение или уверение согласно условите наведени во МК JAR FCL и односните процедури, овие дозволи, овластувања, потврди, одобренија или уверенија другите земји членки на ЈАА ги прифаќаат без понатамошни формалности.

(2) Обука извршена после 1 Јануари 2006 година, согласно сите услови наведени во МК JAR-FCL и односите процедури треба да биде прифатена за издавање на МК JAR-FCL дозволи и овластувања, под услов да дозволите во согласност со МК JAR-FCL нема да се издаваат по 30 Јуни 2008 година.

(б) Дозволи издадени од страна на земји кои не се членки на ЈАА

(1) Дозвола издадена од страна на земја која не е членка на ЈАА може да се смета за важечка по дискреционо право на надлежниот орган на земја членка на ЈАА за летање со воздухоплов регистриран во таа земја членка на ЈАА во согласност со Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.015.

(2) Валидацијата на дозвола за професионален пилот и дозвола за спортски пилот со овластување за летање по инструменти нема да надмине една година од датумот на валидацијата под услов да основната дозвола останува важечка. Секоја понатамошна валидност за летање во воздухоплов регистриран во која било земја членка на ЈАА претставува предмет на согласност од страна на земјите членки на ЈАА и на кои било услови прифатливи за ЈАА. Корисникот на дозвола валидирана од страна на земја членка на ЈАА мора да се придржува кон условите наведени во МК JAR-FCL.

(3) Условите наведени во (1) и (2) погоре нема да се применуваат ако воздухоплови регистрирани во земја членка на ЈАА се издаваат под закуп на оператор во земја која не е членка на ЈАА, под услов дека земјата на операторот ја прифатила одговорноста за техничкиот и оперативниот надзор согласно JAR-OPS 1.165, за периодот на закупот. Дозволите на екипажите за летање на оператор од земја која не е членка на земја на ЈАА може да се валидираат по дискреционо право на надлежниот орган на заинтересираната земја членка на ЈАА под услов дека при валидацијата се ограничуваат правата од дозволите на екипажот за летање за користење за времетраењето на закупот само за определени воздухоплови во операции кои не опфаќаат оператор на ЈАА, директно или индиректно, преку закуп со екипаж или комерцијален договор.

(4) Во околности кога за признавање на дозвола на не ЈАА лиценциран пилот, се бара да исполни специфични задачи со ограничено траење во согласност со додаток 3 на МК JAR FCL 1.015 надлежниот орган може да ја признае таквата дозвола за тие специфични задачи без имателот да ги исполнил условите од додатокот 1 на МК JAR FCL 1.015.

(с) Конверзија на дозвола издадена од земја која не е членка на ЈАА.

(1) Дозвола за професионален пилот и/или овластување за летање по инструменти - IR издадени од страна на земја која не е членка на ЈАА може да се замени во МК JAR-FCL дозвола под услов да постои договор помеѓу земја членка на ЈАА и земја која не е членка на ЈАА. Овој договор се воспоставува врз основа на реципроцитет за прифаќање на дозволи и мора да обезбеди дека постои еднакво ниво на безбедност на условите на обуката и тестирањето помеѓу ЈАА и земја која не е членка на ЈАА. Секој договор кој влегол во сила периодично ќе се разгледува како што е договорено од страна на земјата која не е членка на ЈАА и ЈАА. Дозвола која е заменета согласно ваков договор мора да има назнака која ја покажува земјата која не е членка на ЈАА која ја издала дозволата врз која се заснива конверзијата. Другите земји членки не се обврзани да ја прифатат која било ваква дозвола.

(2) PPL(A), CPL(A) или ATPL(A) издадени во согласност со Анекс 1 на ICAO може да се замени со МК JAR-FCL дозвола со овластувања за класа/тип на авион со еден пилот со исполнување на условите наведени во додаток 2 на МК JAR-FCL 1.015.

(d) Кога надлежен орган издава дозвола која отстапува од МК JAR-FCL, мора да се стави потпис на задната страна од дозволата согласно точка XIII.

[Amdt.2, 01.08.02; Amdt.3, 01.07.03; Amdt.4, 01.09.05]

МК JAR-FCL 1.016 Признавање (на вештина, искуства и знаења) кое се дава на имател на дозвола издадена од земја која не е членка на ЈАА

(а) Барател на дозвола и овластување за летање по инструменти согласно МК JAR-FCL, доколку е можно, кој веќе поседува барем еднаква дозвола издадена во согласност со ICAO Анекс

1 од страна на земја која не е членка на ЈАА, мора да ги исполни сите услови наведени во МК JAR-FCL, освен што може да се скратат условите за времетраење на курс, број на часови и часови за посебна обука.

Надлежниот орган може да се ограничи на оние признавања кои треба да се дадат врз основа на препорака од соодветна организација за обука.

(b) Имателот на дозвола за сообраќаен пилот (ATPL(A)) која е издадена во согласност со ИКАО Анекс 1 и кој ги исполнува условите од 1.500 часа на летање на авион со повеќе пилоти како водач на воздухоплов или копилот од Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.015 може да се ослободи од условите за посетување на одобрена обука пред да помине на испит за теоретското познавање и тестирање на вештина, доколку таа дозвола содржи овластување за тип на авиони со повеќе пилоти кое треба да се искористи за тестирање на вештина (ATPL(A)).

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.2, 01.08.02]

МК JAR FCL 1.017 Овластувања/Рејтинзи за посебни намени

Овластувањата/рејтинзите за специјални намени поврзани со дозвола (на пр. За летање во метеоролошки услови за летање по инструменти, авион влекач, акробатско летање, пуштање падобрани и др.) може да ги воспостави надлежниот орган согласно барањата на таа земја членка на ЈАА кои ќе се користат исклучиво во рамките на воздушниот простор на таа земја членка. Користењето на вакво овластување/рејтинг во воздушен простор на друга земја членка на ЈАА бара претходна согласност од посетениите земји, освен таму каде што постои билатерална спогодба.

[Amdt.1, 01.06.00]

МК JAR-FCL 1.020 Признавање (на вештина, искуства и знаења) за воена служба (Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.005)

Барање за признавање (на вештина, искуства и знаења):

Членовите на воен екипаж за летање кои поднесуваат барање за дозволи и овластувања наведени во МК JAR-FCL мора да ги достават до надлежниот орган на земјата за која служеле. Знаењето, искуството и вештините стекнати во воената служба, надлежниот орган ќе ги признае, по свое дискреционо право, во однос на битните услови за дозволи и овластувања согласно МК JAR-FCL. Условите и постапката за признавањето кое се дава мора да се пријават во ЈАА. Правата кои произлегуваат од овие дозволи се ограничуваат на воздухоплови регистрирани во земјата на издавање на дозволи се додека не се исполнат условите наведени во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.005.

[Amdt.1, 01.06.00]

МК JAR FCL 1.025 Важност на дозволи и рејтинзи (Види JAR FCL 3.105)

(a) Имател на дозвола не смее да ги користи правата кои произлегуваат од која било дозвола или рејтинг издадени од земја членка на ЈАА освен ако имателот не ја одржува својата оспособеност со тоа што ги исполнува битните услови наведени во МК JAR-FCL.

(b) Важност на дозволата и обновување / ревалидација на рејтинзи.

(1) Важноста на дозволата е определена од важноста на рејтинзите кои се впишани во неа и лекарското уверение (Види JAR FCL 3.105).

(2) Кога надлежниот орган издава, обновува или продолжува рејтинг, тој може да го продолжи периодот на важност на рејтингот се до крајот на месецот во кој што важноста би истекла, тој датум останува датум на истекување на рејтингот.

(с) Дозволата се издава за период од максимум 5 години. Во рок на овој период од 5 години надлежниот орган повторно ќе ја издаде дозволата:

- (1) после прво издавање или продолжување на овластување;
- (2) кога ќе се пополни ставката XII во дозволата и нема повеќе празно место;
- (3) од која било административна причина;
- (4) по дискреционо право на надлежниот орган при обновување на рејтинг.

Важечките рејтинзи ќе се пренесат во новата дозвола од страна на надлежниот орган.

Имателот на дозвола мора да поднесе барање до надлежниот орган за повторно издавање на дозвола.

Барањето мора да се достави со сите потребни документи.

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.3, 01.07.03; Amdt.4, 01.09.05]

MK JAR-FCL 1.026 Неодамнешно искуство за пилоти кои не летаат во согласност со MK JAR-FCL 1

(а) Пилот не смее да управува со авион, кој превезува патници, како водач на воздухоплов или копилот освен ако не извел најмалку три полетувања и три слетувања како пилот кој летал на авион од истиот тип/класа или на симулатор за лет кој се користи за тој тип/класа на воздухоплов во претходните 90 дена;

(б) Имателот на дозвола во која не е впишано важечки рејтинг за летање по инструменти (авион) не смее да делува во својство на водач на воздухоплов на авион со кој се превезуваат патници во ноќни услови, освен ако за време од претходните 90 дена не извршил најмалку едно од полетувањата и слетувањата кои се бараат согласно MK JAR-FCL 1.026 (а) во ноќни услови.

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.2, 01.08.02]

MK JAR-FCL 1.030 Организирање за испитување

(а) *Овластување на испитувачи.* Надлежниот орган ќе определи и овласти како испитувачи соодветно квалификувани лица кои, во негово име, ќе ги спроведуваат испитувањата за практична способност, вештина и проверките за стручност. Минималните квалификации за испитувачите се пропишани во MK JAR-FCL 1 (авион), поддел 1. Надлежниот орган ќе ги извести испитувачите, во писмена форма, за нивните одговорности и права.

(б) *Број на испитувачи.* Надлежниот орган ќе го определат бројот на потребни испитувачи, имајќи го предвид бројот и географската распространетост на своите пилоти.

(с) *Известување за испитувачи*

(1) Надлежниот орган ќе води список на сите испитувачи кои тој ги овластил, наведувајќи ги улогите за кои тие се овластени. Овој список ќе им биде достапна на TRTOs, FTOs и регистрираните установи во рамките на земјата членка на JAA. Надлежниот орган ќе ги утврди начините за распределување на испитувачите за испитот за вештина.

(2) Надлежниот орган ќе го извести секој кандидат за испитувачот(ите) кои тој ги определил за спроведување на испитот за вештина за издавање на дозвола за сообраќаен пилот - ATPL (A).

(д) Испитувачи не смеат да испитуваат кандидати на кои тие им давале обука за летање за таа дозвола или рејтинг, освен со изричита согласност од надлежниот орган, дадена во писмена форма.

(е) *Предуслови кои се потребни за кандидатите да полагаат испит за вештини.* Пред да се полага испит за вештина за издавање на дозвола или рејтинг, кандидатот мора да го положи испитот за теоретско знаење, под услов да може да се направат од страна на надлежниот орган исклучоци за

кандидатите кои посетуваат курс на интегрирана обука за летање. Наставата за испитот за теоретско познавање секогаш мора да се заврши пред да се оди на овие испити за вештина. Освен во случај на издавање на ATPPL дозвола, организацијата/лицето одговорно за обука мора да го препорача кандидатот за испит за вештина/практична оспособеност.

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.2, 01.08.02]

MK JAR FCL 1.035 Здравствена способност

(a) *Здравствена способност.* Имателот на лекарско уверение мора да е ментално и физички способен сигурно да ги користи правата кои му ги дава дозволата.

(b) *Услови за издавање на лекарско уверение.* За да може да поднесе барање или да ги користи правата од дозвола, кандидатот или имателот мора да има лекарско уверение издадено согласно одредбите наведени во JAR-FCL 3 (Медицина) и соодветно на правата од дозволата.

(c) *Воздухопловно-здравствена состојба.* По завршување на испитот, кандидатот мора да се извести дали е способен, неспособен или се упатува до надлежниот орган. Овластениот лекар (AME) мора да го извести кандидатот за секоја состојба(и) (здравствена, оперативна или друга) која може да му ја ограничи обуката за летање и/или правата од која било издадена дозвола.

(d) *Оперативно ограничување за повеќе член екипаж (единствено OML- класа 1).*

(1) Ограничувањето кое “важи само како или со квалификуван копилот” треба да се примени кога имателот на дозвола за CPL или ATPPL не ги исполнува целосно условите за добивање на лекарско уверение од класа 1, туку се смета дека е во рамките на прифатениот ризик за неспособност (Види JAR-FCL 3 (медицински), IEM FCL A, Б или C). Ова ограничување го применува надлежниот орган во случај на средина со повеќе пилоти. Само надлежниот орган може да го издаде или повлече ограничувањето “важи само како или со квалификуван копилот”.

(2) Другиот пилот мора да биде квалификуван за типот, да не е постар од 60 години и да нема OML-оперативно ограничување за повеќе член екипаж.

(e) *Оперативно ограничување за пилотот за безбедност (OSL - само за класа 2).* Пилот за безбедност претставува пилот кој е квалификуван да делува во својство на водач на воздухоплов - PIC на класа/тип на авион и кој е во авион кој е опремен со двојни/дупли команди со цел да преземе контрола, доколку водачот на воздухоплов кој има вакво посебно лекарско уверение со ограничување стане онеспособен (Види IEM FCL 1.035). Само надлежниот орган може да издаде или повлече оперативно ограничување за пилот за безбедност.

[Amdt.1, 01.06.00]

MK JAR-FCL 1.040 Намалување на здравствената способност (Види IEM FCL 3.040)

(a) Имателите на лекарски уверенија нема да ги користат правата од своите дозволи, односните рејтинзи или овластувања секогаш кога се свесни за намалување на своите здравствени способности што може да ги направи неспособни за безбедно користење на тие права.

(b) Имателите на лекарски уверенија не смеат да земаат никакво препишано или непрепишано лекарство ниту наркотик, ниту да бидат под каков било третман, освен ако тие не се наполно сигурни дека лекарството, наркотикот или третманот нема неповолно да влијаат врз нивната способност за безбедно извршување на своите должности. Доколку постои каков било сомнеж, мора да се побара совет од AMS, AMC или AME. Повеќе е дадено во JAR-FCL 3 (Види IEM FCL 3.040).

(c) Имателите на лекарски уверенија мораат, веднаш, да побараат мислење од AMS, AMC или AME кога стануваат свесни за:

- (1) прием во болница или клиника повеќе од 12 часа; или
- (2) хируршка интервенција или инвазивна постапка; или
- (3) редовно користење на лекарства; или
- (4) потребата за стално носење на корективни леќи.

(d) Имателите на лекарски уверенија кои се свесни за:

(1) секоја поголема повреда која опфаќа неспособност за вршење на функцијата на член на екипаж; или

(2) секоја болест која вклучува неспособност за вршење на функцијата на член на екипаж за период од 21 ден или повеќе; или

(3) бременост, мора да го извести, во писмена форма, надлежниот орган, за таквата повреда или бременост, а за случај на болест веднаш по истекот на 21 ден. Лекарското уверение се смета за суспендирано по појавата на ваква повреда или по истекот на овој период на болест или по потврдувањето за бременост, и;

(4) во случај на повреда или болест, суспендирањето мора да се укине после лекарски преглед на имателот, кој преглед ќе го одреди надлежниот орган, со кој се прогласува за способен да ја врши функцијата на член на екипаж за летање, или ако надлежниот орган, во услови за кои смета дека се примерни, го ослободува имателот од условот за лекарски преглед; и

(5) во случај на бременост, надлежниот орган може да го укине суспендирањето за период и во услови за кои мисли дека се прикладни и суспензијата мора да престане после извршен лекарски преглед, кој преглед ќе го одреди надлежниот орган, по престанок на бременоста и прогласувањето за способна да продолжи да ги врши своите функции како член на екипаж за летање.

[Amdt.1, 01.06.00]

MK JAR-FCL 1.045 Посебни околности

(a) Се подразбира дека одредбите на сите делови на MK JAR-FCL не ги опфаќаат сите можни ситуации. Таму каде примената на MK JAR-FCL би имала невообичаени последици, или кога развојот на нови концепти за обука или испитување не би се придржувале кон условите, кандидатот може да побара од надлежниот орган изземање, ослободување. Ослободување може да се даде само ако се покаже дека тоа ќе обезбеди или ќе доведе до барем еднакво ниво на безбедност.

(b) Ослободувањата се делат во краткорочни и долгорочни ослободувања (повеќе од 6 месеци). Одобрувањето на долгорочно ослободување може да се даде само во согласност со Секторскиот тим на JAA за издавање на дозволи.

MK JAR FCL 1.050 Признавање на време на летање и теоретско знаење

(Види Додаток 1 на MK JAR FCL 1.050)

(Види MK JAR FCL 1.490)

(a) *Признавање на време на летање*

(1) Освен ако не е поинаку наведено во MK JAR-FCL, времето на летање што се признава за издавање на дозвола или овластување мора да е извршено на истата категорија на воздухоплов за кој се бара дозволата или овластувањето.

(2) *Водач на воздухоплов или со инструктор*

(i) На кандидатот за дозвола или овластување му се признава во целост самостојното летање, летањето со инструктор или на должност водач на воздухоплов, како дел на вкупното време на летање пропишано за дозволата или овластувањето.

(ii) Кандидатот кој завршил интегриран курс за обука за летање, за издавање на дозвола за сообраќаен пилот има право да му се признаат 50 часа летање по инструменти во својство на ученик-пилот, водач на воздухоплов, како дел на времето пропишано за водач на воздухоплов за издавање на дозвола за сообраќаен пилот, дозвола за комерцијален пилот и за овластување за тип или класа за повеќе-моторни авиони.

(iii) Кандидатот кој завршил интегриран курс за обука за летање, за издавање на дозвола за комерцијален пилот или овластување за летање по инструменти има право да му се признаат 50 часа летање по инструменти во својство на ученик-пилот, водач на воздухоплов, како дел на времето пропишано за водач на воздухоплов за издавање на дозвола за комерцијален пилот и за овластување за тип или класа за повеќе-моторни авиони.

(3) Копилот

- (i) Имателот на дозвола за пилот, кога делува во својство на копилот, има право да му се признае севкупното време на летање како копилот, како дел на вкупното време на летање пропишано за повисок степен на дозвола на пилот.
- (ii) Имателот на дозвола за пилот, кога делува во својство на копилот извршувајќи ги функциите и должностите на водач на воздухоплов, под надзор на водачот на воздухопловот, има право да му се признае севкупното време како дел од вкупното време пропишано за повисок степен на дозвола на пилот, под услов да начинот за надзор е договорен со надлежниот орган.

(b) Признавање на теоретско знаење

- (1) Имателот на овластување за летање по инструменти (H) ќе се ослободи од условот за настава и испит за теоретско знаење пропишан за овластување за летање по инструменти (A).
- (2) Имателите на следните дозволи ќе се ослободат од условите за настава и испит за теоретско знаење, под услов дека тие ја посетуваат битната односна настава и го положили испитот (Види Додаток 1 на МК JAR FCL 1.050)
- (i) Имателот на дозвола за хеликоптер за издавање на дозвола за приватен пилот PPL(A); или
- (ii) Имателот на дозвола за сообраќаен пилот ATPL(H) без ограничување за VFR за издавање на дозвола за комерцијален пилот CPL(A) или дозвола за сообраќаен пилот ATPL(A); или
- (iii) Имателот на дозвола за сообраќаен пилот ATPL(H), со ограничување на VFR или на дозвола за комерцијален пилот CPL(H) за издавање на дозвола за комерцијален пилот CPL(A).
- (3) На кандидат кој го положил испитот по теоретско знаење, а за стекнување на дозвола за сообраќаен пилот ATPL(A) му се признаваат условите/барањата за теоретско знаење, наведени за стекнување на дозвола за приватен пилот PPL(A), дозвола за комерцијален пилот CPL(A) и овластување за летање по инструменти IR(A).
- (4) На кандидат кој го положил испитот по теоретско знаење, а за стекнување на дозвола за комерцијален пилот CPL(A) му се признаваат условите/барањата за теоретско знаење, наведени за стекнување на дозвола за приватен пилот PPL(A).
- (5) На кандидат кој го положил испитот по теоретско знаење по предметот човечки перформанси за дозвола комерцијален пилот CPL (A)/(H) му се признаваат условите за теоретско знаење по предметот човечки перформанси за впишување на IR(A) согласно стандардите за положување наведени во JAR FCL 1.490.
- (6) На кандидат кој го положил испитот по теоретско знаење по предметот човечки перформанси за стекнување на IP(A)/(H) му се признаваат условите за теоретско знаење по предметот човечки перформанси за CPL (A) согласно стандардите за положување наведени во JAR FCL 1.490.

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.4, 01.09.05]

МК JAR FCL 1.055 Организации за обука и регистрирани установи

(Види Додаток 1а на МК JAR FCL 1.055)

(Види Додаток 2 на МК JAR FCL 1.125)

(a) (1) Организации за обука за летање (FTOs) кои сакаат да нудат обука за дозволи и односни рејтинзи/овластувања, чие главно седиште на дејноста и регистрирана канцеларија се наоѓа во земја членка на ЈАА, ќе добијат одобрение од таа земја ако тие се придржуваат кон условите наведени во МК JAR-FCL. Условите за добивање на овластување на организации за обука за летање се дадени во Додаток 1а на МК JAR-FCL 1.055. Дел од обуката може да се спроведе надвор од земјите членки на ЈАА (Види, исто така, Додаток 1b од МК JAR-FCL 1.055).

(2) Организации за обука за летање (FTOs) кои сакаат да нудат обука за дозволи и односни рејтинзи/овластувања, чие главно седиште на дејноста и регистрирана канцеларија се наоѓа во земја членка на ЈАА, можат да добијат одобрение од страна на надлежен орган на полноправна земја членка на ЈАА што се однесува на кое било вакво место:

- (i) ако е склучен договор помеѓу ЈАА и надлежниот орган на земја која не е членка на ЈАА, во која е сместено главното седиште и регистрирана канцеларија на организацијата за обука за летање,

со кој се предвидува учество на тој надлежен орган во постапката за добивање одобрение и се обезбедува контрола на организацијата за обука за летање;

или

(ii) (A) може да се обезбеди соодветна правна надлежност и надзор од страна на надлежниот орган кој го издава одобрението;

(B) се исполнети битните дополнителни услови наведени во Додаток 1с на МК JAR-FCL 1.055; и

(C) надлежниот орган кој го издава одобрението применува постапка за одобрение согласно административните постапки прифатени од страна на JAA.

(b) (1) На организации за обука за стекнување на овластување за тип (TRTOs) кои се наоѓаат во земја членка на JAA, а кои сакаат да нудат обука за овластувања за тип по тип, ќе им се даде одобрение кога се придржуваат кон условите наведени во МК JAR-FCL, а одобрението ќе им го даде таа земја. Условите за стекнување на одобрение за организации за обука за стекнување на овластување за тип (TRTOs) се дадени во Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.055.

(2) На организации за обука за стекнување на овластување за тип (TRTOs) кои се наоѓаат вон земја членка на JAA, кога се придржуваат кон условите наведени во МК JAR-FCL, земјата која го прима барањето ќе им даде одобрение. Условите за стекнување на одобрение за организации за обука за стекнување на овластување за тип (TRTOs) се дадени во Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.055.

(c) Установи/школи кои сакаат да даваат обука за стекнување само на дозвола за приватен пилот (PPL), а кои се сместени во земји членки на JAA, мора да се регистрираат за таа дејност кај надлежниот орган (Види МК JAR-FCL 1.125).

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.3, 01.07.03]

МК JAR-FCL 1.060 Ограничување на правата на имателите на дозволи кои имаат 60 години или повеќе [(Види Додаток 1 на JAR-FCL 1.060)]

(a) *Возраст 60-64.* Имателот на дозвола за пилот кој наполнил 60 години, не смее да лета во својство на пилот на воздухоплов ангажиран во комерцијалниот воздушен сообраќај освен:

(1) како член на екипаж составен од повеќе пилоти и под услов дека,

(2) тој имател е единствениот пилот во екипажот за летање кој наполнил 60 години.

(b) *Возраст 65.* Имателот на дозвола за пилот кој наполнил 65 години, не смее да лета како пилот на воздухоплов ангажиран во комерцијален воздушен сообраќај.

[(c) Која било верзија на условите наведени погоре во (a) и (b) се дадени во Додаток 1 на JAR-FCL 1.060.]

[]

[Amdt.4, 01.09.05]

МК JAR FCL 1.065 Земја на издавање на дозволи

(a) Кандидатот мора да покаже задоволително исполнување на сите услови за издавање на дозвола и тоа пред надлежниот орган на [] “земјата која издава дозволи” (Види МК JAR-FCL 1.010) (c)).

(b) [Во случаи за кои се договориле обата надлежни органа, на кандидат кој започнал со обука под одговорност на еден надлежен орган, може да му се дозволи да ги исполни условите под одговорност на друг надлежен орган.]

[Договорот го зема предвид следното:

(1) обука и испит за теоретско знаење;

(2) лекарска испитувања и проценка;

(3) обука и испитување за летање.

Надлежните органи се договораат со “земјата која издава дозволи” дека

[(c)] Понатамошни овластувања можат да се добијат согласно условите наведени во МК JAR-FCL во која било земја членка на ЈАА, а земјата на издавање на дозволи ќе ги впише во дозволата.

[(d)] Заради административно олеснување, на пример, обновување, имателот на дозвола може последователно да пренесе дозвола издадена од страна на земјата на издавање на дозволи во друга земја членка на ЈАА, под услов дека вработувањето или престојот се засновани во таа земја (Види МК JAR-FCL 1.070). Тогаш, поради тоа таа земја станува земјата на издавање на дозволи и ја презема одговорноста за издавање на дозволи спомнати во (а) погоре.

[(e)] Еден кандидат, секогаш, мора да има само една дозвола (за авион) согласно МК JAR-FCL и само едно лекарско уверение.

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.2, 01.08.02; Amdt.3, 01.07.03]

МК JAR FCL 1.070 Престој

Под вообичаен престој се подразбира местото каде едно лице вообичаено живее најмалку 185 дена во секоја календарска година поради лични, приватни или професионални должности, обврски или, во случај на лице без професионални обврски, поради лични, приватни обврски кои укажуваат на тесна поврзаност на тоа лице и местото каде тој или таа живее.

МК JAR FCL 1.075 Изглед, формат и подробности, детали за дозволи на екипаж за летање (Види Додаток 1 на МК JAR FCL 1.075)

Дозволата за член на екипаж за летање издадена од страна на земја членка на ЈАА согласно МК JAR-FCL ќе се придржува кон следните спецификации.

(а) *Содржина.* Бројот на ставката секогаш мора да се напише во согласност со текстот на ставката. Формат, изглед на стандардна ЈАА дозвола е прикажан во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.075. Ставките од I и XI се “постојани” ставки, а ставките од XII до XIV се “променливи” ставки кои може да се напишат на посебен или засебен дел од главниот формулар, образец. Секој посебен или засебен дел мора јасно да се означи дека е дел од дозволата.

(1)Постојани ставки

- (I) Земја на издавање на дозволи
- (II) Назив на дозволата
- (III) Сериски број кој започнува со поштенскиот број на земјата, која издава дозволи, по кој следи шифра од броеви и/или букви напишани со арапски броеви и латинско писмо.
- (IV) Име на имателот (со латиница, ако националната азбука не е латиница).
- (V) Адреса на имателот.
- (VI) Државјанство на имателот.
- (VII) Потпис на имателот.
- (VIII) Надлежен орган и, ако е потребно, услови под кои дозволата била издадена.
- (IX) Потврда за важноста и авторизација за дадените права.
- (X) Потпис на службеното лице кое ја издава дозволата и датумот на издавање.
- (XI) Печат или жиг на надлежниот орган.

(2)Променливи ставки.

(XII) Овластувања/рејтинзи – класа, тип, на инструкторот и.т.н, заедно со датите на истекување на истите. Правата за користење на радио-телефонија (R/T) привилегии можат да се внесат во дозволата или на посебна потврда.

(XIII) Забелешки - т.е. посебни одобренија во врска со ограничувања и одобренија за права.

(XIV) Сите останати други детали кои надлежниот орган ги бара.

(b) *Материјал.* Хартијата или другиот материјал кој се користи ќе спречи или лесно прикаже која било промена/измена или бришење. Секое допишување, внесување или бришење во образецот мора надлежниот орган да го одобри.

(c) *Боја.* За дозволите на пилотите издадени согласно МК JAR-FCL мора да се користи бел материјал.

(d) *Јазик.* Дозволите мора да се напишани на националниот јазик и на англиски јазик и на други јазици за кои надлежниот орган смета дека се соодветни.

[Amdt.1, 01.06.00]

МК JAR-FCL 1.080 Запишување на време на летање
(Види МК IEM FCL 1.080)

(a) Поединостите за секој налет како пилот мора да се запишуваат во веродостоен документ во форма на книшка прифатлива за надлежниот орган (видете IEM FCL 1.080). Поединостите за налет извршен согласно JAR-OPS 1 може да се впишуваат во прифатлива форма на компјутер одржувана од страна на оператор. Во овој случај операторот ги впишува сите летови извршени од страна на пилотот, вклучувајќи ја и обуката за разлики и запознавање, која стои на располагање на барање на заинтересираниот член на екипаж.

(b) Записот мора да ги содржи следните податоци:

(1) Лични податоци;

Име и адреса на носителот

(2) За секој лет:

- (i) Име на водачот на воздухоплов
- (ii) Датум (ден, месец, година) на летот
- (iii) Место и време на заминување и пристигнување (времето (UTC) треба да биде блок време)
- (iv) Тип (производство, модел и варијанта на авион) и регистрација на авионот
- (v) SE, ME (едномоторен, повеќемоторен авион)
- (vi) Вкупно време на летање
- (vii) Собрано вкупно време на летање

(3) За секој симулатор на лет или FNPT (тренажер за процедури за лет и навигација):

- (i) Тип и број на квалификација на средството за обука
- (ii) Упатство за синтетичко средство за обука
- (iii) Датум (д/м/г)
- (iv) Вкупно време на часови
- (v) Собрано вкупно време

(4) Должност на пилотот :

- (i) Водач на воздухоплов (вклучувајќи го времето на соло летови, SPIC – ученик-пилот на самостален лет, PICUS – водач на воздухоплов под надзор)
- (ii) Копилот
- (iii) Летање со инструктор
- (iv) Инструктор по летање/ испитувач по летање
- (v) Ќе се обезбеди рубрика за забелешки во која ги дава сите поединости за посебните должности, на пример, SPIC, PICUS, време на летање по инструменти* и.т.н.

* Пилотот може да го запише во книшката како време на летање по инструменти само она време за кое тој управува со воздухоплов само со помош на инструменти, во реални или симулирани услови за летање по инструменти.

(5) Оперативни услови

- (i) Ноќ
- (ii) IFR – правила за летање по инструменти

(c) *Запишување во книшка на времето поминато во лет*

(1) Време на летање како водач на воздухоплов

- (i) Имателот на дозвола може да го запишува времето на летање како водач на воздухоплов сето време на летање за кое тој е на должност на водач на воздухоплов.
- (ii) Кандидатот или имателот на дозвола за пилот може да го впише во книшката времето како водач на воздухоплов севкупното време поминато на соло летови и времето поминато како учени-пилот на самостален лет, со тоа што ова време (SPIC) е потпишано од страна на инструкторот.
- (iii) Имателот на овластување за инструктор може да го впише севкупното време поминато како водач на воздухоплов за кое тој е на должност на инструктор во авион.
- (iv) Имателот на овластување за испитувач може да го впише севкупното време поминато како водач на воздухоплов за кое тој седи на седиште за пилот и е во функција на испитувач во авион.
- (v) Копилот кој врши должност на водач на воздухоплов под надзор на водачот на воздухоплов на авион за кој се потребни повеќе од еден пилот согласно уверението за тип за тој авион или како што се бара согласно JAR-OPS, под услов дека водачот на воздухопловот се потпишува под ова време поминато како водач на воздухоплов под надзор (Види (c)(5)).
- (vi) Ако имателот на дозвола извршува одреден број на летови во ист ден со тоа што, секогаш, се враќа во истото место на заминување, а периодот помеѓу последователни летови не надминува 30 минути, тогаш ваквата серија на летови [] [може] да се впише како еден внес/книжење.

(2) Време на летање како копилот

Имателот на пилотска дозвола кој седи на пилотско седиште на должност копилот може да го впише во книшката севкупното време на летање на должност копилот на авион за кој се потребни повеќе од еден пилот, а што се бара согласно уверението за тип, или условите под кои летот се извршува.

(3) Време на летање на копилот за замена

Копилотот за замена може да го впише во книшката севкупното време на летање како копилот кога седи на пилотско седиште.

(4) Време на обука/подучување

Преглед на севкупното време запишано/внесено во книшката од страна на кандидатот за дозвола или овластување поминато на обука за летање, обука за летање по инструменти, време на обука по инструменти поминато на земја, и.т.н., мора да го потврди/овери соодветно овластениот инструктор која ја спроведува обуката.

(5) PICUS (Водач на воздухоплов под надзор)

Под услов методата за надзор да е прифатлива за надлежниот орган, копилотот може да го впише во книшката како време на летање во својство на водач на воздухоплов (PIC), времето на летање поминато како водач на воздухоплов под надзор (PICUS), кога биле извршени сите должности и задачи на водач на воздухоплов (PIC) на тој лет, така што, во интерес на безбедноста, водачот на воздухопловот не требал да посредува.

(d) Презентирање на евиденција за време на летање

(1) Имателот на дозвола или ученик-пилот мораат, веднаш, да ја достават на увид евиденцијата за нивното време на летање на барање на овластен преставник од надлежниот орган.

(2) Ученикот-пилот мора да ја носи со себе книшката каде се запишува времето на летање кога врши самостојни летови на маршрута како доказ за потребните инструкторски овластувања.

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.4, 01.09.05]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.005

Минимални услови за издавање на дозвола/овластување согласно МК JAR-FCL врз основа на национална дозвола/ овластување издадени во земја членка на JAA

(Види МК JAR-FCL 1.005 (b)(3))

(Види МК JAR-FCL 1.005 и 1.015)

(Види МК JAR-FCL 1.125)

1 Пилотски дозволи

Пилотска дозвола издадена од земја членка на JAA согласно националните услови на таа земја може да се замени со МК JAR-FCL дозвола која подлежи, каде е применливо, на услови. За замена на ваквите дозволи имателот мора:

(a) за ATPL(A) и CPL(A) да направи проверка на вештината, за овластување на тип/класа (IR каде е применливо) согласно МК JAR-FCL 1.245 (b)(1), МК JAR-FCL 1.245 (c)(1)(i) или 1.245(c)(2) соодветна на правата од дозволата што ја има.

(b) (i) за ATPL(A) и CPL(A) да му покаже надлежниот орган дека има доволно знаење за соодветните делови на JAR-OPS 1 и МК JAR-FCL (види AMC FCL 1.005 и 1.015).

(ii) за PPL(A) само да покаже пред надлежниот орган дека има доволно знаење за соодветните делови на JAR-OPS 1 и МК JAR-FCL задоволително знаење пред властите на соодветните делови од условите наведени во JAA (види AMC FCL 1.125).

(c) да покаже знаење на англиски јазик согласно МК JAR-FCL 1.200 ако има права за IR;

(d) да ги исполнува условите за искуство и другите дополнителни услови наведени подолу во табелата:

Национална дозвола што се поседува	Вкупно саати на налет	Дополнителни услови согласно JAA	Замена на МК JAR-FCL дозвола и услови (каде може)	Одстранување на услови	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 како PIC на авиони со повеќе пилоти	Нема	ATPL (A)	Не е применливо	(a)
ATPL(A)	>1500 на авиони со повеќе пилоти	Нема	како во (c)(4)	како во (c)(5)	(b)
ATPL(A)	>1500 на авиони со повеќе пилоти	да покаже пред надлежниот орган задоволително знаење за планирање и изведба на лет согласно [Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470]	ATPL (A), со овластување за тип ограничено за копилот	Да покаже способност да лета во својство на PIC како што се бара во МК JAR-FCL Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.240.	(c)
CPL/IR(A) и положи испит на ICAO за теоретско познавање за ATPL во земјата членка на JAA која издава дозволи	>500 на авиони со повеќе пилот, [или на лет со повеќе пилоти на авиони со еден пилот, катег. за кратки линии согласно JAR-FAR 23, JAR-OPS 1 или исти национални оперативни услови	(i) да покаже пред надлежниот орган задоволително знаење за планирање и изведба на лет согласно [Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470] (ii) да ги исполни другите услови наведени во МК JAR-FCL 1.250(a)(1) & (2)	CPL/IR(A) со признавање/ кредит за теоретски дел согласно МК JAR-FCL ATPL	не е применливо	(d)
CPL/IR(A)	>500 на авиони со повеќе пилот, [или на лет со повеќе пилоти на авиони со еден пилот, катег. за кратки линии согласно JAR-FAR 23, JAR-OPS 1 или исти национални оперативни услови	(i) да го положи испитот за знаење за ATPL(A) согласно МК JAR FCL во земја членка на JAA каде се издава дозволата* (видите го текстот под табелата) (ii) да ги исполни другите услови согласно МК JAR-FCL 1.250(a)(1) & (2)	CPL/IR(A) со признавање/кредит за теоретски дел согласно МК JAR-FCL ATPL	не е применливо	(e)
CPL/IR(A)	>500 часа како PIC на авиони со еден пилот	нема	CPL/IR(A) со овластување за тип/класа ограничено на авиони со еден пилот		(f)
CPL/IR(A)	>500 часа како PIC на авиони со еден пилот	да покаже пред надлежниот орган доволно знаење за планирање и изведба на лет како се бара согласно Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470.	како во 4 (f)	Добивање на овластување за авиони со повеќе пилоти како се бара согласно МК JAR-FCL 1.240	(g)

Национална дозвола што се поседува	Вкупно саати на налет	Дополнителни услови согласно JAA	Замена на МК JAR-FCL дозвола и услови (каде може)	Одстранување на услови	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(A)	>500 часа како PIC на авиони со еден пилот	квалификација за летање во ноќни услови, ако е применливо	CPL(A), со овластување за тип/класа ограничено на авиони со еден пилот		(h)
CPL(A)	>500 часа како PIC на авиони со еден пилот	(i) квалификација за летање во ноќни услови, ако е применливо; (ii) да покаже пред надлежниот орган доволно знаење за планирање и изведба на лет согласно наведеното во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470.	како во 4 (h)		(i)
PPL/IR(A)	≤75 часа согласно IFR	квалификација за летање во ноќни услови, ако права за летање во ноќни услови не се вклучени во овластувањето за летање по инструменти	PPL/IR(A) (IR ограничено за PPL)	да покаже пред надлежниот орган знаење за планирање и изведба на лет согласно Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.240	(j)
PPL(A)	≤[70] часа на авиони	да покаже користење со радионавигациски средства	PPL(A)		(k)

* Од имателите на CPL кои веќе имаат овластување за тип за авиони со повеќе пилоти не се бара да имаат положено испит за теоретско знаење за ATPL(A), се додека летаат на истиот тип на авиони, но нема да им се признае теоретскиот дел за ATPL(A) за МК JAR-FCL дозвола. Доколку тие овластување за друг тип на авион со повеќе пилоти, тие мораат да ги исполнат условите наведени во колона (3), ред (e) (i) од горната табела.

2. Овластувања за инструктор

Национален рејтинг, овластување и права кои се поседуваат	Искуство	Дополнителни услови согласно JAA	Заменување со овластување согласно МК JAR-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/ IRI(A)/ TRI(A)/ CRI(A)	како што се бара согласно МК JAR-FCL 1 (Авион) за соодветното овластување	демонстрира пред надлежниот орган задоволително знаење за односите делови од МК JAR-FCL 1 (Авион) и JAR-OPS како е наведено во AMC FCL 1.005 и 1.015	FI(A)/ IRI(A)/ TRI(A)/ CRI(A)]

* Земји членки на JAA; инструкторите кои го исполнуваат сите гореспомнати услови за замена, но не се во можност да добијат соодветни доволи/овластувања согласно МК JAR-FCL поради моменталниот статус на своите земји кои издаваат дозволи, а што се однесува до спроведувањето, може да се прифатат да вршат настава за дозволи/овластувања согласно МК JAR-FCL.

3. SFI овластување

(овластување за инструктор за обука за летање на синтетички тренажни средства)

SFI овластување издадено од страна на земја членка на JAA во согласност со националните услови за таа држава, може да се замени со овластување согласно МК JAR-FCL, под услов дека имателот ги исполнува барањата за искуство и останатите услови наведени во табелата дадена подолу во текстот:

Национално овластување што го има	Искуство	Дополнителни услови согласно JAA	Замена со овластување согласно МК JAR-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)

SFI(A)	>1500 часа како пилот на MPA	(i) има или имал дозвола за професионален пилот на авион, издадена од страна на земја членка на JAA или не МК JAR-FCL дозвола за професионален пилот на авион прифатлива за надлежниот орган; (ii) да има завршено обука на симулатор за одреден тип на авиони, вклучувајќи и MCC	SFI(A)
SFI(A)	3-годишно скорешно искуство како SFI е прифатливо за надлежниот орган	да има завршено обука на симулатор за одреден тип на авиони, вклучувајќи и MCC	SFI(A)

Ова овластување се дава најмногу за 3 години.

Понатамошното продолжување на овластувањето зависи од исполнување на условите наведени во МК JAR-FCL 1.415.

4. Инструктори на FTD & FNPT

Национално овластување што го има (1)	Искуство (2)	Замена со овластување согласно МК JAR-FCL (3)
Инструктори на FTD и/или FNPT I	3-годишно скорешно искуство како инструктори за FTD и/или FNPT I прифатливо за надлежниот орган	Настава на FTD и/или FNPT I

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt.3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.015

Минимални услови за валидација на пилотски дозволи издадени од страна на земји кои не се членки на JAA

(Види МК JAR-FCL 1.005)

(Види AMC-FCL 1.005 & 1.015)

1. Пилотски дозволи издадени во земји кои не се членки на JAA може да се валидираат во земја членка на JAA под следните минимални услови:

Пилотски дозволи за комерцијален воздушен сообраќај и други професионални активности

2. Пилотска дозвола издадена од страна земја која не е членка на JAA, а во согласност со ICAO Анекс 1, може да се валидира согласно условите на земја членка на JAA, за да се одобрат летови (освен оние за обука по летање) во авиони регистрирани во таа земја членка на JAA. За да се валидира ваква, имателот мора:

(a) како испит за вештината/практичната оспособеност, да ги исполни условите наведени во МК JAR-FCL 1.245 за овластување за тип или класа за односите права кои му ги дава дозволата;

(b) да демонстрира пред надлежниот орган дека поседува доволно знаење за деловите од JAR-OPS & МК JAR-FCL (види AMC FCL 1.005 & 1.015);

(c) да покаже знаење по англиски јазик согласно МК JAR-FCL 1.200;

(d) да поседува важечко лекарско уверение класа 1 согласно МК JAR-FCL;

(e) да ги исполни сите дополнителни услови за кои земјата членка на JAA смета дека се потребни; и

(f) да ги исполнува барањата за потребно искуство кои се наведени во колона (2) во табелата што следи, што се однесува до условите за валидација наведени во колона (3):

Дозвола што ја поседува (1)	Вкупно налет (2)	Услови за валидација (3)	
--------------------------------	---------------------	-----------------------------	--

ATPL(A)	>1500 часа како PIC на авиони со повеќе пилоти	Летање во комерцијален воздушен сообраќај со авиони со повеќе пилоти, во својство на PIC	(a)
ATPL(A) или CPL(A)/IR*	>1500 часа како PIC или копилот на авиони со повеќе пилоти согласно оперативните услови	Летање во комерцијален воздушен сообраќај со авиони со повеќе пилоти, во својство на копилот	(b)
CPL(A)/IR	>1000 часа како PIC во комерцијален воздушен сообраќај по добивање на IR	Летање во комерцијален воздушен сообраќај со авиони со еден пилот, во својство на PIC	(c)
CPL(A)/IR	>1000 часа како PIC или копилот во авиони со еден пилот, согласно оперативните услови	Летање во комерцијален воздушен сообраќај со авиони со еден пилот, во својство на ко-пилот согласно JAR-OPS	(d)
CPL(A)	>700 часа во авиони, не на TMGs – моторни едрилици, вклучувајќи и 200 часа на активности во својство за кое се бара валидација и 50 часа во тоа својство во последните 12 месеци.	Активности во авиони, различни од оние за комерцијален воздушен сообраќај	(e)

*Имателите на CPL(A)/IR дозволи за авиони со повеќе пилоти мора да покажат ниво на знаење за ICAO ATPL(A) пред валидација на истите.

Дозволи за приватни пилоти со овластување за летање по инструменти

3. Дозвола за приватен пилот со овластување за летање по инструменти издадена согласно ICAO Анекс 1 од страна на земја која не е членка на JAA може да се валидира според условите на земја членка на JAA, за одобрување на летови (освен оние за обука за летање) со воздухоплови регистрирани во таа земја членка на JAA. За да се валидираат овие дозволи, имателот мора:

- (a) како испит за вештината/практичната оспособеност, да ги исполни условите наведени во Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.210 и Додаток 3 на МК JAR-FCL 1.240 за овластување за тип или класа и летање по инструменти;
- (b) да демонстрира пред надлежниот орган, согласно Поддел J, дека поседува доволно знаење за воздухопловното право и воздухопловните шифри за временски услови, број 050 10 03 01, како и за планирање и изведба на лет со помош на инструменти (IR), број 030 00 00 00, човечки карактеристики, број 040 00 00 00 согласно Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470.;
- (c) да покаже знаење по англиски јазик согласно МК JAR-FCL 1.200;
- (d) да поседува барем важечко лекарско уверение класа 2 согласно МК JAR-FCL, вклучувајќи ги условите за слух согласно МК JAR-FCL 3.355(b);
- (e) да има права да користи радио-телефонија, а кои се прифатливи за надлежниот орган,
- (f) да ги исполнува барањата за потребно искуство кои се наведени во колона (2) во табелата што следи:

Дозвола што ја поседува	Вкупно налет
(1)	(2)
PPL/IR	> 100 часа време на летање по инструменти како PIC

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.2, 01.08.02]

Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.015

Замена на PPL дозвола издадена од страна на земја која не е членка на JAA со JAR-FCL PPL дозвола

(Види МК JAR-FCL 1.015(c)(2))

Дозвола за приватен пилот издадена во земја која не е членка на ЈАА може да се замени со МК JAR-FCL дозвола под следните минимални услови:

- a) кандидатот мора да има дозвола издадена согласно ICAO Анекс 1
- b) кандидатот мора барем да има лекарско уверение од класа 2 согласно МК JAR-FCL
- c) да има права за користење на радио-телефонија, прифатливи за надлежниот орган
- d) кандидатот мора да ги исполнува условите за летачко искуство, наведени во табелата подолу

Национална дозвола што ја поседува	Потребно искуство	Дополнителни услови според МК JAR-FCL
Тековна и важечка PPL дозвола според ICAO	> 100 ч како пилот на авиони	(a) Полагање на писмен испит по воздухопловно право и човечки способности и ограничувања (б) Полагање на испит за вештина за PPL согласно наведеното во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.130 и 1.135 и Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.135 (ц) Исполнување на односите услови наведени во поддел F

[Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

[Додаток 3 на МК JAR-FCL 1.015]

Признавање на пилотски дозволи на земји кои не се членки на ЈАА за посебни задачи со ограничено времетраење

(Види МК JAR-FCL 1.015)

(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.015)

ПРИВРЕМЕНО ПРИЗНАВАЊЕ / ОДОБРУВАЊЕ НА ПИЛОТСКИ ДОЗВОЛИ ИЗДАДЕНИ ОД СТРАНА НА ЗЕМЈИ КОИ НЕ СЕ ЧЛЕНКИ НА ЈАА, А ЗА ПИЛОТИ НА ПРОИЗВОДИТЕЛИ НА АВИОНИ

1. Пилотска дозвола издадена согласно условите наведени во ICAO Анекс 1 од страна на земја која не е членка на ЈАА, вклучувајќи и овластувања за инструктор или овластувања за испитувач издадени од таа земја, може да се признае или на поинаков начин одобри во зависност од условите за период најмногу од 1 година, од страна на земја членка на ЈАА со цел да се дозволат летови за демонстрирање, летање, прелет или тестирање на авион регистриран во таа земја членка на ЈАА. При признавање на дозвола согласно одредбите наведени во овој додаток, имателот на дозволата од земја која не е членка на ЈАА може да се ослободи од условите за признавање на дозвола од земја која не е членка на ЈАА кој услови се дадени во додаток 1 на МК JAR-FCL 1.015, што зависи од следните услови:

Да има право да се признае ваква дозвола, имателот мора:

- (a) да има соодветна дозвола, лекарско уверение, овластување за тип и квалификации, вклучувајќи квалификации за инструктор или испитувач важечки во земја која не е членка на ЈАА а за предложените должности, и
- (b) да биде вработен кај производител на авиони или во TRTO која врши обука во корист на производител на авиони, и
- (c) да се ограничи за вршење на обука за летање и испитување за првично издавање на овластувања за тип, надзор на првично летање на линија од страна на пилоти на авиопревозници, летови за испорака или прелет, првично летање на линија, демонстрирање на лет или пробни летови.

2. Секогаш кога врши или надгледува летање на линија, од пилотот исто така се бара да ги исполнува битните или важните услови наведени во JAR OPS како што е определено од надлежниот орган или земјата на регистрација на воздухопловот.]

[Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.050

Признавање на теоретско познавање – преодна настава и наставна програма за испитот
(Види МК JAR-FCL 1.050)
[(Види AMS FCL 1.125)]

[1. За издавање на PPL (A) имателот на дозвола за хеликоптер мора да ги положи испитите по теоретско познавање за PPL (A) (Од наставната програма наведена во AMC-FCL 1.125 за теоретско познавање за дозвола за приватен пилот (авион)) за следните предмети:

Општо познавање на воздухоплов; Планирање и изведба на лет; Оперативни процедури и основни правила на лет.

Покрај ова кандидатите мора да полагаат преоден испит по теоретско знаење на воздухопловно право и процедурите на АТС како што е утврдено од страна на надлежниот орган.]

2. Имателот на дозвола за ATPL(H) не ограничена на VFR, за издавање на дозвола за CPL(A) или за ATPL(A) и имателот со ограничување на VFR или на дозвола за CPL(H) за издавање на CPL(A):

Предмет: 010 ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО и ПРОЦЕДУРИ НА АТС	
РЕФЕРЕНЦА	ФОРМУЛАЦИЈА
010 01 01 01	Летање преку територија на договорни земји
010 02 00 00	Анекс 8 – Пловидбеност на воздухоплови
010 04 00 00	Анекс 1 – Издавање на дозволи на персонал
010 05 01 00	Анекс 2 – Основни дефиниции, применливост на и правилата во воздух, општи правила
010 09 01 01	Податоци за аеродроми
010 09 01 05	Служби за опасни ситуации и други служби

Предмет: 021 СТРУКТУРА НА АВИОН И СИСТЕМИ	
РЕФЕРЕНЦА	ФОРМУЛАЦИЈА
021 01 00 00	Структура и системи – авиони
021 03 01 10	Елиса, пропелер
021 03 02 02	Типови на конструкција
021 03 03 06	Млазник
021 03 03 08	Негативен потисок
021 03 03 09	Перформанси и зголемување на потисокот
021 03 03 10	Испуштање на воздух
021 03 04 07	Потисок
021 03 04 08	Работа и мониторинг на погонската група
021 03 05 02	Турбина со воздух под динамичен притисок
021 04 01 00	Врати и излези во случај на опасност
021 04 05 00	Опрема за кислород во воздухоплов

Предмет: 022 ИНСТРУМЕНТИ НА АВИОНИ	
РЕФЕРЕНЦА	ФОРМУЛАЦИЈА
022 01 01 03	Индикатор за брзина низ воздух: индикатор за макс. брзина низ воздух, покажувач на Вмо/Ммо
022 01 01 04	Покажувач на Маховиот број
022 02 01 00	Команден навигациски уред
022 02 02 00	Авто-пилот

022 02 03 00	Заштита на дијапазонот на режим на летање
022 02 04 00	Систем за зголемување на стабилноста
022 02 05 00	Автоматска стабилизација/урамнотежување на занесување
022 02 06 00	Пресметување на потисокот
022 02 07 00	Автоматски потисок

Предмет: 022 ИНСТРУМЕНТИ , КОНТРОЛНО-МЕРНА ОПРЕМА - АВИОНИ	
РЕФЕРЕНЦА	Формулација
022 03 05 00	Предупредување за прекумерна брзина
022 03 06 00	Предупредување за губење на брзината
022 04 02 00	Покачување на динамичкиот притисок, фактор на опоравување
022 04 03 00	Индикатор на RPM (број на вртежи во минута)
022 04 04 00	Мерење на протокот во водот на горивото за висок притисок
022 04 05 00	Значење на обоени сектори/зони
022 04 08 00	Контролирање на вибрации
022 04 10 00	Електронски покажувачи/прикжувачи

Предмет: 031 МАСА И РАМНОТЕЖА - АВИОНИ	
РЕФЕРЕНЦА	ФОРМУЛАЦИЈА
031 01 01 02	Важност во поглед на стабилноста на воздухоплов
031 01 02 00	Ограничувања за маса и рамнотежа
031 02 01 03	Маса на воздухоплов без гориво
031 02 04 00	Ефекти од преоптоварување
031 03 01 04	Изразување во проценти на средната аеродинамичка тетива
031 03 04 00	Распоредување на товар во просторот за товар во авион, рамнотежа на товар за време на работа на мотори, поддршка

Предмет: 032 КАРАКТЕРИСТИКИ – АВИОНИ	
РЕФЕРЕНЦА	ФОРМУЛАЦИЈА
032 00 00 00	Карактеристики - авиони

Предмет: 033 ПЛАНИРАЊЕ И КОНТРОЛА НА ЛЕТ - АВИОНИ	
РЕФЕРЕНЦА	ФОРМУЛАЦИЈА
033 01 01 01	Избор на рути, брзини, висини (надморски висини) и алтернативи за истите
033 01 02 01	Пресметување на гориво што се планира да се искористи во однос на секој дел од патот и вкупно на вкупното гориво за летот
033 01 02 02	Гориво за време на чекање и за промена на рута до алтернативен аеродром
033 01 02 03	Резерви за гориво
033 01 02 04	Вкупно потребно гориво за лет
033 02 03 05	Завршување на предлетачкиот дел во дневникот за гориво
033 01 03 03	Ревизија на проценките за резерва на гориво
033 01 03 04	Избор на висина на крстарење и режим на работа на моторите за нова дестинација
033 03 03 00	Состојба со гориво, потреба за гориво, резерви на гориво
033 03 03 00	Обични дневници за гориво
033 05 00 00	Планирање на лет на млазни авиони (дополнително ќе се разгледува)
033 06 00 00	Практично извршување на план на лет

Предмет: 050 МЕТЕОРОЛОГИЈА	
РЕФЕРЕНЦА	ФОРМУЛАЦИЈА
050 02 07 00	Висинско воздушно струење
050 09 07 00	САТ: ефекти врз лет
050 10 01 05	Стратосферски услови

Предмет: 061 ОПШТА НАВИГАЦИЈА	
РЕФЕРЕНЦА	ФОРМУЛАЦИЈА
061 04 01 00	Решение на тековни DR проблеми со помош на - Меркатор мапи - Ламберт мапи - Поларни стереографски проекции
061 04 05 00	Систем на инерцијална навигација (INS)

Предмет: 071 ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ – АВИОНИ	
РЕФЕРЕНЦА	ФОРМУЛАЦИЈА
071 00 00 00	Оперативни процедури - авиони

Предмет: 081 ОСНОВНИ ПРАВИЛА НА ЛЕТАЊЕ - АВИОНИ	
РЕФЕРЕНЦА	ФОРМУЛАЦИЈА
081 00 00 00	Основни правила на летање - авиони

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1а на МК JAR FCL 1.055

Организации за обука по летање за стекнување на пилотски дозволи и овластувања

(Види МК JAR-FCL 1.055)

(Види IEM Бр.1 на JAR-FCL 1.055)

(Види IEM Бр.2 на JAR-FCL 1.055)

(Види IEM Бр.3 на JAR FCL 1.055)

(Види AMC FCL 1.261(c)(2))

ВОВЕД

1 Организација за обука по летање (FTO) претставува организација со вработен персонал, која е опремена и работи во соодветна средина која нуди обука за летање и/или настава на тренажер [и/или] настава за теоретско знаење за одредени програми за обука.

2 FTO која сака да нуди одобрена обука со цел да се исполнат условите наведени во МК JAR-FCL, мора да добие одобрение од надлежниот орган на земја членка на ЈАА. Надлежниот орган на земјата членка нема да даде вакво одобрение, освен ако:

- (a) надлежниот орган не ги спроведе условите наведени во МК JAR FCL; и
- (b) FTO не ги исполнува сите услови наведени во МК JAR FCL.

Во овој Додаток се дадени условите за издавање, повторно обновување/ревалидација и измена на одобрението на FTO. [Една FTO треба да ги исполнува само условите за настава што ја дава.]

ДОБИВАЊЕ НА ОДОБРЕНИЕ

3 FTO која бара одобрение мора да ги достави до надлежниот орган оние оперативни и прирачници за обука кои се бараат согласно став 31. FTO мора да утврди процедури кои се прифатливи за надлежниот орган за да се обезбеди придржување кон сите битни услови наведени во МК JAR FCL. Постапките мора да опфаќаат систем за квалитет (види AMC FCL 1.055 и IEM FCL Бр. 1 на МК JAR-FCL 1.055) заради откривање и одстранување на недостатоците во самата FTO. После разгледување на молбата, ќе се изврши преглед на FTO-та за да се обезбеди дека таа ги исполнува условите пропишани во овој Додаток. Во случај на задоволителна проверка, FTO-та ќе добие првично овластување за период од една година, а ревалидација на овластувањето може да се даде за периоди до три години. Ниеден надлежен орган не е обврзан да даде овластување на FTO надвор од земјите членки на ЈАА, ако нема на располагање ресурси за персонал или ако трошоците за обработка на молбата и за прегледите создаваат претерано оптоварување за надлежниот орган.

4 Сите курсеви за обука се одобруваат (види IEM FCL 1.055 (во изработка)).

5 Надлежниот орган ќе ги надгледува стандардите на курсевите и ќе ги проверува летовите за обука заедно со учениците. За време на овие посети, FTO мора да даде пристап до досиејата, одобренијата, техничките дневници, предавањата, белешките од предавања и кусите известувања – брифинзи и до секој друг битен материјал. Надлежното тело ќе и достави на FTO-та примерок од извештајот за посетата на таа FTO.

6 Надлежниот орган ќе го промени, суспендира или повлече овластувањето ако кој било од условите или стандардите за овластување престанат да се одржуваат на минимално одобрено ниво.

7 Ако FTO сака да направи измени во еден одобрен курс или во прирачникот за работа и обука, мора да се добие одобрение од надлежниот орган пред спроведување на промените. FTO-те не се должни да го известуваат надлежниот орган за помали измени кои се однесуваат на секојдневните активности. Ако постои сомнеж во поглед на големината на една измена, тогаш се консултира надлежниот орган.

8 FTO може да склучува договори со други организации за обука или да користи други аеродроми како алтернативни бази како дел на организацијата за обука, што подлежи на одобрение од надлежниот орган.

ФИНАНСИСКИ СРЕДСТВА

9 (a) FTO мора да му докаже на надлежниот орган дека располага со доволно финансиски средства за спроведување на обука по одобрени стандарди (види IEM Бр. 2 на МК JAR-FCL 1.055).

(b) FTO мора да наменува лице прифатливо за надлежниот орган, кое докажува пред надлежниот орган дека стојат на располагање доволно финансиски средства за спроведување на обука по одобрените стандарди. Ова лице е познато како генерален/одговорен директор.

РАКОВОДСТВО И ПЕРСОНАЛ

10 Раководната структура мора да обезбеди контрола на севкупниот персонал, која ја вршат лица со искуство и квалитети кои се потребни за да се обезбеди одржување на високи стандарди. Оперативниот прирачник на FTO-та мора да опфаќа детали за раководната структура, со прикажување на поединечните одговорности.

11 FTO-та мора да му докаже на надлежниот орган дека има вработено доволен број на квалификуван, стручен персонал. Што се однесува до интегрираните курсеви, треба да бидат вработени три лица, и тоа во редовен работен однос, на следните работни места:

Раководител на обуката (HT – Head of Training)

Главен инструктор по летање (CFI – Chief Flying Instructor)

Главен инструктор за обука на земја (CGI – Chief Ground Instructor)

За модулните курсеви за обука, овие работни места може да се комбинираат и пополнат со едно или две лица, во редовен работен однос или хонорарно, во зависност од обемот на обуката што се нуди. Најмалку едно лице од персоналот мора да е во редовен работен однос. [Во FTO-ии кои вршат само теоретска настава, работните места на HT и CGI можат да се комбинираат. Именуваното лице мора да поседува солидни раководни способности, да имало или има дозвола за професионален пилот што се однесува до курсот кој треба да се спроведе заедно со овластувања и да ги исполнува условите пропишани во став 19 подолу.]

12 Бројот на хонорарните инструктори во однос на обемот на понудената обука мора да е прифатлив за надлежниот орган.

13 Односот на бројот на сите студенти и инструктори по летање, со исклучок на HT, не смее да биде поголем од 6:1. Бројот на ученици за време на настава на земја не смее да биде поголем од 12 студенти, за да се овозможи висок степен на контрола и практична настава.

ШЕФ/РАКОВОДИТЕЛ НА ОБУКА (НТ)

14 НТ има целосна одговорност за обезбедување на задоволувачко обединување на обуката за летање, обуката за летање на симулатори и теоретската настава и контролата на напредокот на секој ученик поединечно. НТ мора да има големо практично искуство во својство на инструктор по летање за стекнување на лиценци за професионален пилот и солидна раководна способност. НТ мора да има, или имал, дозвола за професионален пилот со овластувања издадени согласно ИКАО Анекс 1, во врска со курсевите за обука по летање кои организацијата ги спроведува, и тоа нјмалку три години пред прв пат да стане НТ.

ГЛАВЕН ИНСТРУКТОР ПО ЛЕТАЊЕ (CFI)

15 CFI е одговорен за контролата на инструкторите по летање и инструкторите за обука по летање на синтетички средства и за усогласување на наставата за летање и наставата за летање на синтетички средства. CFI-от мора:

- (a) да има највисока дозвола за професионален пилот во врска со курсевите за обука по летање кои се спроведуваат;
- (b) да има овластување(a) во врска со курсевите за обука по летање кои се спроведуваат;
- (c) да има овластување за инструктор по летање, најмалку за еден од типовите на авиони кои се користат на курсот; и
- (d) да има исполнето налет од 1.000 часови како водач на воздухоплов, од кои минимум 500 часа на должности - инструктор по летање во врска со курсевите за летање кои ги спроведува, од кои 200 часа може да бидат на уреди за летачки инструкциони обврски поврзани со курсевите за летање, од кои 200 часа може да бидат на инструменти за вежбање на летање на земја.

ИНСТРУКТОРИ, ОСВЕН ИНСТРУКТОРИ ЗА ЛЕТАЊЕ НА СИМУЛАТОРИ

16 Инструкторите мора да имаат:

- (a) дозвола за професионален пилот и овластување(a) кои се однесуваат на курсевите за обука по летање која тие ја спроведуваат;
- (b) овластување за инструктор во врска со делот на курсот кој се спроведува, на пример, инструктор за обука за летање по инструменти, инструктор по летање, инструктор за овластување за тип/класа; или
- (c) одобрение од надлежниот орган за спроведување на посебна обука во FTO (види МК JAR FCL 1.300).

17 Максималниот број на налет/часови на летање, максималниот број на работни часови и минималното време за одмор помеѓу должностите на инструкторите мора да се прифатливи за надлежниот орган.

ИНСТРУКТОРИ ЗА ОБУКА ЗА ЛЕТАЊЕ НА ТРЕНАЖЕР

18 За спроведување на обука по летање на FTD и FNPT I, инструкторите мора да имаат или имале дозвола за професионален пилот на авион со овластувања, 3 години пред првото именување, освен за инструкторите кои имаат овластување согласно точка 3 и/или 4 од Додаток 1 на МК JAR FCL 1.005, соодветно за курсевите за обука за која тие се назначени да ја спроведуваат, како и поранешно искуство во настава за обука. За обука по летање на симулатор за летање и/или FNPT II, инструкторите мора да имаат овластување за FI(A), IRI(A); TRI(A) или CRI(A) рејтинг или SFI(A) или STI(A) или MCCI(A) овластување битни за курсот кој што го спроведува инструкторот.

ГЛАВЕН ИНСТРУКТОР ЗА ОБУКА НА ЗЕМЈА (CGI – Chief Ground Instructor)

19 CGI е одговорен за контролата на инструкторите за обука на земја како и за усогласување на севкупната теоретска настава. CGI мора да има практично искуство во воздухопловство и да има

завршено курс за обука и техники на настава или да има големо претходно искуство во теоретска настава.

НАСТАВНИЦИ ЗА ТЕОРЕТСКА ОБУКА

20 Наставниците по теоретска обука за предметите кои се полагаат за стекнување на дозвола или овластување мора да имаат соодветно искуство во воздухопловството и мора, пред да бидат назначени за наставници, да ја докажат својата способност со спроведување на испитно предавање кое се заснова врз материјалот кој сами го подготвиле за предметите кои треба да ги предаваат.

ДОКУМЕНТАЦИЈА

21 ФТО мора да ги одржува и чува, најмалку 5 години, следните документи со помош на соодветен административен персонал:

- (а) детали за обуката на земја, за летање и на уредите за вежбање на летање за секој ученик;
- (б) детални и редовни извештаи за напредокот на ученик, кои вклучуваат и проценка на инструкторот за ученикот, редовните проверки во лет и испити по теоретско знаење; и
- (с) лични податоци, на пример, датуми кога истекува важноста на лекарски уверенија, овластувања и др.

22 Обрасците на документацијата за обука на ученик мора да бидат наведени во Прирачникот за обука.

23 ФТО мора на барање на надлежниот орган да ги достави документите и извештаите за обука.

ПРОГРАМА ЗА ОБУКА

24 За секој тип на понуден курс мора да се изработи програма за обука. Оваа програма мора да ги опфаќа во детали фазите на теоретската и практична настава, недела по недела или по фази, список на стандардни вежби и преглед на наставната програма. На пример, обуката на симулатори за летање и теоретската обука треба да се спроведе на таков начин со кој се обезбедува студентите да бидат способни да го применат знаењето стекнато за време на обука на земја во вежбите за практична обука/летање. Треба да се склучат договори така што проблемите кои се појавуваат за време на наставата можат да се решат за време на подоцнежната обука. Содржината и деловите од програмата за обука мора да се прифатливи за надлежниот орган.

АВИОНИ ЗА ОБУКА

25 Мора да се обезбеди соодветен број на авиони погодни за курсевите за обука. Секој авион мора да биде опремен со дупли основни комади за управување, едни за инструкторот и едни за ученикот. Команди за управување кои се префрлаат не може да се прифатат. Флотата мора да опфаќа, согласно курсот за обука, авион(и) на кои може да се демонстрира лет во услови на губење на брзина и избегнување на виор/силно вртење, како и авион(и) соодветно опремени за симулирање на временски услови за летање по инструменти и соодветно опремен за потребната обука за летање по инструменти.

26 За целите за обука мора да се користат само авиони кои надлежниот орган ги одобрил.

АЕРОДРОМИ

27 Базниот аеродром и кој било алтернативен базен аеродром на кои се спроведува обуката за летање мора да ги имаат најмалку следните објекти/капацитети:

- (a) најмалку една полетно-слетна патека или подрачје за полетување кое им овозможува на авионите за обука нормално да полетуваат или слетуваат со максимално дозволена тежина при полетување и слетување:
 - (i) во услови без ветер (не повеќе од 4 јазли) и температури еднакви на просечно висока температура во најтоплиот месец во годината на подрачје каде се наоѓа аеродромот,
 - (ii) надвисување на сите препреки на патеката на полетување за најмалку 50 стапки,
 - (iii) со работа на погонската група и работа на стојниот трап и закрилцата (ако има) како што препорачува производителот, и
 - (iv) со мирен/рамномерен преод од брзина на одлепување/полетување до најдобрата брзина на качување, без посебни вештини или техники на пилотирање;
- (b) индикатор за ветер кој може да се види на ниво на земја од краевите на секоја полетно-слетна патека;
- (c) соодветно електрично осветлување на полетно-слетната патека, ако се користи за обука по летање во нокни услови; и
- (d) служба на контрола на летање освен онаму каде што, со одобрение од надлежниот орган, условите за обука можат да се исполнат со други начини за комуникација воздух-земја.

МЕСТО ЗА ПЛАНИРАЊЕ НА ОПЕРАЦИИТЕ ЗА ЛЕТАЊЕ

28 Следното сместување мора да стои на располагање:

- (a) Оперативна просторија со средства за контрола на летачките операции.
- (b) Просторија за планирање на лет, со следните помагала:
 - прикладни важечки мапи и карти
 - важечки AIS податоци
 - тековни метеоролошки податоци
 - комуникација со контролата на летање (АТС) и оперативната просторија
 - карти на кои се прикажани стандардните маршрути
 - карти на кои се прикажани тековно забранети, опасни и ограничени зони
 - која било друга опрема која се однесува на безбедноста на летањето.
- (c) Доволен број на соодветно големи простории за подготовка за лет.
- (d) Соодветни канцеларии за персоналот за надзор и просторија(ии) во кои инструкторите по летање ги пишуваат извештаите за учениците, ги средуваат досиеата и др.
- (e) Опремена просторија(ии) за екипаж, наменета за инструктори и ученици.

ПРОСТОР И ОПРЕМА ЗА ТЕОРЕТСКА НАСТАВА

29 Следниот простор и опрема мора да стојат на располагање за одржување на теоретската наставата:

- (a) Соодветна училница за актуелниот број на ученици кои се на обука.
- (b) Соодветна опрема за демонстрација, која ја надополнува теоретската настава.
- (c) Просторија опремена со примопредавател (R/T) за тестирање и обука од областа на радиокомуникација.
- (d) Библиотека која содржи стручна литература која ја опфаќа наставната програма.
- (e) Канцеларии за наставниот персонал/инструкторите.

УСЛОВИ ЗА УПИС ЗА ОБУКА

30 Ученик кој е примен на обука мора да има соодветно лекарско уверение за дозволата која ја бара и мора да ги исполнува сите услови кои ги пропишала ФТО, а надлежниот оргн ги одобрил.

ПРИРАЧНИК ЗА ОБУКА И ОПЕРАТИВЕН ПРИРАЧНИК

31 FTO мора да изготви и одржува прирачник за обука и оперативен прирачник кои содржат податоци и упатства кои им овозможуваат на персоналот да ги исполнуваат своите должности и да им даваат напатствија на учениците за тоа како да се прилагодат на условите на курсот. FTO мора на персоналот, а по потреба и на учениците, да им дава податоци кои се содржат во прирачникот за обука, оперативниот прирачник и одобрената документација на FTO. Мора да се пропише процедура за изменување и дополнување и измените и дополнувањата правилно да се контролираат.

32 Во прирачниците за обука мора да се наведат стандардите, целите на обуката за секоја фаза на обука кон кои учениците треба да се придржуваат, а следните фази мора да бидат опфатени:

Дел 1 - План за обука

Дел 2 - Кратки упатства и воздухопловни вежби

Дел 3 - Обука по летање на симулатори

Дел 4 - Теоретска настава

За дополнителни податоци види IEM бр. 3 на МК JAR FCL 1.055

33 Оперативниот прирачник мора да содржи податоци применливи за одредени групи на персонал, на пример, за инструкторите по летање, инструкторите по летање на симулатори, инструкторите за обука на земја, оперативниот персонал и персоналот за одржување и.т.н., и во истиот мора да е опфатено следното:

- (a) Општ дел
- (b) Технички дел
- (c) Рути
- (d) Обука на персонал

За дополнителни податоци види IEM бр. 3 на МК JAR FCL 1.055

[Amdt.2, 01.08.02; Amdt.3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1b на МК JAR FCL 1.055

Делумна обука надвор од државите членки на ЈАА

(Види МК JAR FCL 1.055(a)(1))

Дел од обуката на FTO-те може да се спроведува вон земја членка на ЈАА според следново:

(a) Одобрение може да се даде под услов дека се исполнуваат условите наведени во овој Додаток. Доколку надлежниот орган, кој дава одобрение, смета дека е можна соодветна контрола, обуката ќе се ограничи, во целост или делумно, на интегриран курс за ATP (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.300).

(b) Тестот за напредокот во навигацијата, фаза 3 од интегрираниот курс за ATP, може да го спроведе локален инструктор по летање кој не е вклучен во обуката на кандидатот, под услов инструкторот да има МК JAR-FCL дозвола која ги содржи правата за FI(A) или CRI(A). По завршување на потребната обука се полага тестот за вештина за стекнување на CPL(A), фаза 4 од курсот за ATP, кој може да го спроведе локален испитувач по летање (авиони) (FE(A)), под услов испитувачот да е овластен согласно МК JAR-FCL Поддел I и потполно независен од односната FTO, освен со посебна согласност дадена, во писмена форма, од страна на надлежниот орган.

(c) Испитот за вештина/практична оспособеност за стекнување на овластувања за летање по инструменти треба да се полага во која било земја членка на ЈАА, по дискреционо право на

надлежниот орган кој ја одобрува обуката. FTO која дава одобрена обука за стекнување на овластување за летање по инструменти надвор од земји членки на ЈАА треба да склучи договори за одобрениот курс за вклучување на прилагодување на летање во земјата членка на ЈАА на надлежниот орган кој го дава одобрението или во воздушниот простор на која било земја членка на ЈАА, по дискреционо право на надлежниот орган кој го дава одобрението, пред кој било ученик да го полага испитот за вештина/практична оспособеност за стекнување на овластувања за летање по инструменти.

(d) Обуката за теоретско познавање за ATPL може да се предава во FTO која спроведува одобрена обука надвор од земјите членки на ЈАА. Испитите за теоретскиот дел за стекнување на дозвола или овластување мора да ги врши надлежниот орган на земјата на издавање на дозволи (види МК JAR-FCL 1.485). Договорите за испитување (види МК JAR-FCL 1.030) мора внимателно да се разгледуваат во поглед на нивната обука стекната надвор од земји членки на ЈАА.

(e) Наставата може да се изведува само под директна контрола на CFI(A) или назначен заменик кој поседува МК JAR-FCL дозвола и овластување за инструктор како што е пропишано во став 16 од Додатокот 1a на МК JAR-FCL 1.055, кој треба да е присутен кога се спроведува обука во земја која не е членка на ЈАА.

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.2, 01.08.02]

Додаток 1c на МК JAR FCL 1.055

Дополнителни услови за обука во FTO чие главно седиште и место на регистрирани канцеларии се сместени вон земји членки на ЈАА

(Види МК JAR FCL 1.055 (a)(2))

(Види Додаток 1a на МК JAR FCL 1.300)

ПОСТАПКА ЗА ДОБИВАЊЕ НА ОДОБРЕНИЕ

1 FTO чие главно седиште и место на регистрирани канцеларии се сместени вон земји членки на ЈАА, а кои сакаат да даваат обука за дозволи и овластувања согласно МК JAR-FCL, мораат да поднесат барање до национални воздухопловни власти на која било земја членка на ЈАА за одобрение на курсевите. Одобрението подлежи на следното:

(a) FTO-та треба да ги исполнат условите наведени во Додаток 1a на МК JAR-FCL 1.055 и кој било дополнителен услов од овој Додаток; и

(b) Надлежниот орган, до кој се доставува барање, зема во предвид дека може да ги пренесе/ослободи од неговите регулативни одговорности за постапка за издавање одобрение и соодветно ниво на контрола како што се бара согласно утврдените процедури на ЈАА. Трошокот и постапката за одобрение и надзор не смееат претерано да го оптоварат надлежниот орган финансиски; и

(c) Националните воздухопловни власти на ЈАА кои даваат одобрение може да обезбедат соодветна надлежност над FTO-та за време на постапката за издавање на одобрение и над спроведувањето на подоцнежните курсеви за обука; и

(d) Националните воздухопловни власти на земја која не е членка на ЈАА во која се наоѓаат главното седиште и регистрираната канцеларија на FTO-та можат да му помогнат на надлежниот орган на земја членка на ЈАА во постапката за издавање на одобрение и да обезбедат контрола на курсевите за обука, што подложи на договор склучен помеѓу ЈАА и таа земја која не е членка на ЈАА.

2 После извршен преглед со задоволувачки резултати, се дава одобрение на ФТО-та за период од една година, а продолжување на одобрението може да се даде за наредни периоди од една година.

НАДЛЕЖНОСТ

3 Во врска со одобрение на ФТО-ии кои се сместени вон земји членки на ЈАА, под поимот "соодветна надлежност" се подразбира дека надлежниот орган на земјата која дава одобренија е во состојба да:

- (а) врши првични и рутински/редовни проверки на ФТО-та која е лоцирана во таа земја која не е членка на ЈАА за да обезбеди придржување кон условите наведени во МК JAR-FCL; и
- (б) спроведува испитувања во лет и други пропишани проверки за кои надлежниот орган кој издава одобренија смета дека се потребни; и
- (в) ги исполнува своите законски задолженија за доделување, менување, суспендирање и повлекување на одобренија согласно важечкиот закон на земјата членка на ЈАА која дава одобренија.

Надлежниот орган кој дава одобренија може, што подлежи на договор склучен помеѓу ЈАА и надлежниот орган на земја која не е членка на ЈАА, во која се наоѓа главното седиште или регистрираната канцеларија на ФТО-та, да ја довери одговорноста за одредбите наведени во погорниот став 3(а) на тој надлежен орган на земја која не е членка на ЈАА.

ОБУКА ВО ФТО-ии ЗА ПРОФЕСИОНАЛНИ ДОЗВОЛИ И РЕЈТИНЗИ

4 Под услов да се исполнуваат условите пропишани во овој Додаток, може да се даде одобрение доколку надлежниот орган кој дава одобренија смета дека е можна соодветна контрола согласно процедурите на ЈАА.

5 Испитувањето на вештината за овластување за летање по инструменти мора да се спроведе во надлежниот орган кој дава одобренија на земјата членка на ЈАА. ФТО-ии мора да склучат договори за одобрените курсеви кои опфаќаат летање за прилагодување во границите на земјата членка на ЈАА или на надлежниот орган кој дава одобренија или во друга земја членка на ЈАА, по дискреционо право на надлежниот орган кој дава одобренија пред кој било ученик да полага испит за вештина за стекнување на овластување по инструменти кај испитувач овластен од страна на надлежниот орган кој дава одобренија.

6 Тестот за напредување во областа на навигација, фаза 3 од интегрираниот курс за АТР(А) може да го спроведува локален FI(A) овластен од страна на надлежниот орган на ЈАА кој дава одобренија, а кој не учествувал во обуката на кандидатот, под услов да инструкторот има МК JAR-FCL дозвола која ги содржи права за FI(A). По завршување на потребната обука, може да се спроведе тестот за вештина за стекнување на CPL(A) дозвола, фаза 4 од интегрираниот курс за АТР од страна на локален FE(A) определен и овластен од страна на надлежниот орган на ЈАА кој дава одобренија, под услов да испитувачот е овластен согласно МК JAR-FCL Поддел I и напълно независен од ФТО-та, освен со посебна согласност, во писмена форма, од надлежниот орган кој дава одобренија.

ОБУКА ВО ФТО ЗА СТЕКНУВАЊЕ НА PPL(A) ДОЗВОЛА И ПРИДРУЖНИ РЕЈТИНЗИ

7 Под услов да се исполнуваат условите пропишани во овој Додаток, може да се даде одобрение за спроведување на курсеви за МК JAR-FCL PPL(A) дозвола и придружни овластувања, доколку надлежниот орган кој дава одобренија смета дека е возможна соодветна контрола согласно процедурите на ЈАА.

8 Авионите за обука, леталиштата и навигациските рути за обука кои се користат за обука за стекнување на PPL мора да се прифатливи за надлежниот орган кој дава одобренија.

9 По завршување на потребната обука, може да се спроведе тестот за вештина за стекнување на PPL(A) дозвола од страна на локален FE(A) овластен од страна на надлежниот орган на JAA кој дава одобренија, под услов дека испитувачот не учествувал во наставата по летање на ученикот.

10 Прирачниците за обука и оперативните прирачници кои се потребни согласно Додаток 1а на МК JAR-FCL 1.055 може, за FTO-ии кои спроведуваат обука за PPL(A) дозвола и придружни овластувања, да се комбинира и да ги опфаќа оние препораки кои се важни за обука за стекнување на PPL(A).

ТЕОРЕТСКИ ДЕЛ

11 Обука за теоретско знаење може да се спроведува во FTO која извршува одобрена обука вон земјите членки на JAA. Испитите по теоретското знаење кои се вршат за издавање на дозвола или овалстување мора да ги спроведува надлежниот орган кој дава одобренија (види МК JAR-FCL 1.485).

[Amdt.2, 01.08.02]

Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.055

Организации за обука за овластување за тип за издавање на овластувања за тип само на иматели на пилотски дозволи [или придружни рејтинзи/овластувања за инструктор за TRI, SFI или MCCI] (Види МК JAR-FCL 1.055)

(Исто така, види МК JAR-FCL 1.2.61(c) & (d) за одобрување на курсеви)

(Види IEM бр. 1 на МК JAR-FCL 1.055)

(Види IEM бр. 2 на МК JAR-FCL 1.055)

(Види IEM бр. 3 на МК JAR-FCL 1.055)

(Види AMC FCL 1.261 (c)(2))

ВОВЕД

1 Организација за обука за овластување за тип (TRTO) претставува организација со вработен персонал, која е опремена и работи во соодветна средина и која нуди обука за стекнување на овластување за тип и/или MCC-обука и/или настава на тренажер и, ако е применливо, теоретска настава за одредени програми за обука.

2 TRTO која сака да нуди одобрена обука со цел да се исполнат условите наведени во МК JAR-FCL, мора да добие одобрение од надлежниот орган на земја членка на JAA. Надлежниот орган на земјата членка нема да даде вакво одобрение, освен ако:

(a) надлежниот орган може да ги спроведе условите наведени во МК JAR FCL; и

(b) TRTO-та ги исполнува сите услови наведени во МК JAR FCL.

Во овој Додаток се дадени условите за издавање, повторно обновување/ревалидација и измена на одобрението на TRTO.

ДОБИВАЊЕ НА ОДОБРЕНИЕ

3 TRTO која бара одобрение мора да достави до надлежниот орган оперативни прирачници и прирачници за обука, вклучувајќи и системи за квалитет, како и описи на своите методи за обука како што се бара согласно став 17 и 25 до 27. После разгледување на молбата, ќе се изврши преглед на TRTO-та за да се обезбеди дека таа ги исполнува условите пропишани во овој Додаток. Во случај на задоволителна проверка, TRTO-та ќе добие првично овластување за период од една година, а

ревалидација на овластувањето може да се даде за периоди до три години (види AMC FCL 1.055 и IEM FCL бр. 1 на МК JAR-FCL 1.055). Ниеден надлежен орган не е обврзан да даде овластување на TRTO надвор од земјите членки на ЈАА, ако нема на располагање ресурси за персонал или ако трошоците за обработка на молбата и за прегледите создаваат претерано оптоварување за надлежниот орган.

4 Сите курсеви за обука мора да се одобрени (види IEM FCL 1.055 треба да се изработи).

5 Надлежниот орган ќе го промени, суспендира или повлече овластувањето ако кој било од условите или стандардите за овластување престанат да се одржуваат на минимално одобрено ниво.

6 Ако TRTO сака да направи измени во еден одобрен курс или во прирачникот за работа и обука, мора да се добие одобрение од надлежниот орган пред спроведување на промените. TRTO-те не се должни да го известуваат надлежниот орган за помали измени кои се однесуваат на секојдневните активности. Ако постои сомнеж во поглед на големината на една измена, тогаш се консултира надлежниот орган.

7 TRTO може да склучи договори за обука со други организации за обука или да користи други аеродроми како алтернативни бази како дел на организацијата за обука, што подлежи на одобрение од надлежниот орган.

ФИНАНСИСКИ СРЕДСТВА

8 (а) TRTO мора да му докаже на надлежниот орган дека располага со доволно финансиски средства за спроведување на обука по одобрени стандарди (види IEM Бр. 2 на МК JAR-FCL 1.055).

(б) TRTO мора да наменува лице прифатливо за надлежниот орган, кое докажува пред надлежниот орган дека стојат на располагање доволно финансиски средства за спроведување на обука по одобрените стандарди. Ова лице е познато како генерален/одговорен директор.

ПРЕГЛЕД

9 Покрај првичниот преглед, надлежниот орган ќе изврши одредени прегледи за да утврди дека TRTO-те се придржуваат кон JAR-те и одобрението.

10 За време на овие посети, TRTO-та треба да даде пристап до сите документи за обука, издадени одобренија, технички дневници, предавања, забелешки од предавањата и кусите инструкции како и до другиот соодветен материјал. Примерок од секој извештај од посета на една TRTO се доставува до таа TRTO.

РАКОВОДСТВО И ПЕРСОНАЛ

11 Раководната структура мора да обезбеди контрола на севкупниот персонал, која ја вршат лица со искуство и квалитети кои се потребни за да се обезбеди одржување на високи стандарди. Оперативниот прирачник на TRTO-та мора да опфаќа детали за раководната структура, со прикажување на поединечните одговорности.

12 Мора да се наменува НТ (раководител на обука) прифатлив за надлежниот орган. Одговорностите на НТ-от мора да опфаќаат и одговорност за обезбедување дека TRTO-та се придржува кон условите наведени во МК JAR-FCL. Ова лице директно одговара пред надлежниот орган.

13 TRTO-та мора да има соодветен персонал кој е потребен да се исполнат целите на обуката. Должностите на секој инструктор мора да се определени и документирани.

ИНСТРУКТОР ЗА ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ТИП

14 Инструкторите за овластување за тип (TRI) мора да имаат:

- (a) дозвола за професионален пилот и овластување(а) за курсеви за обука по летање за кои тие се назначени да ги спроведуваат;
- (b) овластување за инструктор со овластување за тип на авиони кои се користат на курсот(курсовите); или
- (c) одобрение од надлежниот орган за спроведување на определена обука во TRTO (види МК JAR-FCL 1.300).

ИНСТРУКТОРИ ЗА ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ НА ТРЕНАЖЕР

15 За должностите за обука по летање на FTD, инструкторите мора да имаат инструкторско искуство соодветно за курсевите за обука за кои тие се наменувани да ги спроведуваат и да имаат или имале дозвола за професионален пилот на авион, 3 години пред првото именување, освен за инструкторите кои имаат овластување согласно точка 3 и/или 4 од Додаток 1 на МК JAR FCL 1.005. За овластување за тип со екипаж од повеќе члена и/или MCC обука за летање на симулатор за летање и/или FTD и/или FNPT II, инструкторите мора да имаат овластување за TRI или овластување/одобрение за SFI.

ТЕОРЕТСКА НАСТАВА

16 Теоретската настава мора да ја врши овластен наставник/инструктор кој има соодветно овластување за тип/класа или кој било наставник/инструктор кој има соодветно искуство во воздухопловство и познавање на односниот воздухоплов, на пример, механичар-летач, инжињер за одржување, раководител на летање.

СТАНДАРДИ ЗА ОБУКА

17 TRTO-та мора да воспостави систем за да обезбеди дека работата на центарот за обука и самата обука се одвива ефикасно и успешно. Системот за квалитет треба да ја определи ефикасноста на политиката, постапките и обуката на TRTO.

ДОКУМЕНТАЦИЈА

18 TRTO мора да ги одржува и чува, најмалку 5 години, следните документи со помош на соодветен административен персонал:

- (a) оценки на ученикот-пилот, пред и за време на обуката;
- (b) детали за теоретското знаење, летање и обуката по летање на уредите за вежбање на летање која се вршела за секој ученик; и
- (c) лични податоци, (датуми кога истекува важноста на лекарските уверенија, овластувања и др.), кои се поврзани со персоналот на TRTO.

19 Обрасците на документацијата за обука на ученик мора да бидат наведени во Прирачникот за обука.

20 TRTO-та мора на барање на надлежниот орган да ги достави документите и извештаите за обука.

ПРОГРАМА ЗА ОБУКА

21 За секој тип на понуден курс мора да се изработи програма за обука. Оваа програма мора да ги опфаќа во детали фазите на теоретската и практична настава, недела по недела или по фази, список на стандардни вежби и преглед на наставната програма. На пример, обуката на симулатори за летање и теоретската обука треба да е распоредена по фази за да се обезбеди студентите да бидат способни да го применат знаењето стекнато за време на обука на земја во вежбите за практична

обука/летање. Треба да се направат договори така што проблемите кои се појавуваат за време на наставата можат да се решат за време на подоцнежната обука.

АВИОНИ ЗА ОБУКА

22 Секој авион мора да е опремен како што е пропишано во спецификациите за обука која се однесува на одобрениот курс на кој авионот се користи.

СРЕДСТВА

23 Мора да се обезбедат соодветни средства за обука.

УСЛОВИ ЗА УПИС ЗА ОБУКА

24 TRTO-та е одговорна да обезбеди дека учениците ги исполнуваат најосновните предуслови за обука за овластување за тип, пропишани во МК JAR-FCL 1.250.

ПРИРАЧНИК ЗА ОБУКА И ОПЕРАТИВЕН ПРИРАЧНИК

25 TRTO мора да изготви и одржува прирачник за обука и оперативен прирачник кои содржат податоци и упатства кои им овозможуваат на персоналот да ги исполнува своите должности и им даваат напатствија на учениците за тоа како да се прилагодат на условите на курсот. TRTO мора на персоналот, а по потреба и на учениците, да им дава податоци кои се содржат во прирачникот за обука, оперативниот прирачник и одобрената документација на TRTO. Мора да се пропише процедура за изменување и дополнување, а измените и дополнувањата правилно да се контролираат.

26 Во прирачниците за обука мора да се наведат стандардите, целите на обуката за секоја фаза на обука кон кои учениците треба да се придржуваат, вклучувајќи ги и условите за квалификација за секој курс, како што е пропишано. Тој мора да го опфаќа следното:

Дел 1 - План за обука

Дел 2 - Кратки упатства и воздухопловни вежби

Дел 3 - Обука по летање на симулатори

Дел 4 - Теоретска настава

За дополнителни податоци види IEM бр. 3 на МК JAR FCL 1.055

27 Оперативниот прирачник мора да содржи соодветни податоци применливи за одредени групи на персонал, на пример, за TRI-и, инструктори по летање на симулатори, инструктори за обука на земја, оперативен персонал и персонал за одржување и.т.н., и во истиот мора да е опфатено и следното:

- (a) Општ дел
- (b) Технички дел
- (c) Рути
- (d) Обука на персонал

За дополнителни податоци види IEM бр. 3 на МК JAR FCL 1.055.

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

[Додаток 3 на МК JAR-FCL 1.055

Одобрение за модулари курсеви по теоретска настава за учење на далечина

(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.030 & 1.135)

(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(4))

(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.205)
(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.251)
(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.285)
(Види AMC FCL 1.055(a))

ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ОБУКА

1. Мора да стои на располагање училиница било во местото на седиштето каде е регистрирана организацијата за обука или, што подложи на одобрение од надлежниот орган, на соодветен простор каде било. Во секој случај, и училиниците и техничките помагала мора да се во согласност со условите за одобрение на организацијата. Пред започнување со обуката, мора да се добие одобрение од надлежниот орган за спроведување на програма за модуларен курс со помош на учење на далечина.
2. Раководителот/Шефот на обуката или CGI на FTO која се нафаќа да врши учење на далечина мора да се придржува кон условите наведени во Додаток 1а на МК JAR-FCL 1.055. Сите инструктори за настава по теоретско знаење мора да ги исполнуваат условите наведени во МК JAR-FCL и мора да имаат соодветна квалификација или односно искуство кои се уверливи за надлежниот орган.
3. FTO-ии кои даваат само обука за теоретска настава подлежат на истите услови за одобрение и ревизија/контрола како што се оние за FTO-ии согласно Додаток 1а на МК JAR-FCL 1.055.
4. Оставено е на овластената FTO да спроведува некои или сите од овие курсеви било врз основа на директно предавање или со учење на далечина. Елемент од наставата во училиница мора да биде вклучен во сите предмети на модуларните курсеви за учење на далечина. Времето поминато во актуелна настава во училиница не смее да е помало од 10% од вкупното времетраење на курсот.

НАСТАВНИЦИ

5. Сите наставници мора да бидат во целост запознаени со условите на програмата за учење на далечина, вклучувајќи го и системот за обезбедување на квалитет. Нивната првична обука мора да биде во седиштето; севкупната последователна обука мора да биде по ист стандард како и за локалните наставници. Каде и да се сместени наставниците, системот за квалитет мора да обезбеди задоволувачки средства за пратење на индивидуалната изведба и придржување кон програмите за обука.

КУРСЕВИ ЗА ОБУКА

6. Учење на далечина се одобрува само како дел од курсот за теоретска настава и тоа за следните курсеви:
 - (a) модуларни курсеви за теоретска настава за PPL(A), CPL(A), IR(A) и ATPL(A).
 - (b) курсеви за дополнителна теоретска настава за овластување за класа или тип на авиони со високи перформанси со еден пилот.]

[Amdt.3, 01.07.03]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.075
Детали за дозволи за екипаж на летање
(Види IEM FCL 3.100)

ОПШТО

- 1 Пилотот секогаш мора да носи со себе важечка дозвола, вклучувајќи и важечко лекарско уверение, кога ги користи правата кои му ги дава дозволата.

- 2 Мора да се носи документ со слика заради идентификација на имателот на дозволата.
- 3 Секое медицинско помагало (на пример, користење на наочари, и.т.н.) мора да биде впишано во лекарското уверение (види JAR-FCL 3 IEM FCL 3.100), а по дискреционо право на надлежниот орган и во дозволата.
- 4 Во овој поддел, под поимот "надлежен орган" се подразбира надлежниот орган на земјата која издава дозволи.

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.075 (продолжение)

СТАНДАРДЕН ОБРАЗЕЦ НА ЈАА ДОЗВОЛА

Насловна страна

Услови

Големината на секоја страна треба да биде не помала од една осмина од А4 формат.

Име и ознака на надлежниот орган (на англиски и национален јазик)
JOINT AVIATION AUTHORITIES (само на англиски јазик)
ДОЗВОЛА ЗА ЕКИПАЖ НА ЛЕТАЊЕ (на англиски и национален јазик)
Издадена согласно стандардите на ICAO и JAR-FCL (на англиски и национален јазик)

I	Земја на издавање
III	Број на дозвола
IV	Презиме и име на имателот
XIV	Датум (види ги упатствата) и Место на раѓање
V	Адреса Улица, град, област, поштенски број
VI	Државјанство
VII	Потпис на имателот
VIII	Надлежен орган која издава дозволи на приемир, Оваа CPL(a) е издадена врз основа на ATPPL издадена од страна на (земја не членка на JAA) ...
X	Потпис на службено лице и датум
XI	Печат на надлежниот орган кој издава дозволи

Услови

*Бројот на дозволата секогаш започнува со U.N. поштански број на земјата која издава дозволи
Стандардно обележување на датуми, на пример, ден/месец/година (21/01/1995)*

Види МК JAR-FCL 1.070

II	Називи на дозволи, датум на првото издавање и код на земјата
IX	Важност: Оваа дозвола треба повторно да се издаде не подоцна од Правата од дозволата се користат само ако имателот има важечко лекарско уверение за наведените права. Со примената на JAR-FCL 1.015(a)(1), имателот на дозволата има право да ги користи правата од дозволата на воздухоплови регистрирани во која било земја членка на JAA. Документ со фотографија мора да се носи заради проверка на идентитетот на имателот на дозволата.
XII	Права за користење на радиотелефонија: Имателот на оваа дозвола покажал способности да користи R/T уреди во авиони на англиски (друг наведен јазик).
XIII	Забелешки: на пример, важи само за авио регистрирани во земјата на издавање на дозволи.

Кратенките кои се користат мора да се исти со оние кои се користат во МК JAR-FCL (на пример, PPL(H), ATPL(A) и т.н.) Стандардно обележување на датуми, на пример, ден/месец/година (21/01/1995)

Повторното издавање не смее да биде подоцна од 5 години од датумот на првото издавање како што е прикажано во став II.

Овој документ не е специфициран, но патна исправа би била доволна кога е потребна идентификација вон земјата на издавање на дозволата.

Овде треба да се впишат сите дополнителни податоци за дозволата кои се бараат согласно ICAO, EC директива / прописи или JAR-ви

[illegible]

Овие страници се наменети за надлежниот орган за впишување на условите кои следат по првото издавање на дозволата или овластувањата, или за продолжување на истечени овластувања.

Првото издавање и продолжување на овластувањата секогаш ги внесува надлежниот орган.

Оперативните ограничувања се внесуваат во делот Забелешки / ограничувања покрај одноското ограничено право, на пример, полагање на испит за вештина за I/R со копилот, ограничени права за настава само за еден тип на воздухоплов и.т.н., здравствени ограничувања, услови и варијации (на пример, важи само за копилот), а се внесуваат како што е наведено во лекарското уверение (види IEM FCL 3.100)

Страницы 5, 6 и 7:

Овластувањата за инструктор и за класа на клипен едно-моторен авион може, исто така по дискреционо право на надлежниот орган да се ревалидираат во дозволата од страна на испитувачот кој претставува дел од постапката за ревалидација. Ако испитувач не е вклучен во постапката за ревалидација, записот за ревалидација го внесува надлежниот орган.

Овластувања кои не се валидирани се бришат од дозволата, по дискреционо право на надлежниот орган, а најдоцна во рок од 5 години од денот на последната ревалидација.

XII

[illegible]

(Секоја страница
треба да има 10
места за прво
издавање и
ревалидација на
овалстувања)

Страница 8:

[illegible]

на пример, *ATPL* (дозвола за сообраќаен пилот), *CPL* (дозвола за комерцијален пилот), *IR* (овластување за летање по инструменти), *R/T* (радио-телефонија), *MEP* (клипни повеќемоторни авиони), *FI* (инструктор по летање), *TRE* (испитувач за овластување за тип), и.т.н.

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.2, 01.08.02;Amdt. 4, 01.09.05]

ПОДДЕЛ В – УЧЕНИК-ПИЛОТ (Авион)

МК JAR-FCL 1.085 Услови

(а) Ученик-пилот мора да ги исполнува условите утврдени од страна на надлежниот орган во земјата во која ученикот планира да се обучува. При пропишувањето на овие услови, надлежниот орган мора да обезбеди дека дадените права не даваат права со кои тој може да се доведе во опасна ситуација за време на лет.

(б) Ученик-пилот не смее да лета самостално, освен ако нема одобрение од инструкторот по летање.

МК JAR-FCL 1.090 Најниска старосна граница

Ученик-пилот мора да има најмалку 16 години пред првото самостално летање.

МК JAR-FCL 1.095 Здравствена способност

Ученик-пилот не смее да лета самостално, освен ако нема важечко лекарско уверение од Класа 1 или Класа 2.

ПОДДЕЛ С - ДОЗВОЛА ЗА ПРИВАТЕН ПИЛОТ (АВИОН) - PPL(A)

МК JAR-FCL 1.100 Најниска старосна возраст

Кандидат за PPL(A) мора да има најмалку 17 години.

МК JAR-FCL 1.105 Здравствена способност

Кандидат за PPL(A) мора да има важечко лекарско уверение од Класа 1 или Класа 2. За целите на користење на правата од PPL(A) мора да се има лекарско уверение од Класа 1 или Класа 2.

МК JAR-FCL 1.110 Права и услови

(а) *Права.* Во зависност од кои било други услови наведени во JAR-овите, правата на имателот на PPL(A) му дозволуваат да врши должности, без надоместок, на водач на воздухоплов или копилот на секој авион ангажиран за летови за кои не се плаќа надоместок.

(б) *Услови*

(1) Кандидат за PPL(A) кој ги исполнува условите наведени во МК JAR-FCL 1.100, 1.105, 1.120, 1.125(а) и (б), 1.130 и 1.135 мора да ги исполни условите за издавање на PPL(A), вклучувајќи и барем овластување за класа/тип за авион кој се користи за испит на вештина.

(2) Ако правата од дозволата треба да се користат ноќе, имателот мора да се придржува кон условите наведени во МК JAR-FCL 1.125(с).

[]

[Amdt.1, 01.06.00]

[MK JAR-FCL 1.115 Намерно празно]

[Amdt.1, 01.06.00]

MK JAR-FCL 1.120 Искуство и признавање на налет/ кредити
[(Види додаток 1 на MK JAR-FCL 1.125)]

Кандидатот за PPL(A) мора да има најмалку 45 часа налет како пилот на авиони; вкупно 5 часа од овие 45 можат да бидат на [BITD (Види додаток 1 на MK JAR-FCL 1.125)], FNPT или на симулатор. На иматели на пилотски дозволи или еднакви [права за хеликоптери, ултра лесни хеликоптери, жироплани, и ултралесни летала кои имаат] неподвижни крилја и подвижни аеродинамични контролни површини со кои се управува по сите три димензии/оски, едрилици, само-одржувачки едрилици и само-лансирачки едрилици може да им се признае 10% од нивниот вкупен налет како водач на воздухоплов на овие воздухоплови, па се до максимум 10 часа за издавање на PPL(A).

[Amdt. 4, 01.09.05]

MK JAR-FCL 1.125 Курс за обука
(Види Додаток 1, 2 & 3 на MK JAR-FCL 1.125)
(Види AMC FCL 1.125)

(a) *Општо.* Кандидат за PPL(A) мора да ја заврши во FTO или прифатена регистрирана установа пропишаната обука согласно наставната програма како што е наведено во Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.125. Условите за регистрација се наведени во Додаток 2 и 3 на MK JAR-FCL 1.125.

(b) *Настава по летање.* Кандидат за PPL(A) мора на авиони, кои имаат уверение за пловидбеност издадено или прифатено од страна на земја членка на ЈАА, да направи налет од најмалку 25 часа со инструктор и барем 10 часа на самостојно летање под надзор, вклучувајќи контролирано соло летачко време, вклучувајќи најмалку 5 часа на самостојно летање на маршрута со барем еден лет на маршрута долг 270 км (150 NM), за време на кое летање кандидатот мора да слета со застанување на два аеродроми различни од оној на полетување. Кога на кандидатот му е признат налетот поминат како водач на воздухоплов на друг воздухоплов согласно MK JAR-FCL 1.120, условот за летање со инструктор на авиони може да се намали до, но не помалку од, 20 часа.

(c) *Квалификација за летање ноќе.* Ако треба правата од дозволата да се користат ноќе, мора да се направи налет, во ноќни услови, од најмалку пет дополнителни часа на авиони, кои се состојат од 3 часа на летање со инструктор од кои барем 1 час е летање на маршрута и мора да има пет самостални полетувања и пет самостални слетувања. Квалификацијата за летање ноќе се внесува во дозволата.

MK JAR-FCL 1.130 Испит по теоретско познавање
(Види Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.130 & 1.135)

Кандидатот за PPL(A) мора пред надлежниот орган да демонстрира ниво на теоретско знаење соодветно на правата дадени на носителот на PPL(A). Условите и постапките за спроведување на испити по теоретско знаење се пропишани во Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.130 & 1.135.

[MK JAR-FCL 1.135 Вештина]
[(Види MK JAR-FCL 1.125(a))]
(Види Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.130 & 1.135, и Додаток 2 на MK JAR-FCL 1.135)

Кандидат за PPL(A) мора да [демонстрира способност, како водач на воздухоплов на авион, да ги извршува] односните процедури и маневри опишани во [Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.130 & 1.135] на ниво на стручност соодветно на правата дадени на имателот на PPL(A). Испитувањето на вештина се врши во рок од шест месеци по завршување на обуката по летање (види МК JAR-FCL 1.125(a)).

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.125

Курс за обука PPL(A) - краток преглед

(Види МК JAR-FCL 1.125)

(Види AMC-FCL 1.125)

1 Целта на курсот за PPL(A) е да се обучи ученикот-пилот да лета безбедно и ефикасно по правила за визуелно летање/летање по надворешна видливост.

НАСТАВА ЗА ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

2 Наставната програма на курсот за теоретско познавање за стекнување на PPL(A) мора да го опфаќа следното:

Закон за воздухопловство, општо познавање на авион, планирање и перформанси на лет, човечки способности и ограничувања, метеорологија, навигација, оперативни процедури, основни правила на летање и комуникација.

Дополнителни поединости за наставата за теоретско познавање се дадени во AMC-FCL 1.125.

НАСТАВА ПО ЛЕТАЊЕ

3 Наставната програма за обука за летање за стекнување на PPL(A) мора да го опфаќа следното:

- (a) процедури пред-лет, вклучувајќи го и утврдувањето на маса и рамнотежа, преглед и опслужување на воздухопловот;
- (b) процедури за школски круг и во зона на аеродром, мерки на претпазливост и процедури за избегнување на судар;
- (c) контрола/управување со авионот со помош на надворешни визуелни ориентири;
- (d) летање на критично мали брзини низ воздух, препознавање на, и опоравување од, почетно и целосно губење на брзина;
- (e) летање на критично големи брзини низ воздух, препознавање на, и опоравување од, спирални обршувања/стрмоглавување;
- (f) вообичаени полетувања и слетувања и во услови на страничен ветер;
- (g) максимални перформанси (кратко леталиште и висина на препреки) при полетувања и слетувања на кратко леталиште;
- (h) летање исклучиво со помош на инструменти, вклучувајќи извршување на засврт од 180 степени (оваа обука може да се изведе со FI(A));
- (i) летање на маршрута со помош на визуелен ориентир, навигација со пресметување на рута и радио-навигациски средства;]
- (j) процедури во случај на опасност, вклучувајќи и симулирани дефекти на авионска опрема; и
- (k) лет до и од контролирани аеродроми, придржување кон процедурите на контролата на летање, процедурите за комуникација и фразеологијата.

[ОСНОВНИ УРЕДИ ЗА ОБУКА ЗА ЛЕТАЊЕ ПО ИНСТРУМЕНТИ (BITD)]

4. BITD може да се користат за обука за летање за:
- исклучиво со помош на инструменти;

- навигација со користење на радио навигациски помошни средства (Види вежби став 3 погоре); и
- основен лет по инструменти (Види AMC FCL 1.125, вежби 18C и 19)

Користењето на BITD подлежи на следното:

- обуката мора да е дополнета со вежби на авион;
- документот со параметри на летот мора да биде на располагање;
- FI (A) мора да ја спроведува обуката

АВИОНИ ЗА ОБУКА/ ШКОЛСКИ АВИОНИ

5. Мора са се обезбеди соодветна флота на авиони за обука/школски авиони прилагодени за курсевите за обука, кои се опремени и се одржуваат согласно соодветните JAR стандарди. Обука која се спроведува на авиони кои имаат уверение за пловидбеност издадено или прифатено од страна на земја членка на JAA ќе му овозможи на кандидатот да се стекне со овластување за класа за едномоторни клипни авиони при издавање на дозволата. Обуката која се спроведува на моторни едрилици кои имаат уверение согласно JAR-22 ќе му овозможи на кандидатот да се стекне со овластување за класа на моторни едрилици при издавање на дозволата. Секој авион мора да е опремен со дупли основни команди за летање кои инструкторот и студентот можат да ги користат: не се дозволува користење на команди за летање со преместување на управувач (swing-over). Флотата треба да опфаќа и авиони, ако е соодветно на курсевите за обука, кои се погодни за демонстрирање на процедури за избегнување на губење брзина и силно вртење, како и авион(и) соодветно опремени за летање во симулирани метеоролошки услови за летање по инструменти.

АЕРОДРОМИ

6. Базниот аеродром или кој било друг алтернативен базен аеродром, каде се врши обуката мора да ги исполнува следните услови:

(a) Да има најмалку една полетно-слетна патека или површина за полетување која им овозможува на авионите за обука нормално полетување или слетување со максимално дозволена маса при полетување или слетување:

- (i) во услови без ветер (не повеќе од 4 јазли) и температури еднакви на просечно висока температура во најтоплиот месец во годината на оперативното подрачје;
- (ii) надвисување на сите препреки на патеката за полетување, најмалку на висина од 50 стапки;
- (iii) со погонска група во погон, стоен трап и закрилца (ако е можно) во положба препорачана од страна на производителот; и
- (iv) со рамномерен премин од одвојување до најголем степен на брзина на качување без извонредни пилотски вештини или техники.

(b) да има индикатор за правец на ветерот кој е видлив на ниво на земја од краевите на секоја полетно-слетна патека.

[(c) да има соодветно осветлување на полетно-слетната патека, ако се користи за обука во ноќни услови.]

(d) да има на располагање средства за комуникација воздух/земја, прифатливи за надлежниот орган.

За сите детали види AMC-FCL 1.125.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.125**Регистрација на установи/школи само за обука за PPL(A)**

(Види МК JAR-FCL 1.125)

1 Барање за регистрација мора да поднесе сопственикот или одговорното лице кое одговора за установата/школото пред надлежниот орган на земјата членка на ЈАА каде се наоѓа установата кој го снабдува барателот со образец за регистрација.

2 Образецот за регистрација мора да ги содржи податоците, како е прикажано во Додаток 3 на МК JAR-FCL 1.125.

3 По примот на пополнетиот образец на барањето, надлежниот орган на земјата членка на ЈАА каде што се наоѓа установата/школото ќе ја регистрира установата/школото за спроведување на обука за PPL(A) во земјата, без формалната постапка за одобрение, по дискреционо право на надлежниот орган, освен ако истиот се сомнева во тоа дека обуката не може безбедно да се спроведува. Надлежниот орган за ова ќе го извести барателот.

4 Секоја измени на податоците кои се внесени во овој образец се доставува до надлежниот орган.

5 Установата/школото ќе остане регистрирана се додека надлежниот орган не е извесетен од страна на својот оператор дека треба да се прекине обуката за PPL(A), или надлежниот орган не утврди дека обуката не се спроведува безбедно и/или согласно МК JAR-FCL. И во двата случаи, регистрацијата на установата/школото ќе биде повлечена.

[Amdt. 1, 01.06.00]

Додаток 3 на МК JAR-FCL 1.125**Содржина на образецот за барање за регистрација на установа за настава за PPL**

(Види МК JAR-FCL 1.115)

(Види МК JAR-FCL 1.125)

a	Назив и адреса под кои установата работи, на пр., клуб, школо, група;
b	Име на сопственикот (сопствениците);
c	Датум на планираниот почеток со работа;
d	Име, адреса и телефон на FI-и и квалификации;
e	(i) Назив и адреса на аеродромот, ако има, на кој треба да се спроведува обука; (ii) Име на операторот на аеродромот;
f	Список на авиони кои треба да се користат, вклучувајќи ги и помошните синтетички средства кои школото ќе ги користи за обука по летање, со наведување на: Класата [] на авионите, регистрацијата(ите), регистрираниот сопственик(ци), категорија C од A;
g	Тип на обука која школото треба да ја спроведе: Настава по теоретски дел за PPL(A) Обука по летање за PPL(A) Квалификации за летање во ноќни услови Овластувања за класа за едномоторни [клипни и TMG] авиони Друго (наведи) (види МК JAR-FCL 1.017)

h	Детали за осигурување на авионот;
i	Наведете дали вашето школо има намера да работи со полно или скратено работно време;
j	Дополнителни податоци кои надлежниот орган може да ги бара;
k	Изјава од барателот дека податоците наведени од (a) до (j) се точни и дека обуката ќе се спроведува во согласност со МК JAR-FCL
Дата:	
Потпис:	

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.130 & 1.135

Испит по теоретско познавање и вештина за PPL(A)

(Види МК JAR-FCL 1.130 и 1.135)

[(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.125)

(Види IEM-FCL 1.135)]

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

1 [Процедурите за спроведување на испит за PPL ќе ги утврди надлежниот орган.] Овој испит мора да биде во писмена форма и може да се полага во еден или повеќе денови, зависно од надлежниот орган, и мора да опфаќа девет предмети, наведени подолу. Мора вкупно да има најмалку 120 прашања. Испитот може да опфаќа неколку предмети:

Предмет	
Воздухопловни прописи и АТС процедури	[Поделбата на времето е по дискреционо право на надлежниот орган]
Основно познавање на воздухоплови	
Изведба на лет и планирање	
Човечки способности и ограничувања	
Метеорологија	
Навигација	
Оперативни процедури	
Основни правила на летање	
Комуникација	
Вкупно	

[] По дискреционо право на надлежниот орган, може да се спроведе практичниот испит за комуникација.

2 Поголем дел од испитните прашања мора да нудат повеќе можности за одговор.

3 Испитите мора да се одржуваат на јазик(ци) кој надлежниот орган го смета за соодветен. Надлежниот орган мора да ги извести кандидатите за јазикот(јазиците) на кој ќе се одржат испитите.

4 Со преодна оценка ќе се оцени кандидат кој постигнал 75% од вкупниот број на бодови за тој испит. Бодови се доделуваат само за точни одговори.]

5 Во зависност од кои било други услови наведени во МК JAR-FCL, кандидатот се смета дека успешно ги положил испитите за теоретско познавање за PPL(A) кога успешно ги положил сите делови во рок од [] [18] месеци[, сметано од крајот на календарскиот месец кога кандидатот полага прв испит.] Положен испит по теоретско познавање ќе се признае за издавање на дозвола за приватен пилот, во период од 24 месеци од датумот на успешно положен последен испит.

ИСПИТ ЗА ВЕШТИНА/ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

6 Кандидат за полагање на испит за вештина за PPL(A) мора да се обучува на иста класа/тип на авион на кој ќе се спроведува испитот за вештина. На кандидатот мора да му се даде можност да избере да го полага испитот на [едномоторен авион или, зависно од условот за потребно искуство наведен во МК JAR-FCL 1.125 или 1.260 од 70 часови налет како PIC, на повеќе-моторен авион. Авионот кој се користи за испит на вештина мора да ги исполнува условите за авиони за обука (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.125).]

7 Надлежниот орган ќе ги утврди административните постапки со кои се потврдува дека кандидатот ги исполнува условите за полагање на испитот, вклучувајќи и обелоденување на досието за обука на кандидатот на испитувачот.

8 Кандидат мора да ги помине деловите од 1 до 5 од испитот за вештина, и делот 6 ако се користи повеќе-моторен авион. Ако на било која точка во делот падне, тогаш целиот дел ќе се смета за неположен. Доколку падне на кој било предмет во еден дел, тој дел не е положен. Неуспех во повеќе од еден дел, значи дека кандидатот повторно ќе го полага целиот испит. Кандидат кој не положил само еден дел, мора повторно да го полага тој дел. Доколку при повторното полагање падне на кој било дел, вклучувајќи ги и оние делови кои ги положил на претходниот обид, бара од кандидат повторно да го полага целиот испит. Сите делови од испитот за вештина мора да се завршат во рок од шест месеци.

9 Може да се побара дополнителна обука после кој било неположен испит за вештина. Ако во два наврата кандидат не успее да ги положи сите делови од испитот, надлежниот орган ќе бара дополнителна обука. Не постои ограничување на бројот на испитите за вештина.

СПРОВЕДУВАЊЕ НА ИСПИТОТ

10 Надлежниот орган ќе му даде на FE соодветни безбедносни упатства заради обезбедување на сигурно спроведување на испитот.

11 Ако кандидатот реши да го прекине испитувањето за вештина од причини за кои FE смета дека не се оправдани, кандидатот мора повторно да го полага целиот испит за вештина. Ако испитувањето се прекине од причини за кои FE смета дека се оправдани, во тој случај само оние делови кои не се завршени ќе се испитуваат во понатамошното летање.

12 Кандидатот може кој било маневар или процедура да ја повтори само еднаш. FE-от може да го прекине испитувањето во која било фаза, ако се смета дека демонстрацијата на кандидатот на неговата вештина на летање бара повторување на целиот испит.

13 Од кандидатот мора да се бара да лета со авион од позиција од која може да се вршат должностите на водач на воздухоплов и да го изврши тестот како да е единствен член на екипаж во авионот. Одговорноста за летот мора да биде определена согласно националните прописи.

14 Рутата по која треба да се лета за испитот по навигација ја избира FE-от. Рутата може да завршува на аеродромот на полетување или на друг аеродром. Кандидатот одговара за планирањето на летот и мора да обезбеди дека во авионот се наоѓа севкупната опрема и документација потребна за извршување на летот. Времетраењето на делот на испитот по навигација, како што е пропишано во Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.135, мора да изнесува најмалку 60 минути и може, ако се договорот кандидатот и FE-от, да се спроведе како посебен лет.

15 Кандидатот мора да му предочи на FE-от кои проверки и должности ги извршува, вклучувајќи го и препознавањето на средствата за радио врска. Проверките мора да се вршат согласно одобрените листи за авионот на кој се врши испитувањето. За време на испитот за подготовка пред лет, од кандидатот се бара да го определи поставувањето на снагата и брзините. Кандидатот мора да ги пресмета податоците за изведување на полетување, приод и слетување кои треба да се совпаѓаат со оние од оперативниот прирачник или прирачникот за летање на авионот кој се користи.

16 FE-от не учествува во управувањето на авионот, освен кога е потребно да интервенира заради безбедноста или заради избегнување на неприфатливо доцнење на останатиот сообраќај.

ДОЗВОЛЕНО ОДСТАПУВАЊЕ (ТОЛЕРАНЦИЈА) КАЈ ИСПИТОТ ПО ЛЕТАЊЕ

17 Кандидатот мора да покаже способност:

- да управува со авионот во рамките на неговите ограничувања;
- да ги изведе сите маневри внимателно и прецизно;
- да донесува добри проценки и да применува летачки способности;
- да го применува знаењето за воздухопловство;
- да одржува контрола на авионот за цело време на начин дека не постои сомнеж во успешниот резултат на процедура или маневар.

18 Следните ограничувања се дадени како општи упатства. FE-от ќе ги земе в предвид условите за турбуленција, како и оперативните и управувачки карактеристики на авионот кој се користи.

Височина

нормално летање	± 150 стапки
со симулиран дефект на мотор	± 200 стапки

Курс/Следење(на целта) со радио средства

нормално летање	$\pm 10^0$
со симулиран дефект на мотор	$\pm 15^0$

Брзина

полетување и приод	$+15/-5$ јазли
сите останати режими на лет	± 15 јазли

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ЗА ВЕШТИНА

19 Содржината и деловите на испитот за вештина пропишани во Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.135 мора да се користат за [испитот по вештина за издавањето на PPL(A) за едно-моторни и повеќе-моторни авиони. Форматот и] образецот на барањето за испит за вештина може да ги утврди надлежниот орган (види IEM FCL 1.135).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.135**Содржина на испит за вештина за издавање на PPL(A)**

(Види МК JAR-FCL 1.135)

(Види IEM-FCL 1.135)

ДЕЛ 1	
ПРОЦЕДУРИ ПРЕД ЛЕТ И ЗАМИНУВАЊЕ	
Користење на чек листа, летачки способности (управување со авионот со помош на надворешни визуелни ознаки, процедури против замрзнување/за одмрзнување итн.) за приемна во сите делови.	
a	Документи за пред-лет и информација за временски услови
b	Пресметка на маса и рамнотежа и изведба
c	Преглед и опслужување на авион
d	Придвижување на мотор и процедури после придвижувањето
e	Процедури за возење по земја и на аеродром, процедури пред полетување
f	Проверки пред полетување и после полетување
g	Процедури на аеродромот на заминување
h	Одржување врски со АТС - процедури за придржување и R/T
ДЕЛ 2	
ОПШТИ ВОЗДУХОПЛОВНИ РАБОТИ	
a	Одржување врски со АТС - процедури за придржување и R/T
b	Праволиниски и хоризонтален лет, со промени на брзини
c	Качување: (i) најдобра брзина на качување (ii) засврти (свртувања) при качување (iii) изравнување/порамнување при слетување
d	Средни (30° нагиб) засврти/ свртувања
e	Остри (45° нагиб) засврти/ свртувања (вклучувајќи препознавање и опоравување од спирални понирања)
f	Летање со критично ниска брзина низ воздух со и без закрилци
g	Превлекување: (i) со чиста конфигурација, вадење со снага на мотор (ii) со конфигурација за приод со нагиб од 20° (iii) со конфигурација за слетување

h	Понирање/спуштање: i. Со и без снага на мотор ii. Свртувања при спуштање (остри лизгачки свртувања) iii. израмнување при спуштање
ДЕЛ 3 ПОСТАПКИ НА РУТА	
a	План на летање, навигација со помош на пресметка на патека и читање на карта
b	Одржување на висина, магнетскиот курс на летот и брзина
c	Ориентација, темпирање и контрола на ЕТА, водење на дневник
d	Скршнување кон алтернативен аеродром (планирање и спроведување)
e	Користење на радио навигациски средства
f	Основна проверка на инструментите за летање (свртување за 180° во симулиран ИМС (Метеоролошки услови за летање по инструменти))
g	Управување на лет (проверки, системи за гориво и замрзнување на карбуратор итн.) Одржување на врски со АТС - процедури за придржување и за R/T
ДЕЛ 4 ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРИОД И СЛЕТУВАЊЕ	
a	Процедури за пристигање на аеродром
b	*Прецизно слетување (слетување на кратка патека), страничен ветер, ако е соодветно за условите
c	*Слетување без закрилца
d	*Приод за слетување без снага (мотор) (само за едно-моторни авиони)
e	Слетување со продолжување
f	Продолжување на друг круг од мала висина
g	Одржување на врски со АТС - придржување, R/T процедури
h	Активности после летот
ДЕЛ 5 ПРОЦЕДУРИ ЗА НЕПРАВИЛНО СЛЕТУВАЊЕ И ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ	
Овој дел може да се комбинира со деловите од 1 до 4	
a	Симулиран дефект на мотор после полетување (САМО ЗА ЕДНОМОТОРНИ АВИОНИ)
b	*Симулирано присилно слетување (САМО ЗА ЕДНОМОТОРНИ АВИОНИ)
c	Симулирано претпазливо слетување (САМО ЗА ЕДНОМОТОРНИ АВИОНИ)

d	Симулирани случаи на опасност
e	Усни прашања
ДЕЛ 6 СИМУЛИРАН ЛЕТ СО НЕСИМЕТРИЧНА ВЛЕЧА И СТАВКИ ЗА ОДРЕДЕНА КЛАСА/ТИП	
Овој дел може да се комбинира со деловите од 1 до 5.	
a	Симулиран дефект на мотор за време на полетувањето (на безбедна висина изведено на симулатор за лет)
b	Приод со несиметрична влеча и продолжување на друг круг
c	Приод со несиметрична влеча и слетување со целосно застанување
d	Гаснење на мотор и повторно палење
e	Одржување на врски со АТС - придржување, R/T процедури, Летачки способности
f	Како што ќе одреди испитувачот по летање - кои било односни ставки за испит за вештина за овластување за класа/тип треба да се вклучат, ако е соодветно: (i) Авионски системи вклучувајќи и употреба на авто-пилот (ii) Работа на системот за кабински притисок (iii) Користење на системот за одмрзнување и против мрзнење
g	Усни прашања

*Испитувачот по летање може да комбинира некои од овие ставки.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

ПОДДЕЛ D – ДОЗВОЛА ЗА КОМЕРЦИЈАЛЕН ПИЛОТ (Авион) (Commercial Pilot Licence (Aeroplane) – CPL(A))

MK JAR-FCL 1.140 Минимум возраст

Кандидат за дозвола за комерцијален пилот CPL(A) мора да има најмалку 18 години.

MK JAR-FCL 1.145 Здравствена способност

Кандидат за CPL(A) мора да има важечко лекарско уверение од Класа 1. Со цел да ги користи правата од CPL(A)-та, тој мора да има важечко лекарско уверение од Класа 1.

MK JAR-FCL 1.150 Права и услови

(a) *Права.* Во зависнот од кои било други услови наведени во JAR-овите, правата на имател на CPL(A) се следните:

- (1) да ги користи сите права на имател на PPL(A);
- (2) да врши должности на водач на воздухоплов или копилот на кој било авион ангажиран во летови кои не спаѓаат во летови на комерцијален воздушен сообраќај;
- (3) да врши должности на водач на воздухоплов во комерцијален воздушен сообраќај на кој било авион со екипаж од еден пилот;
- (4) да врши должности на копилот во комерцијален воздушен сообраќај.

(b) *Услови.* Кандидат за CPL(A) кој ги исполнува условите наведени во МК JAR-FCL 1.140, 1.145 и 1.155 до 1.170 мора да ги исполни условите за издавање на[] CPL(A) [која содржи барем] овластување за класа/тип на авионот кој се користи [за] испитот за вештина и, ако се вклучени во курсот за овластување за летање по инструменти и испитот е завршен согласно МК JAR-FCL 1 Поддел Е, овластувањето за летање по инструменти.

[Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

МК JAR-FCL 1.155 Искуство и признавање на дел од обука (кредити)
 (Види МК JAR-FCL 1.050(a)(3))]
 (Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(1) до (3)
 (Види AMC-FCL 1.160 & 1.165(a)(1) до (3))

(a) *Интегрирани курсеви*

(1) *Искуство.* Кандидат за CPL(A) кој успешно следел и завршил интегриран курс за обука по летање, мора да има налет од најмалку 150 часа како пилот на авиони кои имаат уверение за пловидбеност издадено или прифатено од страна на земја членка на JAA.

(2) *Признавање на налет.* Подетално за признавање на налет кој се бара согласно (a)(1), види став 4 од Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 и 1.165 (a)(1), став 4 од Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 и МК JAR-FCL 1.165(a)(2) или став 4 од Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 и 1.165(a)(3).

(b) *Модуларен курс*

(1) *Искуство.* Кандидат за CPL(A) кој не завршил интегриран курс за обука по летање, мора да има налет од најмалку 200 часа како пилот на авиони кои имаат уверение за пловидбеност издадено или прифатено од страна на земја членка на JAA.

(2) *Признавање на налет.* Од овие 200 часа се признаваат:

- (i) 30 часа налет на должности како водач на воздухоплов кој има PPL(H) за хеликоптери; или
- (ii) 100 часа налет на должности како водач на воздухоплов кој има CPL(H) за хеликоптери; или
- (iii) 30 часа налет на должности како водач на воздухоплов на моторни едрилици или едрилици.

(c) *Налет.* Кандидат мора на авиони за време на интегрираниот курс да направи налет од 150 часа (исто така види МК JAR-FCL 1.050(a)(3)), а на модуларен курс 200 часа налет, вклучувајќи најмалку:

(1) 100 часа како водач на воздухоплов, или 70 часа како водач на воздухоплов ако се извршени за време на интегриран курс за обука по летање како што е пропишано во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a) (1) до (3) и AMC-FCL 1.160 & 1.165(a) (1), (2) и (3);

(2) 20 часа налет [VFR] на маршрута како водач на воздухоплов, вклучувајќи и лет на маршрута долга вкупно најмалку 540 км. (300 NM) на курсот на кои мора да се изведат слетувања со застанување на два аеродрома кои не се аеродромите на полетување;

(3) 10 часа налет за обука за летање по инструменти, од кои не повеќе од 5 часа треба да се обука на земја за летање по инструменти; и

(4) 5 часа налет во услови ноќе, како што е пропишано во МК JAR-FCL 1.165(b).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

МК JAR-FCL 1.160 Теоретско познавање

(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(1) до (4))

(a) *Курс.* Кандидат за CPL(A) мора да посетува теоретска настава на одобрен курс во овластена организацијата за обука по летање (FTO). Курсот треба да биде комбиниран со курс за обука по летање како што е пропишано во МК JAR-FCL 1.165.

(b) *Испит.* Кандидат за CPL(A) мора да покаже ниво на знаење соодветно за правата кои ги има имателот на CPL(A) и мора да ги исполнува условите пропишани во МК JAR-FCL 1 (Авион)] Поддел J.

(c) Кандидат кој посетувал интегриран курс за обука по летање мора да покаже ниво на знаење кое се бара согласно тој курс, како што е пропишано во односниот Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(1) до (3)).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

МК JAR-FCL 1.165 Обука по летање

(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(1) до (4) и AMC-FCL 1.160 & 1.165(a)(1) до (4))

(a) *Курс.* Кандидат за CPL(A) мора да заврши одобрен курс на интегрирана и модулarna обука по летање на авиони кои имаат уверение за пловидбеност издадено или прифатено од страна на земја членка на ЈАА во овластена организација за обука по летање. Курсот треба да се комбинира со курс за обука за теоретско познавање. Подетално за одобрените курсеви види:

(1) АТР(A) интегриран курс - Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(1) и AMC-FCL 1.160 & 1.165(a)(1);

(2) CPL(A) интегриран курс - Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(2) и AMC-FCL 1.160 & 1.165(a)(2);

(3) CPL(A) интегриран курс - Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(3) и AMC-FCL 1.160 & 1.165(a)(3); и

(4) CPL(A) модуларен курс - Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(4) и AMC-FCL 1.160 & 1.165(a)(4);

(b) *Обука за летање во нокни услови.* Кандидат мора да направи најмалку 5 часа налет во авиони во нокни услови, од кои најмалку 3 часа налет со инструктор, вклучувајќи најмалку 1 час лет на маршрута и 5 самостојни полетувања и 5 слетувања со застанување.

МК JAR-FCL 1.170

Вештина

(Види Додатоци 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.170)

(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(1) до (4))

Кандидат за CPL(A) мора да демонстрира способност, како водач на воздухоплов, за изведување на односните процедури и маневри опишани во Додатоци 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.170 до степен на стручност соодветна за правата дадени на имателот на CPL(A). Кандидат мора да полага испит за вештина кој се бара согласно односниот Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(1) до (4).

[Amdt. 1, 01.06.00]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(1)

АТР(А) интегриран курс

(Види МК JAR-FCL 1.160, 1.165 & 1.170)

(Види Додатоци 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.170)

(Види Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.210)

(Види AMC FCL 1.160 & 1.165(a)(1))

(Види AMC FCL 1.470 (a))

(Види IEM FCL 1.170)

1 Целта на АТР(А) интегрираниот курс е да ги обучи пилотите до ниво на стручност која е неопходна за оспособување за вршење на должности на ко-пилот на авиони со екипаж од повеќе члена, повеќе-моторни авиони во комерцијален воздушен сообраќај и за стекнување на CPL(A)/IR.

2 Кандидат кој сака да посетува АТР(А) интегриран курс мора, под надзор на Раководителот/Шефот на обука во овластена организација за обука по летање (FTO), да ги заврши сите наставни фази на еден континуиран одобрен курс за обука, како што одредила таа FTO.

3 Курсот мора да трае помеѓу 12 и 36 месеци. Посебни договори може да се направат со одобрение на надлежниот орган за продолжување на курсот повеќе од 36 месеци, кога FTO-та обезбедува дополнителна обука по летање или настава на земја.

4 Кандидат може да се обучува било како почетник, или како имател на PPL(A) издадена согласно ICAO Анекс 1. Почетникот мора да ги исполнува условите за ученик-пилот наведени во МК JAR-FCL Поддел В. Ако станува збор за почетник за PPL(A), 50% од налетот кој го налетал пред овој курс може да му се признае за потребната обука за летање (МК JAR-FCL 1.165(a)(1) и Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.165 (a)(1), став 13) па се до признавање на 40 часа налет или 45 часа ако е добиена квалификација на летање во нокни услови, од кои до 20 часа може да биде налет со инструктор. За ова признавање на налет одлучува FTO-та и истиот се запишува во досието за обука на кандидатот. Ако станува збор за ученик-пилот кој нема дозвола за пилот, а со одобрение од надлежниот орган, FTO може да определи извесни вежби на летање со инструктор (види AMC FCL 1.160 & 1.165 (a)(1), фаза 2 и 3) да се извршат со хеликоптер или TMG, најмногу до 20 часа.

5 Кандидат кој нема да успее или не е во состојба да го заврши целиот АТР(А) курс, може да побара од надлежниот орган полагање на испит по теоретско познавање и по вештина за пониска дозвола и, ако е прифатливо, за овластување за летање по инструменти.

6 Кој било кандидат кој сака да се префрли во друга FTO за време на курсот за обука, мора да побара од надлежниот орган формална проценка на дополнителните часови на обука кои ги бара друга FTO.

7 FTO-та мора да обезбеди дека пред почеток на курсот кандидатот покажува задоволително знаење по математика, физика и англиски јазик заради полесно разбирање на наставата по теоретско познавање. Потребното ниво на познавање на англискиот јазик мора да е во согласност со Додатокот 1 на МК JAR-FCL 1.200.

8 Курсот мора да се состои од следното:

- (a) настава по теоретско познавање до ниво потребно за ATP(A);
- (b) обука за летање во визуелни услови за лет и по инструменти; и
- (c) обука за соработка во екипаж од повеќе членови за летање во авиони со повеќе пилоти.

9 Со успешното полагање на испитот(ите) по теоретско познавање од став 12 и на испитот(ите) за вештина од став 14 се исполнуваат условите за теоретско познавање и вештина потребни за издавање на CPL(A), вклучувајќи и овластување за класа или тип на авион(и) кои се користат за време на испитот(ите) и овластување за летање по инструменти на повеќе-моторни авиони.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

10 Наставната програма за теоретско познавање е дадена во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470. Одобрен курс за теоретско познавање за ATP(A) мора да се трае најмалку 750 часа (1 час = 60 минути настава) настава кои може да опфаќаат и настава во училиница, видео програма, презентација на слајдови/касети, боксови за брифинг, настава на компјутери и други средства одобрени од страна на надлежниот орган, во соодветен сооднос.

Наставата од 750 часа мора да се подели така што минималниот број на часови за секој предмет мора да изнесува:

<i>Предмет</i>	<i>часа</i>
Воздухопловни прописи	40
Општо познавање на воздухоплови	80
Изведба и планирање на лет	90
Човечки способности и ограничувања	50
Метеорологија	60
Навигација	150
Оперативни процедури	20
Основни правила на летање	30
Комуникација/ врски	30

Надлежниот орган и FTO-та може да се договорат за поинакви под-поделби на часовите.

11 MCC курсот мора да се состои од најмалку 25 часа настава и вежби по теоретско знаење.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

12 Кандидат мора да го покаже нивото на знаење кое е соодветно на правата на имател на ATPL(A), согласно условите наведени во МК JAR-FCL (Авион) Поддел J.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

13 Обуката по летање, не вклучувајќи ја и обуката за овластување за тип, мора да се состои од вкупно најмалку 195 часови, со вклучени сите испити за напредок, од кои до 55 часови за целиот курс може да бидат време за обука за летање по инструменти која се врши на земја. Во тие 195 часа, кандидатите мора да поминат најмалку:

- (a) 95 часа лет со инструктор, од кои до 55 часа може да бидат време за обука за летање по инструменти која се врши на земја;
- (b) 100 часа како водач на воздухоплов вклучувајќи и 50 часа за VFR летање и 50 часа за летање по инструменти како ученик-водач на воздухоплов (SPIC). (Времето поминато како SPIC може да се признае како време на водач на воздухоплов, освен ако инструкторот по летање влијаел или контролирал кој било дел од летот. Кусите информации кои ги дава инструкторот по летање на земја не влијаат врз признавањето на времето поминато како водач на воздухоплов);
- (c) 50 часа летање на маршрута на должност водач на воздухоплов, вклучувајќи и летање на VFR маршрута долга најмалку 540 км. (300 NM), на курсот на кој мора да се изведат слетувања со запирање на два аеродрома кои не се аеродромот на поаѓање;
- (d) 5 часа налет во авиони мора да се направи во ноќни услови, од кои 3 часа лет со инструктор, вклучувајќи најмалку 1 час навигација на маршрута и 5 соло полетувања и 5 соло слетувања со запирање; и
- (e) 115 часа налет по инструменти кој се состои од следното:
 - (i) 50 часа обука за летање по инструменти, од кои до 25 часа може да биде време поминато на земја за обука за летање по инструменти во FNPT I, или 40 часа ако обуката на земја за летање по инструменти се врши на FNPT II или симулатор за летање. Со согласност на надлежниот орган кој што одобрува повеќе од 10 часа на FNPT II или на симулатор за летање од обука на земја за летање по инструменти не може да се вршат на FNPT I.
 - (ii) 50 часа како SPIC; и
 - (iii) 15 часа за соработка на екипаж од повеќе членови, за што може да се користи симулатор за летање или FNPT II;

Види AMC FCL 1.160 & 1.165(a)(1) за наставната програма за обука по летање.

ИСПИТИ ЗА ВЕШТИНА

14 По завршување на одредената обука по летање, кандидатот мора да полага испит за вештина за CPL(A) било на едно-моторен или повеќе-моторен авион согласно Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.170 и испит за вештина за овластување за летање по инструменти на повеќе-моторен авион согласно Додатоци 1 и 2 на МК JAR-FCL 1. 210, како и други испити кои се бараат согласно МК JAR-FCL 1.262(c).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(2)

CPL(A)/IR интегриран курс

(Види МК JAR-FCL 1.160, 1.165 & 1.170)

(Види Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.170)

(Види Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.210)

(Види AMC FCL 1.160 & 1.165(a)(2))

(Види AMC FCL 1.470 (b) & (c))

(Види IEM FCL 1.170)

1 Целта на интегрираниот курс за CPL(A) & IR(A) е да се обучат пилотите до ниво на стручност потребна за управување со едно-моторни или повеќе-моторни авиони со еден пилот во комерцијалниот воздушен сообраќај и да стекнат CPL(A)/IR.

2 Кандидат кој сака да посетува CPL(A)/IR интегриран курс мора, под надзор на Раководителот/Шефот на обука во овластена организација за обука по летање (FTO), да ги заврши сите наставни фази на еден одобрен континуиран курс на обука, како што го организира таа FTO.

3 Курсот трае од 9 до 30 месеци.

4 Кандидат може да биде примен за обука или како почетник, или како имател на PPL(A) или PPL(H) издадена согласно ICAO Анекс 1. Почетникот мора да ги исполни условите за ученик-пилот кои се наведени

во МК JAR-FCL Поддел В. Во случај кандидат да има PPL(A) или PPL(H), 50% од налетот извршен на воздухоплов пред овој курс може да се признаат за вкупниот потребен налет (МК JAR-FCL 1.165(a)(2) и Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.165(a)(2) став 12), па се до признавање на 40 часа налет или 45 часа ако е добиена квалификација на летање во ноќни услови, од кои до 20 часа може да биде налет со инструктор. За ова признавање на налет одлучува FTO-та и истиот се запишува во досието за обука на кандидатот. Ако станува збор за ученик-пилот кој нема дозвола за пилот, а со одобрение од надлежниот орган, FTO може да определи извесни вежби на летање со инструктор (види AMC FCL 1.160 & 1.165 (a)(2), фаза 2 и 3) да се извршат со хеликоптер или TMG, најмногу до 20 часа.

5 Кандидат кој нема да успее или не е во состојба да го заврши целиот CPL(A)/IR курс, може да побара од надлежниот орган полагање на испит по теоретско познавање и по вештина за пониска дозвола и, ако е профатливо, за овластување за летање по инструменти.

6 Кој било кандидат кој сака да се префрли во друга FTO за време на курсот за обука, мора да побара од надлежниот орган формална проценка на дополнителните часови на обука кои ги бара друга FTO.

7 FTO-та мора да обезбеди дека пред да се прими на курсот, кандидатот покажува задоволително знаење по математика, физика и англиски јазик заради полесно разбирање на наставата по теоретско познавање. Потребното ниво на познавање на англискиот јазик мора да е во согласност со Додатокот 1 на МК JAR-FCL 1.200.

8 Курсот мора да се состои од следното:

- (a) настава по теоретско познавање до ниво потребно за CPL(A)/IR;
- (b) обука за летање во визуелни услови за лет и по инструменти;

9 Со успешното полагање на испитот(ите) по теоретско познавање од став 11 и на испитот(ите) за вештина од став 13 се исполнуваат условите за теоретско познавање и вештина потребни за издавање на CPL(A), вклучувајќи и овластување за класа или тип на авион(и) кои се користат за време на испитот(ите) и овластување за летање по инструменти (A) било на повеќе-моторни или едно-моторни авиони.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

10 Наставната програма за теоретско познавање е дадена во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470. Одобен курс за теоретско познавање за CPL(A)/IR мора да се состои од најмалку 500 часа настава која може да опфаќа и настава во училишта, видео програма, презентација на слајдови/касети, боксови за учење, настава на компјутери и други средства одобрени од страна на надлежниот орган, во соодветен сооднос. Овие 500 часа на настава (1 час = 60 минути настава) мора да се подели така што минималниот број на часови за секој предмет изнесува:

<i>Предмет</i>	<i>часа</i>
Воздухопловни прописи	30
Општо познавање на воздухоплови	50
Изведба и планирање на лет	60
Човечки способности и ограничувања	15
Метеорологија	40
Навигација	100
Оперативни процедури	10
Основни правила на летање	25
Комуникација/ врски	30

Надлежниот орган и FTO-та може да се договорат за поинакви под-поделби на часовите.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ЗНАЕЊЕ

11 Кандидат мора да покаже ниво на знаење кое е соодветно на правата на имател на CPL(A), и овластување за летање по инструменти согласно условите наведени во МК JAR-FCL (Авион) Поддел J.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

12 Обуката по летање, не вклучувајќи ја и обуката за овластување за тип, мора да се состои од вкупно најмалку 180 часови, со вклучени сите испити за напредок, од кои до 40 часови за целиот курс може да бидат време за обука за летање по инструменти која се врши на земја. Во овие 180 часа, кандидатите мора да поминат најмалку:

(a) 80 часа лет со инструктор, од кои до 40 часа може да бидат време за обука за летање по инструменти која се врши на земја;

(b) 100 часа како водач на воздухоплов вклучувајќи и 50 часа за VFR летање и 50 часа за летање по инструменти како ученик-водач на воздухоплов (SPIC). (Времето поминато како SPIC може да се признае како време на водач на воздухоплов, освен ако инструкторот по летање влијаел или контролирал, кој било дел од летот. Кусите информации кои ги дава инструкторот по летање на земја не влијаат врз признавањето на времето поминато како водач на воздухоплов);

(c) 50 часа летање на маршрута на должност водач на воздухоплов, вклучувајќи и летање на VFR маршрута долга најмалку 540 км. (300 NM), на курсот на кој мора да се изведат слетувања со запирање на два аеродрома кои не се аеродромот на поаѓање;

(d) 5 часа налет во авиони мора да се направи во ноќни услови, од кои 3 часа лет со инструктор, вклучувајќи најмалку 1 час навигација на маршрута и 5 соло полетувања и 5 соло слетувања со запирање; и

(e) 100 часа налет по инструменти кој се состои од:

(i) 50 часа обука за летање по инструменти, од кои до 25 часа може да бидат време поминато на земја за обука за летање по инструменти на FNPT I, или 40 часа ако севкупната обука на земја за летање по инструменти се врши на FNPT II или симулатор за летање. Со согласност на надлежниот орган кој што одобрува повеќе од 10 часа на FNPT II или на симулатор за летање од обука на земја за летање по инструменти не може да се вршат на FNPT I.

(ii) 50 часа како SPIC;

Види AMC FCL 1.160 & 1.165(a)(2) за наставната програма за обука по летање.

ИСПИТИ ЗА ВЕШТИНА

13 По завршување на одредената обука по летање, кандидатот мора да полага испит за вештина за CPL(A) било на повеќе-моторен или едно-моторен авион согласно Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.170 и испит за вештина за овластување за летање по инструменти било на [едно-моторен авион] повеќе-моторен авион [] согласно Додатоци 1 и 2 на МК JAR-FCL 1. 210.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(3)

CPL(A) интегриран курс

(Види МК JAR-FCL 1.160, 1.165 & 1.170)

(Види Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.170)

(Види AMC FCL 1.160 & 1.165(a)(3))

(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470)

(Види IEM FCL 1.170)

1 Целта на интегрираниот курс за CPL(A) е да се обучат пилоти до ниво на стручност потребна за издавање на CPL(A), и секоја понатамошна обука за специјализирани услуги со воздухоплов која

кандидатот сака да ја заврши, со исклучок на обуката за инструктор по летање и за обука за летање по инструменти.

2 Кандидат кој сака да посетува интегриран курс за CPL(A) мора, под надзор на Раководителот/Шефот на обука во овластена организација за обука по летање (FTO), да ги заврши сите наставни фази на еден одобрен континуиран курс на обука, како што го организира таа FTO.

3 Курсот трае од 9 до 24 месеци.

4 Кандидат може да биде примен за обука или како почетник, или како имател на PPL(A) издадена согласно ICAO Анекс 1. Почетникот мора да ги исполни условите за учени-пилот кои се наведени во МК JAR-FCL Поддел В. Во случај кандидат да има PPL(A), 50% од налетот извршен пред овој курс може да се признаат за вкупниот потребен налет (МК JAR-FCL 1.165(a)(3) и Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.165(a)(3), став 12), па се до признавање на 40 часа налет или 45 часа ако е добиена квалификација на летање во нокни услови, од кои до 20 часа може да биде налет со инструктор. За ова признавање на налет одлучува FTO-та и истиот се запишува во досието за обука на кандидатот. Ако станува збор за ученик-пилот кој нема дозвола за пилот, а со одобрение од надлежниот орган, FTO може да определи извесни вежби на летање со инструктор (види AMC FCL 1.160 & 1.165 (a)(3), фаза 2 и 3) да се извршат со хеликоптер или TMG, најмногу до 20 часа.

5 Кандидат кој нема да успее или не е во состојба да го заврши целиот курс за CPL(A), може да побара од надлежниот орган полагање на испит по теоретско познавање и по вештина за пониска дозвола.

6 Кој било кандидат кој сака да се префрли во друга FTO за време на курсот за обука, мора да побара од надлежниот орган формална проценка на дополнителните часови на обука кои ги бара друга FTO.

7 FTO-та мора да обезбеди дека кандидатот, пред да се прими на курсот, покажува задоволително знаење по математика и физика заради полесно разбирање на наставата по теоретско познавање.

8 Курсот мора да се состои од следното:

- (a) настава по теоретско познавање до ниво потребно за CPL(A); и
- (b) обука за летање во визуелни услови за лет и по инструменти;

9 Со успешното полагање на испитите по теоретско познавање од став 11 и на испитите за вештина од став 13 се исполнуваат условите за теоретско познавање и вештина потребни за издавање на CPL(A), вклучувајќи и овластување за класа или тип на авион(и) кои се користат за време на испитот(ите).

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

10 Наставната програма за теоретско познавање на CPL(A) е дадена во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470. Одобрен курс за теоретско познавање за CPL(A) мора да се состои од најмалку 300 часа настава (1 час = 60 минути настава) (или 200 часа ако кандидатот има PPL) која може да опфаќа и настава во училиница, видео програма, презентација на слајдови/касети, боксови за учење, настава на компјутери и други средства одобрени од страна на надлежниот орган, во соодветен сооднос.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ЗНАЕЊЕ

11 Кандидат мора да покаже ниво на знаење соодветно на правата на имател на CPL(A) согласно условите наведени во МК JAR-FCL 1 (Авион) Поддел J.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

12 Обуката по летање, не вклучувајќи ја и обуката за овластување за тип, мора да се состои од вкупно најмалку 150 часови, со вклучени сите испити за напредок, од кои до 5 часови за целиот курс може да бидат

време за обука за летање по инструменти која се врши на земја. Во овие 150 часа, кандидатите мора да поминат најмалку:

- (a) 80 часа лет со инструктор, од кои до 5 часа може да бидат време за обука за летање по инструменти која се врши на земја;
- (b) 70 часа како водач на воздухоплов;
- (c) 20 часа летање на маршрута на должност водач на воздухоплов, вклучувајќи и VFR летање на маршрута долга најмалку 540 км. (300 NM), на курсот на кој мора да се изведат слетувања со запирање на два аеродрома кои не се аеродромот на поаѓање;
- (d) 5 часа налет во авиони мора да се направи во ноќни услови, од кои 3 часа лет со инструктор, вклучувајќи најмалку 1 час навигација на маршрута и 5 соло полетувања и 5 соло слетувања со запирање; и
- (e) 10 часа налет поминати на обука за летање по инструменти, кои до 5 часа може да бидат време поминато на земја за обука за летање по инструменти на FNPT или II, или на симулатор за летање;
- (f) 5 часа треба да се во авион кој има уверение за превоз на најмалку четири лица и со променлив чекор на елиса и вовлекувачки стоен трап.

Види AMC FCL 1.160 & 1.165(a)(3) за наставната програма за обука по летање.

ИСПИТИ ЗА ВЕШТИНА

13 По завршување на обуката по летање, кандидатот мора да полага испит за вештина за CPL(A) на едно-моторен или повеќе-моторен авион согласно Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.170.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(4)

CPL(A) модуларен курс

(Види МК JAR-FCL 1.125(c))

(Види МК JAR-FCL 1.160, 1.165 & 1.170)

(Види Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.170)

(Види AMC FCL 1.160 & 1.165(a)(4))

(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470)

(Види IEM FCL 1.170)

1 Целта на модуларниот курс за CPL(A) е да се обучат имателите на PPL(A) до ниво на стручност потребна за издавање на CPL(A).

2 (a) Пред отпочнување на модуларен курс за CPL(A) кандидатот мора да има PPL(A) издадена согласно ICAO Анекс 1.

(b) Пред отпочнување со обука по летање, кандидатот мора:

- (i) да има налет од 150 часа како пилот; и
- (ii) да ги исполнува условите наведени во МК JAR-FCL 1.225 и 1.240 ако на испитот за вештина се користи повеќе-моторен авион.

3 Кандидат кој сака да посетува модуларен курс за CPL(A) мора, под надзор на Раководителот/Шефот на обука во овластена организација за обука по летање (FTO), да ги заврши сите наставни фази на еден одобрен континуиран курс за обука, како што го организира таа FTO. Теоретската настава може да се спроведе во [овластена FTO која спроведува само настава по теоретско познавање], во кој случај Раководителот/Шефот на обука во таа организација мора да го надгледува тој дел од курсот.

4 Курсот за теоретско познавање мора да се заврши во рок од 18 месеци. Обуката по летање и испитот за вештина мора да се спроведат во периодот на важноста на полагањето на испитите по теоретско познавање како што е пропишано во МК JAR-FCL 1.495.

5 ФТО-та мора да обезбеди дека кандидатот, пред да се прими на курсот, покажува задоволително знаење по математика и физика заради полесно разбирање на наставата по теоретско познавање.

6 Курсот мора да се состои од следното:

- (a) настава по теоретско познавање до ниво потребно за CPL(A); и
- (b) обука за летање во визуелни услови за лет и по инструменти;

7 Со успешното полагање на испитот по теоретско познавање од став 9 и на испитот за вештина од став 13 се исполнуваат условите за теоретско познавање и вештина потребни за издавање на CPL(A), вклучувајќи и овластување за класа или тип на авионот кој се користи за време на испитот.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

8 Наставната програма за теоретско познавање за CPL(A) е дадена во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470. Одобрен курс за теоретско познавање за CPL(A) мора да се состои од најмалку 200 часа настава (1 час = 60 минути настава), која може да опфаќа и настава во училишта, видео програма, презентација на слајдови/касети, боксови за учење, настава на компјутери и други средства одобрени од страна на надлежниот орган, во соодветен сооднос. Исто така може да се нуди и одобрен курс за учење на далечина (кореспонденција) како дел од курсот, по дискреционо право на надлежниот орган.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ЗНАЕЊЕ

9 Кандидат мора да покаже ниво на знаење соодветно на правата на имател на CPL(A) согласно условите наведени во МК JAR-FCL 1 (Авион) Поддел J.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

10 Кандидати кои немаат овластување за летање по инструменти мора да поминат 25 часа налет за обука со инструктор (види AMC FCL 1.160 & 1.165(a)(4)), вклучувајќи 10 часа за обука за летање по инструменти од кои до 5 часа може да бидат време за обука за летање по инструменти која се врши на земја BITD или на FNPT I или II, или на симулатор за летање (види AMC FCL 1.160 & 1.165(a)(4)). На кандидати кои имаат важечко овластување за летање по инструменти (IR(A) целосно им се признава за време на обука за летање по инструменти со инструктор. На кандидати кои имаат важечко овластување за летање по инструменти (IR(H) можат да им се признаат до 5 часа како време за обука за летање по инструменти со инструктор, во кој случај најмалку 5 часа од времето за обука за летање по инструменти мора да се поминати во авион.

11 (a) Кандидати кои имаат важечко овластување за летање по инструменти мора да поминат најмалку 15 часа на обука за визуелно летање заедно со инструктор.

(b) Кандидати кои немаат квалификација за летање во ноќни услови мора дополнително да поминат најмалку 5 часа на обука за летање во ноќни услови (види МК JAR-FCL 1.125(c)).

12 Најмалку 5 часа од обуката по летање мора да се извршат на авион кој има уверение за превоз на најмалку четири лица и со променлив чекор на елиса и вовлекувачки стоен трап.

ИСПИТИ ЗА ВЕШТИНА

13 По завршување на обуката по летање и односните услови за искуство, кандидатот мора да полага испит за вештина за CPL(A) или на едно моторен или повеќе-моторен авион согласно Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.170.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.170

Испит за вештина за издавање на CPL(A)

(Види МК JAR-FCL 1.170)

(Види Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.170)

(Види IEM-FCL 1.170)

1 Кандидат за полагање на испит за вештина за CPL(A) мора успешно да ја заврши севкупната обука, вклучувајќи обука на истиот тип/класа на авион кој треба да се користи на испитот. На кандидатот му е дозволено да избере да го полага испитот на едно-моторен авион или, во зависност од условот за искуство согласно МК JAR-FCL 1.255 или МК JAR-FCL 1.260 од 70 часа налет како водач на воздухоплов на авиони, на повеќе-моторни авиони. Авионот кој се користи за испит за вештина мора да ги исполнува условите за авиони за обука наведени во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.055 и да има уверение за превоз на најмалку четири лица и да е со променлив чекор на елиса и вовлекувачки стоен трап.

2 Надлежниот орган ќе ги утврди административните постапки со кои се потврдува дека кандидатот ги исполнува условите за полагање на испитот, вклучувајќи и обелоденување на досието за обука на кандидатот на испитувачот.

3 Кандидат мора да ги положи деловите од 1 до 5 од испитот за вештина, и делот 6 ако се користи повеќе-моторен авион. Ако на било која точка во делот падне, тогаш целиот дел ќе се смета за неположен. Неуспех во повеќе од еден дел значи дека кандидатот повторно ќе го полага целиот испит. Кандидат кој не положил само еден дел, мора повторно да го полага тој дел. Доколку при повторното полагање падне на кој било дел, вклучувајќи ги и оние делови кои ги положил во претходниот обид, бара од кандидатот повторно да го полага целиот испит. Сите делови од испитот за вештина мора да се завршат во рок од шест месеци.

4 Може да се побара дополнителна обука после кој било неположен испит за вештина. Ако во два наврата кандидат не успее да ги положи сите делови од испитот, надлежниот орган ќе бара дополнителна обука. Не постои ограничување на бројот на испитите за вештина.

СПРОВЕДУВАЊЕ НА ИСПИТОТ

5 Надлежниот орган ќе му даде на FE соодветни безбедносни упатства заради обезбедување на сигурно спроведување на испитот.

6 Ако кандидатот реши да го прекине испитувањето за вештина од причини за кои FE-от смета дека не се оправдани, кандидатот мора повторно да го полага целиот испит за вештина. Ако испитувањето се прекине од причини за кои FE-от смета дека се оправдани, во тој случај само оние делови кои не се завршени ќе се испитуваат во понатамошното летање.

7 FE-от може да побара од кандидат да повтори, само еднаш, кој било маневар или процедура. FE-от може да го прекине испитувањето во која било фаза, ако се смета дека демонстрацијата на вештината на летање бара повторување на целиот испит.

8 Од кандидат мора да се бара да лета со авион од место од кое може да се вршат должностите на водач на воздухоплов и да го спроведе испитувањето како да е единствен член на екипаж во авионот. Одговорноста за летот мора да се додели согласно националните прописи.

9 Рутата по која треба да се лета ја избира FE-от, а дестинацијата мора да е на контролиран аеродром. Рутата може да завршува на аеродромот на полетување или на друг аеродром. Кандидатот одговара за планирањето на летот и мора да обезбеди дека во авионот се наоѓа севкупната опрема и документација потребна за извршување на летот. Времетраењето на летот мора да изнесува најмалку 90 минути.

10 Кандидатот мора да му предочи на FE-от кои проверки и должности ги извршува, вклучувајќи го и препознавањето на средствата за радио врска. Проверките мора да се вршат согласно одобрената листа за авионот на кој се врши испитот. За време на подготовките пред лет а заради испитот од кандидатот се бара да го определи поставувањето на снагата и брзините. Кандидатот мора да ги пресмета податоците за изведување на полетување, приод и слетување кои треба да се совпаѓаат со оние од оперативниот прирачник или прирачникот за летање на авионот кој се користи.

11 FE-от не смее да учествува во управувањето на авионот, освен кога е потребно да интервенира заради безбедноста или заради избегнување на неприфатливо доцнење на останатиот сообраќај.

ДОЗВОЛЕНО ОДСТАПУВАЊЕ (ТОЛЕРАНЦИЈА) КАЈ ИСПИТОТ ПО ЛЕТАЊЕ

12 Кандидатот мора да покаже способност:

- да управува со авионот во рамките на ограничувањата на истиот;
- да ги изведе сите маневри внимателно и прецизно;
- да донесува добри проценки и применува летачки способности;
- да го применува знаењето за воздухопловство;
- да одржува контрола на авионот за цело време на начин дека не постои сомнеж во успешниот резултат од извршување на процедури или маневри.

13 Следните ограничувања се дадени како општи упатства. FE-от ќе ги земе в предвид условите за турбуленција, како и оперативните и управувачки карактеристики на авионот кој се користи.

Височина

нормално летање	± 100 стапки
со симулиран дефект на мотор	± 150 стапки

Патека на летот со радио средства	$\pm 5^\circ$
-----------------------------------	---------------

Курс на лет

нормално летање	$\pm 10^\circ$
со симулиран дефект на мотор	$\pm 15^\circ$

Брзина

полетување и приод	$+15/-5$ јазли
сите останати режими на лет	± 15 јазли

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ЗА ВЕШТИНА

14 Содржината и деловите на испитот за вештина пропишани во Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.170 мора да се користат за испитот по вештина. Форматот и образецот на пријавата за испит за вештина може да ги утврди надлежниот орган (види IEM FCL 1.170). Ставките во дел 2 став с и e(iv), и целите делови 5 и 6 може да се спроведат на FNPT II или на симулатор за летање.

[Amdt. 1, 0.06.00]

Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.170**Содржина на испит за вештина за издавање на CPL(A)**

(Види МК JAR-FCL 1.170)

(Види IEM-FCL 1.170)

ДЕЛ 1	
ПРОЦЕДУРИ ПРЕД ЛЕТ И ЗАМИНУВАЊЕ	
<i>Користење на чек листа, летачки способности (управување со авионот со помош на надворешни визуелни ознаки, процедури против замрзнување/за одмрзнување итн.) за приемна во сите делови.</i>	
a	Пред лет, вклучувајќи: Документација, определување на маса и рамнотежа, упатства за временските услови
b	Преглед и опслужување на авион
c	Возење и полетување
d	Стабилизирање на авион
e	Операции во зона на аеродром и школски круг
f	Процедура за поаѓање, поставување на висиномер и спречување на судар (набљудување)
g	Одржување врски со АТС – придржување и R/T процедури
ДЕЛ 2	
ОПШТИ ВОЗДУХОПЛОВНИ РАБОТИ	
a	Управување на авион со помош на надворешни визуелни ориентири, вклучувајќи праволиниски и хоризонтален лет, качување, спуштање, набљудување
b	Летање со критични мали брзини, вклучувајќи препознавање и исправување од почетно и целосно губење на брзина
c	Засврти, вклучувајќи и вртење во конфигурација за слетување. Остри засврти од 45°
d	Летање со критични големи брзини, вклучувајќи препознавање и исправување од спирално понирање
e	Летање исклучиво со помош на инструменти, вклучувајќи: (i) Хоризонтален лет, конфигурација за крстарење, контрола на курс, висина и брзина (ii) Свртувања при качување и спуштање со нагиб од 10° - 30° (iii) Исправувања од невообични положби (iv) Табла со ограничени инструменти
f	Одржување врски со АТС – придржување и R/T процедури
ДЕЛ 3	
ПОСТАПКИ НА РУТА	
a	Управување на авион со помош на надворешни визуелни ориентири, вклучувајќи опсег на конфигурација за крстарење/

b	Ориентација, читање на карти
c	Висина, брзина, набљудување
d	Поставување на висиномер, врски со АТС – придржување, R/T процедури
e	Пратење на тек на летот, дневник за лет, користење на гориво, проценка на отстапување од дадената патека и повторно воспоставување на точна патека
f	Набљудување на метеоролошки услови, проценка на развојот, планирање на скршнување
g	Следење на патеката, одредување на положба (NDB или VOR), идентификација на средства (инструменти за летање). Спроведување на план за скршнување до алтернативен аеродром (лет по визуелни ориентири)
ДЕЛ 4 ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРИОД И СЛЕТУВАЊЕ	
a	Процедури за пристигање, поставување на висиномер,
b	Одржување на врски со АТС - придржување, R/T процедури
c	Продолжување на друг круг од мала висина
d	Нормално слетување, слетување со страничен ветер
e	Слетување на куса патека
f	Приод и слетување без снага на мотор (само за едно-моторни авиони)
g	Слетување без користење на закрилца
h	Активности после лет
ДЕЛ 5 НЕВООБИЧАЕНИ И ПРОЦЕДУРИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ	
<i>Овој дел може да се комбинира со деловите 1 до 4</i>	
a	Симулиран дефект на мотор после полетување (на сигурна висина)
b	Грешки во работа на опремата Вклучувајќи го помошниот систем за извлекување на стојниот трап, електричен дефект и дефект на кочници
c	Присилно слетување (симулирано)
d	Одржување на врски со АТС - придржување, R/T процедури
e	Усни прашања

ДЕЛ 6 СИМУЛИРАН НЕСИМЕТРИЧЕН ЛЕТ И СТАВКИ ЗА ОДРЕДЕНА КЛАСА/ТИП	
<i>Овој дел може да се комбинира со деловите од 1 до 5.</i>	
a	Симулиран дефект на мотор за време на полетување (на безбедна висина освен ако не се изведува на симулатор за лет)
b	Приод со несиметрична влеча и продолжување на друг круг
c	Приод со несиметрична влеча и слетување со целосно застанување
d	Гаснење на мотор и повторно палење
e	Одржување на врски со АТС - придржување, R/T процедури, летачки способности
f	Како што ќе одреди испитувачот по летање - треба да се вклучат, ако е соодветно, кои било односни ставки за испит за вештина за овластување за класа/тип : (i) Авионски системи вклучувајќи и употреба на авто-пилот (ii) Работа на системот за кабински притисок (iii) Користење на системот за одмрзнување и против мрзнење
g	Усни прашања

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt.4, 01.09.05]

ПОДДЕЛ Е - ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ЛЕТАЊЕ ПО ИНСТРУМЕНТИ (Авион) - IR(A)

МК JAR-FCL 1.174 Здравствена способност

Кандидат за IR(A) мора да биде здравствено способен согласно МК JAR-FCL 3.355(b).

[Amdt. 2, 01.08.02]

МК JAR-FCL 1.175 Околности кога се бара IR(A)

(a) Имателот на дозвола за пилот (A) не смее во никој случај да дејствува во својство на пилот на авион по правила за летање по инструменти (IFR), освен ако е пилот кој полага испит по вештина или е на обука со инструктор, и ако е имател на овластување за летање по инструменти (IR(A)) соодветно на категоријата на воздухоплов, а издадено согласно МК JAR-FCL.

(b) Во земјите членки на ЈАА каде националните законски прописи бараат летање согласно IFR во специфични услови (пр. навечер), имателот на пилотска дозвола може да лета по IFR, под услов пилотот да има квалификација соодветна за условите, воздушениот простор и условите за летање во кои се врши летот. Националните квалификации кои им дозволуваат на пилотите да летаат согласно IFR, за разлика од VMC без да се иматели на важечко IR(A) се ограничуваат за користење само на воздушниот простор на земјата на издавање на дозволи.

[Amdt. 1, 01.06.00]

МК JAR-FCL 1.180 Привилегии и услови

(a) *Привилегии*

(1) Во зависност од ограничувањата на овластувањето наметнати од функционирање на друг пилот кој дејствува како копилот (ограничување за авион со повеќе пилоти) за време на испитот за вештина пропишано во Додатоци 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.210, и кои било други услови наведени во JAR-овите, правата на носител на IR(A) за повеќе-моторни авиони се пилотирање со повеќе-моторни и едно-моторни авиони по IFR со минимална висина на донесување на одлуки од 200 стапки (60 м). Висините за донесување на одлуки помали од 200 стапки (60 м) може да ги одобри надлежниот орган после дополнителна обука и испитување согласно JAR-OPS, AMC FCL 1.261(a) став 6 и Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.240, дел 6.

(2) Во зависност од условите за испит за вештина кои се пропишани во Додатоци 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.210, и кои било други услови наведени во JAR-овите, правата на носител на IR(A) за едно-моторни авиони се пилотирање со едно-моторни авиони по IFR со минимална висина на донесување на одлуки од 200 стапки (60 м).

(b) *Услови.*

Кандидат кој ги исполнува условите наведени во МК JAR-FCL 1.185 до 1.210 мора да ги исполни и условите за издавање на IR(A).

[Amdt. 1, 01.06.00]

MK JAR-FCL 1.185 Важност, ревалидација/обновување и продолжување

(a) IR(A) важи една година од датата на издавање или продолжување, или од датата на истекување на важечкото IR(A) ако е ревалидирано во согласност со МК JAR-FCL 1.246(a).

(b) Ако користењето на IR(A) е ограничено само за летање со авиони со повеќе-член екипаж, ревалидацијата или обновувањето мора да се изврши во авиони со екипаж од повеќе членови.

(c) Ако IR(A) не е ревалидирано/обновено/продолжено во периодот од претходните 7 години, од имателот се бара повторно да го полага испитот по теоретско знаење за IR(A) и тестот за вештина во согласност со додаток 1 на МК JAR FCL 1.210.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

MK JAR-FCL 1.190 Искуство

Кандидат за IR(A) мора да има PPL(A) вклучувајќи и квалификација за летање ноќе или CPL(A) и мора да има најмалку 50 часа налет на маршрута како водач на воздухоплов на авиони или хеликоптери, од кои најмалку 10 часа мора да се поминати на авиони.

MK JAR-FCL 1.195 Теоретско познавање

(a) *Курс.* Кандидат за IR(A) мора да заврши настава по теоретско познавање на одобрен курс во овластена организација за обука по летање [(FTO)]. Курсот треба, каде што е можно, да се комбинира со курсот за обука по летање.

(b) *Испит.* Кандидат мора да покаже ниво на знаење кое е соодветното на правата на имателот на IR(A) и мора да ги исполни условите наведени во МК JAR-FCL 1 (Авион) Поддел J.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

MK JAR-FCL 1.200 Користење на англиски јазик
(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.200)

(a) Кандидат за IR(A) или валидација мора да покаже способност да се служи со англиски јазик како што е пропишано во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.200.

(b) Имателот на IR(A) издадено согласно Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.200 мора да има PPL(A), CPL(A) или ATPL(A) со право за радиотелефонија на англиски јазик.

[Amdt. 2, 01.08.02]

MK JAR-FCL 1.205 Обука по летање
(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.205.)

(a) Кандидат за IR(A) мора да посетувал курс за интегрирана обука по летање која опфаќа и обука за IR(A)-то (види МК JAR-FCL 1.165) или мора да заврши одобрен модуларен курс за обука по летање како што е пропишано во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.205.

(b) Ако кандидатот е имател на IR(H), во тој случај барањето за вкупниот налет на обука по летање согласно Додаток 1 на JAR-FCL 1.205 може да се намали до 10 часа на едно-моторни авиони или повеќе-моторни, ако има.

[Amdt. 1, 01.06.00]

MK JAR-FCL 1.210 Вештина
(Види Додаток 1 и 2 на MK JAR-FCL 1.210)

(a) *Опишто.* Кандидат за IR(A) мора да покаже способност за изведување на процедурите и маневрите како што е пропишано во Додаток 1 и 2 на MK JAR-FCL 1.210 до степен на стручност соодветна на правата дадени на имателите на IR(A).

(b) *Повеќе-моторни авиони.* За овластување за летање по инструменти на повеќе-моторен авион, испитот мора да се спроведе на повеќе-моторен авион.

Кандидат кој сака да стекне овластување за тип/класа на авион кој се користи на испитот за вештина мора, исто така, да ги исполни условите наведени во MK JAR-FCL 1.262.

(c) *Едно-моторни авиони.* За овластување за летање по инструменти на едно-моторен авион, испитот мора да се спроведе на едно-моторен авион. Повеќе-моторен авион со потисна снага во надолжната оска на авионот се смета како едно-моторен авион за целите на стекнување на IR на едно-моторен авион.

Додаток 1 на MK JAR FCL 1.200
IR(A) - Користење на англиски јазик
(Види MK JAR FCL 1.200)
(Види Додаток 1 на MK JAR FCL 1.005)
(Види Додаток 1 на MK JAR FCL 1.015)

КОРИСТЕЊЕ НА АНГЛИСКИ ЈАЗИК

1 Кандидат за или имателот на IR(A) мора да биде способен да се користи со англискиот јазик во следните околности:

(a) за време на летање:

радио телефонијата применлива за сите фази на летање, вклучувајќи и опасните ситуации.

Оваа ставка се смета дека е исполнета, ако кандидатот го положил испитот за вештина или проверката на стручност за IR или ATPL за време на двонасочна комуникација која се врши на англиски јазик.

(b) на земја:

сите битни податоци за спроведување на лет, на пример:

- * да е способен да ги чита и разбира техничките прирачници напишани на англиски јазик, на пр., Оперативниот прирачник, Прирачник за летање на авион итн.
- * Планирање пред лет, прибирање на метеоролошки податоци, NOTAM-и, АТС план на лет, и.т.н

- * Користење со сите воздухопловни карти за рути, заминување и приод како и придружни документи кои се напишани на англиски јазик.

Оваа ставка се смета дека е исполнета, ако кандидатот завршил курс за IR или ATPL на англиски јазик или ако го положил испитот по теоретско познавање за IR или ATPL на англиски јазик.

- (c) за комуникација:

да може да комуницира со останатите членови на екипаж на англиски јазик за време на сите фази на лет, вклучувајќи ги и подготовките за лет

Оваа ставка се смета дека е исполнета, ако кандидатот или имателот на IR(A) завршил курс за MCC на англиски јазик и има сертификат дека успешно го завршил тој курс согласно МК JAR-FCL 1.250(a)(3), или положил испит за вештина/проверка на стручност за авиони со екипаж од повеќе членови согласно Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.240 & 1.295, за кое време комуникацијата со радиотелефонија и со други членови на екипаж се спроведува на англиски јазик.

- 2 Алтернативно, горе наведените услови може да се демонстрираат со положување на посебен испит зададен од, или во име на, надлежниот орган после завршување на курс за обука која го оспособува кандидатот да ги исполни сите цели наведени погоре во 1 (a), (b) и (c).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.205

IR(A) модуларен курс за обука по летање

(Види МК JAR-FCL 1.205)

(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470)

- 1 Целта на модуларниот курс за обука по летање за IR(A) е да се обучат пилотите до ниво на стручност неопходна за управување со авиони по IFR и во IMC согласно ICAO PANS-OPS Документ 8168.

- 2 Кандидат за модуларен курс за IR(A) мора да има PPL(A) или CPL(A), или дозвола со права за летање ноќе издадена согласно ICAO Анекс 1. Организацијата за обука мора да обезбеди дека кандидатот за курс за IR(A) за повеќе моторни авиони кој не држел часови за повеќе моторен авион или за овластување за тип поминал обука за повеќе моторни авиониц утврдена во JAR FCL 1.261(b)(2) пред започнување на IR(A) курсот.

- 3 Кандидат кој сака да посетува модуларен курс за IR(A) мора, под надзор на Раководителот/Шефот за обука на овластена организација за обука за летање (FTO), да ги заврши сите наставни фази на еден одобрен континуиран курс за обука подготвен од страна на FTO-та. Наставата по теоретско познавање може да се спроведува во [одобрена FTO која врши само настава по теоретско познавање], во кој случај Раководителот/Шефот за обука на таа организација мора да го надгледува тој дел од курсот.

- 4 Курсот мора да се заврши во рок од 18 месеци. Обуката по летање и испитот за вештина мора да се спроведат во период на важноста на полагањето на испитите по теоретско познавање како што е пропишано во МК JAR-FCL 1.495.

- 5 Курсот мора да се состои од следното:

- (a) настава по теоретско познавање до ниво потребно за стекнување на овластување за летање по инструменти;

- (b) обука за летање по инструменти.

6 Со успешно полагање на испитот(ите) по теоретско познавање од став 8 и на испитот за вештина од став 14 се исполнуваат условите за теоретско познавање и вештина потребни за издавање на IR(A).

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

7 Наставната програма за теоретско познавање за IR(A) е дадена во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470. Одобрен модуларен курс за IR(A) мора да се состои од најмалку 200 часа (1 час = 60 минути настава) настава, кои може да опфаќаат и настава во училница, видео програма, презентација на слајдови/касети, боксови за учење, настава на компјутери и други средства одобрени од страна на надлежниот орган, во соодветен сооднос. По дискреционо право на надлежниот орган може да се нудат и курсеви за учење на далечина како дел од курсот.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ЗНАЕЊЕ

8 Кандидат мора да покаже ниво на знаење кое е соодветно на правата на имател на IR(A), согласно постапките наведени во МК JAR-FCL (Авион) Поддел J.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

9 Курс за IR(A) на едно-моторни авиони мора да опфаќа најмалку 50 часа налет по инструменти извршени под надзор, од кои до 20 часа може да бидат време за обука за летање по инструменти која се врши на земја на FNPT I, или до 35 часа поминати на симулатор по летање или FNPT II. Со согласност на надлежниот орган кој што одобрува повеќе од 10 часа на FNPT II или на симулатор за летање од обука на земја за летање по инструменти не може да се вршат на FNPT I.

10 Курс за IR(A) на повеќе-моторни авиони мора да опфаќа најмалку 55 часа налет по инструменти извршени под надзор, од кои до 25 часа може да бидат време за обука за летање по инструменти која се врши на земја на FNPT I, или до 40 часа поминати на симулатор по летање или FNPT II. Со согласност на надлежниот орган кој што одобрува повеќе од 10 часа на FNPT II или на симулатор за летање од обука на земја за летање по инструменти не може да се вршат на FNPT I. Преостанатиот дел од обуката за летање по инструменти мора да вклучува најмалку 15 часа летање на повеќе-моторни авиони.

11 Имател на IR(A) на едно-моторни авиони, кој исто така има и овластување за тип или класа на повеќе-моторни авиони и кој сака да добие IR(A) на повеќе-моторни авиони мора успешно да заврши обука во овластена FTO/TRTO, а која се состои најмалку од пет часа обука за летање по инструменти на повеќе-моторни авиони, од кои 3 часа може да бидат на симулатор за летање или FNPT II.

12 Имателот на CPL(A) издадена согласно ICAO може да има вкупно обука која се бара согласно горниот став 9 или 10, намалена за 5 часа.

13 Вежбовните летови се до испитот за вештина потребна за IR(A) мора да се состојат од следното:

(a) процедури пред лет за IFR летови, вклучувајќи го и прирачникот за летање и соодветните документи на службата за контролата на летање во подготовката на план за летање по IFR.

(b) процедура и маневри за операција по IFR во нормални, невообичаени и услови на опасност кои го опфаќаат најмалку следното:

- преод од лет по визуелни ориентири во лет по инструменти при полетување
- стандардни заминувања и пристигнувања со помош на инструменти
- IFR процедури на рута
- приоди по инструменти до утврдени минимуми
- процедури за неуспешен приод
- слетувања од приоди по инструменти, вклучувајќи и кружење;

(с) маневри во лет и одредени карактеристики на лет;

(d) ако треба, управување со повеќе-моторен авион за време на горе-наведените вежби, вклучувајќи и летање на авионот исклучиво со помош на инструменти со симулиран дефект на еден мотор и гасење на мотор и повторно придвижување (оваа вежба треба да се врши на сигурна висина, освен ако не се врши на симулатор за летање или FNPT II).

ИСПИТИ ЗА ВЕШТИНА

14 (a) По завршување на одредената обука по летање и исполнување на условите за искуство наведени во МК JAR-FCL 1.190, кандидатот мора да полага испит за вештина за IR(A) било на едно-моторен или повеќе-моторен авион согласно Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.210.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.210

IR(A) - Испит за вештина

(Види МК JAR-FCL 1.185 & 1.210)

(Види IEM FCL 1.210)

1 Кандидат за полагање на испит за вештина за IR(A) мора да добие обука на истата класа или тип на авион кој треба да се користи за испитот за вештина. Авионот кој се користи за испитот за вештина мора да ги исполнува условите за авиони за обука/школски авиони пропишани во Додаток 1a на МК JAR-FCL 1.055.

2 Надлежниот орган, кој ја одобрува обуката на кандидатот, ќе ги утврди административните постапки со кои се потврдува дека кандидатот ги исполнува условите за полагање на испитот, вклучувајќи го и обелоденување на досието за обука на кандидатот на испитувачот.

3 Кандидат мора да ги положи деловите од 1 до 5 од испитот/проверката, и делот 6 од Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.210 ако се користи повеќе-моторен авион. Ако на било која точка од делот падне, тогаш целиот дел се смета за неположен. Неуспех во повеќе од еден дел значи дека кандидатот повторно ќе го полага целиот испит. Кандидат кој не положил само еден дел, мора повторно да го полага тој дел. Доколку при повторното полагање падне на кој било дел, вклучувајќи ги и оние делови кои ги положил во претходниот обид, бара од кандидатот повторно полагање на целиот испит. Сите делови од испитот за вештина мора да се завршат во рок од шест месеци.

4 Може да се побара дополнителна обука после кој било неположен испит/проверка. Ако во два наврата кандидат не успее да ги положи сите делови од испитот, надлежниот орган ќе бара дополнителна обука. Не постои ограничување на бројот на испитите за вештина.

СПРОВЕДУВАЊЕ НА ИСПИТОТ

5 Испитот е со намера да се симулира вистински лет. Испитувачот ја избира рутата на која треба да се лета. Многу битен елемент претставува способноста на кандидатот да го испланира и спроведе летот спрема материјалот добиен за време на кусото информирање пред лет/брифингот. Кандидатот го презема планирањето на летот и мора да обезбеди дека севкупната опрема и

документација за извршување на летот е во авионот. Времетраењето на летот мора да изнесува најмалку еден час.

6 Надлежниот орган ќе му даде на испитувачот соодветни безбедносни упатства кои треба да се следат за време на спроведување на испитот.

7 Ако кандидатот реши да го прекине испитувањето за вештина од причини за кои испитувачот смета дека не се оправдани, кандидатот мора повторно да го полага целиот испит за вештина. Ако испитувањето се прекине од причини за кои испитувачот смета дека се оправдани, во тој случај само оние делови кои не се завршени ќе се испитуваат во понатамошното летање.

8 Испитувачот може да побара од кандидат да повтори, само еднаш, кој било маневар или процедура. Испитувачот може да го прекине испитувањето во која било фаза, ако се смета дека демонстрацијата на вештината на летање бара повторување на целиот испит.

9 Кандидат мора да лета со авион од место од кое може да се вршат должностите на водач на воздухоплов и да го спроведе испитот како да е единствен член на екипаж во авионот. Испитувачот не смее да учествува во управувањето со авионот, освен кога е потребно да интервенира заради безбедноста или избегнување на неприфатливо доцнење на останатиот сообраќај. Секогаш кога испитувачот или друг пилот врши должности на ко-пилот во текот на испитот, правата на овластување за летање по инструменти ќе се ограничат само на летање со екипаж со повеќе членови. Ограничувањето за летање со екипаж со повеќе членови може да се отстрани од кандидатот кој врши испит за вештина согласно додаток 1 на МК JAR FCL 1.210 на авион со еден пилот без ниеден друг член на екипаж вклучен во вршењето на летот. Испитот за вештина за овва цел може да се врши на FNPT II или на симулатор за летање. Одговорноста за летот мора да се определи согласно националните прописи.

10 Кандидатот мора да ги определи, а испитувачот да ги одобри, одлуката за висини/положба, минималните висини/положби за спуштање и точката за неуспешен приод.

11 Кандидат за IR(A) мора да му предочи на испитувачот кои проверки и должности ги извршува, вклучувајќи го и препознавањето на средствата за радио врска. Проверките мора да се вршат согласно одобрената листа за проверки на авионот на кој се врши испитот. За време на подготовките пред лет за испитот од кандидатот се бара да го определи поставувањето на снагата и брзините. Кандидатот мора да ги пресмета податоците за изведување на полетување, приод и слетување кои треба да се совпаѓаат со оние од оперативниот прирачник или прирачникот за летање на авионот кој се користи.

ДОЗВОЛЕНО ОДСТАПУВАЊЕ (ТОЛЕРАНЦИЈА) КАЈ ИСПИТОТ ПО ЛЕТАЊЕ

12 Кандидатот мора да покаже способност:

- да управува со авионот во рамките на ограничувањата на истиот;
- да ги изведе сите маневри внимателно и прецизно;
- да донесува добри проценки и применува летачки способности;
- да го применува знаењето за воздухопловство; и
- да одржува контрола на авионот за цело време на начин дека не постои сомнеж во успешниот резултат од извршување на процедури или маневри.

13 Следните ограничувања се дадени како општи упатства. Испитувачот мора да ги земе в предвид условите за турбуленција, како и квалитетот на оперативните и управувачки карактеристики на авионот кој се користи.

Висина

Генерално	± 100 стапки
Започнување на продолжување на друг круг на висина на дон. на одлука	+ 50 стапки/-0 стапки
Миним. Висина на спуштање/МАР/висина	+ 50 стапки/-0 стапки
Патека на летот	
со радио средства	±5°
Прецизен период на понирање	пола дот отстапување, азимут и рамнина
Курс	
сите мотори работат	±5°
со симулиран дефект на мотор	±10°
Брзина	
сите мотори работат	±5 јазли
со симулиран дефект на мотор	+10 јазли / -5 јазли

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ЗА ВЕШТИНА

14 Содржината и деловите на испитот за вештина пропишани во Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.210 мора да се користат за испитот по вештина. Форматот и образецот на пријавата за испит за вештина може да ги утврди надлежниот орган (види IEM FCL 1.210). Дел 2 став d и дел 6 од испитот за вештина можат, од безбедносни причини, да се спроведат на FNPT II или на симулатор за летање.

[Amdt. 1, 0.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.210

Содржина на тест по вештина за издавање на IR(A)

(Види МК JAR-FCL 1.185 и 1.210)

(Види IEM FCL 1.210)

ДЕЛ 1	
ОПЕРАЦИИ ПРЕД-ЛЕТ И ПОАЃАЊЕ	
<i>Употреба на чек листа, летачки способности, процедури за против мрзнење и одморзнување, итн., примена во сите делови</i>	
a	Користење на прирачник за летање (или слично), посебно пресметување на перформансите на а/с (воздухопловот), маса и рамнотежа
b	Користење на документи од службата за контрола на летање, метеоролошки известувања
c	Подготовка на планот за летање на ATC, IFR план за летање/дневник
d	Преглед пред лет
e	Метеоролошки минимуми
f	Возење по земја - рулање
g	Упатства пред полетување. Полетување

h	Преод на летање по инструменти
i	Процедури за поаѓање по инструменти, поставување на висиномер
j	Одржување на врски со АТС - придржување, R/T процедури
ДЕЛ 2 ОПШТО УПРАВУВАЊЕ	
a	Управување со авионот исклучување со чиво со помош на инструменти, вклучувајќи: хоризонтален лет со различни брзини, рамнотежа
b	Свртување во качување и спуштање со константна брзина на качување/спуштање
c	Вадење од неправилни положби, вклучувајќи и свртувања со постојан нагиб од 45° и остри свртувања при спуштање
d	Вадење од превлекување во хоризонтален лет, во свртување при качување/спуштање и во слетна конфигурација
e	Табла со покриени инструменти, стабилизирано качување или спуштање пристепен/брзина(rate), свртување на дадени курсеви, вадење од неправилни положби.

- * Може да се спроведе на симулатор за летање или на FNPT II
+ Може да се спроведе или во Дел 4 или во Дел 5

ДЕЛ 3 IFR ПРОЦЕДУРИ НА РУТА	
a	Пратење, вклучувајќи и пресретнување, на пр., NDB, VOR, RNAV
b	Користење на радио средства
c	Хоризонтален лет, контрола на курсот, висина и брзина низ воздух, подесување на силата, техника за урамнотежување
d	Подесување на висиномер
e	Одредување на време и ревизија на предвиденото време на пристигнување (ETAs) (останување на рута)
f	Надгледување на текот на летот, дневник за лет, користење/потрошувачка на гориво, управување со системите
g	Процедури за заштита од замрзнување, да се симулира ако е потребно
h	Одржување на врски со АТС и придржување, R/T процедури
ДЕЛ 4 ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРЕЦИЗЕН ПРИОД	
a	Поставување и проверка на навигациските средства, препознавање на средства
b	Процедури за пристигнување, проверки на висиномерот
c	Кратки упатства за пристигнување и слетување, вклучувајќи ги и проверките за понирање/приод/слетување

d	Процедура за кругот на чекање
e	Придржување на објавената процедура за приод
f	Темпирање на приод
g	Контрола на висина, брзина на курс, (стабилизиран приод)
h	Процедура за продолжување на друг круг
i	Процедура за неуспешен приод / слетување
j	Одржување на врски со АТС и придржување, R/T процедури

- * Може да се спроведе на симулатор за летање или на FNPT II
+ Може да се спроведе или во Дел 4 или во Дел 5

ДЕЛ 5	
ПРОЦЕДУРИ ЗА НЕПРЕЦИЗЕН ПРИОД	
a	Поставување и проверка на навигациски средства, препознавање на средствата
b	Процедури за пристигнување, поставување на висиномер
c	Куси упатства за приод и слетување, вклучувајќи и проверки за понирање/приод/слетување
d	Процедури на круг на чекање
e	Придржување кон објавената процедура за приод
f	Темпирање на приод
g	Контрола на висина, брзина на курс, (стабилизиран приод)
h	Процедура за продолжување на друг круг
i	Процедура за неуспешен приод / слетување
j	Одржување на врски со АТС и придржување, R/T процедури
ДЕЛ 6 (ако се применува)	
СИМУЛИРАН НЕСИМЕТРИЧКИ ЛЕТ	
a	Симулиран дефект на мотор после полетување или на продолжување на друг круг
b	Несиметричен приод и процедурално продолжување на друг круг
c	Несиметричен приод и слетување, процедура за неуспешен приод
d	Одржување на врски со АТС и придржување, R/T процедури

- * Може да се спроведе на симулатор за летање или на FNPT II
+ Може да се спроведе или во Дел 4 или во Дел 5

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

ПОДДЕЛ F - ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КЛАСА И ТИП (Авиони)

MK JAR FCL 1.215 Овластувања за класа (А) (Види Додаток 1 на МК JAR - FCL 1.215)

(а) *Поделба.* Овластувања за класа мора да се утврдат за авиони со еден пилот, за кои не е потребно овластување за тип, како што следи:

- (1) за сите едно-моторни клипни авиони (копно);
- (2) за сите едно-моторни клипни авиони (море);
- (3) за сите моторни едрилици;
- (4) за секој производител на авиони со еден турбо-елисен мотор (копно);
- (5) за секој производител на авиони со еден турбо-елисен мотор (море);
- (6) за сите повеќе-моторни клипни авиони (копно), и
- (7) за сите повеќе-моторни клипни авиони (море)

(б) *Список.* Овластувањата за класа на авиони ќе се издаваат согласно списокот за класа на авиони (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.215). За да се изврши промена за друга тип или варијанта на авион во рамките на едно овластување за класа, потребно е да се заврши обука за разлики и запознавање (види Додаток 1 на МК JAR- FCL 1.215).

(с) Условите за издавање, ревалидација, продолжување за следните овластувања за класа претставуваат дискреционо право на надлежниот орган:

- (1) хидро авиони
- (2) повеќе моторни [авиони]
- (3) авиони едносед.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03]

MK JAR FCL 1.220 Овластувања за тип (А) (Види Додаток 1 на МК JAR - FCL 1.220)

(а) *Критериуми.* Заради утврдување на овластувања за тип на авиони кои не се опфатени во МК JAR-FCL 1.215, сето долу-наведено мора да се земе в предвид:

- (1) уверение за пловидбеност за тип;
- (2) карактеристики на управување;
- (3) дополнувања на одобрение за минимален број на членови на екипаж за летање;
- (4) ниво на технологија.

(б) *Поделби.* Овластувањата за тип на авиони мора да се утврдат за:

- (1) секој тип на авион со повеќе пилоти; или
- (2) секој тип на повеќе-моторен авион со еден пилот, со турбо-елисни или млазни мотори; или
- (3) секој едно-моторен авион со еден пилот, со турбо-млазен мотор; или
- (4) кој било друг тип на авион, ако се смета за потребно.

(с) *Список.* Овластувањата за тип на авиони ќе се издаваат согласно списокот за типови на авиони (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.220). За да се изврши промена за друга варијанта на авион во рамките на едно овластување за тип, потребно е да се заврши обука за разлики и запознавање. (види Додаток 1 на МК JAR- FCL 1.220).

[Amdt. 1, 01.06.00]

[MK JAR-FCL 1.221 Авиони со еден пилот со високи перформанси (летачки карактеристики)
(Види Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.215 и 1.220)

(a) *Критериуми.* За утврдување на овластување за класа или тип за авион со еден пилот и високи перформанси, мора да се земе в предвид следното:

- (1) тип на погонска група;
- (2) обезбедување со и можности на, системите на структурата на авионот;
- (3) кабински притисок;
- (4) можности на навигациските системи;
- (5) перформанси и на летиште и на рута;
- (6) карактеристики за управување.

(b) *Список.* Авионите кои се определени како авиони со високи перформанси мора да се наведат како такви во рамките списокот за односното овластување за класа или тип употребувајќи ја додавката НРА (види Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.215 и 1.220).]

[Amdt. 3, 01.07.03]

MK JAR FCL 1.225 Околности за кои се бараат овластувања за тип класа

Имателот на дозвола за пилот не смее да управува со авион во својство на пилот, освен како пилот кој полага испит за вештина или е на обука по летање ако имателот нема важечко и соодветно овластување за класа или тип. Кога се издава овластување за класа или тип со кое се ограничуваат правата да лета само како ко-пилот, или други услови договорени во рамките на JAA, овие ограничувања мора да се впишат во овластувањето.

MK JAR FCL 1.230 Посебно одобрение за овластувања за тип или класа

За посебни летови без надоместок на пр., тестирање на авион во лет, надлежниот орган може да му даде, во писмена форма, на имателот на дозвола посебно одобрение, наместо да му се издаде овластување за класа или тип согласно наведеното во MK JAR-FCL 1.225. Ова одобрение е со ограничена важност до завршување на посебната задача.

MK JAR-FCL 1.235 Овластувања за тип и класа – права, број и варијанти
(Види Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.215 и Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.220)

(a) *Права.* Зависно од MK JAR-FCL 1.215 (b) и (c) погоре, правата на имателот на овластување за тип или класа се летање во својство на пилот на тип или класа на авион наведени во овластувањето.

(b) *Број на овластувања за тип/класа.* Не постои ограничување во MK JAR-FCL што се однесува до бројот на овластувања кои пилот може да ги има во исто време. Меѓутоа, JAR-OPS може да го ограничи бројот на овластување кои можат да се користат во исто време.

(c) *Варијанти.* Доколку не се лета на варијанта во период од 2 години после обуката за разлики, во тој случај потребна е дополнителна обука за разлики или проверка на стручност за таа варијанта, освен за типови или варијанти во рамките на овластување за класа на SEP.

- (1) Обуката за разлики бара дополнително знаење и обука на соодветен уред за обука или авион.

Обуката за разлики мора да се внесе во пилотската книшка или друг соодветен документ со потпис на CRI/TRI/SFI(A) или FI(A).

- (2) Обуката за запознавање бара стекнување на дополнително знаење.

MK JAR FCL 1.240 Овластување за тип и класа – Услови
(Види Додаток 1 и 3 на MK JAR FCL 1.240)

(a) Општо

(1) Кандидат за овластување за тип на авион со екипаж на летање од повеќе члена мора да ги исполни условите за овластувања за тип кои се наведени во MK JAR-FCL 1.250, 1.261 и 1.262;

(2) Кандидат за овластување за тип на авион со еден пилот мора да ги исполни условите наведени во MK JAR-FCL 1.255, 1.261(a), (b) и (c) и 1.262(a), [и доколку се применливи и оние од MK JAR-FCL 1.251.]

(3) Кандидат за овластување за класа на авиони мора да ги исполни условите наведени во MK JAR-FCL 1.260, 1.261(a), (b) и (c) и 1.262(a), [и доколку се применливи и оние од MK JAR-FCL 1.251.]

(4) Курсот за овластување за тип, вклучувајќи го и теоретското познавање, мора да се заврши во рок од 6 месеци пред полагање на испитот за вештина.

(5) Надлежниот орган, согласно неговото дискреционо право, може да му даде на кандидат, од земја која не е членка на JAA, овластување за класа или тип на авион ако тој ги исполнува условите за тоа овластување, под услов да се исполнети условите наведени во MK JAR-FCL 1.250, 1.255 или 1.260, ако се применливи. Ова овластување е ограничено на авиони кои се регистрирани во таа земја која не е членка на JAA со кој лета авиопревозник на таа земја која не е членка на JAA. Ограничувањето може да се избрише откако имателот направил налет од најмалку 500 часа во својство на пилот на типот/класата и ги исполнил условите за ревалидација наведени во MK JAR-FCL 1.245, [и ако се применливи оние во MK JAR-FCL 1.251].

(6) Важечко овластување за тип кое е внесено во дозволата издадена од страна на земја која не е членка на JAA, може да премине во MK JAR-FCL дозвола, зависно од соодветната проверка на стручноста, под услов дека кандидатот моментално посетува практична обука по летање и има повеќе од 500 часа летачко искуство во својство на пилот на тој тип, и под услов дека се исполнети условите наведени во MK JAR-FCL 1.250, [1.252], 1.255 или 1.260, каде е соодветно.

(7) Важечко овластување за класа кое е внесено во дозволата издадена од страна на земја која не е членка на JAA, може да премине во MK JAR-FCL дозвола, зависно од соодветната проверка на стручноста, под услов дека кандидатот моментално посетува практична обука по летање и има повеќе од 100 часа летачко искуство во својство на пилот на таа класа, и под услов дека се исполнети условите наведени во MK JAR-FCL [1.251 или] 1.260, каде е соодветно.

(8) Важечко овластување за класа/тип кое е внесено во дозволата издадена од страна на земја членка на JAA, може да премине во MK JAR-FCL дозвола, под услов дека во моментот истото е важечко и дека последната ревалидација/продолжување на овластувањето се извршиле согласно условите наведени во MK JAR FCL и MK JAR-FCL 1.250, 1.255 или 1.260, каде е соодветно.

(b) Испит за вештина

(1) Содржината на испитот за вештини и деловите кои се однесуваат за овластување за повеќемоторни авиони со екипаж за летање од повеќе члена се дадени во Додаток 1 и 2 на MK JAR FCL 1.240; и

(2) Содржината на испитот за вештини и деловите кои се однесуваат за овластување за повеќемоторни авиони со еден пилот и за едно-моторни авиони се дадени во Додаток 1 и 2 на MK JAR FCL 1.240.

Секоја применлива ставка од соодветниот испит за вештини мора успешно да се помине во рок од шест месеци веднаш по денот на приемот на барањето за овластување.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03]

**MK JAR FCL 1.245 Овластувања за тип и класа – Важност,
ревалидација/обновување и продолжување
(Види Додаток од 1 до 3 на MK JAR-FCL 1.240)**

(a) *Овластувања за тип и овластувања за класа на повеќемоторни авиони, авиони – Важност.* Овластувањата за типови и овластувања за класи на повеќемоторни авиони се со важност од една година од денот на издавање, или од денот на истекот ако се ревалидирани во рок на периодот на важност.

(b) *Овластувања за тип и овластувања за класа на повеќемоторни авиони, авиони – Ревалидација.* За ревалидација на овластувањата за типови и овластувања за класи на повеќемоторни авиони, кандидатот мора да изврши:

(1) проверка на стручност согласно Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.240 на соодветниот тип или класа на авион во рок од 3 месеци веднаш пред денот на истекот на овластувањето; и

(2) барем десет сектори на рута како пилот на соодветниот тип или класа на авион, или еден сектор на рута во својство на пилот на соодветниот тип или класа на авион [или симулатор] заедно со испитувач за време на периодот на важноста на овластувањето.

(3) Ревалидацијата на IR(A), ако има такво, треба да се комбинира со проверката на стручноста за овластување за тип/класа согласно Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.240 & 1.295.

(c) *Овластувања за класа за едномоторен авион со еден пилот – Важност и ревалидација.* Овластувањата за класа на едномоторен клипен авион со еден пилот се со важност од две години од денот на издавање, или од денот на истекот ако се ревалидирани во периодот на нивната важност.

(1) *Сите овластувања за класа (земја) на едно-моторен клипен авион и сите овластувања за класа на моторни едрилици - Ревалидација.* За ревалидација на овластувања за класа на едномоторен клипен авион (земја) и/или на овластувања за класа на моторни едрилици, кандидатот мора []:

(i) во рок од три месеци пред денот на истекот на овластувањето, да помине проверка на стручноста согласно Додаток од 1 до 3 на MK JAR-FCL 1.240 или Додаток од 1 и 2 на MK JAR-FCL 1.210 пред овластен испитувач за односната класа]; или

(ii) во рок од 12 месеци пред истекот на овластувањето да изврши налет од 12 часа на [едномоторен клипен авион или едрилица со мотор вклучувајќи]:

(A) 6 часа налет во својство на водач на воздухоплов;

(B) 12 полетувања и 12 слетувања; и

(C) лет за обука со времетраење од најмалку еден час со FI(A) или CRI(A). Овој лет може да се замени со која било проверка на стручност или испит за вештина.

(iii) Кога кандидатот ги има и двете, овластување за класа на едно-моторен клипен авион (земја) и овластување за моторна едрилица, тој може да ги исполни условите наведени под (i) погоре за која било класа или под (ii) погоре за која било класа или комбинација на класите и да се стекне со ревалидација и за двете овластувања.

(2) *Едно-моторни турбо елисни авиони (земја) со еден пилот – Ревалидација.* За ревалидација на овластувања за класа на едномоторен турбо елисен авион (земја), кандидатот мора во рок од три месеци пред денот на истекот на овластувањето да помине проверка на стручноста пред овластен испитувач на односната класа на авион.

(d) Кандидат кој нема да ги положи сите делови од проверката на стручноста пред датумот на истекување на овластувањето за тип или класа не смее да ги користи правата од тоа овластување се додека успешно не ја помине проверката за стручност.

(e) Продолжување на периодот на важност или ревалидација на овластувања во посебни околности:

(1) Кога правата од овластување за тип, класа на авион или летање по инструменти се користат исклучиво на авион регистриран во земја која не е членка на ЈАА, надлежниот орган може, по свое дискреционо право, да го продолжи периодот на важност на овластувањето, или да го ревалидира овластувањето под услов дека се исполнети условите наведени од страна на таа земја која не е членка на ЈАА.

(2) Кога правата од овластување за тип, класа на авион или летање по инструменти се користат на авион регистриран во ЈАА, со кој авион лета авиопревозник на земја која не е членка на ЈАА согласно одредбите наведени во член 83bis на Меѓународната конвенција за цивилно воздухопловство, Чикаго, надлежниот орган може, по свое дискреционо право, да го продолжи периодот на важност на овластувањето, или да го ревалидира овластувањето под услов дека се исполнети условите наведени од страна на таа земја која не е членка на ЈАА.

(3) Секое овластување кое е продолжено или ревалидирано согласно одредбите наведени под (1) и (2) погоре мора да се ревалидира согласно МК JAR-FCL 1.245(b) или (c) и, доколку е можно МК JAR-FCL 1.185 пред да се користат правата на воздухоплови регистрирани во и со кои лета авиопревозник на земја членка на ЈАА.

(4) Овластување издадено или кое се користи во земја која не е членка на ЈАА може, по дискреционо право на надлежниот орган, да остане во дозвола на МК JAR-FCL, под услов да се исполнети условите на таа земја, а овластувањето се ограничува на воздухоплови регистрирани во таа земја.

(f) *Овластувања со истечена важност*

(1) Ако поминала важноста на овластување за тип или овластување за класа на повеќе-моторни авиони, тогаш кандидатот мора да ги исполни условите за обука за обновување на знаење утврдени од страна на надлежниот орган и да помине проверка на стручноста согласно Додаток 1 и 2 или 3 на МК JAR-FCL 1.240. Овластувањето ќе важи од денот на завршување на условите за продолжување.

(2) Ако поминала важноста на овластување за класа за едномоторен авион со еден пилот, тогаш кандидатот мора да го полага испитот за вештини согласно Додаток 1 и 3 на МК JAR-FCL 1.240.

(g) Усогласеност со JAR OPS. Условите за ревалидација од МК JAR FCL 1.245 (6) ќе бидат исполнети кога барателот кој оперира под JAR OPS 1 ќе ги исполни условите за проверка на стручност на операторот содржани во JAR OPS 1.965 и ако операторот демонстрира, задоволително за надлежниот орган, дека задолжителните точки од додатокот 2 или 3 на МК JAR FCL 1.240 се исполнети во текот на 12 месеци пред ревалидацијата, а во согласност со JAR OPS 1.965(a)(2). За таа цел проверката на стручноста на операторот мора да биде извршена во рок од три месеци веднаш пред датумот на истекување на важноста на овластувањето].

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

**[МК JAR FCL 1.246 Ревалидација/обновување и продолжување
на овластување за летање по инструменти
(Види МК JAR FCL 1.185)
(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.246)**

(a) Ревалидација/обновување

IR (A) се ревалидира/обновува, во рок од три месеци пред датумот на истекување на важноста на овластувањето. Кога е возможно, ревалидацијата на IR (A) се комбинира со проверка на стручноста за ревалидација на овластување за тип или класа.

(1) Кандидатот за ревалидација/обновување на IR (A) кога е комбинирано со овластување за класа или овластување за тип мора да помине проверка за стручност согласно додаток 1 и 2 на МК JAR FCL 1.240 и 1.295 или додаток 3 на МК JAR FCL 1.240. Во овој случај овластувањето за летање по инструменти ќе важи за истиот период како овластувањето за класа или тип, освен во случај на ревалидација на овластување за класа на едномоторни авиони каде периодот на важноста на овластувањето за летање по инструменти ќе изнесува 12 месеци.

(2) Кандидат за ревалидација на IR (A) кога не е комбинирана со ревалидација на овластување за класа или тип мора :

(i) да ги исполни условите наведени во Дел 3б од додатокот 3 на МК JAR FCL 1.240;

(ii) и оние делови од Дел 1 кој се битни за планираниот лет;

(iii) а што се однесува до повеќе моторни авиони Дел 6 од додаток 3 на МК JAR FCL 1.240 како проверка на стручноста исклучиво по инструменти,

FNPT II или симулатор за летање може да се користи но барем секоја алтернативна проверка на стручноста за ревалидација на IR (A) во вакви услови мора да се изврши во авион.

(3) Признавања се даваат согласно додаток 1 на МК JAR FCL 1.246.

(4) Кандидат кој нема успешно да го помине битниот дел од проверката за стручност за IR (A) согласно МК JAR FCL 1.246(a)(1) или (a)(2), пред датумот на истекување на важноста на овластувањето за летање по инструменти не смее да ги користи правата на IR (A) се додека успешно не ја помине проверката за стручност.

(б) Продолжување

(1) Ако истекло овластувањето за летање по инструменти кандидатот мора:

(i) да оди на обука за обновување на знаење и да ги исполни и дополнителните услови како што е утврдено од надлежниот орган, и

(ii) да ги исполни условите наведени во Дел 3б од додаток 3 на МК JAR FCL 1.240 вклучувајќи ја и подготовката за лет како испитување на вештини.

Овластувањето ќе важи од датумот на исполнување на условите за продолжување.

[Amdt. 4, 01.09.05]

МК JAR-FCL 1.250 Овластување за тип, за авиони со екипаж со повеќе пилоти - Услови (Види AMC-FCL 1.261(d)) (Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.261(d))

(а) *Предуслови за обука:* Кандидат за курс за првично овластување за тип за авиони со екипаж со повеќе пилоти мора:

(1) да има барем 100 часа налет во својство на водач на воздухоплов на авиони;

(2) да има важечко овластување за летање по инструменти на повеќемоторени авиони (A);

(3) да има уверение за успешно завршен курс за MCC. Доколку курсот за MCC треба да се додаде на курсот за овластување за тип (види МК JAR FCL 1.261 и 1.262 и AMC FCL 1.261(d) и Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.261(d), овој услов не се применува; и

(4) да ги исполнува условите наведени во МК JAR-FCL 1.285.

(б) Кандидати кои имаат:

(1) или уверение за успешно завршен курс за MCC согласно МК JAR-FCL 2 и искуство од повеќе од 100 часа во својство на пилот на хеликоптер со екипаж со повеќе членови, или

(2) искуство од повеќе од 500 часа во својство на пилот на хеликоптер со екипаж со повеќе членови, или

(3) искуство од најмалку 500 часа во својство на пилот за летање со екипаж со повеќе членови согласно JAR OPS на авион со еден пилот JAR/FAR 23 повеќе моторни авиони, се смета дека ги исполнуваат условите наведени во MCC.

(с) Нивото на знаење кое се претпоставува дека го имаат имателите на PPL(A) и CPL(A) и на овластувања за тип за авиони со екипаж со повеќе членови, кои дозволи се издадени согласно услови кои се различни од оние наведени во МК JAR-FCL нема да претставува замена за прикажување на исполнување на условите наведени под (4) погоре.

(d) За да се издадат дополнителни овластувања за тип за авиони со екипаж со повеќе членови потребно е да се има важечко овластување за летање по инструменти на повеќе-моторни авиони.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

**МК JAR-FCL 1.251 Овластувања за тип, класа за авиони со еден пилот
и високи перформанси - Услови**
(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.251)
(Види AMC FCL 1.251)

(a) *Предуслови за обука:* Кандидат за прво овластување за тип или класа за авион со еден пилот и високи перформанси (НРА) мора:]

(1) да има најмалку искуство од вкупно 200 часа налет;

(2) да ги исполнил условите од од МК JAR-FCL 1.255 или 1.260, каде е потребно; и

(3) (i) да има уверение за успешно завршен одобрен пред-уписан курс согласно Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.251 кој треба да го спроведе FTO или TRTO; или

(ii) да ги има положено барем испитите за теоретско знаење за ATPL(A) согласно МК JAR-FCL 1.285; или

(iii) да има важечка ICAO ATPL(A) или CPL/IR со признавање на теоретско познавање за ATPL(A);

(b) На имателот на дозвола издадена од страна на земја членка на ЈАА која вклучува овластување за тип или класа за авиони со еден пилот и високи перформанси му се признава условот за теоретско познавање од горниот став (a)(3), во случај кога тоа овластување се пренесува во МК JAR-FCL дозвола издадена од страна на земјата.

[Amdt. 3, 01.07.03]

**МК JAR-FCL 1.255 Овластување за тип за
Авион со еден пилот -Услови**

Искуство – само на повеќе-моторни авиони

Кандидат за прво овластување за тип на повеќе-моторен авион со екипаж од еден член мора да има барем 70 часа налет во својство на водач на воздухоплов на авиони.

МК JAR FCL 1.260 Овластување за класа - Услови

Искуство – само на повеќе-моторни авиони

Кандидат за прво овластување за класа на повеќе-моторен авион со екипаж од еден член мора да има барем 70 часа налет во својство на водач на воздухоплов на авиони.

MK JAR-FCL 1.261**Овластувања за тип и класа –****Настава за знаење и обука по летање**

(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.261(a) и AMC FCL 1.261(2a))

(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.261(c)(2))

(Види Додаток 1, 2 и 3 на МК JAR-FCL 1.240)

(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.261(d))

(Види Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.055)

(Види AMC FCL 1.261(c)(2))

(Види AMC FCL 1.261(d))

[(Види МК JAR-FCL 1.251)

(Види AMC 1.251)]

(a) *Теоретска настава и услови за проверка*

(1) Кандидат за овластување за класа или тип за едно- или повеќе-моторени авиони мора да ја заврши потребната теоретска настава (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.261 (a) и AMC FCL 1.261(a)) и да покаже ниво на знаење кое е потребно за безбедно управување со соодветниот тип на авион.

(2) *Само за повеќе-моторни авиони:* Кандидат за овластување за класа на повеќе-моторен авион со екипаж од еден член мора да помине најмалку 7 часа теоретска настава за управување со повеќе-моторен авион.

(b) *Обука по летање*

(1) Кандидат за овластување за класа/тип за едно- и повеќе моторен авион со екипаж со еден член мора да заврши курс за обука по летање кој се однесува на испитот за вештина за овластување за класа/тип (види Додаток 3 на МК JAR-FCL 1.240).

(2) *Само за повеќе-моторни авиони:* Кандидат за овластување на класа/тип за повеќе-моторен авион со екипаж од еден член мора да помине најмалку 2 часа и 30 минути обука за летање со инструктор во нормални услови на повеќе-моторен авион и барем 3 часа и 30 минути обука за летање со инструктор во услови на дефект на мотор и техники за несиметричен лет;

(3) Кандидат за овластување за тип на авион со екипаж од повеќе членови мора да заврши курс за обука за летање кој се однесува на испитот за вештина за овластување за тип (види Додаток 2 на МК JAR FCL 1.240).

(c) *Спроведување на курсеви за обука*

(1) Курсевите за обука наменети за горе-наведените цели мора да се спроведуваат во FTO или TRTO. Исто така, курсевите за обука може да се изведуваат и во установа или во установа со која е склучен договор, а која ја спроведува авиопревозник или производител или, во посебни услови, индивидуален овластен инструктор.

(2) Овие курсеви мора да ги одобри надлежниот орган (види МК JAR-FCL 1.261(c)(2)), а установите мора да ги исполнуваат условите наведени во Додаток 2 на МК JAR FCL 1.055 како што е утврдено од страна на надлежниот орган. За целосна преобука за нов тип (на авион) (ZFTT) види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.261 (c)(2)).

(3) Без оглед на наведеното во став (c)(1) и (2) погоре, курсевите за обука за овластување за класа на едно-моторен авион или за овластување за класа на моторна едрилица може да ги спроведе FI или CRI.

(d) *Обука за соработка на екипаж од повеќе членови/тимска работа (MCC)* (види МК JAR-FCL 1.250(a)(3))

(1) Намената на курсот е да се даде обука за MCC во два случаи:

(i) за ученици кои посетуваат интегриран курс за АТР согласно целта на тој курс (види Додаток 1 на МК JAR FCL 1.1160 и 1.165(a)(1))

(ii) за иматели на PPL/IR или APL/IR кои не завршиле интегриран курс за АТР, но кои сакаат да добијат првично/почетно овластување за тип за авиони со екипаж од повеќе члена (види МК JAR-FCL 1.250(a)(3)).

Курсот за MCC мора да опфаќа најмалку 25 часа теоретска настава и вежби и 20 часа обука за MCC. На ученици кои посетуваат интегриран курс за АТР може да им се скрати практична обука за 5 часа. Кога е можно, обуката за MCC треба да се искombинира со курсот за стекнување на првично/почетно овластување за тип на авиони со екипаж со повеќе члена.

(2) Обуката за MCC мора да се заврши во рок од шест месеци и тоа под контрола или на Раководителот/Шефот за обука на овластена FTO или овластена TRTO или на одобрен курс за обука која ја спроведува авиопревозник. Курсот спроведен од страна на авиопревозник мора да ги исполнува условите наведени во Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.055, како што утврдил надлежниот орган. За дополнителни детали во врска со обуката за MCC види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.261(d) и AMC FCL 1.261(d). Мора да се користи FNPT II или симулатор за летање. [Секогаш кога е можно, обуката за MCC треба да се искombинира заедно со обуката за почетно/првично овластување за тип на авион со екипаж со повеќе членови, во кој случај практичната обука за MCC може да се скрати за не помалку од 10 часа ако се користи истиот симулатор за летање и за обуката за MCC и за овластувањето за тип.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03]

МК JAR-FCL 1.262 Овластувања за тип и класа на - Вештина
(Види Додаток 1, 2 и 3 на МК JAR-FCL 1.240)
(Види Додаток 1 на AMC FCL 1.261(d))

(a) *Испит за вештина за авион со екипаж со еден член.* Кандидат за овластување за тип или класа за авион со екипаж со еден член мора да покаже вештина потребна за безбедно управување со соодветниот тип или класа на авион, како што е пропишано во Додаток 1 и 3 на МК JAR-FCL 1.240.

(b) *Испит за вештина за авион со екипаж од повеќе члена.* Кандидат за овластување за тип на авион со екипаж со повеќе члена мора да покаже вештина потребна за безбедно управување со соодветниот тип на авион со екипаж составен од повеќе члена, а во својство на водач на авион или ко-пилот согласно Додаток 1 и 3 на МК JAR-FCL 1.240.

(c) *Соработка/тимска работа на екипаж од повеќе члена.* По завршување на обуката за MCC, кандидатот мора да покаже или способност да ги извршува должностите на пилот на авиони со екипаж од повеќе члена со тоа што ќе го положи испитот за вештина за стекнување на овластување за тип на авиони со екипаж составен од повеќе члена согласно Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.240, или мора да му се даде уверение за завршена обука за MCC согласно Додаток 1 на AMC FCL 1.261 (d).

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.215
Список на класи на авиони
Види МК JAR-FCL 1.215

Објаснувањето на табелата се однесува на МК JAR-FCL 1.235 (c):

(a) ознаката (D) во колона 3 посочува дека е потребна обука за разлики кога се врши префрлување меѓу варијанти или пак други типови на авиони кои се одделени со користење на линија во колона 2;

(b) иако издавањето на дозвола (колона 4) ги содржи сите авиони кои се наведени во колона 2, сепак е потребно да се заврши обука за запознавање и за разлики;

(c) посебната варијанта на која се спроведува испитот за вештина за стекнување на овластување за класа се запишува согласно МК JAR-FCL 1.080;

(d) симболот HPA (авиони со високи перформанси) во колона 3 посочува дека е потребна дополнителна обука за овој тип на авион ако кандидатот за овластувањето за тип не е имател на ATPL(A) или не му се признава теоретското познавање за ATPL(A).

Авионите кои не се наведени во списокот можат да се внесат во МК JAR-FCL дозвола, но правата од овластувањето се ограничени за авиони запишани во регистарот на земјата која издава овластувања.

**1. Едно/повеќе-моторен клипен авион (земја/вода)
– Екипаж со едн член/со повеќе члена (SP) (A)**

1 Производител	2 Авиони	3	4 Впишување во дозвола
Сите производители	Едномоторен клипен (земја)	(D)	SEP (земја)
	Едномоторен клипен (земја) со елиса со променлив чекор (VP)		
	Едномоторен клипен (земја) со вовлекувачки стоен трап (RU)		
	Едномоторен клипен (земја) со Мотори со турбо компресор (T)		
	Едномоторен клипен (земја) со кабински притисок		
	Едномоторен клипен (земја) со тркало на опашката (TW)		
	Едномоторен клипен (вода)	(D)	SEP (вода)
	Едномоторен клипен (вода) со елиса со променлив чекор (VP)		
	Едномоторен клипен (вода) со мотори со турбо компресор (T)		
	Едномоторен клипен (вода) со кабински притисок		

1 Производител	2 Авиони	3	4 Впишување во дозвола
Сите производители	Повеќемоторен клипен (земја)	(D)	MEP (земја)
	Повеќемоторен клипен (море)	(D)	MEP (море)

2. Едномоторен турбоелисен авион (земја) – со екипаж со еден член

1 Производител	2 Авиони	3	4 Впишување во дозвола
Aerospatiale (Socata)	TBM 700	(HPA)	Aerospatiale SET
Snow/ Rockwell/Ayres	S2R turbo thrush		Snow/Ayres SET
Cesan	206 A/T Soloy 207 A/T Soloy	(D)	CessnaSET
	208		
De Havilland (AirTech Canada) (Bombardier)	DHC-3 Turbo-Otter		DHC3
	DHC-2 Turbo-Beaver		DHC2

Gulfstream	Am. G-164D		GulfstreamSET
Pilatus	PC-6 series PC6 B2H2	(D)	Pilatus SET
	PC-7		
Rhein Flugzeugbau	FT 600		Rhein FlugzeugbauSET

3. Едномоторна клипна едрилица (земја) - со екипаж со еден член

1 Производител	2 Авиони	3	4 Впишување во дозвола
Сите производители	Сите моторни едрилици со целосно монтиран мотор и елиса што не се одстрануваат		TMG

[Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.220

Список на типови на авиони

Види МК JAR-FCL 1.220 (c)

Овој Додаток опфаќа типови на авиони хомологирани (type certificated) во земји членки на JAA и не опфаќа:

(i) типови на авиони кои не се хомологирани согласно FAR/JAR 23, FAR/JAR 23 категорија за регионален сообраќај, FAR/JAR 25, BCAR или AIR 2051;

(ii) типови на авиони хомологирани во земја членка на JAA под посебна регистрација како воени, поранешно-воени, експериментални или модели на авиони со посебна вредност (стари воздухоплови);

Авионите кои не се наведени можат да се внесат во JAR-FCL дозвола, но правата од овластувањето се ограничени на авиони впишани во регистарот на земјата која издава овластувања.

Објаснувањето за табелата се однесува на МК JAR-FCL 1.235 (c):

(a) ознаката (D) во колона 3 посочува дека е потребна обука за разлики кога се врши префрлување меѓу варијанти или пак други типови на авиони кои се одделени со користење на линија во колона 2;

(b) иако впишувањето во дозволата (колона 4) ги опфаќа сите авиони кои се наведени во колона 2, сепак е потребно да се заврши обука за запознавање и за разлики;

(c) посебната варијанта на која се спроведува испитот за вештина за стекнување на овластување за тип се запишува согласно МК JAR-FCL 1.080;

(d) симболот HPA (авиони со високи перформанси) во колона 3 посочува дека е потребна дополнителна обука за овој тип на авион, ако кандидатот за овластувањето за тип не е имател на ATPL(A) или не му се признава нивото на теоретското познавање за ATPL(A).

(e) под SP* се подразбира авион со екипаж со еден член кој е хомологиран во некоја од земјите членки на JAA.

Види список на авиони од даден во табелата во додаток 1 од JAR-FCL 1.220.

[Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1 на МК JAR FCL 1.240 и 1.295

Испит за вештини и проверка на стручност за овластувања за тип/класа и ATPL

(Види МК JAR FCL од 1.240 до 1.262 и 1.295)

(Види Додаток 1 на МК JAR FCL 1.261(a))

(Види AMC FCL 1.261(a))

1 Кандидатот мора да ја заврши потребната обука согласно наставната програма (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.261(a) и Додаток 2 и 3 на МК JAR-FCL 1.240). Кога се препорачува од страна на заедничкиот управен одбор за оперативна проценка (JOEB) и со согласност на JAA наставната програма може да се скрати со признавање на претходното искуство на слични типови на авиони. Надлежниот орган ги утврдува административните постапки со кои се потврдува дека кандидатот ги исполнува условите за полагање на испитот, вклучувајќи го и давањето на досието за обука на кандидатот на увид на испитувачот.

2 Темите кои треба да се опфатени со испитите за вештина/проверките за стручност се дадени во важечкиот Додаток 2 и 3 на МК JAR-FCL 1.240. Кога се препорачува од страна на заедничкиот управен одбор за оперативна проценка (JOEB) и со согласност на JAA може да се признаат точките за испит за вештина заеднички за други типови или варијанти кога пилотот има искуство на тој друг тип. Овие признавања не се однесуваат во текот на испитот за вештина за ATPL. Со одобрение од надлежниот орган може да се состават неколку различни испити за вештина/проверки за стручност кои содржат симуирани линиски операции. Испитувачот ќе одбере еден од тие различни испити за вештина/проверки за стручност. Мора да се користат симулатори за летање, ако има, и друга одобрена опрема за обука.

3 (a) За SPA: Кандидатот мора да ги положи деловите од испитот за вештина/проверката за стручност. Ако не положи кој било предмет од делот, тогаш тој дел се смета за неположен. Неуспех во повеќе од еден дел значи дека кандидатот повторно ќе го полага целиот испит/проверка. Секој кандидат кој нема да положи само еден дел, мора повторно да го полага тој дел. Доколку при повторното полагање на испитот/проверката падне на кој било дел, вклучувајќи ги и оние делови кои ги положил во претходниот обид, бара од кандидатот повторно полагање на целиот испит/проверка.

(b) За MPA: Кандидатот мора да ги положи деловите од испитот за вештина/проверката за стручност. Ако не положи повеќе од пет предмети, мора повторно да го полага целиот испит. Секој кандидат кој нема да положи пет предмети или помалку, мора повторно да ги полага тие предмети. Доколку кандидатот при повторното полагање на испитот/проверката падне на кој било дел, вклучувајќи ги и оние делови кои ги положил во претходниот обид, бара од кандидатот повторно полагање на целиот испит/проверка.

(c) Во случај кандидатот да не го положи или не го полага Дел 6, тогаш овластувањето за тип се издава без права за Cat II или III.

(d) Делот 6 не претставува дел од испитот за вештина за ATPL.

4 Може да се побара дополнителна обука после кој било неположен испит/проверка. Ако во два наврата кандидат не успее да ги положи сите делови од испитот, испитувачот мора да бара дополнителна обука. Не постои ограничување на бројот на испитите за вештина/проверки за стручност.

СПРОВЕДУВАЊЕ НА ИСПИТОТ/ПРОВЕРКАТА – ОПШТО

5 Надлежниот орган ќе му даде на испитувачот безбедносни критериуми кои треба да се следат за време на спроведување на испитот/проверката.

6 Ако кандидатот реши да го прекине испитот/проверката од причини за кои испитувачот смета дека не се оправдани, ќе се смета дека кандидатот паднал по оние предмети на кои не се обидел да ги полага. Ако испитот/проверката се прекинат од причини за кои испитувачот смета дека се оправдани, во тој случај само оние делови од испитот/проверката кои не се завршени ќе се полагаат во понатамошното летање.

7 Доколку смета дека е потребно испитувачот може да побара од кандидат да повтори, само еднаш, кој било маневар или процедура. Испитувачот може да го прекине испитот/проверката во која било фаза, ако смета дека способноста на кандидатот бара повторување на целиот испит/проверка.

8 Проверките и процедурите мора да се спроведуваат/извршуваат согласно одобрената листа за проверка за авион кој се користи за испитот/проверката, ако е применливо, заедно со концептот за работа со екипаж од повеќе членови (МСС). Податоците за изведување на полетување, приод и слетување мора да ги пресмета кандидатот согласно оперативниот прирачник или прирачникот за летање за авионот кој се користи. Висините за донесување одлука, минималните висини за спуштање, како и точката за неуспешен приод ги определува кандидатот за ATPL(A) и/или за носител на овластување за тип/ класа за време на проверката на стручност, ако е применливо.

ПОСЕБНИ УСЛОВИ ЗА ИСПИТОТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВЕРКАТА НА СТРУЧНОСТ ЗА АВИОНИ СО ЕКИПАЖ СО ПОВЕЌЕ ЧЛЕНОВИ И ЗА ИСПИТОТ ЗА ВЕШТИНА ПОТРЕБНА ЗА ATPL(A)

9 Испитот/проверката за авион со екипаж со повеќе членови мора да се спроведе во средина на екипаж со повеќе членови. Друг кандидат или пилот, може да врши функција на втор пилот. Ако авион, а не симулатор, се користи за испитот/проверката, вториот пилот мора да биде инструктор.

10 Од кандидат се бара да управува со авионот како "пилот кој управува со авион" (pilot flying – PF) за време на сите фази на испитот/проверката, освен точка 2.6. и точките за процедури во абнормални и опасни ситуации 3.4.0 до 3.4.14 И точките 3.6.0 до 3.6.9 кои може да се спроведат како PF или PNF согласно МСС (согласно Додаток 2 на 1.240 И 1.295). Кандидатот за првично издавање на овластување за тип или ATPL(A) за авион со екипаж со повеќе членови мора да демонстрира способност да делува во својство на "пилот кој не управува со авион" (PNF). Кандидатот може да го избере или десното или левото седиште за време на испитот/ проверката, ако сите точки од испитот/проверката може да се изведат од избраното седиште.

11 Следните предмети/точки мора посебно да се проверат за време на испитот/проверката на кандидатите за ATPL(A) или за овластување за тип за авион со екипаж со повеќе члена со проширување на должностите на водач на воздухоплов, без разлика дали кандидатот лета како PF или PNF:

- (a) раководење со соработката на екипаж од повеќе членови
- (b) одржување на општ надзор врз летањето на авионот со соодветна контрола; и
- (c) поставување на приоритети и донесување на одлуки согласно аспектите на безбедност и односите правила и прописи адекватни за оперативната состојба, вклучувајќи ги и оние за опасни ситуации.

12 Испитот/проверката мора да се спроведе во IFR и, колку што е можно повеќе, во симулирани услови на комерцијален воздушен сообраќај. Клучен елемент претставува способноста да се испланира и изврши летот по материјалот даден на рутинското известување пред лет.

ДОЗВОЛЕНО ОДСТАПУВАЊЕ КАЈ ИСПИТОТ ПО ЛЕТАЊЕ

13 Кандидатот мора да покаже дека е способен за следното:

- (a) да управува со авионот во рамките на ограничувањата на истиот;
- (b) да ги изведе сите маневри внимателно и прецизно;
- (c) да донесува добри проценки и применува летачки способности;
- (d) да го применува знаењето за воздухопловство;
- (e) да одржува контрола на авионот за цело време на начин дека не постои сомнеж во успешниот резултат од извршување на процедури или маневри;
- (f) да ги разбере и примени процедурите за соработка на екипаж со повеќе членови и за време на неспособност на член на екипаж, ако е применливо; и
- (g) успешно да комуницира со останатите членови на екипажот.

14 Следните ограничувања се дадени како општи упатства. Испитувачот мора да ги земе в предвид условите за турбуленција, како и квалитетот на оперативните и управувачки карактеристики на авионот кој се користи.

Висина		
Општо		± 100 стапки
Започнување со продолжување на друг круг на висина на дон. на одлука		+ 50 стапки/-0 стапки
Миним. висина на спуштање/		+ 50 стапки/-0 стапки
Патека на летот		
со радио средства	$\pm 5^{\circ}$	
Прецизен приод		скршнување од пола скала, азимут и рамнина на понирање
Курс		
сите мотори работат	$\pm 5^{\circ}$	
со симулиран дефект на мотор	$\pm 10^{\circ}$	
Брзина		
сите мотори работат	± 5 јазли	
со симулиран дефект на мотор	+10 јазли / -5 јазли	

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ЗА ВЕШТИНА/ПРОВЕРКАТА НА СТРУЧНОСТ

15 (a) Содржината и деловите на испитот за вештина и проверката на стручност се пропишани во Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.240 за авиони со екипаж со повеќе членови и Додаток 3 на МК JAR-FCL 1.240 за авиони со еден пилот. Форматот и образецот на пријавата за испит за вештина може да ги утврди надлежниот орган (видете IEM FCL 1.240(1) и (2)).

(b) Ако курсот за овластување за тип опфаќа помалку од 2 часа обука по летање во авион, во тој случај испитот за вештина може да биде само на симулатор на летање и може да се спроведе пред започнување со обуката по летање во авион. Во ваков случај, уверение за завршен курс за овластување за тип, вклучувајќи ја и обуката по летање во авион, мора да се достави до надлежниот орган пред да се внесе ново овластување за тип во дозволата на кандидатот.

[Amdt. 1, 0.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.240 и 1.295

Содржина на ATPL/A овластување за тип/обука/испит за вештина/проверка на стручност за авиони со екипаж со повеќе членови

(Види МК JAR-FCL 1.240 на 1.262 и 1.295)

1 Следните симболи се со значење:

- P = Обучен за водач на воздухоплов или копилот и како пилот кој пилотира (PF) и пилот кој не пилотира (PNF) за издавање на овластување за тип, што е соодветно.
- X = Мора да се користи симулатор за оваа вежба, ако стои на располагање, во спротивно мора да се користи воздухопловот ако е соодветен за маневарот или процедурата.
- P# = Обуката мора да биде дополнета со надгледан преглед на авион.

2 Практичната обука мора да се спроведува најмалку на ниво на опрема, прикажана како (P) или може да се спроведува на кое било повисоко ниво на опрема што е прикажано со стрелка ($\rightarrow$).

Следните кратенки се користат за означување на опремата за обука која се користи:

A = авион
 FS = Симулатор за летање
 FTD = Тренажер за обука за летање
 OTD = Останати тренажни средства

3 Ставките означени со ѕвездичка (*) се летаат исклучиво по вредности на инструменти. Ако овој услов не е исполнет за време на испитот за вештина или проверката на стручност, овластувањето за тип се ограничува само за летање по VFR.

4 Онаму каде се појавува буквата "М" во колоната за испит за вештина/проверка на стручност, се означува дека тоа е задолжителна вежба.

5 Симулатор по летање мора да се користи за практична обука и испитување, ако симулаторот претставува составен дел од одобрен курс за овластување за тип. За да се одобри курсот мора да се земе в предвид следното:

- (a) квалификацијата на симулаторот за летање или FNPT II согласно JAR-STD;
- (b) квалификациите на инструкторот и испитувачот;
- (c) траењето на обуката на симулатор за линиско летање, која ја обезбедува курсот;
- (d) квалификациите и претходното искуство за линиско летање на пилотот која се обучува; и
- (e) траењето на линиско летање под надзор кое се спроведување после издавањето на новото овластување за тип.

	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ATPL/ОВЛАСТ. ЗА ТИП/ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури (вклучувајќи соработка на екипаж со повеќе члена)					Иницијали на инструкторот по завршување на обуката	Пријав.	Иницијали на испитувачот по завршување на испитот
	OTD	FTD	FS	A		FS A	
ДЕЛ 1							
Подготовка за лет							
1.1. Пресм. на перформанси	P						
1.2 Надворешен визуелен преглед на авион; место на секоја точка и цел на прегледот	P#			P			
1.3 Преглед на пилот. кабина		P					
1.4 Корист. на чек листа пред придвижување на моторите, процедури за придвиж., проверка на радио и навигациона опрема, избор и поставување на навигац. и фреквенции за комуникации	P→	→	→	→		M	
1.5 Возење по земја по упатст. од контрола на летање или на инструкторот			P→	→			

	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ATPL/ОВЛАСТ. ЗА ТИП/ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури (вклучувајќи соработка на екипаж со повеќе члена)					Иницијали на инструкторот по завршување на обуката	Пријав.	Иницијали на испитувачот по завршување на испитот
	OTD	F T D	FS	A		FS A	
1.6 Проверки пред лет		P →	→	→		M	
Дел 2							
2. Полетување							
2.1 Нормални полетувања со разли. поставување на закрилца, вклуч. итно полетување			P→	→			
2.2* Полетување по инструменти; преод на лет. по инструменти треба да се изврши за време на ротација или веднаш кога е во воздух			P→	→			
2.3 Полетување со бочен ветар (A, ако е можно)			P→	→			
2.4 Полетување со макс. маса на полетување (вистинска или симулирана макс. маса на полетување)			P→	→			
2.5 Полетувања со симулиран дефект на мотор			P→	→			
2.5.1* набрзо после постигнување на V ₂ ,			P→	→			
(Кај авиони кои не се хомологирани како категорија на авиони за транспорт (JAR/FAR 25) ниту како категорија на авиони за рег. сообраќ. (SFAR23), дефект на мотор не смее да се симулира се додека не се постигне миним. висина од 500 стапки над крајот на ПСП. Кај авиони кои имаат исти перформанси како категорија на авиони за транспорт што се однесува до масата на полетување и висината по густина, инструкторот може да симулира дефект на мотор набрзо по достигнување на V ₂)							
2.5.2* помеѓу V ₁ и V ₂			P	X		M FS Единст.	
2.6 Прекинатото полетување при разумна брзина пред да се постигне V ₁ .			P→	→X		M	
Дел 3							
3 Маневри и процедури во лет							
3.1 Вртење со и без спојлери			P→	→X			

	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ATPL/ОВЛАСТ. ЗА ТИП/ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури (вклучувајќи соработка на екипаж со повеќе члена)					Иницијали на инструкторот по завршување на обуката	Пријав.	Иницијали на испитувачот по завршување на испитот
	OTD	F T D	FS	A		FS A	
3.2 Набирање под и Махови бафети (осцилации) после постигнување на критичниот Махов број и други специфични карактеристики за летање на авионот (на пр. Dutch Roll – "холандски чекор")		P →	→X воздухоплов не може да се користи за оваа вежба				
3.3 Нормална работа на системи и командната табла на инженерот	P→	→	→	→			
3.4 Нормална и невообичаена работа на следните системи:						M	Задолжителен мин. од 3 невооби. Се избираат од 3.4.0 до 3.4.14 вклучително.
3.4.0 Мотор (ако треба елиса)	P→	→	→	→			
3.4.1 Кабински притисок и климатизација	P→	→	→	→			
3.4.2 Пилот/систем за статички притисок	P→	→	→	→			
3.4.3 Систем на гориво	P→	→	→	→			
3.4.4 Електричен систем	P→	→	→	→			
3.4.5 Хидрауличен систем	P→	→	→	→			
3.4.6 Систем за контрола на лет и урамнотежување	P→	→	→	→			
3.4.7 Систем против замрз. и за одмрзнување, затоплув. на штитн.	P→	→	→	→			
3.4.8 Автопилот/ команден навиг. Уред	P→	→	→	→			
3.4.9 Апарати за губење на брзина или апарати за предупредување или за избегнување и апарати за зголемување на стабилност	P→	→	→	→			
3.4.10 Систем за предупредување на опасно приближување на земја, радар за време, радио алтиметар/ импулсен примопредајник		P →	→	→			
3.4.11 Радиа, навигациска опрема, инструменти, систем за управување на лет	P→	→	→	→			
3.4.12 Стоен трап и сопирачки	P→	→	→	→			
3.4.13 Систем за преткрилца и задкрилца	P→	→	→	→			

	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ATPL/ОВЛАСТ. ЗА ТИП/ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури (вклучувајќи соработка на екипаж со повеќе члена)					Иницијали на инструкторот по завршување на обуката	Пријав.	Иницијали на испитувачот по завршување на испитот
	OTD	F T D	FS	A		FS A	
3.4.14 Помощна погонска група	P→	→	→	→			
Намерно оставено празно							
3.6 Абнормални и итни процедури:						M	Задолжителен мин. од 3 ставки се избираат од 3.6.1 до 3.6.9 вклучително.
3.6.1 Вежби во случај на пожар, на пр. на мотор, оддел за багаж, пилотска кабина, крило и електрич. систем, вклучувајќи и евакуација		P →	→	→			
3.6.2 Контрола на чад и отстранување		P →	→	→			
3.6.3 Дефект на мотор, престанок со работа и повторно покренување на безбедна висина		P →	→	→			
3.6.4 Испуштање на гориво (симулирано)		P →	→	→			
3.6.5 Проместување на ветер при полетување/ слетување			P	X		само FS	
3.6.6 Симулиран дефект на притисок во кабина/принудно спуштање/понирање			P→	→			
3.6.7 Онеспособеност на член на екипаж за летање		P →	→	→			
3.6.8 Други процедури за опасни ситуации како што е дадено во соодв. Прирачник за летање на авионот		P →	→	→			
3.6.9 Случај на ACAS	P→	→	→			само FS	
3.7 Остро свртување со нагиб од 45°, 180° до 360° на лево и десно		P →	→	→			

	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ATPL/ОВЛАСТ. ЗА ТИП/ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури (вклучувајќи соработка на екипаж со повеќе члена)					Иницијали на инструкторот по завршување на обуката	Пријав.	Иницијали на испитувачот по завршување на испитот
	OTD	F T D	FS	A		FS A	
3..8 Рано препознавање и против мерки за приближув. на губење на брзина (до активирање на уредот за предупредување на губење на брзина) во конфигурација на полетување (закрилца во положба на полетување), во конфигурација на лет во режим на крстарење и во конфигурација за слетување (закрилца во положба за слетување, извлечен стоен трап)			P→	→			
3..8.1 Опоравување после потполно губење на брзина и активирање на уредот за предупредување на губење на брзината при качување, крстарење и конфигурација за приод			P	X			
3.9 Процедури за летање по инструменти							
3.9.1* Следење на рутите за заминување и пристигнување и АТС упатствата		P →	→	→			
3.9.2* Процедури за чекање		P →	→	→			
3.9.3* Прецизен приод надолу до висина на одлука (DH) не помала од 60 м (200 ft)							
3.9.3.1* рачно, без командно навигационен уред за лет			P→	→		М (само испит за вешти.)	
3.9.3.2* мануелно, со командно навигационен уред за лет			P→	→		М (само испит за вешти.)	
3.9.3.3* автоматски, со автопилот			P→	→			

	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ATPL/ОВЛАСТ. ЗА ТИП/ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури (вклучувајќи соработка на екипаж со повеќе члена)					Иницијали на инструкторот по завршување на обуката	Пријав.	Иницијали на испитувачот по завршување на испитот
	OTD	F T D	FS	A		FS A	
3.9.3.4* рачно, симулирано неработење на еден мотор; дефектот на мотор треба да се симулира за време на крајниот приод од пред поминување на надворешниот маркер (OM) па се до приземјување или преку комплетна процедура за неуспешен приод За авиони кои не се хомологирани во категорија на авиони за превоз (JAR/FAR 25) или авиони за регионален сообраќај (SFAR 23), приодот со симулиран дефект на мотор и наредното продолжување на друг круг мора да се иницира во врска со непрецизниот приод како е опишано во 3.9.4. Продолжувањето на друг круг се иницира кога ќе се постигне објавената висина за (безбедно) надвисување на препреки (OCH/A), меѓутоа, не подоцна од постигнувањето на минималната висина на спуштање (MDH/A) од 500 ft над висината на прагот на полетно-слетната патека. За авиони кои имаат исти перформанси како и авионите од категоријата за транспорт што се однесува до масата за полетување и висината по густина, инструкторот може да симулира дефект на мотор согласно 3.9.3.4.			P→	→		M	
3.9.4* NDB или VOC/LOC – приод до MDH/A			P→	→		M	

	ПРАКТИЧНА ОБУКА				ATPL/ОВЛАСТ. ЗА ТИП/ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ		
Маневри/Процедури (вклучувајќи соработка на екипаж со повеќе члена)					Иницијали на инструкторот по завршување на обуката	Пријав.	Иницијали на испитувачот по завршување на испитот
	OTD	F T D	FS	A		FS A	
3.9.5. Приод со кружење во следниве услови : (a)* приод до дозволената минимална висина за приод со кружење на аеродромот за кој што станува збор согласно локалните средства за приод по инструменти во симулирани услови за летање по инструменти; <u>проследено со:</u> (b) приод со кружење до друга полетно-слетна патека, најмалку 90° од оската од завршниот приод кој се користи во точка а), на дозволената минимална висина за приод со кружење; Забелешка: ако а) и б) не се можни заради АТС причини, може да се изведе постапка при симулирана слаба видливост			P*→	→			
ДЕЛ 4							
4. Процедури за неуспешен приод 4.1 Продолжување на друг круг со сите мотори во функција* после приод по ILS при постигнување на висината на одлука			P→	→			
4.2 Други процедури за неуспешен приод			P→	→			
4.3* Рачно продолжување на друг круг со симулиран дефект на еден мотор после пристап по инструменти при постигнување на DH, MDH или MAPt			P→	→		M	
4.4 Прекинуто слетување на 15 м (50 ft) над праг на ПСП и продолжување на друг круг			P→	→			
Дел 5							
5 Слетување 5.1 Нормално слетување* исто после приод по ILS со преод кон визуелен лет по постигнување на DH			P				

	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ATPL/ОВЛАСТ. ЗА ТИП/ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури (вклучувајќи соработка на екипаж со повеќе члена)					Иницијали на инструкторот по завршување на обуката	Пријав.	Иницијали на испитувачот по завршување на испитот
	OTD	F T D	FS	A		FS A	
5.2 Слетување со симулирано заглавен хориз. стабилизатор во која било out-of-trim положба			P→	X A/C може да не се користи за оваа вежба			
5.3 Слетување со бочен ветер (а/с, ако е можно)			P→	→			
5.4 Школски круг и слетување без извлечени или со делумно извлечени закрилца и преткрилца			P→	→			
5.5 Слетување со симулиран дефект за критична работа на мотор			P→	→		M	
5.6 Слетување со два неоперативни мотора - Авиони со три мотори: централниот мотор и еден надворешен мотор колку е можно согласно податоците од AFM. - Авиони со четири мотори, два мотори од една страна			P	X		M само FS (само испит за веш.)	

Општи забелешки :

Посебни услови за продолжување на овластување за тип за приоди по инструменти до висина на донесување на одлука помала од 200 стапки (60 м), т.е. операции за Cat II/III.

(Се однесува на Поддел E, MK JAR FCL 1.180)

	ПРАКТИЧНА ОБУКА					РДАТ/ТИП НА ОВЛАСТУВАЊЕ ТЕСТ ЗА ВЕШТИНИ/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛЦИ	
Маневри/Процедури (вклучува соработка на повеќе члена посада)					Иницијали на инструкторот кога ќе заврши обуката	Пријавен во	Иницијали на испитувачот кога ќе заврши тестот
	OTD	FTD	FS	A		FSA	
Дел 6							
6 Дополн. одобрување на овластување за тип за приоди по инструменти со спуштање до висина на донесување на одлука не помала од 60 м (200 ft) (CAT II/III) Следните маневри и процедури се минималните услови за обука за да се дозволи приод со помош на инструменти до DH помала од 60м (200ft). За време на следните приоди со помош на инструменти и процедури за неуспешен приод мора да се користи целата опрема на авионот која е потребна за издавање на овластување за тип за приоди по инструменти до DH помала од 60 м (200 ft). 6.1* Прекинато полетување на минимално дозволена RVR.			P →	X→ за оваа вежба не мора да се користи A/C		M*	
6.2* Приод по ILS Кај симулирани услови за лет со помош на инструменти до погодна DH, со користење на систем за водење на авион. Стандардни процедури за соработка на екипаж (поделба на задачи, процедури за повик, заеднички надзор, размена на податоци и поддршка) мора да се користат.			P →	P→		M	

	ПРАКТИЧНА ОБУКА					РДАТ/ТИП НА ОВЛАСТУВАЊЕ ТЕСТ ЗА ВЕШТИНИ/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛЦИ	
Маневри/Процедури (вклучува соработка на повеќе члена посада)					Иницијали на инструкторот кога ќе заврши обуката	Пријав ен во	Иницијали на испитувачот кога ќе заврши тестот
	OT D	FTD	FS	A		FSA	
6.3* Продолжување на друг круг после приоди како што е наведено во 6.2 по постигнување на DH. Исто така, обуката мора да опфаќа и продолжување на друг круг поради (симулирани) недоволна RVR, преместување на ветер, скршнување на авион повеќе од ограничувањата за приод заради успешен приод и дефект на опрема на земја/авион пред да се постигне DH и, продолжување на друг круг со симулиран дефект на опрема во авион.			P→	→		M	
6.4* Слетување(а) со визуелен репер определен кај DH следејќи еден приод по инструменти. Во зависност од специфичниот систем за водење на авион, мора да се изведе автоматско слетување.			P→	→		M	

Забелешка: CAT II/III операциите мора да се извршат согласно оперативните правила.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 3 на МК JAR-FCL 1.240

Содржина на овластување за класа/тип/обука/испит за вештина и проверка на стручност за едно-моторен авион и повеќе-моторни авиони со еден пилот
(Види МК JAR FCL од 1.240 до 1.262, и 1.295)

1 Следните симболи се со значење:

- P = Обучен како водач на воздухоплов за издавање на овластување за класа/тип, што е соодветно.
X = Мора да се користат симулатори за оваа вежба, ако има на располагање, во спротивно мора да се користи воздухопловот ако е соодветен за маневарот или процедурата.

2 Практичната обука мора да се спроведува најмалку на ниво на опрема, прикажана како (P) или може да се спроведува на кое било повисоко ниво на опрема што е прикажано со стрелка (→).

Следните кратенки се користат за означување на опремата за обука која се користи:

A	= авион
FS	= Симулатор за летање
FTD	= Тренажер за обука за летање (вклучувајќи FNPT II за овластување за класа за ME)

3 Летовите од ставките означени со ѕвездичка (*) во делот 3B и, Дел 6 за повеќе-моторен авион, мора да се изведуваат исклучиво по вредности на инструменти ако ревалидација/продолжување на овластување за летање по инструменти се опфатени во испитот за вештина или проверката за стручност. Ако наведеното во ставките означени со ѕвездички не се лета исклучиво по вредности на инструменти за време на испитот за вештина или проверката на стручност, и кога нема признавање на права за овластување за летање по инструменти, овластувањето за класа/тип се ограничува само за летање по VFR.

4 Делот 3A мора да се заврши за да се ревалидира овластување за тип или класа за повеќе-моторни авиони, само VFR, каде потребното искуство од 10 сектори на рута во претходните 12 месеци не е постигнато. Делот 3A не треба да се исполни ако е завршен делот 3B.

5 Онаму каде се појавува буквата "M" во колоната за испит за вештина/проверка на стручност, се означува дека тоа е задолжителна вежба или избор каде станува збор за повеќе од една вежба.

6 Кога проверка за стручност на авион со еден пилот се врши на летање со екипаж со повеќе членови и тоа согласно JAR-OPS, овластувањето за класа/тип се ограничува само за летање со екипаж со повеќе членови.

7 Симулатор за летање или FNPT II мора да се користи за практична обука или за стекнување на овластување за тип или класа за повеќе-моторни авиони ако симулаторот или FNPT II претставуваат дел од одобрен курс за овластување за тип или класа. За да се одобри курсот мора да се земе во предвид следното:

- (a) квалификацијата на симулаторот за летање или FNPT II согласно JAR-STD;
- (b) квалификациите на инструкторот и испитувачот;
- (c) траењето на обуката на симулатор за летање или FNPT II, која ја обезбедува курсот; и
- (d) квалификациите и претходното искуство на пилотот која се обучува.

ПРАКТИЧНА ОБУКА				ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ТИП/КЛАСА ИСПИТ ЗА ВЕШТИНА/ ПРОВЕРКА ЗА СТРУЧНОСТ		
Маневри/Процедури				Иницијали на инструк. по завршув. на обуката	Пријавен во FS A	Иницијали на испитув. по завршув. на испитот
	FTD	FS	A			
ДЕЛ 1						
1 ЗАМИНУВАЊЕ						
1.1 Пред лет вклучувајќи: Документација Маса и рамнотежа Извештај за временски услови						
1.2 Проверка пред придвижување Надворешна/внатрешна			P		M	
1.3 Придвижување на мотор: Нормално Грешки во работа	P→	→	→		M	
1.4 Возење по земја/рулање		P→	→		M	
1.5 Проверки пред заминување: Проба на мотор (ако е можно)	P→	→	→		M	
1.6 Процедури за полетување: Нормални со поставување на закрилца за бочен ветер согласно Прирачникот за летање (ако има услови)		P→	→		M	
1.7 Качување: V _x /V _y Свртувања на курс Израмнување при слетување		P→	→		M	
1.8 Одржување на врски со АТС - придржување, R/T процедури						
ДЕЛ 2						
2. Работа во зона на VMC						
2.1. Праволиниски и хоризонтален лет со различни брзини низ воздух, вклучувајќи лет на критично ниски брзини низ воздухот со и без закрилца (вклучувајќи период V _{mc} кога е можно)		P→	→			
2.2. Остри свртувања (360° на лево и десно со нагиб од 45°)		P→	→		M	

	ПРАКТИЧНА ОБУКА				ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ТИП/КЛАСА ИСПИТ ЗА ВЕШТИНА/ ПРОВЕРКА ЗА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури				Иницијали на инструк. по завршув. на обуката	Пријавен во	Иницијали на испитув. по завршув. на испитот
	FTD	FS	A		FS A	
2.3 Губење на брзина и исправување: i. чисто губење на брзината ii. приод до губење на брзина во свртување при спуштање со нагиб во конфигурација на приод со мотори во работа iii. приод до губење на брзина во конфигурација на приод со мотори во работа iv. приод до губење на брзина, свртување во качување со закрилца во положба на качување и со снага за качување (само за едно-моторни авиони)		P→	→		M	
2.4 Управување со користење на автопилот и команден навигациски уред (може да се изврши во Дел 3) ако е можно		P→	→		M	
2.5 Одржување на врски со АТС - придржување, R/T процедури						
Дел 3А						
3А Процедури за на рута VFR (види Додаток 3 на JAR-FCL 1.240 забелешка 3 и 4)						
3А.1 План на лет, навигација со пресметување на пат и читање на мапи						
3А.2 Одржување на висина, курс и брзина						
3А.3 Ориентација, темпирање и ревизија на ЕТА						
3А.4 Користење на радио навигациони средства (ако е применливо)						
3А.5 Водење на лет (авионска книга, рутински проверки, вклучувајќи гориво, системи и замрзнување)						
3А.6 Одржување на врски со АТС - придржување, R/T процедури						
Дел 3В						
3В Летање со помош на инструменти		P→	→		M	
3В.1* Заминување по IFR		P→	→		M	
3В.2* Лет на рута по IFR		P→	→		M	
3В.3* Процедури за чекање		P→	→		M	

ПРАКТИЧНА ОБУКА				ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ТИП/КЛАСА ИСПИТ ЗА ВЕШТИНА/ ПРОВЕРКА ЗА СТРУЧНОСТ		
Маневри/Процедури				Иницијали на инструк. по завршув. на обуката	Пријавен во FS A	Иницијали на испитув. по завршув. на испитот
	FTD	FS	A			
3B.4* ILS до DH/A на 200' (60м) или до процедурални минимуми (може да се користи автопилот до пресретнување на рамнината на понирање)		P→	→		M	
3B.5* Непрецизен приод до MDH/A и MAP		P→	→		M	
3B.6* Вежби по летање, вклучувајќи симулиран дефект на компасот и индикатор за висина : Свртувања Исправувања од невообичаени положби	P→	→	→		M	
3B.7* Дефект на локалајзерот или рамнината на понирање	P→	→	→			
3B.8* Одржување на врски со АТС - придржување, R/T процедури						
ДЕЛ 4						
4 Пристигнување и слетувања	P→	→			M	
4.1 Процедури за пристигнување на аеродром						
4.2 Нормално слетување		P→	→		M	
4.3 Слетување без закрилца		P→	→		M	
4.4 Слетување со бочен ветер (ако има соодветни услови)		P→	→			
4.5 Приод и слетување со мал гас (релант) се до 2000' над ПСП (само за едно-моторен авион)		P→	→			
4.6 Продолжување на друг круг од минимална висина		P→	→		M	
4.7 Продолжување на друг круг и слетување ноќе (ако е применливо)	P→	→	→			
4.8 Одржување на врски со АТС - придржување, R/T процедури						
Дел 5						
5 Невообичаени и процедури за опасни ситуации (Овој дел може да се комбинира со Деловите од 1 до 4)						
5.1 Прекинато полетување при разумна брзина		P→	→		M	

ПРАКТИЧНА ОБУКА				ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ТИП/КЛАСА ИСПИТ ЗА ВЕШТИНА/ ПРОВЕРКА ЗА СТРУЧНОСТ		
Маневри/Процедури				Иницијали на инструк. по завршув. на обуката	Пријавен во	Иницијали на испитув. по завршув. на испитот
	FTD	FS	A		FS A	
5.2 Симулиран дефект на мотор после полетување (само за едно-моторни авиони)			P		M	
5.3 Симулирано принудно слетување без работа на мотор (само за едно-моторен авион)			P		M	
5.4 Симулирани опасни ситуации : i. Пожар или чад за време на лет ii. Грешки во работата на системите	P→	→	→			
5.5 Престанок на работа на мотор и повторно придвижување (само испит за вештина за ME)	P→	→	→			
5.6 Одржување на врски со ATC - придржување, R/T процедури						
Дел 6						
6 Симулиран асиметричен лет						
6.1* (Овој дел може да се комбинира со деловите од 1 до 5) Симулиран дефект на мотор за време на полетување (на безбедна висина освен ако не се изведува на FS или FNPT II)	P→	→	→X		M	
6.2* Асиметричен приод и продолжување на друг круг	P→	→	→		M	
6.3.* Асиметричен приод и конечно запирање после слетување	P→	→	→		M	
6.4 Одржување на врски со ATC - придржување, R/T процедури						

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.246**Признавање на искуство за IR делот кој се однесува на проверката на стручност за овластување за тип или класа**

(Види МК JAR-FCL 1.246)

Признавања се одобруваат само кога имателот ревалидира права од IR за едно моторни авиони и повеќе моторни авиони со еден пилот, што е соодветно.

Кога се врши проверка на стручност вклучувајќи IR, и имателот има важежко:	Признавање е важежко во IR делот на Проверката за стручност за следното:	
(1)	(2)	
Овластување за MP тип	а. SE класа* и б. Овластување за SE тип*, и с. Овластување за SP ME класа и тип, се признава искуство за Дел 3б од додаток 3 на JAR FCL 1.240	(а)
Овластување за SP ME тип, со кој се лета како со еден пилот	а. SP ME класа и б. Овластување за SE класа и тип	(б)
Овластување за SP ME тип, ограничен за MP летање	а. SP ME класа* и б. Овластување за SE класа и тип*	(с)
Овластување за SP ME класа, со кој се лета како со еден пилот	а. Овластување за SE класа и тип, и б. Овластување за SP ME тип	(д)
Овластување за SP ME класа, ограничен за MP летање	а. Овластување за SE класа и тип*, и б. Овластување за SP ME тип*	(е)
Овластување за SP SE класа	Овластување за SE класа и тип	(ф)
Овластување за SP SE тип	Овластување за SE класа и тип	(г)

* Под услов дека во предходните 12 месеци се извршени најмалку 3 IFR заминувања и приоди на SP класа или тип на авион со еден пилот.

[Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1 на МК JAR FCL 1.251**Курс за дополнителна теоретска настава за стекнување на овластување за класа или тип за авиони со еден пилот и високи перформанси**

(Види Додаток 3 на МК JAR-FCL 1.055)

(Види МК JAR FCL 1.251)

(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.285)

(Види AMC FCL 1.055(a))

(Види AMC МК JAR-FCL 1.251)

ОБУКА ЗА АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ

1 Целта на курсот за теоретска настава е да му даде на кандидатот доволно познавање за оние делови од операциите на авиони кои летаат со големи брзини и висини, како и за системите на воздухопловот кои се потребни за овие операции.

2 На имателот на ICAO ATPL(A) или со позитивни оценки на испитите по теоретско познавање за ниво на ATPL(A), тоа им се признава како исполнување на условите наведени во МК JAR-FCL 1.251(a)(3).

3 Позитивни оценки по предметите од теоретско познавање, кои се дел од НРА курсот, не се признаваат како исполнување на следно теоретско испитување за издавање на CPL(A), IR(A) или ATPL(A).

ОДРЖУВАЧИ НА ИСПИТИТЕ

4 Теоретската настава за НРА може да ја изведе FTO која има овластување да врши обука по теоретско знаење за ATPL(A). Исто така, курсевите може да ги вршат и TRTO-ии кои нудат обука за овластувања за класа и тип за НРА, во кој случај спроведувањето на курсот подлежи на посебно одобрение. Од оние кои ги одржуваат курсевите се бара да потврдат дека кандидатот завршил обука и демонстрирал знаење како предуслов за обука за прво овластување за тип или класа за авиони со високи перформанси.

НАСТАВНИ ПРОГРАМИ ЗА КУРСЕВИТЕ

5 Не постои задолжително минимално или максимално времетраење за теоретската настава, која може да се врши со настава на далечина. Предметите кои треба да се опфатени со курсот како и писмените испити се прикажани во табелата подолу.

Насловите на главните предмети се прикажани со големи букви, а наставната програма која тие ја опфаќаат е прикажана со број на предметот. Броевите на предметите се однесуваат на онаа наставна програма во врска со теоретската настава за авиони што се содржани во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470. Содржината на наставната програма претставува општ показател на опфатените области, а содржината на испитите треба да ги опфати сите броеви на предмети без оглед на нивното значење за кој било тип или класа на авион.

Број на предмет	Содржина на наставен програма:
021 00 00 00	СТРУКТУРА И СИСТЕМ, ЕЛЕКТРИКА, ПОГОНСКА ГРУПА НА АВИОНИ
021 02 02 01	Наизменична струја - општо
до	Генератори
021 02 02 03	Распределба/дистрибуција на АС струја
021 01 08 03	Кабински притисок (системи со воздушен погон - клипни мотори)
021 01 09 04	Кабински притисок (системи со воздушен погон – млазни мотори и турбоелисни мотори)
021 03 01 06	Карактеристики на моторот – клипни мотори
021 03 01 07	Зголемување на снага (турбо/супер полначи)
021 03 01 08	Гориво
021 03 01 09	Мешавина
021 03 02 00	Турбински мотори
до	
021 03 04 09	
021 04 05 00	Опрема за кислород во воздухоплов
032 02 00 00	ПЕРФОРМАНСИ НА КЛАСА В - МЕ (повеќе-моторни) АВИОНИ
032 02 01 00	Перформанси на повеќемоторни авиони кои не се одобрени/хомологирани согласно JAR/FAR 25 – цел предмет
до	
032 02 04 01	
040 02 00 00	ЧОВЕЧКИ МОЖНОСТИ
040 02 01 00	Основна физиологија на човек
до	и
040 02 01 03	Амбиент/околина на голема висина
050 00 00 00	МЕТЕОРОЛОГИЈА – ВЕТРОВИ И ОПАСНОСТИ ПРИ ЛЕТАЊЕ
050 02 07 00	Висинско воздушно струење, млазни струи (jetstreams)
до	САТ
050 02 08 01	Статички/стојни бранови
050 09 01 00	Опасности при летање
до	Замрзнување и турбуленција
050 09 04 05	Луња со грмотевици
062 02 00 00	ОСНОВНИ РАДАРСКИ ПРИНЦИПИ
062 02 01 00	Основни радарски принципи
до	Авионски радар

062 02 05 00	SSR
081 00 00 00	ОСНОВНИ ПРАВИЛА НА ЛЕТАЊЕ - АВИОНИ
081 02 01 00	Низзвучна (трансонишна) аеродинамика - цел предмет
до	Махов број/ударни бранови
081 02 03 02	Максимална осцилација на деловите на авионот(buffet)/аеродинамички плафон на летот

ИСПИТ

6 Писмениот испит треба да се состои од повеќе од 60 прашања од типот со избор на одговор од повеќе одговори, и може да се подели по предмети доколку тоа го дозволи FTO/TRTO. Испитот успешно е положен со 75% точно одговорени прашања од испитот.

[Amdt. 3, 01.07.03]

Додаток 1 на МК JAR FCL 1 1.261(a)

Услови за теоретска настава за испит за вештина/проверка на стручност за овластувања за класа/тип
(Види МК JAR-FCL 1.261(a))

(Види AMC FCL 1.261(a))

1 Теоретската настава ја спроведува овластен инструктор кој има соодветно овластување за тип/класа или кој било инструктор кој има соодветно искуство во воздухопловството и знаење за авионот за кој станува збор, на пример, механичар-летач, инженер за одржување, службеник за летачка оператива.

2 Теоретската настава мора да ја опфати наставната програма дадена во AMC FCL 1.261(a), соодветна на типот/класата на авионот за кој станува збор. Во зависност од опремата и системите кои се инсталирани, наставата мора да ја опфати, но не се ограничува на, следната содржина:

(a) Структура и опрема на авион, нормална работа на системите и дефекти

- Димензии
- Мотор, вклучувајќи и помошен извор на енергија
- Систем за гориво
- Кабински притисок и климатизација
- Заштита од мрзнење, бришачи за стакло и систем за заштита од дожд
- Хидраулични системи
- Стоен трап
- Команди за лет, уреди за подигање
- Напојување со електрична енергија
- Инструменти за навигација, комуникација, радарска и навигациска опрема
- Пилотска кабина, патничка кабина и простор за багаж
- Опрема за случаи на опасност

(b) Ограничувања

- Општи ограничувања
- Ограничувања на мотор
- Ограничувања на системите
- Листа на минимална опрема

(c) Карактеристики, планирање и пратење/следење на лет

- Карактеристика
- Планирање на лет
- Пратење/следење на лет

- (d) Оптоварување, рамнотежа и опслужување
 - Оптоварување и рамнотежа
 - Опслужување на земја
- (e) Процедури во случај на опасност
- (f) Посебни услови за проширување на овластување за тип за приод по инструменти до висина на одлука помала од 200 ft (60m)
 - Опрема на авионот, процедури и ограничувања
- (g) Посебни услови за авиони со системи на електронски летачки инструменти
 - Системи на електронски летачки инструменти (пр. EFIS, EICAS)
- (h) Системи за програмирано оптимално управување на лет (FMS)

3 За прво издавање на овластување за тип за авиони со екипаж од повеќе членови, писмениот испит или испитот заснован на компјутер мора да се состои од најмалку 100 прашања со повеќе понудени одговори, кои се распределени во главните предмети од наставната програма. Испитот е успешно положен ако е точно одговорено на 75% од прашањата за секој од главните предмети од наставната програма.

4 За прво издавање на овластување за тип и класа за повеќе-моторни авиони со еден пилот, бројот на прашањата со повеќе понудени одговори за писмениот испит или испитот заснован на компјутер зависи од сложеноста на авионот. Испитот е успешно положен ако точно е одговорено на 75% од прашањата.

5 За едномоторни авиони со еден пилот, испитувачот може испитувањето за теоретскиот дел од испитот за вештина и проверката за стручност да го изврши усмено и да утврди дали е постигнато задоволителни ниво на знаење.

6 За проверките на стручност за повеќе-моторни авиони со екипаж со повеќе членови и со еден пилот, теоретскиот дел од знаењето се проверува преку прашања со повеќе понудени одговори или други слични методи.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

Додаток 1 на МК JAR FCL 1 1.261(c)(2)

Одобрение за курсеви за комплетна преобука на симулатор за комплетен лет за овластување за нов тип на авион (ZFTT)

1 ОДОБРЕНИЕ ЗА ZFTT

За да се добие одобрение за курс за овластување за тип користејќи ZFTT се применуваат следните критериуми:

(a) Симулаторот за лет кој треба да се користи мора да има квалификации согласно JAR-STD, а корисникот мора да е одобрен од страна на надлежниот орган. Одобрение на корисник се дава само ако симулаторот за лет е типичен за авионот со кој лета операторот.

(b) Симулаторот за лет мора да биде напoлно исправен за време на ZFTT (види JAR-STD).

(c) Дополнителни вежби за полетување и слетување мора да се вклучат во курсот за овластување за тип и мора да се извршат најмалку 6 полетувања и слетувања под инструкции на TRI (A).

(d) За добивање на прво одобрение за спроведување на ZFTT, операторот мора да има барем една година AOC (дозвола за работа) согласно JAR OPS.

(e) Одобрение за ZFTT за друг тип на авион се дава само ако операторот има најмалку 90 дена искуство со летање на тој тип на авион.

(f) Одобрение за ZFTT се дава само на организација за обука под услов операторот или организацијата за обука да имаат посебен одобрен договор склучен со JAR OPS 1 авиопревозник со што се обезбедува дека се исполнети предусловите за ученик, а овластувањето за тип ќе се ограничи за тој оператор се додека не се постигне летање под надзор.

2 ПОТРЕБНО ПИЛОТСКО ИСКУСТВО

ZFTT ќе се одобри само за обука за овластување за тип за пилоти на авиони со екипаж со повеќе члена кои го исполнуваат условот за минимално летачко искуство потребно за нивото на симулаторот за летање кој треба да се користи на курсот, и тоа на следниот начин:

(a) Пилоти кои посетуваат ZFTT мора да направат налет не помал од 1500 часа или 250 сектори на рута на односен тип на авион ако за време на курсот се користи симулатор за летање со квалификации за Ниво ЦГ или Ц. Ако се користи симулатор за летање со квалификации за Ниво DG, меѓувреме D или D, мора да има налет не помал од 500 часа или 100 сектори на рута на соодветен тип;

(b) Соодветен тип на авион претставува оној со млазен мотор, од категорија за транспорт со MTOM не помала од 10 тона или со одобрена конфигурација на патнички седишта не помалку од 20 патници.

(c) Квалификација на инструкторот: За дополнителните посебни вежби на полетување и слетување инструкторот мора да има овластување за TRI(A).

3 ЛИНИСКО ЛЕТАЊЕ ПОСЛЕ ZFTT

(a) Линиско летање под надзор започнува веднаш штом е можно, но не подоцна од 15 дена по завршување на ZFTT-та.

(b) Првите 4 полетувања и слетувања кои ги изведува пилот после завршување на ZFTT-та мора да се извршат по надзор на TRI(A)-от кој седи на седиште за пилот.

[Amdt. 1, 01.06.00]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.261 (d)

Курс за соработка на екипаж составен од повеќе членови (Авион)

(Види МК JAR-FCL 1.261(d))

(Види AMC FCL 1.261(d))

1 Целта на курсот е да се постигне вештина за правилна соработка на екипаж составен од повеќе членови (МСС) заради безбедно летање со повеќе-моторни авиони со екипаж од повеќе членови согласно IFR и, за таа цел, да се обезбеди дека:

a. Водичот на воздухоплов ги исполнува своите должности во врска со раководење и донесување на одлуки без разлика дали тој е PF или PNF.

b. Задачите на PF и PNF се јасно наведени и распределени на таков начин што PF-от може целото свое внимание да го насочи на управувањето и контролата на воздухопловот.

c. Соработката се остварува на еден смирен/мирен начин соодветен на нормални, невообичаени ситуации како и за случаи на опасност со кои се соочува екипажот.

d. За цело време се обезбедува постоење на взаемно надзор, информирање и соработка.

ИНСТРУКТОРИ

2 Инструкторите за обука за МСС мора детално да бидат запознаени со човечките фактори и со ефикасно користење на ресурсите на екипажот заради безбедно и ефикасно летање (CRM). Тие треба да се запознати и со најновите достигнувања во обуката за човечки фактори и техниките за CRM.

ТЕОРЕТСКО ЗНАЕЊЕ

3 Наставната програма за теоретско знаење е дадена во AMC FCL 1.261(d). Еден одобрен курс за теоретска настава за МСС мора да се состои од најмалку 25 часа.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

4 Наставната програма за обуката по летање е дадена во AMC FCL 1.261(d).

УВЕРЕНИЕ ЗА ЗАВРШЕН КУРС

5 По завршување на курсот, на кандидатот може да му се издаде уверение за успешно завршен курс.

ПРИЗНАВАЊЕ

6 Имателот на уверение за завршена обука за МСС за хеликоптери се ослободува од условот да ја посегува наставната програма за теоретско знаење како што е наведено во AMC FCL 1.261(d).

[Amdt. 2, 01.08.02]

ПОДДЕЛ G - ДОЗВОЛА ЗА СООБРАЌАЕН ПИЛОТ (Авион) - ATPL(A)

МК JAR-FCL 1.265 Минимална старосна возраст

Кандидат за ATPL(A) мора да има најмалку 21 година.

МК JAR-FCL 1.270 Здравствена способност

Кандидат за ATPL(A) мора да има важечко лекарско уверение од Класа 1. За да може да се користат правата од ATPL(A), мора да се поседува важечко лекарско уверение од Класа 1.

[Amdt. 1, 01.06.00]

МК JAR-FCL 1.275 Права и услови

(a) *Права.* Во зависност од кои било други услови наведени во JAR-овите, правата на имател на ATPL(A) се следните:

(1) да ги користи сите права на имател на PPL(A), CPL(A) и IR(A); и

(2) да делува како водач на воздухоплов или ко-пилот на авиони кои се вклучени во воздушниот сообраќај.

(b) *Услови.* Кандидат за ATPL(A) кој ги исполнил условите наведени во МК JAR-FCL 1.265, 1.270 и 1.280 до 1.295 мора да ги исполни и условите за издавање на ATPL(A) кои опфаќаат овластување за тип на авион на кој се спроведува испитот за вештина.

МК JAR-FCL 1.180 Искуство и признавање
(Види МК JAR-FCL 1.050(a)(3))

(a) Кандидат за ATPL(A) мора да има налет, како пилот на авиони, најмалку 1500 часа (исто така види МК JAR-FCL 1.050(a)(3). [Od ovie 1500 ~asa nalet, 100 часа може да бидат налет стекнат на FS i FNTP од кои максимум 25 часа може да бидат на FNTP,], вклучувајќи најмалку:

(1) 500 часа на авиони со екипаж со повеќе членови на тип на авион одобрен/хомологиран согласно МК JAR/FCL-25 категорија за транспорт или МК JAR/FCL-23 авион за регионален сообраќај (мал патнички авион – commuter), или BCAR или AIR 2051;

(2) 250 часа или како водач на воздухоплов или најмалку 100 часа како водач на воздухоплов и 150 часа како ко-пилот кој, под надзор/контрола на водачот на воздухоплов, ги врши задачите и должностите на водач на воздухоплов под услов дека методата за надзор/контрола е прифатлива за надлежниот орган;

(3) 200 часа лет на маршрута од кои најмалку 100 часа мора да се поминат како водач на воздухоплов или како ко-пилот кој, под надзор/контрола на водачот на воздухоплов, ги врши задачите и должностите на водач на воздухоплов под услов дека методата за надзор/контрола е прифатлива за надлежниот орган;

(4) 75 часа летање по инструменти, од кои не повеќе од 30 часа може да е време поминато на инструменти на земја; и

(5) 100 часа летање ноќе како водач на воздухоплов или како ко-пилот.

(b) (1) На имателите на пилотска дозвола или истоветен документ за други категории на воздухоплови им се признава налетот на тие категории на воздухоплови како што е наведено во МК JAR-FCL 1.155, освен налетот на хеликоптери кој се признава до 50% од условите за севкупниот налет како што е наведено во под-став (a).

(2) На имателите на дозвола за механичар-летач им се признава 50% налет како механичар-летач до максимално 250 часа. Овие 250 часа можат да се признаат за условот за 1500 часа наведен во под-став (a), и условот за 500 часа наведен во под-став (a)(1), под услов дека севкупниот налет што се признава за овие под-ставови не надминува 250 часа.

(c) Искуството за налет што се бара мора да се изврши пред да се полага испитот за вештина согласно МК JAR-FCL 1.295.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

МК JAR-FCL 1.285 Теоретско познавање
(Види AMC FCL 1.285)

(a) *Курс.* Кандидат за ATPL(A) мора да посетува настава по теоретско знаење по одобрена програма во овластена организација за обука по летање (FTO) []. Кандидат кој не посетувал настава по теоретско знаење за време на еден интегриран курс за обука мора да го заврши курсот наведен во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.285.

(b) *Испитување.* Кандидат за ATPL(A) мора да покаже ниво на знаење соодветно на правата кој се даваат на имателот на ATPL(A) и согласно условите наведени во МК JAR-FCL 1 (Авион) Поддел J.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

MK JAR-FCL 1.290 Обука/настава по летање
(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.261(d))
(Види AMC FCL 1.261(d))

Кандидат за ATPL(A) мора да има CPL(A) [], овластување за летање по инструменти на повеќе-моторен авион и завршена обука за соработка на екипаж од повеќе членови како што се бара согласно МК JAR-FCL 1.261(d) (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.261(d) и AMC-FCL 1.261(d)).

[Amdt. 3, 01.07.03]

MK JAR-FCL 1.295 Вештина

(a) Кандидат за ATPL(A) мора да демонстрира способност, како водач на воздухоплов на тип на авион хомологиран/одобрен за екипаж од максимум два пилота во IFR (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.220 дел В), да ги извршува процедурите и маневрите опишани во Додатоци 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.240 и 1.295 со степен на стручност соодветен на правата кои ги има имател на ATPL(A).

(b) Испитот за вештина за ATPL(A) може во исто време да послужи и како испит за вештина за издавање на дозволата и проверка на стручност за ревалидација на овластување за тип за авион кој се користи на испитот и може да се комбинира со испитот за вештина за издавање на овластување за тип за авион со екипаж од повеќе членови.

[Amdt. 1, 01.06.00]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.285
ATPL(A) - модуларен курс за теоретско познавање
(Види МК JAR-FCL 1.285)
(Види Додаток 1а на МК JAR-FCL 1.055)
(Види Додаток на МК JAR-FCL 1.470)

1 Целта на овој курс е да се обучат пилотите кои не посетувале настава по теоретско знаење за време на интегриран курс, до ниво на теоретско знаење кое е потребно за ATPL(A).

2 Од кандидат кој сака да посетува модуларен курс за теоретска настава за ATPL(A) се бара под надзор/контрола на Раководителот/Шефот за обука на овластена организација за обука по летање (FTO), да ги заврши сите 650 часа (1 час = 60 минути настава) теоретска настава по теорија за ATPL во рок од 18 месеци. Кандидат мора да е имател на PPL(A) [izdadena согласно ICAO Aneks 1].

На иматели на CPL(A)/IR може да им се скрати теоретската настава за 350 часа.

На иматели на CPL(A)/IR може да им се скрати теоретската настава за 200 часа и на иматели на IR може да им се скрати теоретската настава за 200 часа.

[]

3 FTO-та мора да обезбеди дека кандидатот пред да биде примен на курсот поседува задоволувачко ниво на математика и физика заради полесно разбирање на содржината на курсот.

4 Наставата мора да ги опфати сите ставки од односните наставни програми наведени во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470(a). Еден одобрен курс мора да опфаќа настава во училиница, а може да вклучува и користење на други средства за настава како што се интерактивно видео, презентација на слајдови и касети, читални/боксови за учење, настава со помош на компјутери и други средства ако надлежниот орган ги одобрил. Исто така, по одлука на надлежниот орган може да се нудат одобрени курсеви за учење на далечина (дописни).

ПОДДЕЛ Н - ОВЛАСТУВАЊА ЗА ИНСТРУКТОР (Авион)

МК JAR-FCL 1.300 Обука - Општо

(а) Лице не смее да врши обука по летање која е потребна за издавање на која било пилотска дозвола или овластување освен ако тоа лице нема:

(1) пилотска дозвола со овластување за инструктор; или

(2) посебно одобрение издадено од страна на земја членка на ЈАА во случаи кога:

- (i) станува збор за нови авиони; или
- (ii) кога станува збор за авиони кои имаат посебна вредност (стари) или за авиони од посебно производство кои се регистрирани, но за кои не постои лице со овластување за инструктор за истите; или
- (iii) обуката се врши вон земји членки на ЈАА од страна на инструктори кои немаат дозвола согласно МК JAR-FCL (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.300)

(б) Лице не смее да врши обука на симулатор/тренажер освен ако нема рејтинг за FI(A), TRI(A), IRI(A), CRI(A) или овластување за [MCCI(A),] SFI(A) или STI(A). Погорниот став (а)(2) исто така важи и за обука по летање на симулатор/тренажер.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

МК JAR-FCL 1.305 Овластувања и одобрение за инструктор - Намени

Постојат [Sedum] категории на инструктори по летање:

- a. Овластување за инструктор по летање - авион (FI(A)).
- b. Овластување за инструктор за овластување за тип - авион (TRI(A)).
- c. Овластување за инструктор за овластување за класа - авион (CRI(A)).
- d. Овластување за инструктор за овластување за летање по инструменти - авион (IRI(A)).
- e. Овластување за инструктор на симулатор/тренажер за летање - авион (SFI(A)).
- f. Инструктор за соработка на екипаж од повеќе членови/за тимска работа на екипаж (MCCI(A)).
- g. Ovlastuvawe za instruktor za obuka na simulator/trena`er za letawe - avion (STI(A)).

[Amdt.3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

МК JAR-FCL 1.310 Овластувања за инструктор - Општо

(а) *Предуслови.* Сите инструктори мора (освен ако не е поинаку наведено):

- (i) да имаат барем дозвола овластување и квалификација за обуката која се дава, и
- (ii) да имаат најмалку 15 часовно искуство во својство на пилот на типот или класата на авион на кој се врши обуката, и
- (iii) да се овластени да дејствуваат како водач на воздухопловот за време на ваква обука.

(б) *Повеќекратна обука.* Под услов дека тие ги исполнуваат условите за квалификацијата и искуство наведени во овој Поддел за секоја обука која ја вршат, инструкторите не се ограничуваат само за една, на пример, инструктори по летање (FI-и), инструктори за овластување за тип (TP-и), инструктори за овластување за класа (CRI-и) или инструктори за овластување за летање по инструменти (IRI-и).

(с) *Признавање за понатамошни [odobrenija ili] овластувања.* На кандидатите за понатамошни [odobrenija ili] овластувања за инструктор може да им се признае вештината за

подучување и учење која ја демонстрирале при стекнувањето на [odobrenie ili] овластувања за инструктор кои тие ги имаат.

[Amdt.3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

МК JAR-FCL 1.315 Овластувања и одобрења за инструктори - Период на важност

- (a) Сите овластувања за инструктор [] i одобрења се со важност од 3 години.
- (b) Периодот на важноста на посебно овластување не смее да надмине 3 години.
- (c) Кандидат кој нема да ги положи сите делови од проверката за стручност пред истекот на датумот на овластувањето за инструктор не смее да ги користи правата од тоа овластување се додека успешно не ја положи проверката за стручност.

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.3, 01.07.03]

МК JAR-FCL 1.320 Овластување за инструктор по летање (авион) (FI(A) – Минимална старосна возраст

Кандидат за овластување за инструктор по летање мора да има најмалку 18 години.

МК JAR-FCL 1.325 FI(A) - Ограничување на права

(a) *Ограничен период.* Се додека имателот на овластување за FI(A) не исполни 100 часа обука по летање и, покрај ова, и нема надзор на најмалку 25 ученици на соло лет, се ограничуваат правата од овластувањето. Ограничувањата ќе се укинат по исполнување на горе наведените услови и по препорака на FI(A)-от кој го надгледува.

(b) *Ограничувања.* Правата се ограничуваат на извршување, под контрола на FI(A) кој е овластен за оваа цел:

(1) на обука по летање за издавање на PPL(A) - или за оние делови од интегрирани курсеви за ниво за PPL(A) – и за овластувања за класа и тип за едно-моторни авиони, со исклучок на одобрување на први соло летови во дневни или ноќни услови и први соло навигациски летови во дневни или ноќни услови; и

(2) на летање во ноќни услови, под услов да се има квалификација за летање во ноќни услови, а способноста за обучување во ноќни услови е демонстрирана пред FI(A) овластен да врши обука за FI(A) согласно МК JAR-FCL 1.330(f) и дека е исполнет важечкиот услов за летање во ноќни услови наведен во МК JAR-FCL 1.026.

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.3, 01.07.03]

МК JAR-FCL 1.330 FI(A) – Права и услови (Види МК JAR-FCL 1.325) (Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.330 & 1.345) (Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.395) (Види AMC FCL 1.395)

Правата на имателот на овластување за FI(A) (за ограничувања види МК JAR-FCL 1.325) се однесуваат на спроведување на обука по летање за:

(a) издавање на PPL(A) и овластувања за класа и тип за едно-моторни авиони;

(b) издавање на CPL(A), под услов дека FI(A)-от има налет од најмалку 500 часа како пилот на авиони, вклучувајќи најмалку 200 часа поминати на обука по летање;

(с) летање во ноќни услови, под услов да се има квалификација за летање во ноќни услови, а способноста за обучување во ноќни услови е демонстрирана пред FI(A) овластен да врши обука за FI(A) согласно МК JAR-FCL 1.330(f) и дека се исполнет важечкиот услов за летање во ноќни услови наведен во МК JAR-FCL 1.026.

- [(d) (1) издавање на IR(A) за едно-моторни авиони;
- (2) издавање на IR(A) за повеќе-моторни авиони, под услов дека инструкторот ги исполнува условите наведени во JAR-FCL 1.380(a);
под услов дека инструкторот има;]

[(i)] најмалку налет од 200 часа согласно правилата за летање по инструменти, од кои до 50 часа може да бидат време поминато на инструменти на земја на симулатор за летање или на FNPT II; и

[(ii)] завршено како ученик одобрен курс кој се состои од најмалку 5 часа обука по летање во авион, на симулатор по летање или FNPT II (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.395 и AMC FCL 1.395) и го положил соодветниот испит за вештина како што е наведено во Додаток 1 за МК JAR-FCL 1.330 & 1.345;

(е) издавање на овластување за тип или класа за повеќе-моторни авиони со еден пилот, под услов дека инструкторот ги исполнува условите наведени во МК JAR-FCL 1.380(a);

(f) издавање на овластување за FI(A), под услов дека инструкторот:

- (1) завршил најмалку 500 часа обука по летање во авиони; и
- (2) демонстрирал пред FI(A) испитувач способност да обучува FI(A) за време на испитот за вештина спроведен согласно Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.330 & 1.345; и
- (3) е овластен од страна на надлежниот орган за таа цел .

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt.1, 01.08.02; Amdt.3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

МК JAR-FCL 1.335 FI(A) – Предуслови
(Види Додаток 3 на МК JAR-FCL 1.240)
(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470)

Пред да им се дозволи да започнат да посетуваат одобрен курс за обука за овластување за FI(A), кандидатот мора:

(а) да има најмалку 200 часа налет за CPL(A), од кои 150 часа како водач на воздухоплов ако има PPL(A);

(b) да ги исполнува условите за CPL(A) како што е наведено во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470;

(с) да има најмалку 30 часа налет на едно-моторни клипни авиони, од кои најмалку пет часа мора да се завршени во период од шест месеци пред приемот за испитување во лет како што е наведено во (f) подолу;

(d) да помине најмалку 10 часа обука по летање со помош на инструменти, од кои најмалку пет часа може да бидат поминати на уреди за летање по инструменти на земја на FNPT или на симулатор за летање;

(е) да има најмалку 20 часа налет на маршрута во својство на водач на воздухоплов, вклучувајќи не помалку од 540 км. (300 nm) вкупно лет на курс на кој мора да има две слетувања со целосно застанување на два различни аеродроми; и

(f) претходно да положи посебно испитување во лет со инструктор по летање FI квалификуван согласно МК JAR-FCL 1.330(f) врз основа на проверка за стручност како што е наведено во Додаток 3 на МК JAR-FCL 1.240 во рок од 6 месеци пред почетокот на курсот. Со испитувањето во лет ќе се оцени дали кандидатот е способен да го посетува курсот.

[Amdt.1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

МК JAR-FCL 1.340 FI(A) - Курс
(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.340)
(Види AMC FCL 1.340)

(a) Кандидат за овластување за FI(A) мора да заврши одобрен курс за настава по теоретско познавање и обука по летање во овластена FTO (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.340 и AMC-FCL 1.340).

(b) Целта на курсот е да се обучи кандидатот да обучува на едно-моторни авиони до ниво за PPL(A). Обуката по летање мора да содржи најмалку 30 часа обука по летање, од кои 25 часа мора да се обука со инструктор. Преостанатите пет часа може да се заедничко летање (т.е. двајца кандидати летаат заедно заради вежбање на летање). Од 25-те часа, пет часа може да бидат на симулатор за летање или на FNPT одобрени од страна на надлежниот орган за тие цели. Испитот по вештина е додаден/вклучен во времето на курсот за обука.

[Amdt. 1, 01.06.00]

МК JAR-FCL 1.345 FI(A) - Вештина
(Види Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.330 & 1.345)

Кандидат за овластување за FI(A) мора да покаже пред испитувач, кој за оваа цел е назначен од страна на надлежниот орган, способност да обучи ученик-пилот до ниво на знаење потребно за издавање на PPL(A), вклучувајќи упатства за пред лет и после лет и настава по теоретско знаење согласно условите наведени во Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.330 & 1.345.

[Amdt. 1, 01.06.00]

МК JAR-FCL 1.350 FI(A) - Издавање на овластување

Кандидат за овластување за FI(A)

(a) кој ги исполнил условите наведени во МК JAR-FCL 1.310, 1.315 и 1.335 до 1.345,
или

(б) кој има добиено посебно овластување согласно додаток 1 на МК JAR FCL 1.300 и кој се придржува кон условите наведени во МК JAR FCL 1.355 и има дозвола издадена согласно JAR FCL мора да ги исполни условите за издавање на овластување за FI(A), во зависност од првичните ограничувања наведени во МК JAR-FCL 1.325.

[Amdt. 4, 01.09.05]

МК JAR-FCL 1.355 FI(A) - Ревалидација и продолжување
(Види Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.330 & 1.345)

[(Види AMC FCL 1.355(a)(2))]
Види IEM FCL 1.355)

(a) За ревалидација на овластување за FI(A), имателот мора да исполни два од следните три услови:

(1) да помине најмалку 100 часа обука по летање на авиони и тоа во својство на FI, CRI, IRI или како испитувач за време на важноста на овластувањето, вклучувајќи најмалку 30 часа обука по летање во текот на 12 месеци пред датумот на истекување на овластувањето за FI(A), 10 часа од овие 30 мора да се поминати на обука за летање по инструменти IR, доколку правата да се врши обука за летање по инструменти IR треба да се ревалидираат;

(2) да посети семинар за обновување на знаење за FI (види AMC FCL 1.355(a)(2)), кој е одобрен од страна на надлежниот орган, во рок на периодот на важноста на овластувањето за FI(A);

(3) да го положи, како проверка на стручноста, испитот за вештина како е наведено во Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.330 & 1.345 во период од 12 месеци пред датумот на истекување на овластувањето за FI(A).

(b) [За речиси секоја друга ревалидација на овластување за FI(A), imatelot mora da go polo`i, како проверка на стручноста испитот за вештина наведен во Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.330 i 1.345 како еден од двата услови кои треба да се исполнат заради придржување кон МК JAR-FCL 1.355(a).]

[(c)] Ако истече овластувањето, кандидатот мора да ги исполни условите како е наведено погоре во (a)(2) и (a)(3) во рок од 12 месеци пред продолжување.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03]

МК JAR-FCL 1.360 Овластување на инструктор за овластување за тип (авиони со екипаж со повеќе членови) (TRI(MPA)) - Права
(Види МК JAR-FCL 1.261(d))
(Види Додаток на МК JAR-FCL 1.261(d))
(Види AMC FCL 1.261(d))

(a) Правата на имателот на овластување за TRI(MPA) се да ги обучува имателите на дозвола со цел за издавање на овластување за тип за MPA, и за обука која е потребна за соработка на екипаж со повеќе членови/за тимска работа на екипаж (види МК JAR-FCL 1.261(d), Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.261(d) и AMC FCL 1.261(d)).

(b) Ако обуката за TRI(a) se vr{i samo na simulator za letawe, ovlastuvaweto za TRI(A) }e se ograni~i na isklu~uvawe na obuka na proceduri za opasni/nevoobi~aeni situacii vo vazduhoplov. Za da se izbri~e ova ograni~uvawe na imatel na ovlastuvawe za TRI(A) mora da ja izvede obukata navedena vo AMC FCL 1.365 Del 2 stav, 8 vo avion.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

МК JAR-FCL 1.365 TRI (MPA) - Услови
(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.365)
(Види AMC FCL 1.365)

(a) Кандидат за прво издавање на овластување за TRI(MPA) мора:

(1) успешно да заврши одобрен курс за TRI во овластена FTO или TRTO (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.365 и AMC FCL 1.365);

(2) да има налет од најмалку 1500 часови како пилот на авиони со екипаж со повеќе членови;

(3) во рок од 12 месеци пред поднесување на молбата да изврши најмалку 30 лета на маршрута, вклучувајќи полетувања и слетувања како водач на воздухоплов или ко-пилот на

соодветниот тип на авион, или сличен тип одобрен од страна на надлежниот орган, од кои не повеќе од 15 лета на маршрута може да се извршат на симулатор за летање; и

(4) да помине на целосен курс за овластување за тип најмалку 3 часа на обука за летање која се однесува на должностите на TRI, на соодветниот тип на авион и/или на симулатор за летање под надзор на, и со позитивна оценка од, TRI кој е овластен од страна на надлежниот орган за оваа цел.

Горенаведените услови се исполнети ако кандидатот има дозвола издадена согласно JAR FCL, има добиено посебно овластување согласно додаток 1 на МК JAR FCL 1.300 и се придржува кон условите наведени во МК JAR FCL 1.370.

(b) Пред да се прошират правата на други типови на МРА, имателот мора:

(1) во рок од 12 месеци пред поднесување на молбата да изврши најмалку 15 лета на маршрута, вклучувајќи полетувања и слетувања како водач на воздухоплов или ко-пилот на соодветниот тип на авион, или сличен тип одобрен од страна на надлежниот орган, од кои не повеќе од 7 лета на маршрута може да се извршат на симулатор за летање;

(2) да има успешно завршена соодветна техничка обука која е составен дел од одобрениот курс за TRI во овластена FTO или TRTO (види AMC FCL 1.365); и

(3) да помине на целосен курс за овластување за тип најмалку 3 часа на обука за летање која се однесува на должностите на TRI (MPA) на соодветниот тип на авион и/или на симулатор за летање под надзор на, и со позитивна оценка од, TRI кој е овластен од страна на надлежниот орган за оваа цел.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

МК JAR-FCL 1.370 TRI(MPA) Ревалидација и продолжување (Види AMC FCL 1.365)

(a) За ревалидација на овластување за TRI(MPA), кандидатот, во период од 12 месеци пред истекот на датумот за овластување, мора:

(1) да заврши еден од следните делови од комплетен курс за обука за овластување за тип/обновување на знаење/периодичен курс:

(i) една сесија/лет на симулатор од најмалку 3 часа; или

(ii) една вежба од најмалку 1 час, која се состои од две полетувања и слетувања;

или

(2) да помине обука за обновување на знаење за TRI(A) прифатлива за надлежниот орган.

(b) Доколку овластувањето истекло, кандидатот мора:

(1) да има завршено, во рок од 12 месеци пред поднесување на молбата, најмалку 30 лета на маршрута, вклучувајќи полетувања и слетувања како водач на воздухоплов или ко-пилот на соодветен тип на авион, или сличен тип одобрен од страна на надлежниот орган, од кои не повеќе од 15 лета на маршрута може да се извршат на симулатор за летање;

(2) успешно да ги има завршено битните делови од одобрен курс за TRI(MPA), одобрени од страна на надлежниот орган (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.365 и AMC FCL 1.365), земајќи го предвид претходното искуство на кандидатот; и

(3) да помине на комплетен курс за овластување за тип најмалку 3 часа на обука за летање која се однесува на должностите на TRI (MPA) на соодветен тип на авион и/или на симулатор за летање под надзор на, и со позитивна оценка од, TRI кој е овластен од страна на надлежниот орган за оваа цел.

[Amdt. 1, 01.06.00]

MK JAR-FCL 1.375 Овластување за инструктор за овластување за класа (авион со еден пилот)(CRI(SPA)) – Права
(Види MK JAR-FCL 1.310(a))

Правата на имателот на овластување за CRI(SPA) се да ги обучува имателите на дозволи за стекнување на овластување за тип или класа за авиони со еден пилот. Имателот може да се обучува на едно-моторни или повеќе-моторни авиони со цел да се обучи за соодветна квалификација (види MK JAR-FCL 1.310(a)).

[Amdt. 1, 01.06.00]

MK JAR-FCL 1.380 CRI(SPA) - Услови
(Види Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.330 & 1.345)
(Види Додаток 1 и 2 на MK JAR-FCL 1.380)
(Види AMC FCL 1.380)

(a) *Повеќе-моторни авиони.* Кандидат за стекнување на овластување за CRI(SPA) за повеќе-моторни авиони мора:

(1) да има налет од најмалку 500 часа како пилот на авиони;

(2) да има најмалку 30 часа како PIC на соодветен тип или класа на авион пред отпочнување со курсот.

(3) да има завршено одобрен курс во овластена FTO или TRTO, вклучувајќи најмалку 5 часа поминати на обука за летање на авионот која ја спроведува инструктор овластен за оваа цел (види Додаток на MK JAR-FCL 1.330 и AMC FCL 1.380); и

(4) да го положи испитот за вештина согласно Додаток 1 и Деловите 1, 2, 3, 5 и 7 од Додаток 2 на MK JAR-FCL 1.330 & 1.345.

(b) *Едно-моторни авиони.* Кандидат за стекнување на овластување за CRI(SPA) за едно-моторни авиони мора:

(1) да има налет од најмалку 300 часа како пилот на авиони;

(2) да помине најмалку 30 часа како PIC на соодветен тип или класа на авион пред отпочнување на курсот.

(3) да има завршено одобрен курс во овластена FTO или TRTO со најмалку 3 часа поминати на обука за летање на авион или симулатор за летање која ја спроведува инструктор овластен за оваа цел (види Додаток 2 на MK JAR-FCL 1.380); и

(4) да го положи испитот за вештина согласно Додаток 1 и Деловите 1, 2, 3, 4 и 7 од Додаток 2 на MK JAR-FCL 1.330 & 1.345.

(c) Пред проширување на правата од овластувањето на друг тип или класа на авион, имателот мора во рок од последните 12 месеци да направи налет од најмалку 10 часа на авиони од соодветна класа или тип или на сличен тип одобрен од страна на надлежниот орган. За проширување на CRI(A) од SE на ME авиони мора да се исполнат условите наведени погоре во (a).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

MK JAR-FCL 1.385 CRI(SPA) – Ревалидација и продолжување
(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.330 и 1.345)

(а) За ревалидација на овластување за CRI(SPA), кандидатот, во рок од последните 12 месеци пред истекот на датумот на овластувањето, мора:

(1) (i) да спроведе најмалку 10 часа обука по летање во улога на CRI(SPA); и

(ii) ако кандидатот има CRI(SPA) права и за SE и за ME авиони, да спроведе најмалку 5 часа на SE авиони и 5 часа на ME авиони во 10 часа обука по летање потребни за таа улога, или

(2) успешно да заврши обука за обновување на знаење; или

(3) да заврши како CRI(A) обука за обновување на знаење.

(b) Доколку овластувањето истекло, кандидатот во рок од 12 месеци пред поднесување на молбата мора:

(1) да заврши како CRI(A) обука за обновување на знаење и тоа успешно; и

(2) да го положи како проверка на способноста битниот дел (т.е. ME или SE) од испитот за вештина наведен во Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.330 и 1.345.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

MK JAR-FCL 1.390 Овластување за инструктор за овластување за летање по инструменти (авион) (IRI(A)) – Права

Правата на имателот на овластување за IRI(A) се ограничени за спроведување на обука по летање за [:]

(а) издавање на IR(A) за едно-моторни авиони со еден пилот;

(b) издавање на IR(A) за повеќе-моторни авиони, под услов дека инструкторот ги исполнува условите наведени во МК JAR-FCL 1.380(a).

[Amdt. 3, 01.07.03]

MK JAR-FCL 1.395 IRI(A) Услови
(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.330 & 1.345)
(Види Додаток 1 за МК JAR-FCL 1.395)
(Види AMC FCL 1.395)

Кандидат за овластување за IRI(A) мора:

(а) да има налет од најмалку 800 часа во IFR, од кои најмалку 400 часа мора да се поминати на авиони;

(b) успешно да заврши одобрен курс во овластена FTO (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.395 и AMC FCL 1.395), кој се состои од теоретска настава и најмалку 10 часа обука по летање во авион, симулатор за летање или FNPT II; и

(а) да го има положено испитот за вештина како што е наведено во Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.330 & 1.345.

[Amdt. 1, 01.06.00]

MK JAR-FCL 1.400 IRI(A) – Ревалидација и продолжување

(a) За ревалидација на овластување за IRI(A), кандидатот мора да ги исполнува условите наведени во MK JAR-FCL 1.355(a).

(b) Ако овластувањето истекло, имателот мора да ги исполни условите наведени во MK JAR-FCL 1.355(c), и кои било други услови утврдени од страна на надлежниот орган.

[Amdt. 4, 01.09.05]

**MK JAR-FCL 1.405 Овластување за инструктор по летање на симулатор (авион)
(SFI(A)) - Права
(Види MK JAR-FCL 1.261(d))**

Правата на имателот на овластување за SFI(A) се спроведување на настава на симулатор за летање за стекнување на овластувања за тип и настава потребна за соработка на екипаж составен од повеќе членови/тимска работа (види MK JAR-FCL 1.261(d)).

[Amdt. 1, 01.06.00]

**MK JAR-FCL 1.410 SFI(A) - Услови
(Види Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.240)
(Види Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.365)
(Види AMC FCL 1.365)**

(a) Кандидат за овластување за SFI(A) мора:

(1) да има или имал дозвола за професионален пилот издадена од страна на земја членка на ЈАА или професионална дозвола која не е издадена согласно MK JAR-FCL, а е прифатлива за надлежниот орган;

(2) да има завршено курс за обука на симулатор за стекнување на овластување за соодветен тип на авион во овластена FTO или TRTO;

(3) да има налет од најмалку 1500 часа како пилот на авиони со екипаж со повеќе членови;

(4) да има завршено одобрен курс за TRI(A) (види Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.365 и AMC FCL 1.365);

(5) да помине на комплетен курс за овластување за тип најмалку 3 часа на обука за летање која се однесува на должностите на TRI(A) на соодветен тип на авион и/или на симулатор за летање под надзор на, и со позитивна оценка од, TRI(A) кој е овластен од страна на надлежниот орган за оваа цел.

(6) успешно да ја помине, во рок од 12 месеци, пред поднесување на молбата, проверка на способност како што е наведено во Додаток 1 и 2 на MK JAR-FCL 1.240 на симулатор за летање за соодветниот тип на авион.

(7) (i) во рок од 12 месеци, пред поднесување на молбата да има поминато најмалку 3 лета на маршрута како набљудувач во пилотска кабина на соодветниот тип на авион или сличен тип одобрен од страна на надлежниот орган, или

(ii) во рок од 12 месеци, пред поднесување на молбата да има поминато најмалку 2 LOFT базирани сесии на симулатор спроведени од страна на квалификуван екипаж за летање како набљудувач во пилотска кабина на соодветниот тип на авион или сличен тип одобрен од страна на надлежниот орган. Овие сесии на симулатор мора да опфаќаат:

(A) летање помеѓу два различни аеродроми, секој лет да е во траење од барем 2 часа, и

(B) придружно информирање за планот на летот пред летот и известување после летот.

Горе-наведените услови се исполнети ако кандидатот има добиено посебно овластување согласно Додаток 1 на JAR-FCL 1.300 и се придржува кон условите наведени во JAR-FCL 1.415.

(b) Ако треба правата да се прошират на други типови на авиони со екипаж од повеќе членови, имателот мора:

(1) успешно да заврши курс за обука за на симулатор за овластување за соодветниот тип на авион; и

(2) да помине на комплетен курс за овластување за тип најмалку три часа обука по летање кои се однесуваат на должностите на TRI(A) на соодветниот тип на авион под надзор на, и со позитивна оценка од, TRI(A) кој е овластен од страна на надлежниот орган за оваа цел.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

MK JAR-FCL 1.415 SFI(A) – Ревалидација и продолжување
(Види Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.240)
(Види Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.365)
(Види AMC FCL 1.365)

(a) За ревалидација на овластување за SFI(A), кандидатот, во рок од последните 12 месеци во периодот на важноста на овластувањето, мора:

(1) да помине една сесија на симулатор од најмалку 3 часа како дел од обука за овластување за тип/ обновување на знаење/периодичен курс и

(2) да ја помине проверката за стручност како што е наведено во Додаток 1 и 2 на MK FCL 1.240 на симулатор за летање за соодветен тип на авион.

(b) Доколку овластувањето истекло, кандидатот мора:

(1) да заврши курс за обука за на симулатор за овластување за соодветниот тип на авион;

(2) успешно да заврши одобрен курс за TRI(A) курс како е договорено со надлежниот орган (види Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.365 и AMC FCL 1.365);

(3) да помине, на комплетен курс за овластување за тип, најмалку три часа обука по летање која се однесува на должностите на TRI(A) на соодветниот тип на авион под надзор на, и со позитивна оценка од, TRI(A) кој е овластен од страна на надлежниот орган за оваа цел.

(4) да ја помине проверката за стручност како што е наведено во Додаток 1 на MK JAR-FCL 1.240 на симулатор за летање за соодветен тип на авион.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

[MK JAR-FCL 1.416 Овластување за инструктор за спроведување на курс за соработка на екипаж составен од повеќе членови /тимска работа (авион) MCCI(A) – Права

Правата на имателот за MCCI(A) се да спроведува настава за практичниот дел на курсевите за MCC кога истите не се комбинирани со обука за овластување за тип на авион.]

[Amdt. 3, 01.07.03]

**MK JAR-FCL 1.417 MCCI(A) – Услови
(Види AMC FCL 1.417)**

(a) Кандидат за овластување за MCCI(A) мора:

(1) Да има или имал дозвола за професионален пилот издадена од страна на земја членка на ЈАА или професионална дозвола која не е согласно МК JAR-FCL, а е прифатлива за надлежниот орган.

(2) Да има налет од најмалку 1500 часа како пилот на авиони со екипаж со повеќе членови;

(3) Да има завршено одобрен курс за MCCI на FNPT II или симулатор за летање (види AMC FCL 1.417).

(4) Да помине на комплетен курс за MCC најмалку 3 часа на обука за летање /MCC – обука на соодветен FNPT II или симулатор за летање под надзор на, и со позитивна оценка од, TRI(A), SFI(A) или MCCI(A) кој е овластен од страна на надлежниот орган за оваа цел.

(b) Ако треба правата да се прошират на друг тип на FNPT II или симулатор за летање имателот мора да го заврши наведеното погоре во (a) (4) на тој тип на FNPT II или FS - симулатор за летање.]

[Amdt. 3, 01.07.03; Amdt. 4, 01.09.05]

MK JAR-FCL 1.418 MCCI(A) – Ревалидација и продолжување

(a) За ревалидација на овластување за MCCI(A), кандидатот, во рок од последните 12 месеци во периодот на важноста на овластувањето, мора да ги исполни условите наведени во МК JAR-FCL 1.417 (a)(4).

(b) Доколку овластувањето истекло, кандидатот мора:

(1) да го исполни кој било услов од обуката за обновување на знаење, по дискреционо право на надлежниот орган; и

(2) да го исполни условот наведен во МК JAR-FCL 1.417(a)(4).]

[Amdt. 3, 01.07.03]

MK JAR-FCL 1.419 Овластување за инструктор за обука (STI(A) на тренажер (авион) - Права, услови, ревалидација и продолжување

(a) *Права*

Правата на имателот на овластување за STI(A) се да спроведува обука за летање на тренажер/симулатор заради издавање на дозвола, овластување за летање по инструменти и овластување за класа или тип за авиони со еден пилот.

(b) *Услови.* Кандидат за овластување за STI(A) мора:

(1) да има или да имал во периодот на претходните 3 години дозвола за пилот која содржи квалификации за инструктор соодветни за курсевите на кои се планира да се врши обуката или дозвола која е издадена од земја која не е JAA членка а е прифатлива за надлежниот орган;

(2) да има поминато на симулатор за летање или FNPT II најмалку 3 часа обука по летање поврзана со должностите на STI(A) оид контрола и на задоволство на FIE(A) кого надлежниот орган го назначил за оваа цел;

(3) во период од 12 месеци пред поднесување на молбата да има поминато проверка на стручноста согласно Додаток 3 на МК JAR-FCL 1.240 на FNPT на класа или тип на авион соодветен за планираната обука.

(с) За ревалидација на овластување за STI(A), кандидатот во рок од 12 месеци на периодот на важноста на овластувањето мора:

(1) да има спроведено барем 3 часа обука на симулатор за летање или на FNPT II како дел од комплетен курс за CPL, IR или овластување за класа или тип, и

(2) да го поминал Дел 3В од проверката на стручност наведена во Додаток 3 на МК JAR-FCL 1.240 за соодветниот тип или класа на авион на симулатор за летање или FNPT II на кои вообичаено се врши обуката.

(d) Ако овластувањето истекло, кандидатот мора:

(1) да има поминато барем 3 часа обука за обновување на знаење и тоа на симулатор за летање или на FNPT II;

(2) да има спроведено барем 3 часа обука на комплетен курс за CPL, IR или овластување за класа или тип под надзор и на задоволство на FIE(A), FI(A), CRI(A), IRI(A), TRI(A) или SFI(A) назначени, за оваа цел, од страна на надлежниот орган. Најмалку 1 час од обуката мора да е под надзор и на задоволство на FIE(A);

(3) да го поминал Дел 3В од проверката на стручност наведена во Додаток 3 на МК JAR-FCL 1.240 за соодветниот тип или класа на авион на симулатор за летање или FNPT II на кои вообичаено се врши обуката.

[Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.300

Услови за посебно овластување за инструктори кои немаат МК JAR-FCL дозвола за да обучуваат во TRTO надвор од земји членки на JAA или во FTO делумна обука надвор од земји членки на JAA согласно Додаток 1b на МК JAR-FCL 1.055
(Види МК JAR-FCL 1.300(a)(2)(iii))

1

(а) Инструктори кои сакаат да вршат обука за МК JAR-FCL дозвола која опфаќа и обука за овластувања за класа и летање по инструменти мора:

(i) да имаат барем CPL и овластувања издадени согласно ICAO Анекс I што се бара од страна на односна земја која не е членка на JAA за обуката која треба да се дава во воздухоплов регистриран во таа земја;

(ii) да имаат налет од најмалку 500 часа како пилот на авиони, од кои најмалку 200 часа мора да се поминати како инструктор по летање, вклучувајќи и искуство во улога на обуката која треба да се спроведе и да ги исполнуваат условите за искуство наведени во МК JAR-FCL 1.330 (a), (b), (c), (d) и/или (e);

(iii) да имаат завршено согласно МК JAR-FCL одобрен соодветен курс(еви) за теоретска настава и обука по летање. Курсот може да се модифицира/менува со одобрение од надлежниот орган и земајќи ја предвид претходната обука и искуство на кандидатот, но мора да се состои најмалку од 30 часа настава на земја и 15 часа обука за летање со инструктор изведена од страна на инструктор по летање кој има МК JAR-FCL дозвола и овластување согласно МК JAR-FCL 1.330(f);

(iv) да го има положено испитот по вештина наведен во МК JAR-FCL 1.345;

(v) периодот на важност на овластувањето е по дискреционо право на надлежниот орган, но не повеќе од 3 години;

(vi) ревалидацијата и продолжувањето на кое било овластување издадено согласно ставовите (i) - (iv) погоре мора да се во согласност со МК JAR-FCL 1.355.

(b) Овластувањето ќе се ограничува на следниот начин:

- (i) нема вршење на обука за издавање на какво било овластување за инструктор;
- (ii) нема вршење на обука во земја членка на JAA;
- (iii) вршење на обука само на ученици кои имаат доволно познавање на јазикот на кој се спроведува обуката;
- (iv) на оние делови на интегриран курс за ATP на кој инструкторот може да го покаже искуството битно за планираната обука согласно став 1 (a)(ii);
- (v) нема обука за MCC како што е наведено во Додаток 1 од МК JAR-FCL 1.261(d) i AMC FCL 1.261(d);

2

(a) Инструктори кои сакаат да вршат обука за МК JAR-FCL овластување за тип мора:

- (i) да имаат најмалку дозвола и овластувања издадени согласно ICAO Анекс I кои се бараат од страна на земја која не е членка на JAA за обуката која треба да се изврши во воздухоплов регистриран во таа земја;
- (ii) да ги исполнуваат условите за искуство наведени во МК JAR-FCL 1.365(a)(2) и (3) за да може да работат како TRI(A) или наведени во МК JAR-FCL 1.410(a)(3) и (7) за да може да делуваат како SFI(A);
- (iii) да поминат како инструктор за стекнување на овластување за тип (TRI(A) или еквивалентно) најмалку 100 часа летање или обука на симулатор;
- (iv) период на важноста на овластувањето е по дискреционо право на надлежниот орган, но не повеќе од 3 години;
- (v) да ги исполнуваат условите за ревалидација наведени во МК JAR-FCL 1.370 во својство на TRI(A) или оние наведени во МК JAR-FCL 1.415 во својство на SFI(A);

(b) Овластувањето ќе се ограничува на следниот начин:

- (i) нема вршење на обука за издавање на какво било овластување за инструктор;
- (ii) нема вршење на обука во земја членка на JAA;
- (iii) вршење на обука само на ученици кои имаат доволно познавање на јазикот на кој се спроведува обуката;
- (iv) нема вршење на обука за MCC како што е наведено во Додаток 1 од МК JAR-FCL 1.261(d) i AMC FCL 1.261(d);

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 4, 01.09.05]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.330 & 1.345

Подготовка за испит за вештина, проверка на стручност и усмен испит по теоретско познавање за стекнување на овластување за инструктор по летање (FI(A))

(Види МК JAR-FCL 1.330, 1.345, 1.355, 1.380, 1.385 и 1.395)

1 Испитот за вештина за стекнување на овластување за FI(A) е опишан во Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.330 и 1.345. Испитот се состои од усмени испити по теоретско знаење на земја, кратки упатства и известувања пред и по лет и покажување/демонстрирање на вештина за FI(A) за време на лет во тек на испитите за вештина кои се спроведуваат во авион.

2 Кандидат за полагање на испитот за вештина мора да поминал обука на ист тип или класа на авион како што е оној кој се користи на испитот. Авионот кој се користи на испитот мора да ги исполнува условите наведени во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.055, став 25.

3 Пред да полага испит за вештина, кандидат мора да ја заврши потребната обука. FTO-та мора на барање на испитувачот да ги даде на увид податоците за обука на кандидат.

4 Дел 1, делот од испитот за вештина кој се однесува на усно испитување по теорија, се дели на два дела:

(а) од кандидат се бара, за време на испитот, да држи предавање на други “ученици”, од кои едниот ќе биде испитувачот. Предавањето на испитот треба да се одбере од точките а – h од Дел 1. Времето потребно за подготовка на предавањето за време на испит мора однапред да се договори со испитувачот. Кандидатот може да користи соодветна литература. Предавањето не смее да трае повеќе од 45 минути.

(б) испитувачот го испитува усмено кандидатот за знаење од точките а – i од Дел 1 и за познавање на содржината на “подучување/предавање и учење” наведена во курсевите за FI(A).

5 Деловите 2, 3 и 7 се за овластување за FI(A) за едно-моторни (SE) авиони со еден пилот (SPAs). Овие делови содржат вежби за демонстрирање на способноста да се биде FI(A) (т.е., покажување на вежби од страна на инструкторот) кои ги избира испитувачот од наставната програма за летање од курсевите за обука за FI(A) (види AMC FCL 1.340, 1.380 и 1.395). Од кандидатот ќе се бара да покаже способности на FI(A), вклучувајќи кратки упатства пред лет, упатства во лет и извештај/анализа по летот.

6 Делот 4 намерно е оставен празен и може да се користи за вклучување на други демонстрациони вежби за FI(A), како ќе одлучи испитувачот, а прифатени од страна на кандидатот пред полагање на испитот за вештина.

7 Делот 5 содржи дополнителни прикази на инструкторски вежби за овластување за FI(A) за повеќе-моторни авиони (ME) со еден пилот (SPAs). За овој дел, ако треба, мора да се користи ME SPA, симулатор или FNPT II. Ако се користи симулатор или FNPT, тие мора да симулираат ME авион. Овој дел мора да се комплетира со деловите 2, 3 и 4 (ако е соодветно) и 7.

8 Делот 6 намерно е оставен празен. Овој дел ќе вклучи дополнителни прикази за инструкторски вежби за FI(A), како ќе одлучи испитувачот, а прифатени од страна на кандидатот пред полагање на испитот за вештина за овластување за инструктор FI(A) за овластување за летање по инструменти (IR). Овие вежби ќе се поврзат со условите за обука за прво издавање на IR.

9 За време на испитот за вештина кандидатот мора да седи на местото на кое вообичаено седи FI(A)-от. Испитувачот или друг FI(A) мора да се однесува како “ученик”. Од кандидатот мора да се побара да ги објасни односните вежби и да го покаже пред “ученикот” нивното спроведување, кога е тоа можно. Потоа, “ученикот” мора да го изврши истиот маневар, вклучувајќи ги типичните грешки на неискусни ученици. Од кандидатот се очекува да ги исправи грешките усмено и/или, ако е потребно, со интервенција.

10 Делот 1 и 2 до 7 мора да се завршат во период од 6 месеци, но сите делови треба, ако е можно, да се завршат во ист ден. Неуспех на која било вежба од Деловите 2, 3 и 4 (ако е применлива) и 5/6 (ако важи) бара повторно испитување со сите вежби. Дел 1, ако не се помине, може да се полага одвоено.

11 Испитувачот може да го прекине испитувањето во која било фаза ако се смета дека демонстрацијата на летање на кандидатот или наставните вештини бараат повторна проверка.

12 Испитувачот мора да биде водачот на воздухопловот, освен во случаи за кои испитувачот се согласил друг FI(A) да биде определен како водач на воздухопловот за летот. Одговорноста за летот мора да се додели согласно националните законски прописи.

13 Содржината на испитот за вештина и деловите наведени во Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.330 & 1.345 мора да се користи за испитот за вештина. Форматот и образецот на барањето за полагање за испит за вештина може да ги утврди надлежниот орган (види IEM FCL 1.130).

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.330 & 1.345

Содржина за испитот за вештина, усменото испитување по теоретско познавање и проверката за стручност за стекнување на овластување за инструктор по летање (FI(A))
(Види МК JAR-FCL 1.330, 1.345)
(Види IEM FCL 1.330)

ДЕЛ 1	
УСМЕН ИСПИТ ЗА ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ	
a)	Воздухопловни прописи
b)	Основно познавање на воздухоплови
c)	Изведба и планирање на лет
d)	Човечки можности и ограничувања
e)	Метеорологија
f)	Навигација
g)	Оперативни процедури
h)	Основни правила на летање
i)	Администрација на обука

ДЕЛОВИ 2 И 3 ИЗБРАНИ ГЛАВНИ ВЕЖБИ

ДЕЛ 2	
УПАТСТВА ПРЕД ЛЕТ/pre-flight briefing/	
a)	Визуелна презентација
b)	Техничка точност
c)	Јасност при објаснување
d)	Јасност/разбирливост на говор
e)	Наставна техника
f)	Користење на модели и помошни средства
g)	Учество на учениците
ДЕЛ 3	
ЛЕТ	
a)	Подготовка за демонстрациски лет
b)	Синхронизација/ускладување на говор со демонстрација
c)	Поправање на грешки
d)	Управување со авион

e)	Наставна техника
f)	Општа летачка способност/пилотство/безбедност
g)	Одредување на положба и користење на воздушен простор
ДЕЛ 4 ДРУГИ ВЕЖБИ	
a)	
b)	
c)	
d)	
e)	
f)	
g)	
ДЕЛ 5 ВЕЖБИ НА ПОВЕЌЕ-МОТОРНИ АВИОНИ	
a)	¹ Активности кои следат по дефект на мотор после полетување
b)	¹ Приод со еден мотор и продолжување на друг круг
c)	¹ Приод со еден мотор и слетување
d)	
e)	
f)	
g)	

¹ Овие вежби мора да се демонстрираат на испитот по вештина за стекнување на овластување за инструктор за овластување на класа на повеќе-моторни авиони со еден пилот.

ДЕЛ 6 ВЕЖБИ ЗА ЛЕТАЊЕ ПО ИНСТРУМЕНТИ	
a)	
b)	
c)	
d)	
e)	
f)	
g)	
ДЕЛ 7 ИЗВЕСТУВАЊЕ ПОСЛЕ ЛЕТ/postflight de-briefing/	
a)	Визуелна презентација
b)	Техничка точност
c)	Јасност при објаснување
d)	Јасност/разбирливост на говор

e)	Наставна техника
f)	Користење на модели и помошни средства
g)	Учество на учениците

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.340

Курс за стекнување на овластување за инструктор по летање (авион) (FI(A))

(Види МК JAR-FCL 1.340)

(Види AMC FCL 1.340)

ЦЕЛ НА КУРСОТ

1 Целта на курсот за FI(A) е да се обучат имателите на дозвола за авион до ниво на стручност кое е потребно за издавање на овластување за FI(A) и, заради таа цел,

- a. да се обнови и подигне нивото на техничко познаење на ученикот-инструктор;
- b. да се обучи ученикот-инструктор за предавање на предметите на земја и вежбите за летање;
- c. да се обезбеди дека летањето на ученикот-инструктор е со задоволувачки висок стандард; и
- d. да се обучи ученикот-инструктор за основните правила на настава и да ги применува истите на ниво за PPL.

2 Со исклучок на делот за Подучување и Учење, сите предмети кои се содржат во Наставната програма за обука на земја и по летање се комплементарни со наставната програма на курсот за PPL, а кандидатот би требало да ги знае.

3 Курсот за FI(A) треба посебно да ја истакне улогата на поединецот во однос на важноста на човечките фактори во взаемното дејство на човек-машина и теоретското познавање. Посебно внимание треба да се обрне на зрелоста и пресудувањето на кандидатите вклучувајќи го и разбирањето на возрасните, нивното однесување и различните нивоа на образование.

4 За време на курсот, кандидатите мора да бидат свесни за своите сопствени ставови за важноста на безбедноста на летањето. Зголемувањето на свесноста за безбедност мора да биде основна цел во текот на целиот курс. Тоа е од основно значење на курсот за обука да се стреми да им се пренесе на кандидатите знаење, вештини и ставови битни за задачата на инструктор по летање.

5 После успешно завршување на курсот и завршниот испит, на кандидатот може да му се даде овластување за FI(A).

ПОДУЧУВАЊЕ И УЧЕЊЕ

6 Наставните програми се дадени во AMC FCL 1.340, Дел 1. Одобрен курс за теоретска настава за FI(A) мора да се состои од најмалку 125 часа, вклучувајќи ги и испитите за проверка на напредокот. На пилоти кои имаат или имале овластување за FI(A) им се признаваат 75 часа од 125-те часа од курсот за FI(A), Дел 1, Подучување и учење.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

7 Наставната програма за обука по летање е дадена во AMC FCL 1.340, Дел 2. Одобрен курс за FI(A) мора да се состои од најмалку 30 часа обука по летање.

ИСПИТ ЗА ВЕШТИНА

8 По завршување на курсот, кандидатот мора да го полага испитот за вештина согласно Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.330 & 1.345.

[Amdt. 2, 01.08.02]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.365

Курс за стекнување на овластување за инструктор за овластување за тип на авион со екипаж составен од повеќе членови (TRI) (MPA)

(Види МК JAR-FCL 1.365)

(Види AMC FCL 1.365)

ЦЕЛ НА КУРСОТ

1 Целта на курсот за TRI(A) е да се обучат иматели на дозвола за авион со повеќе од 1500 часа како пилоти на авиони со екипаж од повеќе членови до ниво на стручност кое е потребно да се добие овластување за TRI(A). Курсот мора да е така конципиран за да овозможи соодветна обука на кандидатот што се однесува до теоретската настава, обуката по летање и обука по летање на симулатор со цел да се оспособи да подучува за овластување за тип за авион со екипаж од повеќе членови, за кој кандидатот има квалификации (види МК JAR-FCL 1.365).

ПОДУЧУВАЊЕ И УЧЕЊЕ

2 Наставната програма е дадена во AMC FCL 1.365. Одобрен курс за подучување и учење за TRI(A) мора да се состои од најмалку 25 часа. На пилоти кои имаат или имале едно од следните овластувања им се признава делот за подучување и учење за TRI(A) од курс за TRI(A):

FI(A), CRI(A), IRI(A)
FI(H), TRI(H), IRI(H), SF(H)

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

3 Наставната програма за обука по летање е дадена во AMC FCL 1.365.

[Amdt. 2, 01.08.02]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.380

Курс за стекнување на овластување за инструктор за овластување за класа на повеќе-моторни авиони со еден пилот (авион) (CRI(SPA))

(Види МК JAR-FCL 1.380)

(Види AMC FCL 1.380)

ЦЕЛ НА КУРСОТ

1 Целта на овој курс е да се обучат иматели на дозвола за авион со повеќе од 500 часа како пилоти на авиони до ниво на стручност кое е потребно да се добие овластување за CRI(A) за повеќе-моторни авиони со еден пилот. Курсот мора да е така конципиран за да овозможи соодветна обука на кандидатот што се однесува до теоретската настава, обуката по летање и обука по летање на симулатор со цел да се оспособи да подучува за овластување за класа или тип на повеќе-моторни авиони со еден пилот, за кој кандидатот има квалификации (види МК JAR-FCL 1.380).

ПОДУЧУВАЊЕ И УЧЕЊЕ

2 Наставната програма е дадена во AMC FCL 1.380. Одобрен курс за подучување и учење за CRI(A) мора да се состои од најмалку 25 часа. На пилоти кои имаат или имале едно од следните овластувања им се признава делот за подучување и учење за CRI(A) од курс за CRI:

FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A)
FI(H), TRI(H), IRI(H), SF(H)

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

3 Кандидат за стекнување на овластување за CRI(A) за повеќе-моторни авиони мора да помине најмалку 5 часа на обука по летање која ја врши инструктор, овластен за оваа цел.

Обуката по летање е со цел да се обезбеди дека кандидатот е способен да подучува студенти, кои посетуваат курс за обука за стекнување на овластување за класа/тип на повеќе-моторни авиони со еден пилот, на вежбите по летање на еден сигурен и успешен начин. Наставната програма за обука по летање е дадена во AMC FCL 1.380.

ИСПИТ ЗА ВЕШТИНА

4 По завршување на курсот, кандидатот мора да го полага испитот за вештина согласно Додаток 1 и Деловите 1, 2, 3, 5 и 7 од Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.330 & 1.345.

[Amdt. 2, 01.08.02]

Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.380

Курс за стекнување на овластување за инструктор за овластување за класа на едно-моторни авиони со еден пилот (авион) (CRI(SPA))
(Види МК JAR-FCL 1.380)

ЦЕЛ НА КУРСОТ

1 Целта на овој курс е да се обучат иматели на дозвола за авион со повеќе од 300 часа како пилоти на авиони до ниво на стручност кое е потребно да се добие овластување за CRI(A) за едно-моторни авиони со еден пилот. Курсот мора да е така конципиран за да овозможи соодветна обука на кандидатот што се однесува до теоретската настава, обуката по летање и обука по летање на симулатор со цел да се оспособи да подучува за овластување за класа или тип на едно-моторен авион со еден пилот, за кој кандидатот има квалификации (види МК JAR-FCL 1.380).

ПОДУЧУВАЊЕ И УЧЕЊЕ

2 Одобрен курс за подучување и учење за CRI(A) мора да се состои од најмалку 25 часа. На пилоти кои имаат или имале едно од следните овластувања им се признава делот за подучување и учење за CRI(A) од курс за CRI:

FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A)
FI(H), TRI(H), IRI(H), SF(H)

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

3 Кандидат за стекнување на овластување за CRI(SPA) за едно-моторни авиони мора да помине најмалку 3 часа на обука по летање која ја врши инструктор, овластен за оваа цел. Обуката по летање е со цел да се обезбеди дека кандидатот е способен да подучува студенти, кои посетуваат курс за обука за стекнување на овластување за класа или тип на едно-моторни авиони со еден пилот, на вежбите по летање на еден сигурен и успешен начин.

ИСПИТ ЗА ВЕШТИНА

4 По завршување на курсот, кандидатот мора да го полага испитот за вештина согласно Додаток 1 и Деловите 1, 2, 3, 4 и 7 од Додаток 2 на МК JAR-FCL 1.330 & 1.345.

[Amdt. 2, 01.08.02]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.395

Курс за стекнување на овластување за инструктор за овластување за летање по инструменти (авион) (IRI(A))
Види МК JAR-FCL 1.395
Види AMC FCL 1.395

ЦЕЛ НА КУРСОТ

1 Целта на овој курс е да се обучат иматели на дозвола до ниво на стручност потребна да се добие овластување за IRI(A). Курсот мора да е така конципиран за да овозможи соодветна обука на кандидатот за наставните техники на земја и во лет заснови врз утврдени наставни методи.

ПОДУЧУВАЊЕ И УЧЕЊЕ

2 Наставната програма е дадена во AMC FCL 1.395. Одобрен курс за подучување и учење за IRI(A) мора да се состои од најмалку 25 часа. На пилоти кои имаат или имале едно од следните овластувања им се признава делот за подучување и учење за IRI(A) од курс за IRI:

FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A)
FI(H), TRI(H), SFI(H)

На пилоти кои имаат IRI(H) и ги исполнуваат условите наведени во МК JAR-FCL 1.395(a) им се признава курсот, освен за “Опширни известувања”, “Вежби по летање” и испитот за вештина.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

3 Одобрен курс за IRI(A) мора да се состои од најмалку 10 часа или 5 часа во случај на FI(A) обука по летање и тоа во авион, симулатор за летање или FPNT II.

ИСПИТ ЗА ВЕШТИНА

4 По завршување на курсот, кандидатот мора да го полага испитот за вештина согласно Додаток 1 и 2 на МК JAR-FCL 1.330 & 1.345.]

[Amdt. 2, 01.08.02]

ПОДДЕЛ I – ИСПИТУВАЧИ (авион)

МК JAR-FCL 1.420 Испитувачи - цели

Се признаваат шест функции на еден испитувач:

- (a) Испитувач на испит по летање – авион (FE(A))
- (b) Испитувач на испит за овластување за тип– авион (TRE(A))
- (c) Испитувач на испит за овластување за класа– авион (CRE(A))
- (d) Испитувач на испит за овластување за летање по инструменти – авион (IRE(A))
- (e) Испитувач на испит на синтетичко тренажно средство – авион (SFE(A))
- (f) Испитувач на испит на инструктор по летање – авион (FIE(A))

[Amdt. 1, 01.06.00]

МК JAR-FCL 1.425 Испитувачи – општо

(a) Предуслови

(1) Испитувачите мора да имаат дозвола или овластување кои се барем еднакви со дозволата или овластувањето за кои тие се овластени да спроведуваат испити за вештина или проверки на стручност и, ако не е утврдено поинаку, за правата да вршат обука за таа дозвола или овластување.

(2) Испитувачите мора да имаат квалификации да ги вршат должностите на водач на воздухоплов за време на испитот за вештина или проверката на стручност, освен ако не е поинаку наведено, и да ги исполнуваат важечките услови за искуство наведени во МК JAR-FCL 1.435 до 1.460. Ако нема квалификувани испитувачи и, по дискреционо право на надлежниот орган, може да се овластат испитувачи/инспектори без исполнување на односните услови за овластување на инструктор/тип/класа како што е споменато погоре.

(3) Кандидатот за овластување за испитувач мора да положи најмалку еден испит за вештина во улога на испитувач за кое овластувањето се бара, вклучувајќи упатство пред лет, спроведување на испит за вештина, оценување на кандидатот кој полага испит по вештина, упатства после лет и забележување/документација. Овој “Испит на способноста за овластување за испитувач” ќе го надгледува инспектор од надлежниот орган или виш испитувач посебно овластен од страна на надлежниот орган за оваа цел.

(b) *Различни/многукратани улоги.* Под услов дека тие ги исполнуваат условите за квалификација и искуство кои се наведени во овој Поддел за секоја улога која се презема, испитувачите не се ограничуваат само на една улога како FE(A), TRE(A), CRE(A), IRE(A), SFE(A) или FIE(A).

(c) *Придржување кон JAR-овите.* Испитувачите ќе се овластуваат согласно МК JAR-FCL 1.030. Испитувачите мора да се придржуваат кон соодветните стандарди за испитувачи кои ги одредил или одобрил надлежниот орган (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.425, AMC FCL 1.425 и IEM FCL 1.425).

(d) *Впишување во дозвола.* Во дозволи каде испитувачот може да ја впише ревалидацијата на овластувањето, испитувачот ќе:

(1) ги внесе следните детали: овластувања, датумот на проверка, рокот на важност, бројот на овластувањето и потпис;

(2) ги достави оригиналните обрасци од испитот за вештина, проверката за стручност до надлежниот орган кој издава овластувања, а ќе задржи копија од образецот од испитот за вештина во личното досие.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 4, 01.09.05]

МК JAR-FCL 1.430 Испитувачи – рок на важност

Важноста на овластување на еден испитувач изнесува три години. Испитувачите повторно се овластуваат по одлука на надлежниот орган, [и согласно Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.425].

[Amdt. 1, 01.06.00]

МК JAR-FCL 1.435 Испитувач за летање (авион) (FE(A)) – права/услови

Правата на FE(A) се да спроведува:

(a) испити по вештина за стекнување на PPL(A) и испити за вештина и проверки на стручност за придружното овластување за класа/тип на авион со еден пилот, под услов испитувачот да има налет од најмалку 1000 часа и тоа како пилот на авиони, вклучувајќи најмалку 250 часа како инструктор по летање;

(b) испити по вештина за стекнување на CPL(A) и испит за вештина и проверки на стручност за придружните овластувања за класа/тип на авион со еден пилот, под услов испитувачот да има налет од најмалку 2000 часа и тоа како пилот на авиони, вклучувајќи најмалку 250 часа како инструктор по летање.

[Amdt. 1, 01.06.00]

**MK JAR-FCL 1.440 Испитувач за стекнување на овластување за тип (авион) (TRE(A))
– права/услови**

Правата на TRE(A) се да спроведува:

(a) испити по вештина за стекнување на овластување за тип на авиони со екипаж од повеќе членови;

(b) проверки на стручност за ревалидација или продолжување на овластувања за тип на авиони со екипаж од повеќе членови и за летање по инструменти];

(c) испити по вештина за издавање на ATPL(A);

под услов дека испитувачот има најмалку налет од 1500 часа како пилот на авиони со екипаж со повеќе членови, од кои барем 500 часа мора да се поминати како водач на воздухоплов, и да има или имал овластување за TRI(A).

[Amdt. 1, 01.06.00]

**MK JAR-FCL 1.445 Испитувач за стекнување на овластување за класа (авион)
(CRE(A)) – права/услови**

Правата на CRE(A) се да спроведува:

(a) испити по вештина за стекнување на овластување за класа и тип на авиони со еден пилот;

(b) проверки на стручност за ревалидација или продолжување на овластувања за класа и тип на авиони со еден пилот и за ревалидација на овластувања за летање по инструменти;

под услов дека испитувачот има [или имал] дозвола за професионален пилот [(A) и има PPL(A)] и да има барем 500 часа налет како пилот на авиони.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02]

**MK JAR-FCL 1.450 Испитувач за стекнување на овластување за летање по
инструменти (авион) (IRE(A)) – права/услови**

Правата на IRE(A) се да спроведува испити за вештина за прво издавање и проверки за способност за ревалидација или продолжување на овластувања за летање по инструменти, под услов дека испитувачот има налет од најмалку 2000 часа како пилот на авиони, вклучувајќи најмалку налет од 450 часа во IFR од кои 250 часа мора да се како инструктор по летање.

[Amdt. 1, 01.06.00]

**MK JAR-FCL 1.455 Испитувач на синтетичко тренажно средство (авион) (SFE(A)) –
права/услови**

Правата на SFE(A) се да се спроведува на симулатор за летање:

(a) испитување на вештина заради издавање на овластувања за тип за авиони со екипаж со повеќе членови;

(b) проверки на стручност заради ревалидација или продолжување на овластувања за тип на авион со екипаж од повеќе членови и за летање по инструменти,

под услов дека испитувачот има ATPL(A), налет не помал од 1500 часа како пилот на авиони со екипаж од повеќе членови и има право да ги користи правата од SFI(A) И за целите наведени во (a) да има важечко овластување за тип авион (види MK JAR-FCL 1.405).

[Amdt. 4, 01.09.05]

МК JAR-FCL 1.460 Испитувач за инструктор по летање (авион) (FIE(A)) – права/услови

Правата на FIE(A) се да спроведува испити за вештина и проверки на стручност и продолжување заради стекнување и ревалидација на овластувања за инструктор по летање, под услов испитувачот да има налет од најмалку 2000 часа како пилот на авиони, вклучувајќи најмалку налет од 100 часа во обука на кандидати за стекнување на FI(A).

[Amdt. 1, 01.06.00]

**Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.425
Стандарди за испитувачи
Види МК JAR-FCL 1.425 & 1.430
Види AMC FCL 1.425**

ОПШТО

1 Секоја земја членка на ЈАА ќе објави и достави до ЈАА листа на овластени испитувачи со наведување на секоја улога и кои било дополнителни нешта за кои тие се овластени.

2 Испитувачите мора постојано да ги применуваат стандардите наведени во МК JAR-FCL за време на спроведување на испит/проверка. Меѓутоа, бидејќи околностите на секој испит/проверка која ја спроведува испитувач може да се менуваат, исто така е важно дека при оценувањето на испитувач за испит/проверка варираат мора да се земат предвид кои било непријатни околности со кои се соочува за време на испитот/проверката.

ОПРЕДЕЛУВАЊЕ И ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ИСПИТУВАЧ

3 Еден испитувач се определува и овластува согласно МК JAR-FCL и тој ќе биде:

- (a) инспектор по летање од надлежниот орган; или
- (b) инструктор од регистрирана установа/школа за летање, FTO, TRTO; установа на производител или установа на кооперант; или
- (c) пилот кој има посебно овластување од земја членка на ЈАА.

4 Сите испитувачи мора да се соодветно обучени, квалификувани и искусни за својата улога на соодветниот тип/класа на авион. Не може да се направат посебни правила за квалификации, бидејќи посебните околности на секоја организација ќе се менуваат. Меѓутоа, важно е дека во секој случај испитувачот би требало, од искуство, да има професионален однос кон воздухопловната заедница.

ПОВТОРНО ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ИСПИТУВАЧ

5 Испитувачите може повторно да се овластуваат согласно JAR-FCL 1.430. За повторно да се овласти, испитувачот мора да полага најмалку два испити по вештина или проверки за стручност секоја година во рок од три години во периодот на овластувањето. Еден од испитите за вештина или проверките за стручност кои ги дава испитувачот во период на важноста на овластувањето мора да ги надгледува инспектор од надлежниот орган или виш испитувач посебно овластен за таа цел.]

[Amdt. 2, 01.08.02]

**ПОДДЕЛ Ј-УСЛОВИ ЗА ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ И ПРОЦЕДУРИ ЗА
СПРОВЕДУВАЊЕ НА ИСПИТИ ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ ЗА
СТЕКНУВАЊЕ НА ДОЗВОЛИ ЗА ПРОФЕСИОНАЛЕН ПИЛОТ И
ОВЛАСТУВАЊА ЗА ЛЕТАЊЕ ПО ИНСТРУМЕНТИ**

МК JAR-FCL 1.465 Услови

Кандидат за дозвола за професионален пилот (PPL) или овластување за летање по инструменти мора да покаже ниво на знаење соодветно на правата од дозволата или овластувањето за кои се поднесува барање преку полагање на испити за теоретско познавање согласно процедурите наведени во МК JAR-FCL 1.470 до 1.495.

МК JAR-FCL 1.470 Содржина на испитите за теоретско познавање
(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470)

(a) Кандидат за стекнување на ATPL(A) мора да покаже ниво на знаење соодветно на правата кои се даваат на следните предмети: воздухопловни прописи; општо познавање на воздухоплови; изведба и планирање на лет; човечки можности и ограничувања; метеорологија; навигација; оперативни процедури; основни правила на летање; комуникации.

(b) Кандидат за стекнување на CPL(A) мора да покаже ниво на знаење соодветно на правата кои се даваат на следните предмети: воздухопловни прописи; општо познавање на воздухоплови; изведба и планирање на лет; човечки можности и ограничувања; метеорологија; навигација; оперативни процедури; основни правила на летање; комуникации.

(c) Кандидат за стекнување на IR(A) мора да покаже ниво на знаење соодветно на правата кои се даваат на следните предмети: воздухопловни прописи/оперативни процедури; општо познавање на воздухоплови; изведба и планирање на лет; човечки можности и ограничувања; метеорологија; навигација; комуникации.

(d) Раздвојување на предметите во испити, времетраење на испити, вкупниот број и дистрибуирање на прашања ќе се утврди во соодветни процедури.

[Amdt. 4, 01.09.05]

МК JAR-FCL 1.475 Прашања
(Види IEM FCL 1.475(a) и (b))
(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470)

(a) *Централна банка/склад/збирка на прашања.* Прашањата кои се соодветни на наставната програма (види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470) ќе се чуваат во Централна банка/склад/збирка на прашања (CQB – Central Questions Bank). Прашањата кои се внесени во CQB ќе бидат на англиски јазик, согласно методата опишана во IEM FCL 1.475(a), со користење на кратенки (види IEM FCL 1.475(b)) и собрани/составени во соодветен компјутерски формат. Надлежниот орган има право да избира прашања за испит согласно МК JAR-FCL 1.480.

(b) *Објавување.* ЈАА од време на време ќе објавува примероци на прашања со повеќе понудени одговори.

[Amdt. 1, 01.06.00]

МК JAR-FCL 1.480 Постапки за испитување
(Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470)

(a) *Зачестеност.* Земја членка на ЈАА ќе му овозможи на кандидат да ги полага потребните испити согласно постапките наведени во овој Поддел. Комплетен испит за

стекнување на дозвола или овластување за летање по инструменти ќе се состои од испит за секој предмет даден во детали во Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470.

[]

(b) *Јазик.* Испитите ќе се одржуваат на јазик(ци) кои надлежниот орган ги смета за соодветни. Надлежниот орган ќе ги извести кандидатите за јазикот(ците) на кои тој надлежен орган ќе ги спроведува испитите.

(c) *Содржина.* Прашањата за испит ќе ги избира надлежниот орган од CQB согласно општа метода која овозможува да се опфати целата содржина на секој предмет. Содржината на прашањата нема да се менува, освен, кога е потребно, заради превод на националниот јазик(ци). Стилот на одговорите на прашањата кои бараат математичко пресметување или графички приказ може да се менува во други облици за кои надлежниот орган смета дека се соодветни. Испитот по комуникации може да се спроведе посебно од оние по другите предмети, согласно одлука од страна на надлежниот орган. Кандидат кој претходно положил кој било или двата испита по VFR и IFR комуникација нема повторно да се полагаат во односните делови.

(d) *Усмено испитување.* Усмено испитување нема да се спроведува наместо писмено или испитување засновано на компјутер.

(e) *Средства.* Надлежниот орган ќе реши како да обезбеди соодветни карти, мапи, листи со податоци и опрема кои се потребни за одговарање на прашањата. []

(f) *Обезбедување.* Идентитетот на кандидатот ќе се утврди пред почеток на испит.

(g) *Доверливост.* Содржината на испитните документи ќе имаат статус на доверливи документи.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

МК JAR-FCL 1.485 Одговорности на кандидатите

(a) Кандидат мора да ги полага сите испити во една земја членка на JAA.

(b) Овластена FTO, која е надлежна за обуката на кандидатот, мора да му предложи на кандидат испитување откако кандидатот успешно ги завршил соодветните елементи на обуката по теоретска настава. Од кандидат кој неуспешно да ги положи сите испити во рамките на ограничувањата наведени во МК JAR-FCL 1.490 ќе се бара да достави доказ од овластена Организација за обука за дополнителна обука.

(c) Ако надлежното тело смета дека кандидатот не се придржува кон постапките за полагање за време на испитувањето, ова ќе се смета како неуспех на кандидатот, било на поединечен испит било на испитувањето во целост.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

МК JAR-FCL 1.490 Критериуми за успешно положен испит

(a) Успешно положен испит ќе постигне кандидат кој има најмалку 75 посто бодови. Нема негативно оценување.

(b) Во зависност од кои било други услови наведени во JAR-овите, за кандидат ќе се смета дека успешно го положил испитот по теоретско познавање потребен за соодветната пилотска дозвола или овластување кога ќе ги положи сите потребни предмети во рок од 18 месеци сметано од крајот на календарскиот месец кога кандидатот за прв пат се обидел да полага испит.

(с) Кандидат мора повторно да се пријави да го полага целиот испит како за прв пат ако не положил еден испит во четири обиди, или не ги положил сите испити во рок од или шест седнувања/пати или периодот спомнат во горниот став (b). Пред повторно пријавување за полагање, кандидатот мора да заврши дополнителна обука која ќе ја определи надлежниот орган.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 2, 01.08.02; Amdt. 3, 01.07.03]

МК JAR-FCL 1.495 Период на прифаќање

(a) Успешно положен испит по теоретско познавање согласно МК JAR-FCL 1.490 ќе се прифати за стекнување на CPL(A) или IR(A) во периодот од 36 месеци од датумот на положување на сите потребни испити.

(b) Под услов дека IR(A) е добиено согласно наведеното во (a) погоре, положен испит по [теоретско] познавање за ATPL(A) ќе важи во период од 7 години од последниот датум на важноста на IR(A) внесено во CPL(A) за издавање на ATPL(A).

(с) Положен испит по теоретско познавање за ATPL(A) ќе важи во период од 7 години од последниот датум на важноста на овластувањето за летање по инструменти внесено во F/E дозвола.

[Amdt. 1, 01.06.00; Amdt. 3, 01.07.03]

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470

Предмети/делови од испит по теоретско познавање и времетраење на испити – ATPL, CPL и IR
(Види МК JAR-FCL 1.470)

Предмет	Авион (A)						Хеликоптер (H)					
	ATPL Доз. за сообр. пилот		CPL Доз. за ком. пилот		IR Овластув. за летање по INSTR. (A)		ATPL Доз. за сообр. пилот		CPL Доз. за ком. пилот		IR Овластув. за летање по INSTR. (A)	
	Бр.	Вр.	Бр.	Вр.	Бр.	Вр.	Бр.	Вр.	Бр.	Вр.	Бр.	Вр.
010 Воздухопловни прописи (B)	1	1.40	1	0.45			1	1.40	1	1.00		
010 Воздухопловни прописи/ оперативни процедури					1	1.00					1	1.00
020 Општо познавање на воздухоплови (B)			2	2.30	2	1.15			2	2.30	2	1.15
структура на авион/системи/погонска група	2	2.00		(1.30)		(0.15)	2	2.00		(1.30)		(0.15)
инструменти/електроника	3	1.30		(1.00)		(1.00)	3	1.30		(1.00)		(1.00)
030 Изведба и планирање на лет (B)			3	3.00	3	2.00			3	3.30	3	2.00
маса и рамнотежа	4	1.00		(0.45)			4	1.00		(1.00)		
Изведба/карактеристики	5	1.00		(0.45)			5	1.00		(1.00)		
планирање & следење на лет	6	3.00		(1.30)		(2.00)	6	3.00		(1.30)		(2.00)
040 Човечки можности & ограничувања	7	1.00	4	0.30	4	0.30	7	1.00	4	0.30	4	0.30
050 Метеорологија (B)	8	2.30	5	1.30	5	1.30	8	2.30	5	1.00	5	1.30
060 Навигација (B)			6	1.30	6	2.00			6	1.30	6	2.00
општа навигација	9	2.00		(1.00)		(0.30)	9	2.00		(1.00)		(0.30)
радио навигација	10	1.30		(0.30)		(1.30)	10	1.30		(0.30)		(1.30)
070 Оперативни процедури (B)	11	1.20	7	0.45			11	1.20	7	1.20		
080 Општи правила на летање	12	1.00	8	0.45			12	1.00	8	1.00		

090 Комуникација			9	0.30	7	0.30			9	0.30	7	0.30
VFR комуникација	13	0.30		(0.30)			13	0.30		(0.30)		
IFR комуникација	14	0.30				(0.30)	14	0.30				(0.30)
Вкупно	14	20.30	9	11.45	7	8.45	14	20.30	9	12.50	7	8.45

Забелешка 1: се однесува на МК JAR-FCL 1.050(b) и 2.050(b) за признавање на налет и теоретско познавање.

Забелешка 2: (В) дава на знаење дека се потребни "Мост" испити за конверзија на дозвола за авион во дозвола за хеликоптер и обратно. Види Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.050 и Додаток 1 на МК JAR-FCL 2.050.

Забелешка 3: наставната програма ги комбинира наставните програми за теоретско познавање за авион и хеликоптер. Квадратчињата во колоните означени со крст ("x") означуваат дека е потребно подучување за знаење за соодветен *предмет* до ниво за односна дозвола. Квадратчињата во колоните означени со точка ("•") покажуваат дека *под-предметот* не е применлив за нивото на односна дозвола.

Додаток 1 на МК JAR-FCL 1.470 (продолжение)

		Авион			Хеликоптер		
		ATPL	CPL	IR	ATPL	CPL	IR
010 00 00 00	Процедури за воздухопловни прописи и АТС	X	X	X	X	X	X
010 01 00 00	Меѓународни спогодби и организации	X	X	X	X	X	X
010 01 01 00	Чикашка конвенција	X	X	X	X	X	X
010 01 01 01	Дел I Воздухопловна навигација - основни начела и примена: суверенитет, територија - прелет преку територијата на договорните земји; право на нередовен лет, редовен воздушен сообраќај, каботажа, слетување на аеродроми со царина, применливост на воздухопловни прописи, правила во воздух, потрага по воздухоплов - мерки за олеснување на воздухопловната навигација: царински обврски, услови кои треба да се исполнат што се однесува до воздухопловите: уверенија за пловидбеност, дозволи на персонал, признавање на уверенија и дозволи, ограничувања за карго, фото опрема, документи кои треба да се носат во воздухоплов - меѓународни стандарди и препорачани практики: усвојување на меѓународни стандарди и постапки, признавање на уверенија и дозволи, важност на признати уверенија и дозволи, отстапување од меѓународните стандарди и процедури (објавување на разлики)	X	X	X	X	X	X
010 01 01 02	Дел II Меѓународна организација за цивилно воздухопловство - цели и состав	X	X	X	X	X	X
010 01 01 03	Регионална организација и служби	X	X		X	X	
010 01 01 04	Должности во врска со: - анексите кон Конвенцијата - стандардите и препорачаните практики - процедури за услугите во воздухопловната навигација - регионални дополнителни процедури - регионална воздухопловна навигација - прирачници и циркулари	X			X	X	
010 01 02 00	Други меѓународни спогодби	X	X	X	X	X	X
010 01 02 01	Меѓународна спогодба за воздушен сообраќај: - петте слободи/ пет слободи во воздушниот сообраќај	X	X		X	X	
010 01 02 02	Токиска конвенција, Лахајска конвенција, Монреалска конвенција - судска надлежност - овластувања на водачот на воздухоплов	X	X		X	X	
010 01 02 03	Име, состав, цели и соодветни документи на европски организации - Европска конференција за цивилно воздухопловство (ECAC), вклучувајќи ги и Заедничките воздухопловни власти (JAA) - Еуроконтрол/Eurocontrol - Европска комисија (EC)	X	X	X	X	X	X

		Авион			Хеликоптер		
		ATPL	CPL	IR	ATPL	CPL	IR
010 01 02 04	Варшавска конвенција	X	X		X	X	
010 01 03 00	Права и одговорности на водачот на воздухоплов (PIC) во врска со безбедноста и сигурноста	X	X		X	X	
010 01 04 00	Должности на авиопревозници и пилоти за патниците и стоката на земја во случај на оштетување и повреди предизвикани од работењето на воздухопловот.	X	X		X	X	
010 01 05 00	Комерцијални практики и придружни правила (закуп) - закуп на воздухоплов без екипаж (dry lease) - закуп на воздухоплов со екипаж (wet lease)	X	X		X	X	
010 02 00 00	Анекс 8 – Пловидбеност на воздухоплов - применливост	X	X		X	X	
010 03 00 00	Анекс 7 – Националност и регистарски ознаки на воздухоплов - применливост	X	X		X	X	
010 04 00 00	Анекс 1 – Издавање на дозволи на персонал - применливост - Врска/однос помеѓу Анекс 1 и JAR-FCL	X	X	X	X	X	X
010 05 00 00	Правила во воздух/правила на летање (врз основа на Анекс 2)	X	X	X	X	X	X
010 05 01 00	Анекс 2: - основни дефиниции, применливост на правилата на летање, општи правила (освен операции на вода), правила за визуелно летање, правила за летање по инструменти, сигнали/знаци, пресретнување на цивилни воздухоплови, табела на нивоа на крстарење	X	X	X	X	X	X
010 06 00 00	Процедури за воздухопловна навигација/пловидба - Операции на воздухоплови Doc. 8168 - OPS/611, Книга 1	X	X	X	X	X	X
010 06 01 00	Предговор - вовед	X		X	X		X
010 06 02 00	Дефиниции и кратенки (видете ги општите одредби/наводи)	X		X	X		X
010 06 03 00	Процедури за заминување (поаѓање) - општи критериуми - стандардно заминување по инструменти - ненасочени заминувања - објавени податоци - истовремено користење на паралелни или скоро-паралелни патеки за полетување и слетување (ПСПи) опремени за летање со помош на инструменти - процедури за заминување во навигација на зони (RNAV) засновани врз VOR/DME - користење на опрема за FMS/RNAV заради следење на конвенционалните процедури за заминување	X		X	X		X
010 06 04 00	Процедури за приод - општи критериуми (освен табели) - конструкција на процедури за приод: зони за приод по	X		X	X		X

		Авион			Хеликоптер		
		ATPL	CPL	IR	ATPL	CPL	IR
	инструменти, точност на контролните точки (само факторите на толеранција на точките или линиите на пресек, други фактори на толеранција на точки, точност на средството што ја прати патеката, нагибот на рамнината на зоната на приод, степен на спуштање/понирање - сегменти за приод: општ сегмент за пристигнување, стандарден приод по инструменти, сегмент за почетен приод (само општо), сегмент за меѓуприод, сегмент за завршен (финален) приод (освен табели), сегмент за неуспешен приод (само општо) - визуелни операции (кружење) во близина на аеродром: општо, зона (освен табела) на визуелна операција (кружење), зона на визуелна операција (кружење) која не се зема предвид за надвисување на препреки (освен табела), минимална апсолутна/релативна висина при спуштање, визуелни операции во воздух, неуспешен приод за време на кружење - истовремени ILS операции на паралелни или скоро-паралелни ПСП-и - процедури за приод во зона на навигација (RNAV) засновани врз VOR/DME - користење на опрема за FMS/RNAV заради следење на конвенционалните процедури за приод						
010 06 05 00	Процедури при чекање - процедури во лет (освен табела), за влез, чекање на слетување - висина над препрека/надвисување на препреки (освен табела)	x		x	x		x
010 06 06 00	Процедури за поставување на висиномер (ICAO Doc. 7030 - Дополнителни регионални процедури) - основни услови (освен табели), процедури применливи за операторите и пилотите (освен табели)	x	x	x	x	x	x
010 06 07 00	Оперативни процедури за секундарниот надзорен радарски транспондер/ импулсен примо-предавател (ICAO Doc. 7030 – Дополнителни регионални процедури) - функционирање на транспондерите - функционирање на опремата за ACAS - фразеологија	x	x	x	x	x	x
010 07 00 00	Служба на контрола на летање (врз основа на Анекс 11 и Doc. 4444)	x	x	x	x	x	x
010 07 01 00	Служба на контрола на летање, ATS - Анекс 11 - дефиниции (види општи одредби/наводи)	x	x	x	x	x	x
010 07 01 01	Општо - цели на ATS, оддели на ATS, определување на деловите на воздушниот простор и контролираните аеродроми каде се обезбедуваат услуги на ATS, класификација на воздушни простори (додаток 4 на Анекс 11), потребни карактеристики на навигациската опрема (RNP), формирање и одредување на оддели кои даваат ATS услуги, спецификации на областите на на информативните контроли на летање, контролирани области и контролирани зони, минимални апсолутни висини на летање, приоритет во случај на воздухоплов во опасност, непредвидени околности за време на лет, време на ATS	x	x	x	x	x	x
010 07 01 02	Контрола на летање - примена -обезбедување на услуги на контрола на летање, функционирање на службата за контрола на летање, минимални раздвојувања, содржина на одобрувања, координација на одобрувања, надзор (контрола) на лица и возила/превозни средства на аеродромите	x	x	x	x	x	x

		Авион			Хеликоптер		
		ATPL	CPL	IR	ATPL	CPL	IR
010 07 01 03	Служба за давање на информации во лет - примена - делокруг на службата за информации во лет - емитување на службата за информации во воздух	x	x	x	x	x	x
010 07 01 04	Служба за узбуна/предупредување - примена, известување на координативните центри за спасување (само INCERFA, ALERFA, DETRESFA), информации до воздухоплови кои летаат во близина на воздухоплов во опасност	x	x	x	x	x	x
010 07 01 05	Начела со кои се регулира означувањето на типови на RNP и ATS рути, за разлика од стандардните рути за заминување и пристигнување	x	x	x	x	x	x
010 07 03 00	Правила на летање и на службите за контрола на летање (ICAO Doc. 4444 - RAC/501/11 и ICAO Doc. 7030 – Дополнителни регионални процедури) - дефиниции (види општи одредби) - врска со други документи	x	x	x	x	x	x
010 07 03 01	Општи одредби - општи оперативни практики на службата за контрола на летање: доставување на план на лет, промена од IFR на VFR лет, одобрувања и информации, контрола на протокот на воздушниот сообраќај, процедури за поставување на висиномерот, означување на категорија на јака турбуленција капацитет на MLS, известување за положба, пријава на инцидент во воздушниот сообраќај, процедури во врска со воздухоплови опремени со авионски систем за избегнување на судир (ACAS) - Додаток 1	x	x	x	x	x	x
010 07 03 02	Служба за обласната контрола - општи одредби за одвојување на контролиран сообраќај - вертикално одвојување/раздвојување: примена на вертикалното одвојување, минимум за вертикално одвојување, минимално ниво на крстарење, доделување на ниво за крстарење, вертикално одвојување за време на качување и спуштање - хоризонтално одвојување: примена на странично одвојување, географско одвојување (освен помеѓу надзвучни воздухоплови) - смалување на минимумот за одвојување - одобренија од контролата на летање: содржини, опис на одобренијата на контролата на летање, одобрение за летање со одржување на сопствени одвојувања во VMC, битни информации за сообраќајот, одобрение за барана измена во планот на летање - состојба на опасност и прекин на комуникациите: процедури за состојби на опасност (само општ приоритет, спуштање во состојба на опасност, дејствија на водачот на воздухоплов), прекин на комуникацијата воздух-земја (само што се однесува на дејствијата на водачот на воздухопловот), пресретнување на цивилни воздухоплови	x	x	x	x	x	x
010 07 03 03	Служба на контрола за приод -воздухоплов во заминување: општи процедури за воздухоплов во заминување, одобрение за качување со сопствено одвојување во VMC, информации за воздухоплов во заминување - воздухоплов во доаѓање: општи процедури за воздухоплов во доаѓање, одобрение за спуштање со сопствено одвојување во VMC, визуелен приод, приод по инструменти, чекање, редослед за приод, предвидено време за приод, информации за воздухоплов во доаѓање	x	x	x	x	x	x
010 07 03 04	Служба на аеродромска контрола	x	x	x	x	x	x

		Авион			Хеликоптер		
		ATPL	CPL	IR	ATPL	CPL	IR
	- функции на аеродромските контролни кули: општо, служба за тревога која се обезбедува од страна на аеродромските контролни кули, привремено укинување на VFR операции од страна на аеродромските контролни кули - школски круг и возење по земја: избор на полетно-слетна патека која се користи - информации на воздухоплови од страна на аеродромските контролни кули: податоци во врска со операциите на воздухоплов, податоци за условите на аеродромот - контрола на сообраќајот на аеродром: одредување на предимство на воздухоплови во пристигнување и заминување, категоризација на турбулениција на воздухоплови и зголемување на минимумот за надолжно одвојување, одобрување на посебни VFR летови						
010 07 03 05	Служба за информации во лет и за тревога - служба за информации во лет - служба за тревога	x	x	x	x	x	x
010 07 03 06	Користење на радар во воздушниот сообраќај - општи одредби: ограничувања при користење на радар, процедури за идентификација (само за утврдување на идентитетот на радарот), податоци за положба, користење на радарско водење - користење на радар во службата за контрола на летањето	x		x	x	x	x
010 08 00 00	Служба за воздухопловни информации (врз основа на Анекс 15)	x	x	x	x	x	x
010 08 01 00	Анекс 15 - важни дефиниции - применливост	x	x	x	x	x	x
010 09 00 00	Аеродроми (врз основа на Анекс 14, книга 1 & 2)	x	x	x	x	x	x
010 09 01 00	Анекс 14 - дефиниции	x	x	x	x	x	x
010 09 01 01	Податоци за аеродром: - состојба на површината за движење (маневарска површина) и односните објекти	x	x	x	x	x	x
010 09 01 02	Визуелни средства за навигација - индикаторски и сигнални уреди - обележувања/ознаки - светла - знаци - маркери	x	x	x	x	x	x
010 09 01 03	Визуелни средства за означување на препреки - обележување на објекти - осветлување на објекти	x	x	x	x	x	x
010 09 01 04	Визуелни средства за означување на ограничено користење на површини	x	x	x	x	x	x
010 09 01 05	Служба за опасност и други служби - против-пожарна служба и служба за спасување - служба за управување на платформа - опслужување на воздухоплови на земја	x	x	x	x	x	x
010 09 01 06	Додаток А на Анекс 14 - пресметување на објавени растојанија - оперативни површини на радио-висиномер - системи за светла/осветлување при приод	x	x	x	x	x	x

010 10 00 00	Олеснување (засновано врз Анекс 9)	x	x	x	x	x	x
	- дефиниции						
010 10 01 00	Влез и заминување на воздухоплов	x	x	x	x	x	x
	- опис, цел и користење на документи во воздухоплов: општа декларација						
010 10 02 00	Влез и заминување на лица и нивниот багаж	x	x	x	x	x	x
	- услови за влез и процедури за екипаж и останатиот персонал на авиопревозник						
010 11 00 00	Потрага и спасување (засновано врз Анекс 12)	x	x	x	x	x	x
010 11 01 00	Анекс 12 - дефиниции	x	x	x	x	x	x
010 11 01 01	Организација - воспоставување и обезбедување на служба за SAR - утврдување на SAR региони (области) - формирање и определување на единици за SAR услуги	x	x	x	x	x	x
010 11 01 02	Соработка - соработка помеѓу држави - соработка со други служби	x	x	x	x	x	x
010 11 01 03	Оперативни процедури - процедури за водачи на воздухоплови на местото на несреќа - процедури за водачи на воздухоплови кои примаат повик за помош - сигнали за потрага и спасување	x	x	x	x	x	x
010 11 01 04	Сигнали за потрага и спасување: - сигнали од брод - визуелни сигнали земја/воздух - сигнали воздух/земја	x	x	x	x	x	x
010 12 00 00	Безбедност (засновано врз Анекс 17)	x	x		x	x	
010 12 01 00	Анекс 17	x	x		x	x	
010 12 01 01	Општо: - цели	x	x		x	x	
010 12 01 02	Организација - соработка и координација	x	x		x	x	
010 12 01 03	Авиопревозник: програма на авиопревозниците за безбедност	x	x		x	x	
010 13 00 00	Испитување на причини за несреќа на воздухоплов (врз основа на Анекс 13)	x	x	x	x	x	x
010 13 01 00	Анекс 13 - дефиниции - применливост	x	x		x	x	
010 14 00 00	JAR-FCL	x	x	x	x	x	x
010 15 00 00	Национално право	x	x	x	x	x	x
010 15 01 00	Национално право и разлики со односи Анекси на ICAO и JAR-ови	x	x	x	x	x	x
020 00 00 00	Општо познавање на воздухоплови	x	x	x	x	x	x
021 00 00 00	Структура на авион и системи, систем за електрична енергија, погонска група, опрема за во случај на опасност – авиони	x	x				
021 00 00 00	Структура на авион и системи, систем за електрична енергија, погонска група, опрема за во случај на опасност – хеликоптери				x	x	
021 00 00 00	Структура на авион и системи, систем за електрична енергија, погонска група, опрема за во случај на опасност – воздухоплови			x			x
021 01 00 00	Структура на авион и системи – авиони	x	x	x			x

021 01 01 00	Труп на авион - типови на конструкции - компоненти/составни делови и материјали - оптовареност	x	x				
021 01 02 00	Прозорци на пилотска и патничка кабина - конструкција (слоевито/ламинирано стакло) - структурни ограничувања	x	x				
021 01 03 00	Крилја - типови на конструкции - структурни компоненти и материјали - растоварување на оптовареност на моторите и.т.н - оптоварување	x	x .				
021 01 04 00	Стабилизациони површини - вертикални, хоризонтални и V - опашни површини - материјали за конструкција - оптоварувања - "flutter" треперење - систем за компензација - Махов тример	x	x .				
021 01 05 00	Стоен трап - типови - конструкција - сигурносни уреди и системи за извлекување (на стојниот трап) во вонредна ситуација - уреди за заштита од случајно вовлекување - позициони, маневарски светла и индикатори - управување со тркалото на предната нога - тркала и гуми (конструкција, ограничувања) - ситеми за сопирање - конструкција - сопирачка за паркирање - начин на работа на системот против занесување/лизгање - начин на работа на систем за автоматско сопирање - системи за работа, индикација и предупредување	x	x				
021 01 06 00	Команди за летање (конструкција и работа)	x	x				
021 01 06 01	Основни команди: - крилце на авион за подигнување/спуштање/крмело за висина, крилце и крма - тример - начин на покренување/активирање (механички, хидрауличен, електричен, управување со помош на жичани водови/електроничен) - функционирање, индикатори, уреди за предупредување и команди - сили за пренос	x	x				
021 01 06 02	Секундарни команди: - уреди за зголемување на силата на кревање на нападниот и излезниот раб - намалување на силата кревање и аеродинамичка сопирачка - подвижно крилце на авион за подигнување/спуштање - начин на покренување/активирање (механички, хидрауличен, електричен, управување со помош на жичани водови/електронички) - функционирање, индикатори, уреди за предупредување - опасни ситуации и можни дефекти	x	x				
021 01 07 00	Хидраулика	x	x				

021 01 07 01	Основни начела на хидромеханиката - хидраулични течности - шема на конструкција и функционирање на хидрауличните системи	x	x				
021 01 07 02	Хидраулични системи - главен, резервен и системи во случај на опасност - функционирање, индикатори, системи за предупредување - помошни системи	x	x				
021 01 08 00	Пневматски ситеми (само клипни мотори)	x	x	x			x
021 01 08 01	Пневматски системи - извори на енергија - шема на конструкција и функционирање на пневматските системи	x	x				
021 01 08 02	Систем за климатизација - греење и ладење - конструкција, функционирање и контрола	x	x				
021 01 08 03	Притисок/Кабински притисок - висина на кабината, максимална висина на кабината, диференцијален притисок - делови во воздухоплов кои се под притисок - функционирање и индикатори - сигурносни уреди и системи за предупредување - нагло паѓање на притисок, предупредување за висина на кабината - процедури во случај на опасност	x	x				
021 01 08 04	Системи за одмрзнување - пневматско одмрзнување на нападните рабови на крилјата и командните површини - конструкциска шема - оперативни ограничувања - отпочнување/темпирање на користење на системот за одмрзнување	x	x	x			x
021 01 09 00	Пневматски системи (турбоелисни и млазни воздухоплови)	x	x	x			x
021 01 09 01	Пневматски систем - извори на енергија - шема на конструкција - можни дефекти, уреди за предупредување - функционирање, индикатори, системи за предупредување - системи кои работат на пневматски погон	x	x				
021 01 09 02	Систем за климатизација - конструкција, функционирање, работење, индикатори и уреди за предупредување - греење и ладење - регулација на температура - автоматска и рачна - проветрување со воздух под динамички притисок - шема на конструкција	x	x				
021 01 09 03	Системи за спречување на замрзнување - аеродинамична површина (авион), аеродинамична површина/ротори (хеликоптер) и командни површини, погонска група, отвори за воздух, ветробран - шема на конструкција, оперативни ограничувања и почеток, темпирање за користење на системот за спречување на замрзнување - систем за предупредување за замрзнување	x	x	x			x

021 01 09 04	Кабински притисок - висина на кабина,максимална висина на кабина,разлика на притисок - зони во авиот под притисок - начин на работа и индикатори - безбедносни уреди и системи за предупредување - рапидна декомпресија,предупредување за висина на кабина - постапки во случај на нужда	x	x				
021 01 10 00	Непневматски системи за одмрзнување и спречување на замрзнување	x	x	x			x
021 01 10 01	Шема на конструкција, функционирање и работа на: - отворот за воздух - елисата (авион); елиса/ротори (хеликоптер) - питот-цевки, сензор на статичкиот притисок и уреди за сигнализација за губење на брзината - ветробран - систем за влажно одмрзнување на крила - систем за заштита од дожд	x	x	x			x
021 01 11 00	Систем за гориво	x	x				
021 01 11 01	Резервоари за гориво - структурни компоненти и типови - местоположба на резервоарите на едно- и повеќе-моторни воздухоплови - редослед и типови на дополнување со гориво - неупотребливо гориво	x	x				
021 01 11 02	Напојување со гориво - напојување со слободен пад и под притисок - вкрстено напојување - шема на конструкција	x	x				
021 01 11 03	Систем за испуштање на гориво во случај на опасност	x	x				
021 01 11 04	Набљудување на системот за гориво - функционирање, индикатори, системи за предупредување - работење со гориво (редослед на користење на резервоари) - покажувач на ниво на гориво/масло(dip stick)	x	x				
021 02 00 00	Електрична струја	x	x	x	x	x	x
021 02 01 00	Еднонасочна струја (DC) (ATPL и CPL); Еднонасочна/наизменична струја (DC/AC) (IR)	x	x	x	x	x	x
021 02 01 01	Општо - електрични кола - напон, струја, отпор - Омов закон - омски кола/отпорни струјни кола - отпор како функција на температура - електрична енергија, електрична работа - осигурувачи (функција, тип и работа) - електрично поле - кондензатор (функција)	x	x	x	x	x	x
021 02 01 02	Батерии - типови, карактеристики - капацитет - користење - опасности	x	x	x	x	x	x
021 02 01 03	Магнетизам - постојан магнетизам - електромагнетизам:	x	x	x	x	x	x

	- реле, автоматски прекинувач, соленоиден вентил (основа, функција и примени) - електромагнетска снага - електромагнетска индукција						
021 02 01 04	Генератори - алтернатор - основа, функција и примена - уреди за контрола (надгледување) - регулација, контрола и заштита - начин на побудување - стартер генератор	x	x	x	x	x	x
021 02 01 05	Распределба (дистрибуција) - дистрибуција на електрична енергија (шини - buses) - контрола на електричните инструменти/системи за летање: - амперметар, волтметар, - нумератори (сигнални уреди) - потрошувачи на електрична енергија - дистрибуција на DC енергија - конструкција, работење и контрола на системот - основни кола за вклучување	x	x	x	x	x	x
021 02 01 06	Инвертор/претворувач (примена)	x	x	x	x	x	x
021 02 01 07	Структурата на воздухоплов како електричен проводник	x	x		x	x	
021 02 02 00	Наизменична струја (AC)	x	x		x	x	
021 02 02 01	Општо - едно- и повеќе-фазна AC - фреквенција - фазно поместување - компоненти за AC	x	x		x	x	
021 02 02 02	Генератори - 3-фазен генератор - генератор без четкици (конструкција и работа) - погон на генераторот: - погон со константна брзина - вграден погон	x	x		x	x	
021 02 02 03	Дистрибуција на AC струја - конструкција, работа и надгледување (контрола) - заштитни кола, изедначување на AC-генератори	x	x		x	x	
021 02 02 04	Трансформатори - функција - типови и примена	x	x		x	x	
021 02 02 05	Синхрони и асинхрони мотори - работа - примена	x	x		x	x	
021 02 02 06	Трансформатори/исправувачки склопови	x	x		x	x	
021 02 03 00	Полупроводници - основни правила за полупроводници - полупроводнички отпорници (својства и примена) - исправувач (функција и примена) - транзистор (функција и примена) - диода (функција и примена)	x	x		x	x	
021 02 04 00	Основно познавање за компјутери	x	x		x	x	
021 02 04 01	Логички кола	x	x		x	x	
021 02 04 02	Логички симболи	x	x		x	x	
021 02 04 03	Кола за вклучување и логички симболи	x	x		x	x	
021 02 05 00	Основи на теорија за простирање на радио бранови	x	x	x	x	x	x

021 02 05 01	Основни принципи - електромагнетни бранови - бранова должина, амплитуда, фазен агол, фреквенција - опсег на фреквенции, страничен опсег, единечен страничен опсег - карактеристики на импулс - носител, модулација, демодулација - видови на модулации (амплитудна, фреквентна, импулсна, мултиплексна) - осцилаторни кола	x	x	x	x	x	x
021 02 05 02	Антени - карактеристики - поларизација - типови на антени	x	x	x	x	x	x
021 02 05 03	Распростирање на бранови - земни бранови - просторни бранови - распростирање со опсези на фреквенции - прогноза за фреквенција (MUF) - замирање (слабење) - фактори кои влијаат врз распростирањето (одбивање, /рефлексија, впивање, пречки, самрак, морски брег, планини, статички набој)	x	x	x	x	x	x
021 03 00 00	Погонска група	x	x		x	x	
021 03 01 00	Клипен мотор	x	x		x	x	
021 03 01 01	Општо - типови на конструкции - начин на работа на 4-тактен мотор со внатрешно согорување - механички компоненти	x	x		x	x	
021 03 01 02	Ситем за подмачкување - функција - шема на конструкција - инструменти за надгледување и индикатори - мазива (средства за подмачкување)	x	x		x	x	
021 03 01 03	Воздушно ладење - систем за надгледување (контрола) - температура на главата на цилиндерот - задкрилце на моторската облога	x	x		x	x	
021 03 01 04	Палење - шема на конструкција и функција - типови на палења - проверка на магнет	x	x		x	x	
021 03 01 05	Напојување на мотор со гориво - карбуратор (конструкција и начин на работа, замрзнување на карбураторот) - убризгување на гориво (конструкција и начин на работа) - алтернативен воздух	x	x		x	x	
021 03 01 06	Перформанси на моторот - барометарска висина и висина по густина - перформанси како функција на притисокот и температурата	x	x		x	x	
021 03 01 07	Уреди за зголемување на снага - турбополнач и суперполнач (конструкција и ефект врз перформансите на моторот)	x	x		x	x	

021 03 01 08	Гориво - типови, видови - карактеристики на детонација, октански број - означување со боја - адитиви/додатоци - содржина на вода, формирање на мраз - густина на гориво -алтернативни горива, разлики во спецификации, ограничувања	x	x		x	x	
021 03 01 09	Мешавина - богата и сиромашна мешавина - максимална снага и поставување на економична мешавина на гориво	x	x		x	x	
021 03 01 10	Елиса - елиса со фиксен чекор и со постојана брзина - основни правила и работа на елиси на едно- и повеќе- моторни воздухоплови - проверка на елиса - ефикасност на елисата како функција на брзината низ воздухот - заштита на воздухопловот и моторот (делување на елиса: на земја/во воздух, груби/фини ограничувања на чекорот	x	x				
021 03 01 11	Ракување и управување со моторот - режим на работа, опсег на снага - подесување на мешавината - оперативни ограничувања	x	x		x	x	
021 03 01 12	Оперативни критериуми - најголем и најмал број на вртежи во минута (RPM) - (индуцирана/побудена) вибрација на мотор и критички RPM - поправни активности при ненормално придвижување, проба на мотор и во лет	x	x		x	x	
021 03 02 00	Турбински мотор	x	x		x	x	
021 03 02 01	Основни правила на работа	x	x		x	x	
021 03 02 02	Типови на конструкција - центрифугален - аксијален проток - слободна турбина -турбина со една осовина - елисно-млазен мотор (турбоелисен мотор) - млазен мотор - фенски млазен мотор	x . .	x . .		x 	x 	
021 03 03 00	Конструкција на мотор	x	x		x	x	
021 03 03 01	Влез за воздух - функција	x	x		x	x	
021 03 03 02	Компресор - функција - конструкција и начин на работа - ефекти од оштетувања - застој и “пумпање” на компресорот (причина и избегнување) - карактеристики на компресорот	x	x		x	x	

021 03 03 03	Распрснувач/Дифузер -функција	x	x		x	x	
021 03 03 04	Комора за согорување - функција, типови и начини на работа - соодноси на мешавина - вбризгувачи на гориво - топлотно оптеретување	x	x		x	x	
021 03 03 05	Турбина - функција, конструкција и принципи на работа - топлотна и механичка оптовареност - ефекти од оштетување - контрола на температурата на издувниот гас	x	x		x	x	
021 03 03 06	Млазница - функција - различни типови - уреди за пригушување на бучавата	x	x				
021 03 03 07	Притисок, температура и проток на воздух во турбинскиот мотор	x	x		x	x	
021 03 03 08	Негативен потисок - функција, типови и принципи на работа - степен на ефикасност - користење и надгледување (контрола)	x	x				
021 03 03 09	Зголемување на особини и на потисок - вбризгување на вода, принципи на работа - користење и надгледување (контрола) на системот	x	x				
021 03 03 10	Испуштање на воздух -влијание од испуштање на воздух врз потисокот, излезната температура, RPM и соодносот на притисокот -влијание од испуштање на воздух врз перформансите	x	x		x	x	
021 03 03 11	Помошен редуктор - функција	x	x		x	x	
021 03 04 00	Системи на мотори	x	x		x	x	
021 03 04 01	Палење - функција, типови, составни делови, работа, безбедносни аспекти	x	x		x	x	
021 03 04 02	Стартер - функција, тип, конструкција и начин на работа - контрола и надгледување - самоподржувачки и на минимални брзини (idle speeds)	x	x		x	x	
021 03 04 03	Неправилности при стартување на мотор - причини и избегнување	x	x		x	x	
021 03 04 04	Систем за гориво - конструкција, составни делови - работа и надгледување - неправилности	x	x		x	x	
021 03 04 05	Подмачкување - конструкција, составни делови - работа и надгледување - неправилности	x	x		x	x	

021 03 04 06	Гориво - ефекти од температурата - нечистотија (примеси) - адитиви/додатоци	x	x		x	x	
021 03 04 07	Потисок - формула за потисок - flat rated мотор - потисокот како функција на брзината низ воздух, густината на воздух, притисокот, температурата и RPM	x	x				
021 03 04 08	Работа и надгледување на погонската група	x	x		x	x	
021 03 04 09	Снага/енергија - мотори кои делат снага - функција на густината - flat rated мотор				x	x	
021 03 05 00	Помошен агрегат/ помошен извор на снага (APU)	x	x		x	x	
021 03 05 01	Општо - функција, типови - местоположба - работа и надгледување	x	x		x	x	
021 03 05 02	Турбина-генератор со воздух под динамички притисок (RAT) - функција	x	x				
021 04 00 00	Опрема за случај на опасност	x	x		x	x	
021 04 01 00	Врати и излези во случај на опасност - пристапност - нормална и работа во случај на опасност - обележување - обележување на излез на подот - излези за екипажот во случај на опасност - излези за патниците во случај на опасност - тобоган за евакуација, општа употреба или како пневматски сплав за спасување или како средства за пловење	x	x		x	x	
021 04 02 00	Откривање на чад - местоположба, индикатори, проверка на функционирањето	x	x		x	x	
021 04 03 00	Откривање на пожар - местоположба, начин на предупредување, проверка на функционирањето	x	x		x	x	
021 04 04 00	Противпожарна опрема - местоположба, работа, содржина, мерење, проверка на функционирањето	x	x		x	x	
021 04 05 00	Опрема за кислород во воздухоплов - принципи на работа - уреди за заштита и надзор - обука, користење на опремата во случај на нагла декомпресија - споредување на маски со постојаниот проток и маски за индивидуално користење - генератори за кислород - опасност при користење на кислород, безбедносни мерки	x	x		x	x	

021 04 06 00	Опрема за во случај на опасност - подвижна, рачен апарат за гасење пожар - маска за чад, капуљача за заштита од чад - подвижен систем за кислород - радио-фар за лоцирање на место на несреќа, трансмитер/предавател - појас за спасување, пневматски сплав за спасување - цепна лампа, осветлување во случај на опасност - мегафон - секира - ракавици отпорни на оган - систем за пловеење во случај на опасност	x	x		x	x	
021 05 00 00	Структура и системи – хеликоптери				x	x	
021 05 01 00	Конфигурации на хеликоптери - со еден ротор - со два ротора (тандем ротор) - коаксијален ротор - со ротори - еден до друг				x	x	
021 05 02 00	Команди и ротори				x	x	
021 05 02 01	Системи на команди - типови - составни делови - прилагодувања - основни команди (повторливи, заеднички, насочени)				x	x	
021 05 02 02	Глави на ротор - типови - составни делови - материјал				x	x	
021 05 02 03	Опашен ротор/нотар - типови - составни делови - материјал				x	x	
021 05 02 04	Краци на елиса - типови - пресек - конструкција - материјал - прилагодување				x	x	
021 05 02 05	Командни површини - вертикални хоризонтални - конструкција - материјал				x	x	
021 05 03 00	Труп - типови на конструкции - структурни составни делови, материјали, ограничувања				x	x	
021 05 04 00	Пилотска и патничка кабина - конструкција - структурни ограничувања				x	x	
021 05 05 00	Стоен трап - типови, на пр., за на вода, со скии/штици, тркала - конструкција - уреди за блокирање и системи за испуштање во случај на опасност - уреди за спречување на случајно вовлекување				x	x	

	- светла и индикатори за положба и движење - тркала и гуми - системи за сопирање: - конструкција - сопирачка за паркирање - системи за работа, индикации и предупредување							
021 05 06 00	Преносни системи					x	x	
021 05 06 01	Осовински погони - типови - составни делови - материјал					x	x	
021 05 06 02	Редуктор - типови - конструкција - материјал - подмачкување - индикации					x	x	
021 05 06 03	Кумплунг - типови - составни делови					x	x	
021 05 06 04	Слободно вртење - типови - составни делови					x	x	
021 05 07 00	Роторска сопирачка - составни делови - конструкција					x	x	
021 05 08 00	Преглед - вибрација - балансирање - пратење					x	x	
021 05 09 00	Хидраулика					x	x	
021 05 09 01	Основни начела на хидродинамика - хидраулични течности - шема на конструкција и делување на хидрауличните системи					x	x	
021 05 09 02	Хидраулични системи - главни, помошни и системи за случај на опасност - дејствување, индикаторски, систем за предупредување - помошни системи - дополнителни системи					x	x	
021 05 10 00	Воздушни системи					x	x	
021 05 10 01	Пневматски системи - извор на енергија - шема на конструкција - можни дефекти, безбедносни уреди - дејствување, индикаторски, систем за предупредување - системи кои работат на пневматски погон					x	x	
021 05 10 02	Систем за климатизација -конструкција, функционирање, работење, индикатори и уреди за предупредување - греење и ладење - регулација на температура-автоматска и рачна - проветрување со воздух под динамички притисок					x	x	
021 05 11 00	Системи за одмрзнување и спречување на замрзнување - шема на конструкција, функционирање, дејствување					x	x	

	- отвор за воздух - ротори (главен опашен ротор) - питот-цевки, сензор за статичкиот притисок - ветробран - командни површини (хоризонтален стабилизатор) - систем за заштита од дожд - систем за предупредување за замрзнување						
021 05 12 00	Систем за гориво				x	x	
021 05 12 01	Резервоари за гориво (главни и резервни) - структурни составни делови и типови - местоположба на резервоарите на едно- и повеќе-моторни хеликоптери - редослед и типови на дополнување со гориво - неупотребливо гориво - отпорни на кршење				x	x	
021 05 12 02	Напојување со гориво - напојување со слободен пад и под притисок - вкрстено напојување - шема на конструкција				x	x	
021 05 12 03	Систем за испуштање на гориво				x	x	
021 05 12 04	Контрола на системот за гориво - дејствување, индикатори, системи за предупредување - постапување со гориво (редослед на користење на резервоарите) - покажувач на ниво на гориво/масло				x	x	
022 00 00 00	Опременост со инструменти - авиони	x	x				
022 00 00 00	Опременост со инструменти – воздухоплови			x			x
022 00 00 00	Опременост со инструменти – хеликоптери				x	x	
022 01 00 00	Инструменти за летање/навигација	x	x	x	x	x	x
022 01 01 00	Инструменти за податоци за летот	x	x	x	x	x	x
022 01 01 01	Систем за статички и динамички притисок - питот цевка, конструкција и принципи на работа - статички извор - дефект (грешка) - греење - алтернативен статички извор	x	x	x	x	x	x
022 01 01 02	Висиномер - конструкција и принципи на работа - дисплеј/приказ и поставување - грешки - табела за поправки - толеранции/дозволеност одстапувања	x	x	x	x	x	x
022 01 01 03	Индикатор за брзина низ воздух - конструкција и принципи на работа - брзина по висиномер (IAS) - значење на обоените лакови - индикатор за максимална брзина, покажувач на V_{mo}/M_{mo} - грешки	x	x	x	x	x	x
022 01 01 04	Махометар - формула за махов број - конструкција и принципи на работа - дисплеј/приказ - типови на конструкции - грешки	x					

022 01 01 05	Вариометар/покажувач на вертикалната брзина (VSI) - анероиден и моментален VSI (IVSI) - конструкција и принципи на работа - дисплеј/приказ	x	x	x	x	x	x
022 01 01 06	Компјутер за аеродинамични податоци (ADC) - принципи на работа - излезни и влезни податоци, сигнали - користење на излезните податоци - блок дијаграм - контрола на системот	x			x	x	
022 01 02 00	Жироскопски инструменти	x	x	x	x	x	x
022 01 02 01	Основи на жироскоп - теорија на жироскопски сили (стабилност, точност) - типови, конструкција и принципи на работа: - вертикален жироскоп - жиродирекционал/жирополукомпас - жироскоп со два степени на слобода - сложен жироскоп со два степени за слобода - жироскоп со една слобода на движење - прстенаст ласерски жироскоп - системска грешка - случајна грешка - монтирање/прицврстување - типови на погон, надзор	x	x	x	x	x	x
022 01 02 02	Жиродирекционал/жирополукомпас/насочен жироскоп - конструкција и принципи на работа	x	x	x	x	x	x
022 01 02 03	Корегиран жирокомпас - конструкција и принципи на работа - составни делови - монтирање и начин на работа - грешки при вртење и забрзување - примена, користење на излезни податоци	x	x	x	x	x	x
022 01 02 04	Индикатор за положба(вертикален жироскоп) - конструкција и начин на работа - типови на дисплеј/прикази - грешки при вртење и забрзување - примена, користење на излезни податоци	x	x	x	x	x	x
022 01 02 05	Показател за свртување и нагиб (жироскоп со два степени на слобода) - конструкција и принципи на работа - типови на дисплеј/прикази - грешки при примена - примена, користење на излезни податоци - координатор за вртење	x	x	x	x	x	x
022 01 02 06	Жироскопски стабилизирана плоча (карданска платформа) - типови кои се користат - мерач на забрзување, системи за мерење - конструкција и принципи на работа - поравнување на платформата - примени, користење на излезни податоци	x			x	x	
022 01 02 07	Фиксни инсталации (безкардански системи) - конструкција и начин на работа - типови кои се користат - влезни сигнали - примена, користење на излезни податоци	x			x	x	

022 01 03 00	Магнетски копмас - конструкција и начин на работа - грешки (одстапување, последица од навалување – отклон)	x	x	x	x	x	x
022 01 04 00	Радио-висиномер - составни делови - опсег на фреквенција - начин на работа - дисплеи/приказ - грешки	x	x	x	x	x	x
022 01 05 00	Систем за електронски инструменти за летање (EFIS) - типови на дисплеи/прикази на податоци - влез на податоци - командна табла, дел за дисплеј/приказ - пример на типична инсталација на воздухоплов	x	x	x	x	x	x
022 01 06 00	Систем за програмирано управување на летот (FMS) - општи основни правила - влезови и излези на податоци	x			x	x	
022 02 00 00	Системи за автоматско управување/контрола на лет	x	x	x	x	x	x
022 02 01 00	Команден навигациски уред - функција и примена - блок дијаграм, составни делови - режим на работа - подесување на работа за различните фази на летот - начини на команда (полуга - bars) - показател за начин на работа - надзор на системот - ограничувања, оперативни ограничувања	x	x	x	x	x	x
022 02 02 00	Автопилот - функција и примена - типови (различни оски) - блок дијаграм, составни делови - странични/латерални начини (режими) - надолжни начини - општи/заеднички начини - автоматско слетување, редослед на операции - систем на поими за автоматски слетување, продолжување на друг круг, полетување, пасивна грешка, оперативна грешка (редундантен) - начини на контрола - интерфејс/постава на сигнали до командната површина - делување и програмирање на различни фази на летот - надзор на системот - ограничувања, оперативни ограничувања	x	x	x	x	x	x
022 02 03 00	Заштита на режимот на летот - делување - влезни податоци, сигнали - излезни податоци, сигнали - контрола на системот	x			x	x	
022 02 04 00	Пригушувач на скршнување/свртување / систем за зголемување на стабилноста - делување - блок дијаграм, составни делови - пренос на сигнали до вертикалниот стабилизатор	x	x	x	x	x	x
022 02 05 00	Тримување на воздухопловот околу попречната оска - функција - влезни податоци, сигнали	x					

	- режим на работа - хоризонтален стабилизатор, придвижувач на тримерот - контрола на системот, сигурност на операција						
022 02 06 00	Пресметување на потисок - функција - составни делови - влезни податоци, сигнали - излезни податоци, сигнали - надзор на системот	x					
022 02 07 00	Автоматски потисок - функција и примена - блок дијаграм, составни делови - начин на работа - автоматски избор на режим на работа - пренос на сигнали до механизмот за рачката за гас - работа и програмирање за различни фази на летот - контрола на системот - ограничувања, оперативни ограничувања	x					
022 03 00 00	Опрема за предупредување и регистрирање	x	x		x	x	
022 03 01 00	Предупредувања, општо - класификација на предупредувања - дисплеј/приказ, индикаторски системи	x	x		x	x	
022 03 02 00	Систем за предупредување за висина на лет - функција - блок дијаграм, составни делови - делување и надзор на системот	x			x	x	
022 03 03 00	Систем за предупредување на опасно приближување кон земја (GPWS) - функција - блок дијаграм, составни делови - влезни податоци, сигнали - начини за предупредување - проверка на исправноста на системот	x			x	x	
022 03 04 00	Систем за избегнување/спречување на судир (TCAS) - функција - начини за предупредување	x			x	x	
022 03 05 00	Предупредување за пречекорување на брзина - функција - влезни податоци, сигнали - дисплеј/приказ, показатели - испитување на функционирањето - ефекти врз работењето во случај на грешка	x					
022 03 06 00	Предупредување за превлекување - функција - составни делови на едноставен систем - блок дијаграм, составни делови на систем со показател на нападниот агол - делување	x	x				
022 03 07 00	Уред за регистрирање на податоците за време на летот - функција - блок дијаграм, составни делови - делување - надзор на системот	x			x	x	

022 03 08 00	Уред за снимање на гласови/разговор во пилотска кабина - функција - блок диаграм, составни делови - работа	x			x	x	
022 03 09 00	Предупредување за над дозволена/под дозволена брзина на ротори и мотор - функција - влезни податоци, сигнали - приказ, индикатори - тест на функционирање - ефекти врз начинот на работа во случај на отказ				x	x	
022 04 00 00	Инструменти за надгледување (контрола) на погонската група и системот	x	x		x	x	
022 04 01 00	Манометар/ мерач на притисок - сензори - показатели на притисок - значење на обоените лакови	x	x		x	x	
022 04 02 00	Термометар - сензори - покачување на динамичкиот притисок, фактор на опоравување - показатели на температура - значење на обоените лакови	x	x		x	x	
022 04 03 00	Показател на бројот на вртежи (RPM) - пренос на сигналот за давачот до мерачот на RPM - показатели на RPM, клипни и турбински мотори - значење на обоените лакови	x	x		x	x	
022 04 04 00	Мерач на потрошувачката на гориво - мерач на протокот на гориво (делување, показатели) - мерач на проток на гориво во цевководот под висок притисок (делување, индикации, предупредување за грешка)	x	x		x	x	
022 04 05 00	Покажувач на количината на гориво - мерење на волумен/маса, мерни единици - сензори за мерење - содржина, индикатори за количина - причини за неточен приказ	x	x		x	x	
022 04 06 00	Мерач на момент на вртење - показатели, мерни единици - значење на обоените лакови	x	x		x	x	
022 04 07 00	Мерач на часови на летање - извор на придвижување/снага/сила - показатели	x	x		x	x	
022 04 08 00	Надзор на вибрации - показатели, мерни единици - пренос до бајпас вентилаторски млазни мотори - систем за предупредување	x	x				
022 04 09 00	Далечински систем за пренос на сигнали - механички - електричен	x	x		x	x	
022 04 10 00	Електрични дисплеи/прикази - EFIS - EICAS - ECAM	x	x		x	x	

022 04 11 00	Откривање на чип - показатели -начела				x	x	
030 00 00 00	Карактеристики (перформанси) и планирање на лет	x	x	x	x	x	x
031 00 00 00	Маса и рамнотежа - авиони	x	x				
031 00 00 00	Маса и рамнотежа – хеликоптери				x	x	
031 01 00 00	Вовед за маса и рамнотежа	x	x		x	x	
031 01 01 00	Тежиште(cg)	x	x		x	x	
031 01 01 01	Дефиниција	x	x		x	x	
031 01 01 02	Важност што се однесува на стабилноста на (авион); Важност што се однесува на стабилноста на хеликоптер (циклична палка – движење/ограничувања) (Хеликоптер)	x	x		x	x	
031 01 02 00	Граници на маса и рамнотежа	x	x		x	x	
031 01 02 01	Види прирачник за летање на авион/хеликоптер во врска со: - граници на cg во конфигурација на полетување, слетување и крстарење	x	x		x	x	
031 01 02 02	Максимално оптоварување на подот	x	x		x	x	
031 01 02 03	Максимална маса за платформа и возење на земја	x	x		x	x	
031 01 02 04	Фактори за определување на максималната дозволена маса: - структурни ограничувања - ограничувањата на перформансите (карактеристиките) како што се: полетно-слетна патека која стои на располагање за полетување и слетување - временски услови (температура, притисок, ветер, врнежи); брзина на качување и услови за висина за надвисување на препреки; услови при дефект на мотор	x	x		x	x	
031 01 02 05	Фактори за утврдување на границите на тежиштето (cg): - стабилност на воздухопловот, стабилност на хеликоптерот; способност на командите за летање и на површините за совладување/надвладување на масата и моментите на исправање/подигање во сите услови на летање - промена на локацијата на cg за време на лет заради потрошувачка на гориво, вовлекување и извлекување на стојниот трап и намерно преместување на патници и стока, пренос на гориво - помрдување/преместување на центарот на силата на подигање/узгон заради промена на положбата на закрилцата	x	x		x	x	
031 02 00 00	Оптоварување	x	x		x	x	
031 02 01 00	Стручни изрази/терминологија	x	x		x	x	
031 02 01 01	Маса на празен воздухоплов	x	x		x	x	
031 02 01 02	Сува оперативна тежина (маса на празен воздухоплов + екипаж + оперативни поединости + неупотребливо гориво)	x	x		x	x	
031 02 01 03	Маса на воздухоплов без гориво	x	x		x	x	
031 02 01 04	Стандардна маса - екипаж, патници и багаж - гориво, масло, вода (фактори за конверзија на волумен/маса) - рачен багаж	x	x		x	x	
031 02 01 05	Корисна носивост (оптоварување + употребливо гориво)	x	x		x	x	
031 02 02 00	Проверки на маса на воздухоплов	x	x		x	x	
031 02 02 01	Процедури (општо, детали не се потребни)	x	x		x	x	
031 02 02 02	Услови за повторно мерење на воздухоплов	x	x		x	x	
031 02 02 03	Списоци/листи на опрема	x	x		x	x	
031 02 03 00	Постапки за изготвување на документација за масата и рамнотежата на воздухоплов; Постапки за изготвување на документација за масата и рамнотежата на хеликоптер	x	x		x	x	
031 02 03 01	Утврдување на сува оперативна тежина (екипаж, опрема и др.)	x	x		x	x	
031 02 03 02	Намерно оставено празно	x	x		x	x	
031 02 03 03	Додавање на маса од патници и стока (вклучувајќи го и багажот на патниците) (стандардна маса)	x	x		x	x	
031 02 03 04	Додавање на маса од гориво	x	x		x	x	

031 02 03 05	Проверка дека не се пречекорени важечките ограничувања за максимална маса (маса во рамките на законски ограничувања)	x	x		x	x	
031 02 04 00	Ефекти од преоптоварување	x	x		x	x	
031 02 04 01	Поголеми брзини за полетување и сигурност	x	x		x	x	
031 02 04 02	Поголеми растојанија за полетување и слетување	x	x		x	x	
031 02 04 03	Помала брзина/стапка на качување	x	x		x	x	
031 02 04 04	Влијание врз опсегот и траењето на летот	x	x		x	x	
031 02 04 05	Намалени можности при дефект на мотор	x	x		x	x	
031 02 04 06	Можно структурно оштетување во екстремни случаи	x	x		x	x	
031 03 00 00	Тежиште (cg)	x	x		x	x	
031 03 01 00	Елементи за пресметување на cg (документација за оптоварување и рамнотежа)	x	x		x	x	
031 03 01 01	Податок/репер - објаснување на поим - местоположба - користење при пресметување на cg	x	x		x	x	
031 03 01 02	Крак на силата - објаснување на поимот - утврдување на алгебарски знаци - користење	x	x		x	x	
031 03 01 03	Момент - објаснување - момент = тежина x крак на сила	x	x		x	x	
031 03 01 04	Изразување во проценти на средната аеродинамична тетива (% MAC)	x	x				
031 03 01 05	Изразување на растојание од основната линија				x	x	
031 03 02 00	Пресметување на cg (авион); Пресметување на надолжен и страничен cg (вклучувајќи и компјутерски пресметки) (Хеликоптер)	x	x		x		
031 03 02 01	Тежиште (cg) на маса на празен авион - утврдено при мерење на воздухоплов - во документот на воздухопловот внесено како тежиште (cg) на сува оперативна маса	x	x		x	x	
031 03 02 02	Поместување на cg со додавање на гориво, товар и баласт	x	x		x	x	
031 03 02 03	Практични методи за пресметување - метода на компјутерско пресметување користејќи или математички пресметувања или посебно проектиран логаритам - графичка метода - табеларна метода	x	x		x	x	
031 03 02 04	Намерно преместување на патници и багаж заради останување во рамките/границите на cg				x	x	
031 03 03 00	Обезбедување на оптоварувањето	x	x		x	x	
031 03 03 01	Важноста на соодветното врзување (на товарот или авионот) - Опреми за одделите за кargo и кargo воздухопловите - контејнер - палета	x	x		x	x	
031 03 03 02	Ефект од поместување на оптоварувањето - поместување на cg, можни надминувања на границите - можни оштетувања заради инерцијата на оптоварување кое се поместува - ефект од забрзувањето на оптоварувањето на воздухопловот	x	x		x	x	
031 03 04 00	Товар, товар во движење, прицврстен товар	x	x		x	x	
032 00 00 00	Перформанси/карактеристики – воздухоплови	x	x				
032 01 00 00	Перформанси на едно-моторни авиони кои не се одобрени согласно JAR/FAR 25 – перформанси за класа B	x	x				
032 01 01 00	Дефиниции на поими и брзини кои се користат	x	x				

032 01 02 00	Перформанси на полетување и слетување	x	x				
032 01 02 01	Ефект од тежината на авион, ветерот, густината, висината, падот на полетно-слетната патека, состојба на полетно-слетната патека						
032 01 02 02	Користење на податоци од прирачникот за летање на авионот	x	x				
032 01 03 00	Перформанси на качување и крстарење	x	x				
032 01 03 01	Користење на податоци за летање на авионот	x	x				
032 01 03 02	Ефект од висината по густина и масата на авионот	x	x				
032 01 03 03	Траење на лет и ефекти од различните препорачани поставувања на снагата	x	x				
032 01 03 04	Долет во мирен воздух со различни режими на работа на мотор	x	x				
032 02 00 00	Перформанси на повеќе-моторни авиони кои не се одобрени согласно JAR/FAR 25 - перформанси за класа B	x	x				
032 02 01 00	Дефиниции на поими и брзини	x	x				
032 02 01 01	Нови поими кои се користат за перформанси на повеќе-моторни авиони (032 01 01 00)	x	x				
032 02 02 00	Важноста на пресметувањата на преформансите	x	x				
032 02 02 01	Утврдување на перформансите во нормални услови	x	x				
032 02 02 02	Разгледување на ефектите од барометарската висина, температурата, ветерот, масата на авионот, падот на полетно-слетната патека и состојбата на полетно-слетната патека	x	x				
032 02 03 00	Елементи на перформансите	x	x				
032 02 03 01	Растојанија на полетување и слетување - надвисување на препреки при полетување	x	x				
032 02 03 02	Брзина на качување и спуштање - ефекти од избраните режими на работа, брзините и конфигурацијата на воздухопловот	x	x				
032 02 03 03	Висина на крстарење и максимална висина на лет (плафон) - услови/барања на рута	x	x				
032 02 03 04	Економизирање на корисната носивост(платениот товар) /долетот	x	x				
032 02 03 05	Оптимален однос на брзината/економијата	x	x				
032 02 04 00	Користење на графикони на перформанси и податоци од табела	x	x				
032 02 04 01	Дел од прирачникот за летање кој се однесува на перформанси	x	x				
032 03 00 00	Перформанси на авиони кои се одобрени согласно JAR/FAR 25 - перформанси за класа A	x					
032 03 01 00	Полетување	x					
032 03 01 01	Дефиниции на поими и брзини кои се користат - дефиниции за соодветните брзини во врска со перформансите за полетување, со акцент на: - V_1 : брзина на одлучување во случај на дефект на моторот при полетување - V_R : брзина на ротација - V_2 : сигурна брзина за полетување - дефиниции на соодветни растојанија во врска со полетување: - избалансирана должина на стаза - расположлива должина на ПСП за залет за полетување (TORA) - расположлива должина на ПСП за полетување (TODA) - расположлива должина на ПСП за прекинатото полетување (ASDA) - зона без препреки во продолжението на ПСП, површина пред прагот и по крајот на ПСП, предполе - ограничувања на маса/висина/температура - други соодветни брзини: - V_{mcg} - V_{mca} - V_{mu} - V_{lof} - V_{mbe}	x					

032 03 01 02	Променливи (вредности) за полетно-слетната патека - должина, нагиб, површина - носивост (издржливост) на полетно-слетната патека (индекс на оптоварување, оптоварување по одделно тркало)	x					
032 03 01 03	Променливи (вредности) за авион - маса - агол на отклон на задкрилце - намален режим на работа на мотор - зголемена V_2 - користење на против-замрзнување и одмрзнување - користење на испуштање на воздух	x					
032 03 01 04	Метеоролошки променливи (вредности) - барометарска висина и температура (висина по густина), фактор на ударот на ветерот, состојба на површина (заостаната вода, снег, мраз и др.)	x					
032 03 01 04	Брзини при полетување - пресметување на V_1 , V_r и V_2 ; почетна брзина на качување, брзини на вовлекување на стојниот трап и задкрилцета	x					
032 03 01 06	Должина за полетување - пресметување на должина за полетување - вклучувајќи ја и важноста на променливите на воздухопловот, полетно-слетната патека и временските прилики при пресметување на должината и брзината за полетување - ефекти од рана или задоцнета ротација на должината на ПСП за полетување; можност за губење на брзината на земја поради порана ротација	x					
032 03 02 00	Должина за прекинато полетување	x					
032 03 02 01	Поим за избалансирана должина на патека - преглед на дефиниции (032 03 00 00) - однос помеѓу избалансирана/неизбалансирана должина на патека и V_1						
032 03 02 02	Користење на податоци од картите во прирачник за летање - пресметување на растојанија/должини за прекинато полетување - време за одлуки и претпоставени процедури за успорување - дозволено време за донесување на одлуки - користење на сопирачки - користење на негативен потисок - ограничувања на системот за сопирање при прекинато полетување: - задоцнување на покачување на температура - ограничувања на гумите	x					
032 03 03 00	Почетно качување	x					
032 03 03 01	Сегменти/делови на качување - вовлекување на стојниот трап и задкрилцета - ограничување на масата при полетување што се однесува до условите за качување	x					
032 03 03 02	Сите мотори во погон - брзина на качување - вертикална брзина/степен на качување - процедура за намалување на бучавата (во полетување)	x					

032 03 03 03	Постапка со мотор вон употреба/погон - брзина на најдобар/најголем агол на качување - брзина на најдобар степен на качување - брзини/стапки на качување: - ефекти од висината по густина врз перформансите на качување	x					
032 03 03 04	Услови за надвисување на препреки - качување до висина за надвисување на препреки - свртување заради избегнување на препреки - ефекти од свртување врз перформансите на качување	x					
032 03 04 00	Качување	x					
032 03 04 01	Користење на дијаграмите за перформанси од прирачникот за летање - ефекти од масата на авионот - ефекти од промена на висината по густина - пресметки за време на качување за да се постигне висината за крстарење/летање	x					
032 03 04 02	Значајни брзини низ воздух за качување - брзини на вовлекување на задкрилце - нормални брзини на качување (со сите мотори во погон): - најдобар агол на качување - најдобар степен на качување	x					
032 03 04 03	Качување со еден мотор вон употреба - брзини низ воздух при качување: - најдобра стапка на качување - најдобар агол на качување - максимална висина на крстарење	x					
032 03 05 00	Летање на режим на крстарење	x					
032 03 05 01	Користење на карти/графикони за крстарење - определување на висина на крстарење - максимална можна висина на крстарење - зголемување на максималните брзини на крстарење и поставување на снага	x					
032 03 05 02	Контрола на крстарење - максимален опсег: режими на работа на мотор, брзини, потрошувачка на гориво - максимално траење: режими на работа на мотор, брзини, потрошувачка на гориво - економизирање на брзина/опсег заради режими на работа на мотор - максимални режими на работа на мотор за крстарење: резултантна брзина, потрошувачка на гориво	x					
032 03 05 03	Летање на рута со еден мотор вон погон - шеми/податоци за еден мотор вон погон - долет и траење - најголема практична висина(плафон) со еден мотор вон погон - максимални постојани режими на работа - операции ETOPS (користење на дво-моторни авиони на долги линии)	x					
032 03 05 04	Надвисување на препреки на рута - нето/чиста патека на летот - вертикални и хоризонтални - дополнителни ограничувања на масата - процедури за стрмо спуштање(drift down)	x					

032 03 05 05	На рута – авиони со три и повеќе мотори, два мотори вон употреба/погон - услови и ограничувања	x					
032 03 06 00	Спуштање и слетување	x					
032 03 06 01	Користење на карти за спуштање - време за отпочнување на спуштање - потрошувачка на гориво при спуштање - ограничувања на брзина, на пр.: - нормална оперативна брзина низ воздух - максимална оперативна брзина низ воздух - брзина за максимален степен на понирање - максимална стапка на брзина на спуштање (брзина на спуштање на кабински притисок)	x					
032 03 06 02	Максимално дозволена маса при слетување - структурално ограничување утврдено од страна на производителот на воздухопловот и државниот орган за пловидбеност	x					
032 03 06 03	Пресметување на податоците за приод и слетување - погодност на избраната ПСП за слетување: - расположлива должина за слетување - пресметување на максималната маса при слетување за дадени услови на ПСП - пресметување на најмала должина на ПСП за дадена маса на авион - други фактори: пад на ПСП, состојба на површината, ветер, температура, висина по густина - пресметување на очекуваната вистинска маса при слетување - пресметување на брзините на приод и слетување - пресметки, исто така, треба да се направат и за алтернативни аеродроми - дефиниции на поими и брзини кои се користат - VTH, брзина над прагот на ПСП - качување од прекинат приод - качување од слетување - должина на ПСП за спуштање, суви, влажни и извалкани ПСП-и - потребна должина на ПСП за слетување - аеродром на одредиштето - алтернативен аеродром - Слетување - конфигурација на слетување (со сите мотори) - конфигурација на приод (со еден мотор вон погон)	x					
032 03 07 00	Практична примена на прирачникот за карактеристики на воздухопловот	x					
032 03 07 01	Користење на прирачник со перформанси на воздухоплови со турбомлазни и турбоелисни мотори - пресметување на масата при полетување и слетување - пресметување на податоци за полетување: - ефекти од променливите (вредности) за ПСП, воздухопловот и временските услови - пресметување на различни “V” брзини за полетување и почетно качување - пресметување на факторите на должина на ПСП - степен и наклон при почетно качување - висина над препреки - соодветна пресметка за дефект на мотор - пресметки за качување - стапки и наклони на качување - време за качување	x					

	- употребено гориво - пресметки за дефект на мотор						
032 03 07 02	Пресметки за крстарење - режими на работа на мотор и брзини за максимален долет, максимално траење и нормално крстарење - потрошувачка на гориво - летање со мотор вон погон; дефект/пад на кабинскиот притисок, ефекти од пониска висина врз долетот и траењето - ETOPS летање - дополнителни проучувања на потрошувачката на гориво: - ефекти од висината и масата на воздухопловот - гориво за чекање, приод и крстарење до алтернативниот аеродром - во нормални и вонредни услови - после дефект на млазен мотор - после паѓање на притисокот/декомпресија	x					
033 00 00 00	Планирање и надгледување на лет – авиони	x	x				
033 00 00 00	Планирање и надгледување на лет – хеликоптери				x	x	
033 00 00 00	Планирање и надгледување на лет – воздухоплови			x			x
033 01 00 00	Планови на летови за прелетување	x	x	x	x	x	x
033 01 01 00	Навигациски план	x	x	x	x	x	x
033 01 01 01	Избор на рути, брзини, релативни (апсолутни) висини и алтернативен аеродром - терен и висина над препреки - нивоа на крстарење соодветни на правецот на летот - контролни ориентири/навигациски контролни точки, визуелни или преку радио	x	x	x	x	x	x
033 01 01 02	Мерење на патеки и растојанија	x	x	x	x	x	x
033 01 01 03	Добивање на прогноза за брзината на ветерот за секој дел на патот	x	x	x	x	x	x
033 01 01 04	Пресметување на курсеви, брзини во однос на земјата и време на рути од патеки, вистинска брзина низ воздух и брзини на ветерот	x	x	x	x	x	x
033 01 01 05	Пополнување на делот за пред-лет во навигацискиот дневник за летови	x	x	x	x	x	x
033 01 02 00	Планирање на гориво	x	x	x	x	x	x
033 01 02 01	Пресметување на планирано користење на гориво за секој дел од патот и вкупната количина на гориво за летот: - податоци во прирачникот за летање за протек на гориво за време на качување, на рута/линија и за време на спуштање - навигациски план за времиња на рута	x	x	x	x	x	x
033 01 02 02	Гориво за чекање или пренасочување од рута до алтернативниот аеродром	x	x	x	x	x	x
033 01 02 03	Резерви	x	x	x	x	x	x
033 01 02 04	Вкупна количина на гориво потребна за лет	x	x	x	x	x	x
033 01 02 05	Пополнување на делот за пред-лет во книгата за гориво	x	x	x	x	x	x
033 01 03 00	Пратење на лет и повторно планирање во воздух	x	x	x	x	x	x
033 01 03 01	Пресметување за гориво за време на лет - забележување на количините на преостанатото гориво на контролните ориентири/навигациските контролни точки	x	x	x	x	x	x
033 01 03 02	Пресметување на вистинската стапка на потрошувачка - споредување на актуелната со планираната потрошувачка на гориво и состојба со гориво	x	x	x	x	x	x
033 01 03 03	Ревизија на проценките за резерва со гориво	x	x	x	x	x	x
033 01 03 04	Повторно планирање за време на лет во случај на проблеми - избор на висина на крстарење и режим на работа за нова дестинација/одредиште - време до новата дестинација/одредиште - состојба со гориво, потреби за гориво, резерви со гориво	x	x	x	x	x	x

033 01 04 00	Радио-комуникациски и навигациски средства	x	x	x	x	x	x
033 01 04 01	Фреквенции за комуникација и повикувачки знаци за соодветни контролни служби и служби за давање услуги за време на лет, како што се метеоролошките станици	x	x	x	x	x	x
033 01 04 02	Радио навигациски и средства за приод, ако е потечно - тип - фреквенции - идентификација	x	x	x	x	x	x
033 02 00 00	План на лет за АТС согласно ИКАО	x	x	x	x	x	x
033 03 01 00	Типови на план на лет	x	x	x	x	x	x
033 03 01 01	ИКАО план на лет - формат - податоци вклучени во пополнет план на лет - план на лет што се повторува	x	x	x	x	x	x
033 03 02 00	Пополнување на план на лет	x	x	x	x	x	x
033 03 02 01	Податоци за план на летот добиени од: - навигацискиот план на лет - планот за гориво - податоците на операторот за основните информации за воздухопловот - податоците за маса и рамнотежа	x	x	x	x	x	x
033 02 03 00	Пополнување на планот на лет	x	x	x	x	x	x
033 02 03 01	Постапки за пополнување	x	x	x	x	x	x
033 02 03 02	Служба одговорна за обработка на планот на летот	x	x	x	x	x	x
033 02 03 03	Барања на земјата што се однесува до тоа кога планот на лет мора да се исполни	x	x	x	x	x	x
033 02 04 00	Заклучување на планот на лет	x	x	x	x	x	x
033 02 04 01	Одговорности и процедури	x	x	x	x	x	x
033 02 04 02	Служба за обработка	x	x	x	x	x	x
033 02 04 03	Проверување на времето за слот/дозволеното време	x	x	x	x	x	x
033 02 05 00	Следење на планот на летот	x	x	x	x	x	x
033 02 05 01	Одстапувања дозволени од страна на земјата за различни типови на планови на летање	x	x	x	x	x	x
033 02 05 02	Измена на план на лет за време на лет - услови во кои планот на лет мора да се измени и дополни - одговорности и процедури за пилотот за пополнување на измените и дополнувањата - служба до која треба да се достават измените и дополнувањата	x	x	x	x	x	x
033 03 00 00	Практично планирање на лет	x	x	x	x	x	x
033 03 01 00	Подготовки на мапа	x	x	x	x	x	x
033 03 01 01	Виртување на патеки во мапата и мерење на правци и растојанија	x	x	x	x	x	x
033 03 02 00	Навигациски планови	x	x	x	x	x	x
033 03 02 01	Пополнување на навигацискиот план со користење на: - патеките и растојанијата од подготвените карти - предвидените брзини на ветерот - вистинските брзини низ воздухот	x	x	x	x	x	x
033 03 03 00	Едноставни планови за гориво	x	x	x	x	x	x
033 03 03 01	Подготовка на книшката за гориво во кој се прикажани планираните вредности за: - гориво кое се користи за секој дел од патот - гориво кое преостанува на крај од секој дел од патот - траење, засновано врз преостанатото гориво и планираната стапка на потрошувачка на крај од секој дел на патот	x	x	x	x	x	x
033 03 04 00	Изработка на план за радиоврски	x	x	x	x	x	x
033 03 04 01	Комуникации - фреквенции и знаци за повикување на служби и установи на контрола на летање и помошни служби за давање на услуги за време на лет, како што е онаа за податоци за временски услови	x	x	x	x	x	x

033 03 04 02	Навигациски средства - фреквенции и знаци на распознавање на терминални средства на рута, ако е потребно	x		x	x	x	x
033 04 00 00	Планирање на IFR лет (на воздушни патишта)	x		x	x		x
033 04 01 00	Разгледување на метеоролошките/временските услови	x		x	x		x
033 04 01 01	Анализа на постоечките временски услови долж можните рути	x		x	x		x
033 04 01 02	Анализа на ветровите долж предвидените рути	x		x	x		x
033 04 01 03	Анализа на постојните и прогнозираните временски услови на аеродромот на дестинација/одредиштето и можните алтернативни аеродроми	x		x	x		x
033 04 02 00	Избор на рути до аеродромот на дестинацијата и алтернативните аеродроми	x		x	x		x
033 04 02 01	Пожелни рути на воздушни патишта	x		x	x		x
033 04 02 02	Вадење на патеки и растојанија од RAD/NAV картата	x		x	x		x
033 04 02 03	Фреквенции и знаци на распознавање рутни навигациски средства	x		x	x		x
033 04 02 04	Минимални висини на рута, минимални висини за прелет и прием на радионавигациските средства	x		x	x		x
033 04 02 05	Стандардни заминувања по инструменти (SIDs) и стандардни пристигнувања по инструменти (STARs)	x		x	x		x
033 04 03 00	Општи задачи за планирање на лет	x		x	x		x
033 04 03 01	Проверка на AIP и NOTAM за најновите податоци за состојбата на аеродромот и рутата	x		x	x		x
033 04 03 02	Избор на апсолутни висини или нивоа на лет за секој дел од летот	x		x	x		x
033 04 03 03	Влијание на брзината на ветерот врз секој дел од летот за да се одржи правец и брзина во однос на земја	x		x	x		x
033 04 03 04	Пресметка на времиња на рути за секој дел на летот до дестинацијата и алтернативниот аеродром и утврдување на вкупно време на рута	x		x	x		x
033 04 03 05	Пополнување на планот за гориво	x		x	x		x
033 04 03 06	Претходно проучување на процедурите за приод по инструменти и минимумите на аеродромот на дестинацијата и алтернативниот аеродром	x		x	x		x
033 04 03 07	Пополнување на планот за лет за контролата на летање	x		x	x		x
033 05 00 00	Планирање на лет на турбомлазни авиони (Дополнителни разгледувања) – JAR-OPS 1	x					
033 05 01 00	Дополнителни аспекти при планирање на лет за млазн авиони (виш степен на планирање)	x					
033 05 01 01	Планирање на гориво - резервно гориво за непредвидени ситуации на рута - гориво до аеродромот на дестинација, за чекање и за промена на рутата/пренасочување - резерви за остров - важност на изборот на апсолутна висина кога се планира промена на рута до алтернативен аеродром - користење на графикон на перформанси за планирање на потрошувачка на гориво и услови базирани врз планираното качување, крстарење на рута и спуштање - услови за резерва на гориво - влијание на тежиштето врз потрошувачката на гориво	x					
033 05 01 02	Пресметка на точка на исто време (PET) и точка на сигурно враќање (PSR)	x					
033 05 02 00	Планирање на лет со помош на компјутер	x					
033 05 02 01	Основни принципи на постојните системи - предности - недостатоци и ограничувања	x					
033 06 00 00	Практично пополнување на “План на лет” (план на лет, авионска книга, навигациски дневник, АТС план и др.)	x	x	x	x	x	x
033 06 01 00	Вадење на податоци	x	x	x	x	x	x
033 06 01 01	Вадење на навигациски податоци	x	x	x	x	x	x
033 06 01 02	Вадење на метеоролошки податоци	x	x	x	x	x	x

033 06 01 03	Вадење на податоци за перформансите	x	x	x	x	x	x
033 06 01 04	Пополнување на навигациски план на лет	x	x	x	x	x	x
033 06 01 05	Пополнување на план за гориво - време и гориво за максималното качување - времиња и гориво за крстарење - вкупно време и потребно гориво до дестинацијата - гориво потребно за неуспешен приод, качување до висина на рута и крстарење до алтернативниот аеродром - резервно гориво	x	x	x	x	x	x
033 06 01 06	Пресметување на PET (точка на еднакво време), вклучувајќи ги точките на екви-гориво и екви-време и PSR (точка на сигурно враќање)	x			x	x	
033 06 01 07	Пополнување на план на лет за контрола на летање	x	x	x	x	x	x
033 07 00 00	Летање над водени површини или во далечни/зафрлени подрачја				x	x	
033 07 01 00	Дополнителни аспекти за планирање на лет над водени површини или далечни/зафрлени подрачја				x	x	
033 07 01 01	Планирање на гориво - резервно гориво за непредвидени ситуации на рута - гориво до аеродромот на дестинација, за чекање и за промена на рутата/пренасочување - резерви за копно - користење на графикон на перформанси за планирање на потрошувачка на гориво и услови базирани врз планираното качување, крстарење на рута и спуштање - услови за резерва на гориво - разгледување на лет без еден мотор (OEI)				x	x	
033 07 01 02	Пресметка на точка на исто време (PET) и точка на сигурно враќање (PSR)				x	x	
033 07 02 00	Планирање на лет со помош на компјутер				x	x	
033 07 02 01	Основни принципи на постојните системи - предности - недостатоци и ограничувања				x	x	
034 00 00 00	Перформанси/карактеристики – хеликоптери				x	x	
034 01 00 00	Пловидбеност – услови				x	x	
034 01 01 00	Дефиниции на поими и брзини кои се користат во: - JAR/FAR дел 27 & 27.1 - JAR/FAR дел 29 & 29.1				x	x	
034 02 00 00	Дефиниции и поими - маси - брзини: V_{LE} , V_{LO} , V_x , V_y , V_{toss} ; (V_1) V_{NE} V_{NO} V_{mini} - брзини за најдобар долет и најголемо траење - ограничување на снага при AEO OEI - висини - перформанси за операции на класа 1, 2, 3 (види ICAO Анекс 6, дел III и JAR OPS 3, Поддел F, G, H и I)				x	x	
034 03 00 00	Перформанси за полетување – крстарење – слетување - Користење и толкување на дијаграми и табели во врска со процедури за CAT A, CAT B, со цел да се изберат и разработат профили на перформанси за класа 1, 2, 3 согласно расположливата големина и местоположбата на местото за слетување на хеликоптери. Види JAR-OPS 3, Поддел F, G, H, I.				x	x	
034 04 00 00	Перформанси на хеликоптери согласно JAR-OPS 3, Поддел F, G, H, I.				x	x	
034 04 01 00	Применливост – Перформанси за класа 1, 2 и 3				x	x	

034 04 02 00	Општо - маса на хеликоптер - одобрени податоци во прирачникот на хеликоптерот за летање што се однесува до перформансите				X	X	
034 04 03 00	Терминологија - поими кои се користат во Поддел F, G, H, I, а за кои нема дефиниции во JAR-1				X	X	
034 05 00 00	Перформанси на класа 1, поддел G				X	X	
034 05 01 00	Општо и применливост - полетување од хелидром кој е на ниво на земја - полетување од хелидром кој е над ниво на земја/подигнат - дефект на критичната погонска група пред точката на донесување на одлука(TDP) и после точката на донесување на одлука(TDP)				X	X	
034 05 02 01	Важност на: - маса при полетување - барометарска висина - надворешна температура - техника на полетување - влијание на член ветер - влијание на ветер во грб				X	X	
034 05 02 02	Патека за полетување -Патека на полетување со критична погонска група вон погон -Вертикални и хоризонтални маргини на препреките и одобрение за промена на правец				X	X	
034 05 03 00	Критична погонска група вон погон-на рута				X	X	
034 05 03 01	Патека за лет на рута - вон видно поле на површината - планински области -визуелни метеоролошки услови и, во видно поле на површина - висини на патеки на лет - влијанија од ветрови врз патеката на лет - исфрлање на гориво - намалување на маргините на широчината на патеката на лет				X	X	
034 05 04 00	Важност на: - масата при слетување - барометарската висина - надворешната температура - техниката на слетување - влијанието на челниот ветер - влијанието на ветер во грб				X	X	
034 06 00 00	Поддел H – Перформанси на класа 2				X	X	
034 06 01 00	Општо и применливост				X	X	
034 06 02 00	Полетување - од хелидром кој е на ниво на земја - од хелидром кој е над нивото на земја/подигнат				X	X	
034 06 02 01	Патека на лет за полетување - дефект на критичната погонска група пред и/или по DPATO				X	X	
034 06 03 00	Критична погонска група вон погон-на рута				X	X	
034 06 04 00	Слетување - дефект на критичната погонска група пред и/или по DPBL				X	X	

034 06 04 01	Маса при слетување - на хелидром кој е на ниво на земја - на хелидром кој е над нивото на земја/подигнат				x	x	
034 07 00 00	Поддел 1 – Перформанси на класа 3				x	x	
034 07 01 00	Општа применливост на воздухоплови кои се одобрени или во категорија А или во В - операција која се спроведува само од аеродроми - хелидроми и области на рути и промени на рути кои даваат можности за безбедно присилно слетување во случај на дефект на погонска група				x	x	
034 07 01 01	Операции – граници на максимална висина на лет и видливост - лет над вода во граници на непријателска средина				x	x	
034 07 01 02	Операции со време на изложување/покажување				x	x	
034 07 02 00	Полетување				x	x	
034 07 03 00	На рута				x	x	
034 07 04 00	Слетување				x	x	
040 00 00 00	Човечки перформанси/можности и ограничувања	x	x	x	x	x	x
040 01 00 00	Човечки фактори: основни поими	x	x	x	x	x	x
040 01 01 00	Човечки фактор во воздухопловството	x	x	x	x	x	x
040 01 01 01	Оспособеност и ограничувања	x	x	x	x	x	x
040 01 01 02	Оспособување на пилот - традиционален пристап кон “стручноста” - приод на човечкиот фактор кон “професионализам”	x	x	x	x	x	x
040 01 02 00	Статистички податоци за авионски несреќи	x	x	x	x	x	x
040 01 03 00	Концепти на безбедност на летање	x	x	x	x	x	x
040 02 00 00	Основна воздухопловна физиологија и одржување на здравје	x	x	x	x	x	x
040 02 01 00	Основи на физиологија на летање	x	x	x	x	x	x
040 02 01 01	Атмосфера - состав - закони за гасови - потреби на ткивата за кислород	x	x	x	x	x	x
040 02 01 02	Систем за дишење/Респираторен систем и систем за циркулација - функционална анатомија - намален атмосферски притисок - кабински притисок, пад на притисок/декомпресија - брз/ненадеен пад на притисок - заробени гасови, баротраума - заштитни мерки, хипоксија - симптоми - време на свест - хипервентилација - забрзувања	x	x	x	x	x	x
040 02 01 03	Средина/амбиент на висока висина - озон - зрачење - влажност	x			x		
040 02 02 00	Човек и средина/амбиент: сетивен систем	x	x	x	x	x	x
040 02 02 01	Централен и периферен нервен систем - сетивен праг, чувствителност, прилагодување - привикнување - рефлекс и биолошки контролен систем	x	x	x	x	x	x
040 02 02 02	Вид - функционална анатомија - видно поле, централен и периферен вид	x	x	x	x	x	x

	- гледање со две очи и со едно око - мигови при гледање со едно око(monocular vision cues) - гледање ноќе						
040 02 02 03	Слух - функционална анатомија - опасности за слухот поврзани со летањето	x	x	x	x	x	x
040 02 02 04	Рамнотежа - функционална анатомија - движење, забрзување, вертикалност/исправеност - морска болест	x	x	x	x	x	x
040 02 02 05	Соединување/поврзување на сетивните влезови - просторна дезоријентација - илузии - физичко потекло - физиолошко потекло - психолошко потекло - проблеми при приод и слетување	x	x	x	x	x	x
040 02 03 00	Здравје и хигиена	x	x	x	x	x	x
040 02 03 01	Лична хигиена	x	x	x	x	x	x
040 02 03 02	Вообичаени помали заболувања - настинка - грип - стомачни тегоби	x	x	x	x	x	x
040 02 03 03	Проблематични подрачја за пилотите - губиток на слух - лош вид/оштетување на вид - низок притисок, висок притисок, коронарни заболувања - дебелина - хигиена на исхрана - тропска клима - заразни болести	x	x	x	x	x	x
040 02 03 04	Затруеност/тровање - тутун - алкохол - дроги и само-лекување - различни токсични средства	x	x	x	x	x	x
040 02 03 05	Онеспособеност - симптоми и причини - препознавање - постапки за совладување	x	x	x	x	x	x
040 03 00 00	Основна психологија на летањето	x	x	x	x	x	x
040 03 00 00	Обработка на информации	x	x	x	x	x	x
040 03 01 00	Внимание и претпазливост/будност - селективност на внимание - поделено внимание	x	x	x	x	x	x
040 03 01 02	Перцепција//восприемање - восприемање на илузии - субјективност на перцепција - обработка на “долу-горе”/”горе-долу”	x	x	x	x	x	x
040 03 01 03	Помнење - сетивно помнење - работно помнење - долгорочно помнење - моторичко помнење (вештини)	x	x	x	x	x	x

040 03 01 04	Избор на реакција/одговор - принципи и техники на учење - напори - мотивација и можности	x	x	x	x	x	x
040 03 02 00	Човечки грешки и сигурност	x	x	x	x	x	x
040 03 02 01	Сигурност/веродостојност на човечкото однесување	x	x	x	x	x	x
040 03 02 02	Претпоставки за стварноста/реалноста - сличност, зачестеност - целосна условеност	x	x	x	x	x	x
040 03 02 03	Теорија и модел на човечка грешка	x	x	x	x	x	x
040 03 02 04	Создавање/генерирање на грешки - внатрешни фактори (когнитивни/спознајни) - надворешни фактори - ергономија - економија - социјална средина (група, организација)	x	x	x	x	x	x
040 03 03 00	Донесување на одлуки	x	x	x	x	x	x
040 03 03 01	Концепции/поими за донесување на одлуки - структура (фази) - ограничувања - проценување на опасноста - практична примена	x	x	x	x	x	x
040 03 04 00	Избегнување и постапување при грешки: раководење во пилотската кабина	x	x	x	x	x	x
040 03 04 01	Свест за безбедноста - познавање на подрачја на ризик - препознавање на склоноста кон грешки (за себе лично) - препознавање на извори на грешки (кај другите) - познавање на (моментална) положба/ситуација	x	x	x	x	x	x
040 03 04 02	Координација (концепт за екипаж со повеќе членови)	x			x		
040 03 04 03	Соработка - динамика на помали групи - водство, начини на раководење - должност и улога	x			x		
040 03 04 04	Комуникација - модел(и) на комуникација - вербална/говорна и невербална комуникација - комуникациски бариери/пречки - справување со конфликти/спорови	x	x	x	x	x	x
040 03 05 00	Личност	x	x	x	x	x	x
040 03 05 01	Личност и однесување - развој - влијанија на средината	x	x	x	x	x	x
040 03 05 02	Индивидуални разлики во личноста - само-спознавање (на пр., делување спрема околностите)	x	x	x	x	x	x
040 03 05 03	Препознавање на опасни ставови (склоност кон грешки)	x			x		
040 03 06 00	Преоптовареност и растоварување	x	x	x	x	x	x
040 03 06 01	Побудување	x	x	x	x	x	x
040 03 06 02	Стрес - дефиниција(и), концепт(и), модел(и) - загриженост и стрес - влијанија од стресот	x	x	x	x	x	x

040 03 06 03	Замор - типови, причини, симптоми - влијанија од заморот	x	x	x	x	x	x
040 03 06 04	Телесен ритам и спиење - нарушување на ритамот - симптоми, влијанија, контрола	x	x	x	x	x	x
040 03 06 05	Однесување при замор и стрес - стратегии за справување - техники на контрола - здравствени и програми за физичка способност (кондиција) - техники на опуштање - користење на религиозни практики - советодавни техники	x	x	x	x	x	x
040 03 07 00	Унапредена автоматизација на пилотската кабина	x	x	x	x	x	x
040 03 07 01	Предности и недостатоци (опасности)	x	x	x	x	x	x
040 03 07 02	Удобност што автоматизацијата ја овозможува	x	x	x	x	x	x
040 03 07 03	Работни концепти	x			x		
050 00 00 00	Метеорологија	x	x	x	x	x	x
050 01 00 00	Атмосфера	x	x	x	x	x	x
050 01 01 00	Состав, големина (опсег), верттикална поделба	x	x	x	x	x	x
050 01 01 01	Состав, големина (опсег), верттикална поделба	x	x	x	x	x	x
050 01 02 00	Температура	x	x	x	x	x	x
050 01 02 01	Вертикална распределба на температурата	x	x	x	x	x	x
050 01 02 02	Пренос на топлина - сончево и земно зрачење - спроводливост - пренесување - пренос на топлина со хоризонтално движење на воздухот и турбуленција	x	x	x	x	x	x
050 01 02 03	Степен на опаѓање, стабилност и нестабилност	x	x	x	x	x	x
050 01 02 04	Развој на инверзијата на температурата, типови на инверзија на температура	x	x	x	x	x	x
050 01 02 05	Температура при површина на земјата, влијанија од површината, дневни промени на температурата, влијанија од облаците, влијание од ветерот	x	x	x	x	x	x
050 01 03 00	Атмосферски притисок	x	x	x	x	x	x
050 01 03 01	Барометарски притисок, изобари	x	x	x	x	x	x
050 01 03 02	Промена на притисокот со висината (изохипси)	x	x	x	x	x	x
050 01 03 03	Намалување на притисок до средно ниво на море	x	x	x	x	x	x
050 01 03 04	Низок/повисок-низок воздушен притисок на површината на земја, висок/повисок-висок воздушен притисок на површината на земја	x	x	x	x	x	x
050 01 04 00	Атмосферска густина	x	x	x	x	x	x
050 01 04 01	Взаемна врска меѓу притисокот, температурата и густината	x	x	x	x	x	x
050 01 05 00	Меѓународна стандардна атмосфера (ISA)	x	x	x	x	x	x
050 01 05 01	Меѓународна стандардна атмосфера	x	x	x	x	x	x
050 01 06 00	Алтиметрија (наука за мерење на висини)	x	x	x	x	x	x
050 01 06 01	Барометарска висина, вистинска висина	x	x	x	x	x	x
050 01 06 02	Релативна висина, апсолутна висина, ниво на лет	x	x	x	x	x	x
050 01 06 03	Поставување на висиномер: QNH, QFE, 1013.25 hPa	x		x	x		x
050 01 06 04	Пресметување за прелетување на безбедна висина, најниско употребливо ниво на лет, искуствено правило за влијанијата од температурата и притисокот	x	x	x	x	x	x
050 01 06 05	Влијание од забрзаниот проток на воздух заради топографијата	x	x	x	x	x	x
050 02 00 00	Ветер	x	x	x	x	x	x
050 02 01 00	Дефиниција и мерење	x	x	x	x	x	x
050 02 01 01	Дефиниција и мерење	x	x	x	x	x	x
050 02 02 00	Примарна причина за ветер	x	x	x	x	x	x

050 02 02 01	Примарна причина за ветер, градијент на притисокот, Кориолисова сила, градијент на ветерот	x	x	x	x	x	x
050 02 02 02	Однос помеѓу изобари и ветер	x	x	x	x	x	x
050 02 02 03	Влијанија од конвергенцијата и дивергенцијата	x			x	x	
050 02 03 00	Општа циркулација	x	x	x	x	x	x
050 02 03 01	Општа циркулација околу земјината топка	x	x	x	x	x	x
050 02 04 00	Турбуленција	x	x	x	x	x	x
050 02 04 01	Турбуленција и налет на ветер/дожд, типови на турбуленција	x	x	x	x	x	x
050 02 04 02	Извор и место на турбуленцијата	x	x	x	x	x	x
050 02 05 00	Промена на ветерот со висината	x	x	x	x	x	x
050 02 05 01	Промена на ветерот во слојот на триење	x	x	x	x	x	x
050 02 05 02	Промена на ветер предизвикан од атмосферските фронтови	x			x	x	
050 02 06 00	Локални (месни) ветрови	x	x	x	x	x	x
050 02 06 01	Нагорни и надолни ветрови, копнени и морски ветрови, влијание од вентуриева цевка	x	x	x	x	x	x
050 02 07 00	Висински воздушни струења	x			x		
050 02 07 01	Потекло на висинските воздушни струења	x			x		
050 02 07 02	Опис и локација на висинските воздушни струења	x			x		
050 02 07 03	Имиња, висини и сезонско појавување на висинските воздушни струења	x			x		
050 02 07 04	Препознавање на висинско воздушно струење	x			x		
050 02 07 05	САТ: причина, локација и предвидување	x			x		
050 02 08 00	Постојани/статички бранови	x	x	x	x	x	x
050 02 08 01	Потекло на постојаните/статичките бранови	x	x	x	x	x	x
050 03 00 00	Термодинамика	x	x	x	x	x	x
050 03 01 00	Влажност	x	x	x	x	x	x
050 03 01 01	Водена пара во атмосферата	x	x	x	x	x	x
050 03 01 02	Температура/точка на роса, однос на смешата, релативна влажност	x	x	x	x	x	x
050 03 02 00	Промена на агрегатната состојба	x		x	x	x	x
050 03 02 01	Кондензација, испарување, сублимација, замрзнување и топење, латентна (прикриена) топлина	x		x	x	x	x
050 03 03 00	Адијабатски процеси	x		x	x	x	x
050 03 03 01	Адијабатски процеси	x		x	x	x	x
050 04 00 00	Облаци и магла	x	x	x	x	x	x
050 04 01 00	Формирање на облаци и опис	x	x	x	x	x	x
050 04 01 01	Ладење со адијабатско ширење и со хоризонтално движење на воздухот	x		x	x	x	x
050 04 01 02	Типови на облаци, класификација на облаци	x	x	x	x	x	x
050 04 01 03	Влијание од инверзијата врз развој на облак	x	x	x	x	x	x
050 04 01 04	Услови за летање во секој тип на облак	x		x	x	x	x
050 04 02 00	Магла, замагленост, магличавост	x	x	x	x	x	x
050 04 02 01	Радијациска магла	x	x	x	x	x	x
050 04 02 02	Адвекциска магла	x	x	x	x	x	x
050 04 02 03	Магла што испарува	x	x	x	x	x	x
050 04 02 04	Фронтална магла	x	x	x	x	x	x
050 04 02 05	Орографска магла	x	x	x	x	x	x
050 05 00 00	Врнежи	x	x	x	x	x	x
050 05 01 00	Развој на врнежи	x	x	x	x	x	x
050 05 01 01	Развој на врнежи	x	x	x	x	x	x
050 05 02 00	Видови на врнежи	x	x	x	x	x	x
050 05 02 01	Видови на врнежи, однос према видовите на облаци	x	x	x	x	x	x
050 06 00 00	Воздушни маси и атмосферски фронтови	x	x	x	x	x	x
050 06 01 00	Типови на воздушни маси	x	x	x	x	x	x
050 06 01 01	Опис, фактори кои влијаат врз особините на воздушна маса	x	x	x	x	x	x
050 06 01 02	Класификација на воздушните маси, промени на воздушните маси, изворни подрачја	x	x	x	x	x	x
050 06 02 00	Атмосферски фронтови	x	x	x	x	x	x
050 06 02 01	Граници помеѓу воздушните маси (фронтови), општа состојба, географски разграничувања	x	x	x	x	x	x
050 06 02 02	Топли атмосферски фронтови, придружни облаци и временски услови	x	x	x	x	x	x

050 06 02 03	Ладни атмосферски фронтови, придружни облаци и временски услови	x	x	x	x	x	x
050 06 02 04	Топол сектор, придружни облаци и временски услови	x	x	x	x	x	x
050 06 02 05	Временски услови позади ладен атмосферски фронт	x	x	x	x	x	x
050 06 02 06	Оклузии, придружни облаци и временски услови	x	x	x	x	x	x
050 06 02 07	Неподвижен атмосферски фронт, придружни облаци и временски услови	x	x	x	x	x	x
050 06 02 08	Движење на атмосферски фронтови и системите на воздушен притисок, животен циклус	x	x	x	x	x	x
050 07 00 00	Системи на притисок	x	x	x	x	x	x
050 07 01 00	Местоположба на подрачја на потекло на притисок	x	x	x	x	x	x
050 07 01 01	Местоположба на подрачја на потекло на притисок	x	x	x	x	x	x
050 07 02 00	Антициклони	x	x	x	x	x	x
050 07 02 01	Антициклони, типови, општи својства, ладни и топли антициклони, гребени и клинови на висок притисок, смирување (намалување)	x	x	x	x	x	x
050 07 03 00	Не-фронтални ниски воздушни притисоци	x	x	x	x	x	x
050 07 03 01	Термални, орографски и секундарни ниски воздушни притисоци, базени на ладен воздух, (подолги) периоди на низок притисок	x	x	x	x	x	x
050 07 04 00	Тропски вртложни луњи	x			x	x	x
050 07 04 01	Развој на тропски вртложни луњи	x			x	x	x
050 07 04 02	Потекло и локални имиња, место и време на појавување	x			x	x	x
050 08 00 00	Климатологија	x	x	x	x	x	x
050 08 01 00	Климатски зони	x			x	x	x
050 08 01 01	Општо сезонско движење во тропосферата и долната стратосфера	x			x	x	x
050 08 01 02	Тропска дождлива клима, континентална клима, умерена клима, ладна (суб-арктичка) клима со ладна зима, поларна клима	x			x	x	
050 08 02 00	Тропска климатологија	x			x	x	
050 08 02 01	Причина и развој на тропски поројни дождови: влажност, температура, тропопауза	x			x	x	
050 08 02 02	Сезонски варијации на времето и ветерот, типични синоптички состојби	x			x	x	
050 08 02 03	Интертропска конвергентна зона (ITCZ), временски услови во ITCZ, општо сезонско движење	x			x	x	
050 08 02 04	Климатски елементи кои се однесуваат на подрачјето (монсуни, пасати, песочни луњи, продор на ладен воздух	x			x	x	
050 08 02 05	Источни бранови/продори	x			x	x	
050 08 03 00	Состојби на типични временски услови во умерени клими	x	x	x	x	x	x
050 08 03 01	Западни бранови/продори	x	x	x	x	x	x
050 08 03 02	Област на висок воздушен притисок	x	x	x	x	x	x
050 08 03 03	Конфигурација на еднообразен/еднолик притисок	x	x	x	x	x	x
050 08 03 04	Базен на ладен воздух	x	x	x	x	x	x
050 08 04 00	Локални сезонски временски услови и ветрови	x	x	x	x	x	x
050 08 04 01	Локални сезонски временски услови и ветрови - фен, мистрал, бура, широко - камсин, харматан, гибли и памперо	x	x	x	x	x	x
050 09 00 00	Опасности при летање	x	x	x	x	x	x
050 09 01 00	Замрзнување	x	x	x	x	x	x
050 09 01 01	Временски услови за замрзнување, топографски влијанија	x	x	x	x	x	x
050 09 01 02	Типови на замрзнување	x		x	x	x	x
050 09 01 03	Опасности од зголемување на замрзнување/мраз, избегнување	x		x	x	x	x
050 09 02 00	Турбуленција	x	x	x	x	x	x
050 09 02 01	Влијанија врз летањето, избегнување	x	x	x	x	x	x
050 09 02 02	САТ: Влијанија врз летањето	x			x	x	
050 09 03 00	Проместување/прекршување на ветер (<i>Windshear</i>)	x	x	x	x	x	x
050 09 03 01	Дефиниција за проместување/прекршување на ветер (<i>Windshear</i>)	x	x	x	x	x	x
050 09 03 02	Временски услови за проместување/прекршување на ветер (<i>Windshear</i>)	x	x	x	x	x	x
050 09 03 03	Влијанија врз летањето	x	x	x	x	x	x
050 09 04 00	Луњи со грмотевици	x	x	x	x	x	x

050 09 04 01	Структура на луњите со грмотевици, линии на бури, процес на развој, келии на бура, електрицитет во атмосферата, статичко оптоварување	x	x	x	x	x	x
050 09 04 02	Услови за, и процес на, развој, прогноза, локација, спецификација на тип	x	x	x	x	x	x
050 09 04 03	Избегнување на луњи со грмотевица, радар на земја/во воздухоплов, предупредувач за луња	x	x	x	x	x	x
050 09 04 04	Развој на, и влијанија од, пропаѓање (<i>Downburst</i>)	x	x	x	x	x	x
050 09 04 05	Развој на електрични празнења и влијание од удар на гром врз воздухоплов и извршувањето на летот	x	x	x	x	x	x
050 09 05 00	Торнада	x			x	x	
050 09 05 01	Појавување	x			x	x	
050 09 06 00	Ниски/приземни и високи/висински инверзии	x	x	x	x	x	x
050 09 06 01	Влијание врз перформансите на воздухопловот	x	x	x	x	x	x
050 09 07 00	Стратосферски услови	x			x	x	
050 09 07 01	Влијание од тропопаузата/граничниот слој меѓу стратосферата врз перформансите на воздухопловот	x			x	x	
050 09 07 02	Влијание од озонот, радиоактивност				x		
050 09 08 00	Опасности во планински области	x	x	x	x	x	x
050 09 08 01	Влијание на теренот врз облаците и врнежите, поминување на фронт (фронтално поминување)	x	x	x	x	x	x
050 09 08 02	Вертикални движења, планински бранови (лаци), преместување/прекршување на ветер (<i>Windshear</i>), турбуленција, создавање на мраз)	x	x	x	x	x	x
050 09 08 03	Развој на, и влијание од, долински инверзии	x	x	x	x	x	x
050 09 09 00	Појави на намалување на видливоста	x	x	x	x	x	x
050 09 09 01	Намалување на видливоста предизвикано од загаденост, чад, прав, песок и врнежи	x	x	x	x	x	x
050 09 09 02	Намалување на видливоста предизвикано од снежна вејавица				x	x	
050 10 00 00	Метеоролошки податоци	x	x	x	x	x	x
050 10 01 00	Набљудување	x	x	x	x	x	x
050 10 01 01	На земја: ветер при земја, видливост и видливост долж патеката, трансмисиометри; Облаци: тип, количина, висина на база и горен дел, движење; Временски услови: вклучувајќи ги сите видови на врнежи, температурата на воздухот, релативната влажност, точката на роса, атмосферскиот притисок	x	x	x	x	x	x
050 10 01 02	Набљудување на горниот воздушен простор	x		x	x	x	x
050 10 01 03	Сателитски набљудувања, толкување	x		x	x	x	x
050 10 01 04	Набљудувања на времето со радар на земја и во воздухоплов, толкување	x		x	x	x	x
050 10 01 05	Набљудувања со воздухоплови и известување, системи за пренос/поврзување на податоците, PIREPS	x	x	x	x	x	x
050 10 02 00	Синоптички карти	x	x	x	x	x	x
050 10 02 01	Битни/меродавни синоптички карти	x	x	x	x	x	x
050 10 02 02	Карти за временски услови при земја	x	x	x	x	x	x
050 10 02 03	Карти за временски услови во горниот воздушен простор	x	x	x	x	x	x
050 10 02 04	Симболи и знаци на аналитички и прогностички карти	x	x	x	x	x	x
050 10 03 00	Податоци за планирање на лет	x	x	x	x	x	x
050 10 03 01	Воздухопловни кратенки (шифри): METAR, TAF, SPECI, SIGMET, SNOWTAM извештај за ПСП	x	x	x	x	x	x
050 10 03 02	Метеоролошки емитувања за воздухопловство: VOLMET, ATIS, HF-VOLMET, ACARS	x	x	x	x	x	x
050 10 03 03	Содржина и користење на метеоролошки документи за пред-лет	x	x	x	x	x	x
050 10 03 04	Обработка на податоците за временските услови и препораки	x	x	x	x	x	x
050 10 03 05	Системи за мерење и предупредување за брза промена на ветерот во долно ниво/на мала висина, инверзија	x	x	x	x	x	x
050 10 03 06	Посебни метеоролошки предупредувања	x	x	x	x	x	x
050 10 03 07	Податоци за компјутерско планирање на лет	x			x	x	

060 00 00 00	Навигација	x	x	x	x	x	x
061 00 00 00	Општа навигација	x	x	x	x	x	x
061 01 00 00	Основи на навигација	x	x		x	x	
061 01 01 00	Сончев систем - годишни времиња/сезонски и привидни движења на сонцето	x	x		x	x	
061 01 02 00	Земја - голем круг, мал круг, локсодрома - конвергенција, агол на конверзија - географска ширина, разлика на географска ширина - географска должина, разлика на географска должина - користење на координатите за географска ширина и должина за одредување на која било посебна положба	x	x		x	x	
061 01 03 00	Време и претварање на време - вистинско (локално) време - UTC - LMT - стандардни времиња - датум - определување на изгрев на сонцето, залез на сонцето и самракот	x	x		x	x	
061 01 04 00	Правци - земен магнетизам: отстапување (деклинација), девијација и компасни промени - магнетски полови, изогони, однос помеѓу вистински и магнетниот пол - географска мрежа (меридијани и паралели), изогриви	x	x		x	x	
061 01 05 00	Растојание - мерни единици за растојание и висини кои се користат во навигацијата: наутички милји, англиски (копнени) милји, километри, метри, јарди и стапки - конверзија/претварање на една мерна единица во друга - однос помеѓу наутичките милји и минутите на географските ширини	x	x		x	x	
061 02 00 00	Магнетизам и компаси	x	x		x	x	
061 02 01 00	Општи принципи - земен магнетизам - анализа на вкупната магнетна сила на земјата на вертикални и хоризонтални компоненти - влијанија од промени на географската ширина врз овие компоненти - сила на придвижување - магнетска инклинација - промена	x	x		x	x	
061 02 02 00	Магнетизам на воздухоплов - тврдо железо и вертикално меко железо - резултирачки магнетни полиња - промена на силата на придвижување - промена на девијацијата со промена на географската ширина и со промена на правецот на летот (курсот) на воздухопловот - грешки при свртување и забрзување - држење на магнетните материјали вон влијание на компасот	x	x		x	x	
061 02 03 00	Познавање на основните правила, на резервниот и компасот за слетување и компасите со далечинско исчитување - детално познавање на користењето на овие компаси - испитување на исправноста - предности и недостатоци на далечинските компаси	x	x		x	x	

	- подесување и компензација на магнетскиот компас						
061 03 00 00	Карти (мапи - шеми)	x	x	x	x	x	x
061 03 01 00	Општи својства на различни типови на проекции - Меркаторова - Ламбертов конформен конусен пресек - поларна стереографска - трансверзна меркаторова - накривена меркаторова	x	x		x	x	
061 03 02 00	Прикажување на меридијани, паралели, големи кругови и линии на компасни црти - директна меркаторова - Ламбертов конформен конусен пресек - поларна стереографска	x	x		x	x	
061 03 03 00	Користење на важечки воздухопловни карти - позиции за одредување на курс - начини за покажување на размер и релјеф - вообичаени знаци - мерење на патеки и растојанија - вцртување на курсеви	x	x	x	x	x	x
061 04 00 00	Навигација со метода на пресметување (DR)	x	x		x	x	
061 04 01 00	Основи на навигацијата со метода на пресметување - патека - курс (компасни, магнетски, вистински, мрежен) - брзина на ветер - брзина низ воздух (IAS, RAS, TAS, Махов број) - брзина во однос на земја - ETA - занесување, корекција на агол заради ветер - DR - позиција, точка со одредени ко-ординати, (положба)	x	x		x	x	
061 04 02 00	Користење на навигациски компјутер - брзина - време - растојание - потрошувачка на гориво - конверзии/претварање - курс - брзина низ воздух - брзина на ветер	x	x		x	x	
061 04 03 00	Триаголник од брзини, методи на решение за определување на - курс - брзина во однос на земја - брзина на ветер - патека и агол на занесување, грешка на патека - проблеми со време и растојание	x	x		x	x	
061 04 04 00	Определување на положба со DR - потреба од DR - потврдување при одвивањето на летот (mental DR) - процедури при губење на ориентација - курс и TAS вектор од последната позната положба - примена на векторот за брзина на ветер - последна позната патека и вектор на брзината во однос на земја - проценка на точноста на DR положба	x	x		x	x	
061 04 05 00	Мерење на елементите на DR - пресметување на апсолутна висина, подесувања, корекции, грешки	x	x		x	x	

	- утврдување на температурата - утврдување на соодветна брзина - утврдување на маховиот број				.	.	
061 04 06 00	Решавање на тековни проблеми на DR со помош на - Меркаторови карти - Ламбертови карти - поларни стереографски проекции	x	x				
061 04 07 00	Мерење на - максималниот долет - подрачје на делување - критична точка, точка на безбедно враќање, точка на еднакво време	x	x		x	x	
061 04 08 00	Различни неточности во DR и практични начини за поправка	x	x		x	x	
061 05 00 00	Навигација во лет	x	x		x	x	
061 05 01 00	Користење на визуелни набљудувања и примена на истите при навигација во лет	x	x		x	x	
061 05 02 00	Навигација при качување и спуштање - просечна брзина низ воздух - просечна брзина на ветер - брзина во однос на земја/растојание поминато за време на качување и спуштање	x	x		x	x	
061 05 03 00	Навигација при крстарење, користење на положби (точки со определени ко-ординати) за да се поправат навигациските податоци како - поправка на брзината во однос на земја - исправки на патека - пресметување на брзината на ветерот и правецот - исправки на ETA	x	x		x	x	
061 05 04 00	Авионски дневник (вклучувајќи ги и податоците за навигација)	x	x		x	x	
061 05 05 00	Цели на FMS (системи на програмирано оптимално управување на летот)	x			x	x	
061 06 00 00	Систем за инерцијална навигација (INS)	x					
061 06 01 00	Принципи и практична примена - жирокопски принципи - поставување на платформа - начела на мерачот на забрзување - начела на интеграторот - навигациски компјутер - бескардански/независни системи	x					
061 06 02 00	Процедури за израмнување (поравнување) - жиромагнетски компас - исправување (израмнување)	x					
061 06 03 00	Точност, сигурност, грешки и опфатеност	x					
061 06 04 00	Опрема во пилотската кабина и делување - бирач за режим на работа (MSU) - дисплеј со тастатура за команди и показател (CDU) - показател на положба во хоризонталната рамнина (HSI)						
061 06 05 00	Функционирање на INS - нормален лет, записи за/пријави на положба и точки на патот - измени во планот за лет - заобиколување на определена точка на патот - измена на податоците за определени точки на патот - проверка и ажурирање на системот	x					
062 00 00 00	Радио навигација	x	x	x	x	x	x
062 01 00 00	Средства за радио-врски	x	x	x	x	x	x
062 01 01 00	Земски D/F/гониометар (вклучувајќи ја класификацијата на насоките)	x	x	x	x	x	x

	- основни правила - презентација и толкување - зона на дејство/опфатеност - опсег/подрачје - грешки и точност - фактори кои влијаат врз опсегот и точноста						
062 01 02 00	ADF (вклучувајќи ги придружните фарови и користењето на радиоманетскиот показател) - основни правила - презентација и толкување - зона на дејство/опфатеност - опсег/подрачје - грешки и точност - фактори кои влијаат врз опсегот и точноста	x	x	x	x	x	x
062 01 03 00	VOR и Доплер-VOR (вклучувајќи го користењето на радио магнетниот индикатор) - основни правила - презентација и толкување - зона на дејство/опфатеност - опсег/подрачје - грешки и точност - фактори кои влијаат врз опсегот и точноста	x	x	x	x	x	x
062 01 04 00	DME (опрема за мерење на одалеченост/растојание) - основни правила - презентација и толкување - зона на дејство/опфатеност - опсег/подрачје - грешки и точност - фактори кои влијаат врз опсегот и точноста	x	x	x	x	x	x
062 01 05 00	ILS (систем за слетување по инструменти) - основни правила - презентација и толкување - зона на дејство/опфатеност - опсег/подрачје - грешки и точност - фактори кои влијаат врз опсегот и точноста	x		x	x		x
062 01 06 00	MLS (систем за слетување со помош на микробранови) - основни правила - презентација и толкување - зона на дејство/опфатеност - опсег/подрачје - грешки и точност - фактори кои влијаат врз опсегот и точноста	x		x	x		x
062 02 00 00	Основни принципи на радар	x	x	x	x	x	x
062 02 01 00	Импулсни техники и придружни поими	x		x	x	x	x
062 02 02 00	Радар на земја - основни правила - презентација и толкување - зона на дејство/опфатеност - опсег/подрачје - грешки и точност - фактори кои влијаат врз опсегот и точноста	x		x	x	x	x
062 02 03 00	Метеоролошки радар на воздухоплов - основни правила - презентација и толкување	x		x	x		x

	- зона на дејство/опфатеност - опсег/подрачје - грешки и точност - фактори кои влијаат врз опсегот и точноста - примена во навигацијата						
062 02 04 00	SSR секундарен надзорен радар и транспондер - основни правила - презентација и толкување - начини и кодови, вклучувајќи го и начинот S	x	x	x	x	x	x
061 02 05 00	Користење на радарските забележувања и примена во навигацијата во лет	x			x	x	
062 05 00 00	Системи за просторна навигација	x		x	x	x	x
062 05 02 00	Општа филозофија - користење на радио навигациски системи или на инерцијално навигацискиот систем	x		x	x		x
062 05 02 00	Типична опрема во пилотската кабина и работа на истата - начини на внесување и избор на одредени точки на патот и потребните податоци за курсот (систем на внесување со тастатура) - начини за избор, подесување и препознавање на станици на земја - опрема со инструменти за рутно водење по курс - за некои типови на системи, опрема со инструменти за покажување на поминат пат/растојание, одалеченост до целта и, ако треба, податоци за брзината во однос на земја - опрема со инструменти за покажување на податоци за моменталната положба	x		x	x		x
062 05 03 00	Показатели на инструментите	x		x	x		x
062 05 04 00	Типови на сигнали на системот за просторна навигација - независни (аутономен) системи во воздухоплов (инерцијални навигациски системи, доплер) - надворешни системи за прием (на податоци) (VOR/DME, LORAN-C, Деца) - сигнали за податоците за лет (вистинска брзина низ воздух, апсолутна висина, магнетски курс)						
062 05 05 00	VOR/DME просторна навигација (RNAV) - принципи на работа - предности и недостатоци - точност, сигурност, опфатеност (покриеност) - опрема во пилотската кабина	x		x	x		x
062 05 06 00	Поврзување на командниот навигациски уред и автоматскиот пилот	x			x	x	
062 06 00 00	Независни (автономни) и навигациски системи кои работат со прием на надворешни сигнали	x	x	x	x	x	x
062 06 01 00	Доплер - начин на работа (систем во воздухоплов) - брзина во однос на земја и пресметување на занесувањето - предности и недостатоци - точност и сигурност - опрема во пилотската кабина	x			x		
062 06 03 00	Лоран-С - принципи на работа	x			x	x	
062 06 04 00	Деца систем за навигација - принципи на работа	x			x	x	
062 06 05 00	Сателитска навигација: GPS/GLONASS/DGPS - принципи на работа - предности и недостатоци	x	x	x	x	x	x

070 00 00 00	Оперативни процедури	x	x	x	x	x	x
071 00 00 00	Оперативни процедури – авиони	x	x				
071 00 00 00	Оперативни процедури – Посебни и процедури за во случај на опасност -				x	x	
071 00 00 00	Оперативни процедури – воздухоплови			x			x
071 01 00 00	Општо	x	x	x	x	x	x
071 01 01 00	ICAO Анекс 6, Делови I, II и III (ако се применливи) - дефиниции - применливост - општа структура и содржина	x	x		x	x	
071 01 02 00	JAR-OPS – Услови	x	x	x	x	x	x
071 01 02 01	Општи услови за: - систем за квалитет - дополнителни членови на екипаж - начин на превоз на лица - пристап во пилотската кабина - неовластен/неодобрен превоз - пренесливи електронски уреди - загрозување на безбедноста - дополнителни податоци и обрасци кои треба да се носат во воздухоплов - податоци кои се чуваат на земја - овластување за преглед - изработка на документација и записници - чување на документација - изнајмување	x	x		x	x	
071 01 02 02	Услови за издавање на уверение на превозник и за надзор: - општи правила за издавање на дозвола за работа на авиопревозник (АОС) - издавање - измени и постојана важност на АОС - административни услови	x	x		x	x	
071 01 02 03	Услови за оперативни процедури: - оперативна контрола и надзор - користење на услуги на контрола на летање - процедури за заминување и приод по инструменти - превоз на лице со намалена подвижност - превоз на неприфатливи патници, протерани лица или на лица со придружба/под надзор - товарање на багаж и товар - распоред на патнички седишта - обезбедување на патничката кабина и авионската кујна(и) - пушење во воздухоплов - услови за полетување - примена на минимални услови за полетување	x	x		x	x	
071 01 02 04	Услови за летање во сите временски услови: летање во услови на слаба видливост - Оперативни минимални услови на аеродром - Општо - Терминологија - Летање при намалена видливост - Општи оперативни правила - Летање при намалена видливост - Опременост на аеродром - Летање при намалена видливост - Обука и квалификации - Летање при намалена видливост - Оперативни процедури - Летање при намалена видливост - Минимална опременост - Оперативни минимуми за VFR	x	x	x	x	x	x

071 01 02 05	Услови за инструменти и опрема: - општ вовед - уреди за заштита на струјни кола - брисачи за шофершајбна - метеоролошки радарски систем на авион - систем на интерфон за екипажот на летање - систем за обраќање на патниците - внатрешни врати и завеси - опрема за прва помош - медицинска опрема за во случај на опасност - кислород за прва помош - дополнителен кислород - авиони под притисок - дополнителен кислород - авиони кои не се под притисок - опрема за дишење за екипажот - рачни апарати за гасење на пожар - секири за кршење и метални шипки - обележување на точките на пробивање - средства за евакуација во случај на опасност - мегафони/звучници - светла за во случај на опасност - автоматски предавател на локаторот за место на несреќа - елечи за спасување - сплавови за спасување и ELT-и за спасување за долги летови преку водени површини - опрема за преживување/спасување	x	x		x	x	
071 01 02 06	Услови за комуникациска и навигациска опрема: - радио опрема - табла за бирач за аудио комуникација - радио опрема за VFR - комуникација и навигација за IFR и VFR	x	x		x	x	
071 01 02 07	Одржување на воздухоплови: - терминологија/стручни поими - молба и одобрение на авиопревозникот - систем за одржување - раководење со одржувањето - систем за квалитет - документ на авиопревозник во врска со организационо-техничките процедури и методи за одржување - програма на авиопревозник во врска со одржување на воздухоплови - постојана важност на АОС на авиопревозник што се однесува на системот за одржување - случај на еднаква безбедност	x	x		x	x	
071 01 03 08	Екипаж за летање	x	x		x	x	
071 01 03 09	Ограничувања на времето не летање и на должност и услови за одмор (резервирано)	x	x		x	x	
071 01 03 10	Кабински персонал	x	x		x	x	
071 01 03 00	Услови за навигација за долголиниски летови	x					
071 01 03 01	Управување со лет - процедури за планирање на навигација - пополнување на планови за лет - избор на рута, брзина, апсолутна висина - избор на алтернативен аеродром - временски најкратки рути, определба	x					
071 01 03 02	Прекуокеански и поларни летови (ICAO – Doc. 7030 - Дополнителни регионални процедури) - избор на мерки во случај на опасност заради одредување на на правецот (курсот) и споредбени проверки на INS - споредбени проверки	x					

	- одредување на патеки (траси) и правец (курс) - поларни патеки (траси) - карактеристика на земјиниот магнетизам во поларни области						
	- специфични проблеми на поларната навигација						
071 01 03 03	MNPS на воздушен простор (ICAO Doc. 7030 - Дополнителни регионални процедури, NAT Doc. 001, T 13 5N/5 - Материјал со напатствие и податоци во врска со воздухопловната навигација во NAT регионот и Оперативен прирачник за MNPS на воздушниот простор во северно-атлантскиот регион, и RVSM) - дефиниции - географски ограничувања - прописи и процедури - известувања	x					
071 02 00 00	Посебни оперативни процедури и ризици (опасности) (Општи аспекти)	x	x	x	x	x	x
071 02 01 00	Список на минимална опрема - AFM	x	x		x	x	
071 02 02 00	Одмрзнување на земја - услови за замрзнување - утврдување и препознавање, на земја/во лет - одмрзнување, против замрзнување, типови на течности - влошување на перформансите, на земја/во лет	x	x		x	x	
071 02 03 00	Опасност од удар од птица и избегнување	x	x		x	x	
071 02 04 00	Намалување на бучавата - влијание од процедурата за лет (заминување, крстарење, приод) - влијание од страна на пилотот (режим на работа на моторот, мал член отпор, мала снага)	x	x		x	x	
071 02 05 00	Пожар/чад - пожар на карбуратор - пожар на мотор - пожар во патничката кабина, пилотската кабина, делот за товар (избор на соодветни агенсии за гасење на пожар согласно класификацијата на пожари и користење на апарати за гасење на пожар) - постапки во случај на прегреани сопирачки после прекинатото полетување или слетување - чад во пилотската и патничката кабина (ефекти и преземни мерки)	x	x		x	x	
071 02 06 00	Декомпресија на кабина под притисок - спора декомпресија - брза или експлозивна декомпресија - опасности и преземени мерки	x	x				
071 02 07 00	Брза промена на правецот и движењето на ветерот (продвижување на ветер), микроизлив(microburst) - дефиниција и опис - ефекти и препознавање за време на заминување и приод - постапки за избегнување и мерки кои се преземаат за време на случувањето	x	x		x	x	
071 02 08 00	Турбуленција на трага(wake turbulence) - причина - влијание од брзината и масата, ветерот - постапки кои се преземаат кога се вкрстува сообраќај, за време на полетување и слетување	x	x	x	x	x	x
071 02 09 00	Обезбедување (security) - незаконски случки	x	x		x	x	

071 02 10 00	Принудно слетување и слетување од предострожност Летање во различни предели-вода (на пр., падини, планини, џунгла, брег) - дефиниција/утврдување - причина - фактори кои треба да се земат предвид (ветер, терен, подготовка, тактики на летање, слетување на различни терени и на вода) - обавестување за патниците - евакуација - постапки после слетување	x •	x •		x •	x •	
-71 02 11 00	Испуштање на гориво во случај на опасност - безбедносни аспекти - правни аспекти	x	x		x	x	
-71 02 12 00	Превоз на опасни материи - Анекс 18 - практични аспекти	x	x		x	x	
071 02 13 00	Нечиста полетно-слетна патека - вид на нечистотија - дејство на кочење, коефициент на триење при кочење - поправки на перформансите и пресметки	x	x		x •	x •	
071 02 14 00	Свиткување на воздухот надолу со помош на ротор				x	x	
071 02 15 00	Делување влијание од временските услови, т.е.: - замрзнување - намалена видливост - силни ветрови - брза промена на ветер (<i>windshear</i>), микроизлив (<i>microburst</i>)				x	x	
071 03 00 00	Процедури за итни ситуации влијание од технички проблеми, т.е.: - дефект на мотор - пожар во пилотската кабина, мотор - дефект на опашката/роторот/командата на правец - земја/резонанца - лопатка на носечки ротор/превлекување - поставување (положба) на снага (вртложен прстен) - нагло зголемување на нападниот агол - пречекорување на дозволеният број на вртежи - ненадеен престанок на работа - динамично движење на земја				x	x	
080 00 00 00	Основни правила на летање	x	x		x	x	
080 00 00 00	Основни правила на летање – авион	x	x				
080 01 00 00	Аеродинамика на подзвучните брзини	x	x				
081 01 01 00	Основи, закони и дефиниции	x	x				
081 01 01 01	Закони и дефиниции - мерни единици - Њутнови закони - равенка за идеален гас - равенка за импулс - равенка за континуитет - Бернулиев закон - статички притисок - динамички притисок - вискозност - густина - IAS, CAS, EAS, TAS	x	x				

081 01 01 02	Основи на протек на воздух (воздушно струење) - постојан протек на воздух (воздушно струење) - непостојан протек на воздух (воздушно струење) - струјница - струење во цевка - дво-димензионален протек на воздух (воздушно струење) - тро-димензионален протек на воздух (воздушно струење)	x	x				
081 01 01 03	Аеродинамички сили на површина - резултирачка аеродинамичка сила - сила на кревање/узгон - челен отпор - нападен агол - сили и еквилибриум (рамнотежа) на сили за време на качување, израмнување, спуштање и свртување	x	x				
081 01 01 04	Облик(форма) на аеродинамичкиот профил (површина) - дебелина во однос на тетива - линија на тетива - линија на закривеност - радиус на предниот дел (носниот дел) - закривеност - нападен агол - конструктивен агол (angle of incidence)	x	x				
081 01 01 05	Облик(форма) на крило - виткост/еластичност - тетива на коренот - тетива на врвот (завршниот дел) - трапезни крила - облик (форма) на површината на крилјата - средна аеродинамичка тетива (MAC)	x	x				
081 01 02 00	Дво-димензионално воздушно струење околу аеро профил (аеродинамичка површина)	x	x				
081 01 02 01	Карактеристика на струјница	x	x				
081 01 02 02	Точка на кочење	x	x				
081 01 02 03	Распределба на притисок	x	x				
081 01 02 04	Центар на притисок /Cma.c.	x	x				
081 01 02 05	Сила на кревање и реактивна сила насочена надолу	x	x				
081 01 02 06	Челен отпор и вртложнен опаш (губиток на импулс)	x	x				
081 01 02 07	Влијание од нападниот агол	x	x				
081 01 02 08	Одвојување на струјници при големи нападни агли	x	x				
081 01 02 09	Силата на кревање - α графикон	x	x				
081 01 03 00	Коефициенти	x	x				
081 01 03 01	Коефициент на силата на кревање C_l - формула за сила на кревање - C_l - α графикон - C_{lmax} и α - нормални вредности на C_{lmax} , α_{crit} , α_{stall} , и на косината на кривата $C_z/A.o.A$	x	x				
081 01 03 02	Коефициент на челниот отпор C_d - формула за челен отпор - челен отпор на нула сила на качување (нула финеса) - индуциран челен отпор на сила на качување - C_d - α графикон - $C_l - C_d$ графикон, полара на профил - однос $C_l - C_d$ - нормални вредности на односот $C_l - C_d$	x	x				
081 01 04 00	Тро-димензионално воздушно струење околу авион	x	x				

081 01 04 01	Модел (карактеристики) на струјница - струење на крило и причини - вртлози на краевите на крилјата и локален α - вртлози на краевите на крилјата и нападен агол - изедначување на притисок на краевите на крилјата - распределба на кревање долж распонот на крилјата - турбуленција на трага позади воздухоплов (причини, распределба, времетраење на појавата)	x	x				
081 01 04 02	Индуциран челен отпор - влијание од вртлозите на краевите на крилјата врз нападниот агол - индуциран локален α - влијание од индуцираниот нападен агол врз правецот на векторот на силата на качување - индуциран челен отпор и нападен агол - индуциран челен ветер и брзина - индуциран челен отпор и виткост/еластичност на крилјата - индуциран челен отпор и облик на крило - коефициент на индуциран челен отпор - коефициент на индуциран челен отпор и нападен агол - влијание од индуцираниот челен отпор врз C_L - α графикон - влијание од индуцираниот челен отпор врз C_L - C_d графикон, полара на воздухоплов, однос на силата на кревање и челниот отпор - полара на авион, графички и како формула - влијание од обликот на пресекот - вертикални завршетоци на (врвовите) на крилјата - резервоари за гориво на краевите на крилјата - оптоварување на распонот на крилјата - влијание од кривење на крилјата - влијание од промена на закривеноста	x	x				
081 01 05 00	Вкупен челен отпор	x	x				
081 01 05 01	Штетен отпор - отпор на аеропрофилот - интерференција на челниот отпор - отпор на триење	x	x				
081 01 05 02	Отпор на аеропрофилот и брзината	x	x				
081 01 05 03	Индуцираниот челен отпор и брзина	x	x				
081 01 05 04	Вкупниот (челен) отпор	x	x				
081 01 05 05	Вкупниот (челен) отпор и брзина	x	x				
081 01 05 06	Минималниот (челен) отпор	x	x				
081 01 05 07	Графикон на (челен) отпор – брзина	x	x				
081 01 06 00	Влијание од близината на земјата	x	x				
081 01 06 01	Влијание врз C_{Di}	x	x				
081 01 06 02	Влијание врз α_{crit}	x	x				
081 01 06 03	Влијание врз C_L	x	x				
081 01 06 04	Влијание врз карактеристиките за полетување и слетување на воздухоплов	x	x				
081 01 07 00	Однос помеѓу коефициентот на силата на качување и брзината за константна (постојана) сила на качување	x	x				
081 01 07 01	Како формула	x	x				
081 01 07 02	Во графикон	x	x				
081 01 08 00	Губиток на брзина/превлекување	x	x				
081 01 08 01	Одвојување на струјници при нападен агол кој се зголемува - граничен слој - ламинарен слој - турбулентен слој - преоден слој - точка на одвојување	x	x				

	- влијание од нападниот агол - влијание врз: - распределба на притисок - локација на центар на притисок - C_L - C_D - моменти на движење околу попречната оска - свиткување на струјниците надолу кај хоризонталниот стабилизатор - потреперување/поттресување (<i>buffet</i>) - користење на команди						
081 01 08 02	Критична брзина (брзина на губиток на качување) - во формулата на силата на качување - брзина на губиток на качувањето при 1 g - FAA брзина на губиток на качување - влијание од: - тежиштето - режимот на работа на моторот - апсолутната висина (IAS) - оптоварувањето на крилјата, W/S - фактор на оптоварување n: - дефиниција - свртувања - сили	x	x				
081 01 08 03	Почетно губење на брзина во правец на распон на крилја - влијание од обликот - аеродинамичко искривување (wash out) - геометријско искривување - користење на крилцата - влијание од аеродинамичките прегради, генераторите за виорни струења, брановидната оплата, генераторите за вртежи	x	x				
081 01 08 04	Предупредување за губиток на брзина/превлекување - важноста од предупредувањето за губиток на брзина - граница на брзина - потреперување/поттресување (<i>buffet</i>) - трака на губиток на брзина - прекинувач со вентил - крилце за мерење на AOA (нападниот агол) - отвор за мерење на AOA - тресење на палица - опоравување од губиток на брзина	x	x				
081 01 08 05	Посебни појави на губиток на брзина/превлекување - губиток на брзина со снага - свртувања при качување и спуштање - крило со позитивна стрела - супер или длабоко губење на брзина/превлекување, оттурнувач на палица - канард (тип на авион) - воздухоплов со Т-опаш - избегнување на силно вртење (ковит) - појава на силно вртење - препознавање на силно вртење - опоравување/исправување од силно вртење - мраз (во точка на кочење и на површина) - непостоење на сигнализација за губиток на брзина - неконтролирано однесување при губиток на брзина - одвојување на струјниците на стабилизаторот	x	x				
081 01 09 00	Зголемување на C_{Lmax}	x	x				
081 01 09 01	Закрила на излезна раб и причини за нивно користење при полетување и слетување	x	x				

	- различни типови на закрилца - разделено закрилце - обично закрилце - задкрилце со прорез - фовлерово закрилце - нивно влијание врз графикон за $C_L - \alpha$ - нивно влијание врз графикон за $C_L - C_D$ - асиметрија на закрилца - влијание врз движење на чекорот (на елисата)						
081 01 09 02	Уреди на нападниот раб и причини за користење при полетување и слетување - различни типови - кругер закрилца - променлива кривина на аеропрофилот - преткрилца - нивно влијание врз графиконот за $C_L - \alpha$ - нивно влијание врз графиконот за $C_L - C_D$ - асиметрија на преткрилца - нормално/автоматско работење	x	x				
081 01 09 03	Генератори на вртежи(виорно струење) - аеродинамички начини на делување - предности - недостатоци	x	x				
081 01 10 00	Мерки за намалување на односот $C_L - C_D$, (челен) отпор што се зголемува	x	x				
081 01 10 01	Спојлери (интерцептори) и причини за користење во различни фази на лет - различни функции - спојлери за лет (аеродинамички сопирачки) - земни спојлери (дамperi на кревање) - спојлери за нагиб - комбинирани спојлери - нивно влијание врз графиконот на $C_L - \alpha$ - нивно влијание врз графиконот и односот на $C_L - C_D$	x	x				
081 01 10 02	Аеродинамички сопирачки како средство за зголемување на (челниот) отпор и причини за користење во различни фази на летот - влијание врз графиконот и односот на $C_L - C_D$	x	x				
081 01 11 00	Граничен слој	x	x				
081 01 11 01	Различни типови - ламинарни - турбулентни	x	x				
081 01 11 02	Нивните предности и недостатоци врз притисокот на (челниот) отпор и триењето на (челниот) отпор	x	x				
081 01 12 00	Посебни околности	x	x				
081 01 12 01	Мраз и други нечистотии - мраз во точката за кочење - мраз на површината (слана, снег, чист мраз) - дожд - нечистотија на нападниот раб - ефекти врз губиток на брзината - ефекти врз губиток на управливоста - ефекти врз моментот на командната површина - влијание врз уредите за голема сила на кревање за време на полетување, слетување и мали брзини - ефекти врз односот на силата кревање/(челен) отпорот	x	x				

081 01 12 02	Деформација/изобличување и измена на обликот на конструкцијата, постари воздухоплови	x	x				
081 02 00 00	Аеродинамика на околузвучна (дозвучна) брзина	x					
081 02 01 00	Дефиниција на махов број	x					
081 02 01 01	Брзина на звук	x					
081 02 01 02	Влијание од температурата и апсолутната висина	x					
081 02 01 03	Компресибилност/способност за собирање	x					
081 02 02 00	Нормални ударни бранови	x					
081 02 02 01	M_{crit} и пречекорување на M_{crit}	x					
081 02 02 02	Влијание од: - Маховиот број - отклонот на командата - нападниот агол - дебелина на аеро профилот (аеродинамичката површина) - аголот на стрелата на крило - управување со површини	x					
081 02 02 03	Влијание врз: - графиконот на $C_L - \alpha$ - C_{Lmax} - C_D - $C_L - C_D$	x					
081 02 02 04	Аеродинамичко загревање	x					
081 02 02 05	Динамичко превлекување/потреперување заради Мах	x					
081 02 02 06	Влијание од: - челниот отпор - движење околу попречната оска (Махов тример) - придонес на: - движењето на центарот на притисокот - аголот на стрелата на крило - струење околу крилјата	x					
081 02 02 07	Подрачје на потреперување/поттресување, аеродинамички плафон на лет	x					
081 02 03 00	Начини за избегнување на ефекти од пречекорување на M_{crit}	x					
081 02 03 01	Генератори на виорни струења/вртложења	x					
081 02 03 02	Суперкритичен профил - облик - влијание од обликот на аеро профилот (аеродинамичката површина) врз ударните бранови - предности и недостатоци на суперкритичниот аеро профил (аеродинамичка површина)	x					
081 03 00 00	Аеродинамика на надзвучни брзини	x					
081 03 01 00	Коси ударни бранови	x					
081 03 01 01	Махов конус	x					
081 03 01 02	Влијание од тежината на воздухопловот	x					
081 03 01 03	Бранови што се шират/експанзивни бранови	x					
081 03 01 04	Центар на притисок	x					
081 03 01 05	Челен отпор на бран - момент на шарнирот/прицврстувањето на командните површини - ефикасност на командната површина	x					
081 04 00 00	Стабилност	x	x				
081 04 01 00	Услов за рамнотежа при стабилен хоризонтален лет	x	x				
081 04 01 01	Предуслов за статичка стабилност	x	x				
081 04 01 02	Збир на моменти - сила на кревање и маса - челен отпор и потисок	x	x				

081 04 01 03	Збир на сили - во хоризонтална рамнина - во вертикална рамнина	x	x				
081 04 02 00	Методи за постигнување на рамнотежа	x	x				
081 04 02 01	Крило и опашни површини (опаш и “канард”)	x	x				
081 04 02 02	Контролни површини	x	x				
081 04 02 03	Стабилизирање со баласт или тежина	x	x				
081 04 03 00	Надолжна (лонгитудинална) стабилност	x	x				
081 04 03 01	Основи и дефиниции - статичка стабилност, позитивна, неутрална и негативна - предуслов за динамичка стабилност - динамичка стабилност, позитивна, неутрална и негативна - пригушување - трајно - краткотрајно - ефект од голема апсолутна висина врз динамичката стабилност	x	x				
081 04 03 02	Статичка стабилност	x	x				
081 04 03 03	Неутрална точка/локација на неутралната точка - одредување	x	x				
081 04 03 04	Влијание од: - геометријата на воздухоплов - реактивната струја насочена надолу: - а.с. (аеродинамичка тетива) на крилото	x	x				
081 04 03 05	Локација на тежиштето - ограничување на опашниот дел, граница за минимална стабилност - предна положба - ефекти врз статичката и динамичката стабилност	x	x				
081 04 03 06	Графиконот на $C_M - \alpha$	x	x				
081 04 03 07	Влијание од: - локацијата на тежиштето - отклонот на кормилото - главни делови на воздухоплов (крилја, труп на воздухоплов, опашен дел) - конфигурација: - отклон на закрилца - извлекување на стојниот трап	x	x				
081 04 03 08	Положба на крилото за висина – графикон на брзина (IAS)	x	x				
081 04 03 09	Влијание од: - локацијата на тежиштето - доведувањето во рамнотежа (тримерот) - доведувањето во рамнотежа (на стабилизаторот)	x	x				
081 04 03 10	Графикон на брзина на силата на командата/палката (IAS)	x	x				
081 04 03 11	Влијание од: - локацијата на тежиштето - враќањето во рамнотежна положба/тримување (кормило) - враќањето во рамнотежна положба/тримување (стабилизатор) - Маховиот број/ Маховиот тример - триењето во системот - намалување на еластичноста - Боб тежина (Bob Weight)	x	x				
081 04 03 12	Однос:маневрирање/сила на палка по g	x	x				
081 04 03 14	Учество на: - локацијата на тежиштето - враќањето во рамнотежа	x	x				

	- опругата (федер - пружина) - Боб тежина						
081 04 03 15	Сила на палка по g и најголем дозволен фактор на оптоварување – одобрување на категорија	x	x				
081 04 03 16	- категорија на уверение (потврда) Посебни околности - мраз: - ефекти од извлекување на закрилцата - ефекти на мраз на стабилизаторот - дожд - деформација на структурата	x	x				
081 04 04 00	Статичка стабилност по правец	x	x				
081 04 04 01	Агол на лизгање β	x	x				
081 04 04 02	Коефициент на момент на свртување C_N	x	x				
081 04 04 03	Графикон $C_N - \beta$	x	x				
081 04 04 04	Влијание од - локацијата на тежиште - аголот на стрела на крилото - трупот на авионот при големи нападни агли - насочувачите - грбниот премин и аголот на стрелата на вертикалниот стабилизатор (ребро) - главните делови на воздухоплов	x	x				
081 04 05 00	Статичка попречна стабилност	x	x				
081 04 05 01	Агол на нагиб $\varnothing$	x	x				
081 04 05 02	Коефициент на момент на нагиб C_1	x	x				
081 04 05 03	Влијание од аголот на лизгање β	x	x				
081 04 05 04	Графиконот $C_1 - \beta$	x	x				
081 04 05 05	Влијание од - аголот на стрелата на крило - вертикалниот стабилизатор поставен под трупот - местоположбата (локација) на крилото - позитивни "V" крилја / негативни "V" крилја диедар/аедер	x	x				
081 04 05 06	Ефикасна/силна попречна стабилност	x	x				
081 04 06 00	Динамичка попречна стабилност	x	x				
081 04 06 01	Ефекти од воздушната струја на елисата при асиметрична (несиметрична) влеча	x	x				
081 04 06 02	Тенденција кон спирално пикирање (нурнување)	x	x				
081 04 06 03	“Холандски чекор” (едновремени осцилации по правец и нагиб) - причини - Мах - ублажувач на свртување	x	x				
081 04 06 04	Влијанија од апсолутна висина врз динамичката стабилност	x	x				
081 05 00 00	Управување	x	x				
081 05 01 00	Општо	x	x				
081 05 01 01	Основи, три рамнини и три оски	x	x				
081 05 01 02	Промена на закривеност/кривина	x	x				
081 05 01 03	Промена на нападниот агол	x	x				
081 05 02 00	Контрола на чекорот на елисата (команда за висината)	x	x				
081 05 02 01	Крмилото за висината	x	x				
081 05 02 02	Влијанија од реактивната струја насочена надолу	x	x				
081 05 02 03	Мраз на опашот на авионот	x	x				
081 05 02 04	Локација на тежиштето	x	x				
081 05 03 00	Управување по правец	x	x				
081 05 03 01	Менувач на односот педала/крмилото на правец	x	x				
081 05 03 02	Моменти поради потисокот на моторот - директни/непосредни - индуцирани/предизвикани	x	x				

081 05 03 03	Дефект/нефункционирање на мотор (n - 1) - ограничувања на крмилото за правец при асиметричен потисок - Значење на V_{MCA} , V_{MCG}	x	x				
081 05 04 00	Команда на нагибот	x	x				
081 05 04 01	Крилца - внатрешни крилца - надворешни крилца - делување во различни фази на лет	x	x				
081 05 04 03	Спојлери (интерцептори)	x	x				
081 05 04 04	Спротивно свртување од курс(adverse yaw)	x	x				
081 05 04 05	Начини за избегнување на спротивно свртување од курс - крилца “Frise” - диференцијален отклон на крилце - поврзување на крилца на крмилото на правецот со пружина (федер) - спојлери на нагибот - влијанија од воздушната струја на елисите при асиметрична (несиметрична) влеча	x	x				
081 05 05 00	Меѓусебно влијание во различни рамнини (свртување/нагиб)	x	x				
081 05 05 01	Ограничувања на несиметричниот потисок	x	x				
081 05 06 00	Начини за намалување на силите на командите	x	x				
081 05 06 01	Аеродинамичка рамнотежа - рамномерна рамнотежа - нерамномерна рамнотежа - внатрешна рамнотежа - рамнотежен тример, нерамнотежен тример - серво тример - тример со федер - пружина	x	x				
081 05 06 02	Вештачки - команди со серво уред (бустер) - команди целосно придвижени со снага - вештачко чувство за оптеретување на командите: - влезови: - динамички притисок q - поставување (подесување) на стабилизаторот	x	x				
081 05 07 00	Рамнотежа на масата	x	x				
081 05 07 01	Причини за рамнотежа - средства						
081 05 08 00	Тримување/ урамнотежување/стабилизирање	x	x				
081 05 08 01	Причини за стабилизирање/урамнотежување	x	x				
081 05 08 02	Тримери	x	x				
081 05 08 03	Стабилизатор за урамнотежување/ стапка на урамнотежување во однос на IAS - влијание од положба на тежиштето врз поставување на тримерот/стабилизаторот за полетување						
081 06 00 00	Ограничувања	x	x				
081 06 01 00	Оперативни ограничувања - треперење - промена на правецот на крилце - делување на стојниот трап/закрилцата	x	x . . .				
081 06 01 01	V_{MO} , V_{NO} , V_{NE}	x	x				
081 06 01 02	M_{MO}	x					

081 06 02 00	Маневарска област	x	x				
081 06 02 01	Диаграм за маневарското оптоварување - фактор на оптоварување - забрзан губиток на узгонот/кревање - V_A , V_C , V_D - ограничување на факторот на маневарското оптоварување/ одобрување на категорија	x	x				
081 06 02 02	Влијание од: - масата - апсолутната висина - Маховиот број	x	x				
081 06 03 00	Режим на работа при удар на ветер	x	x				
081 06 03 01	Дијаграм на оптоварување од удар на ветер - брзини на вертикален удар на ветер - забрзан губиток на узгонот/кревање - V_B , V_C , V_D - ограничување на факторот на оптоварувањето од удар на ветер - V_{RA}	x	x				
081 06 03 02	Влијание од: - масата - апсолутната висина - Маховиот број	x	x				
081 07 00 00	Елиси	x	x				
081 07 01 00	Конверзија/претворање на моментот на вртење на моторот во потисок на моторот	x	x				
081 07 01 01	Појаснување на чекорот на елисата	x	x				
081 07 01 02	Искривување на кракот на елисата (лопатката)	x	x				
081 07 01 03	Постојан и променлив чекор/постојан број на вртежи	x	x				
081 07 01 04	Ефикасност на елиста во однос на брзината	x	x				
081 07 01 05	Влијанија од мраз врз елисата	x	x				
081 07 02 00	Дефект на мотор или престанок на работа на мотор	x	x				
081 07 02 01	Отпор при авторотација(windmilling) - влијание врз моментот на свртување при асиметрична снага	x	x				
081 07 02 02	Постапување на елисата на едрење - влијание врз перформансите за едрење - влијание врз моментот на свртување при асиметрична снага	x	x				
081 07 03 00	Карактеристики на конструкцијата на пригушувач на снагата	x	x				
081 07 03 01	Виткост/еластичност на кракот на елисата (лопатката)	x	x				
081 07 03 02	Дијаметар на елисата	x	x				
081 07 03 03	Број на краци (лопатки)	x	x				
081 07 03 04	Бучава на елисата	x	x				
081 07 04 00	Моменти и прицврстување за делување на елисата	x	x				
081 07 04 01	Отпор на моментот на вртење	x	x				
081 07 04 02	Прецесија на жирокопот	x	x				
081 07 04 03	Ефект на асиметричната воздушна струја зад елисата	x	x				
081 07 04 04	Ефект на асиметричниот крак на елисата	x	x				
081 08 00 00	Механика на лет	x	x				
081 08 01 00	Сили кои делуваат врз воздухоплов	x	x				
081 08 01 01	Праволиниски хоризонтален рамномерен лет	x	x				
081 08 01 02	Праволиниско рамномерно качување	x	x				
081 08 01 03	Праволиниско рамномерно спуштање	x	x				
081 08 01 04	Праволиниско рамномерно едрење (лизгање)	x	x				
081 08 01 05	Рамномерно координирано свртување - агол на нагиб - фактор на оптоварување - радиус на свртување - аголна брзина - стандардно свртување	x	x				

081 08 02 00	Асиметричен потисок	x	x				
081 08 02 01	Моменти околу вертикалната оска	x	x				
081 08 02 02	Сили врз вертикалниот стабилизатор	x	x				
081 08 02 03	Влијание од аголот на нагиб - преголем нагиб - одвојување на струјниците на вертикалниот стабилизатор	x	x				
081 08 02 04	Влијание од тежината на воздухопловот	x	x				
081 08 02 05	Влијание од користење на крилцата	x	x				
081 08 02 06	Влијание од посебните ефекти на елисата врз моментите на движење околу надолжната оска - момент на вртење на елисата - влијание од текот на воздухот позади елисата врз закрилцата	x	x				
081 08 02 07	Влијание од аголот на лизгање врз моментите на наведнување	x	x				
081 08 02 08	V_{MCA}	x	x				
081 08 02 09	V_{MCL}	x	x				
081 08 02 10	V_{MCG}	x	x				
081 08 02 11	Влијание од апсолутната висина	x	x				
081 08 03 00	Принудно спуштање	x	x				
081 08 03 01	Влијание од конфигурацијата	x	x				
081 08 03 02	Влијание од избраниот махов број и IAS	x	x				
081 08 03 03	Типични точки на поларата	x	x				
081 08 04 00	Прекршување на ветерот (брза промена на ветерот) (<i>Windshear</i>)	x	x				
082 00 00 00	Основни правила на летање – хеликоптери				x	x	
082 01 00 00	Аеродинамика на подзвучните брзини				x	x	
082 01 01 01	Составни делови на воздухоплов				x	x	
082 01 01 02	Конфигурација на воздухоплов				x	x	
082 01 01 03	Мерни единици за: - должина - површина - волумен - маса - притисок - температура - густина - сила - снага - енергија				x	x	
082 01 01 04	Поими кои се користат за опишување на аеродинамичките појави				x	x	
082 01 01 05	Референтни брзини				x	x	
082 01 01 06	Кратенки				x	x	
082 01 02 00	Потекло на силата на кревање				x	x	
082 01 02 01	Издначување/равенка на постојаноста				x	x	
082 01 02 02	Бернулијев закон				x	x	
082 01 02 03	Протек на струјници				x	x	
082 01 02 04	Нападен агол				x	x	
082 01 02 05	Распределба на притисок насекаде по крило (дијагонално/попречно и по должина)				x	x	
082 01 02 06	Центар на притисок				x	x	
082 01 02 07	Облик на аеропрофилот (аеродинамичката површина)				x	x	
082 01 02 08	Формула за силата на кревање				x	x	
082 01 02 09	Однос сила на кревање/челен отпор				x	x	
082 01 03 00	Челен отпор				x	x	
082 01 03 01	Отпор на аеропрофилот - причини - промени/варијации со брзина - начини за намалување на истиот				x	x	

082 01 03 02	Индукциран челен отпор - причини - вртлози - промени/варијации со брзина - фактори на конструкцијата кои влијаат врз него				x	x	
082 01 03 03	Вкупен ефект од комбинацијата на аеропрофил и индуциран челен отпор				x	x	
082 01 04 00	Распределба на сили – рамнотежа на врски				x	x	
082 01 04 01	Врски сила на кревање/тежина и потисок/челен отпор				x	x	
082 01 04 02	Неопходност да се постигне рамнотежа				x	x	
082 01 04 03	Начини за постигнување на рамнотежа				x	x	
082 01 05 00	Стабилност				x	x	
082 01 05 01	Оски на воздухоплов и рамнини на ротација				x	x	
082 01 05 02	Статичка стабилност				x	x	
082 01 05 03	Динамичка стабилност				x	x	
082 01 05 04	Влијанија од карактеристиките на конструкцијата врз стабилност				x	x	
082 01 05 05	Взаемно дејство помеѓу стабилноста во различни рамнини				x	x	
082 01 05 06	Влијание од висината/брзината врз стабилноста				x	x	
082 01 05 07	Ублажувачи за нагиб и свртување				x	x	
082 01 06 00	Одвојување на струјниците(stall) на кракот				x	x	
082 01 06 01	Нападен агол				x	x	
082 01 06 02	Граничен слој и причини за губење на брзина				x	x	
082 01 06 03	Промени на силата за кревање и челниот отпор при губење на брзина				x	x	
082 01 06 04	Поместување на центарот на притисокот				x	x	
082 01 07 00	Надзвучни влијанија врз краците				x	x	
082 01 07 01	Ударни бранови - причина за нивно создавање при подзвучна брзина - нивно влијание врз управувањето со и работата на хеликоптерот				x	x	
082 01 08 00	Ограничувања				x	x	
082 01 08 01	Безбедно и ефикасно маневрирање при удар на ветер				x	x	
082 01 09 00	Намалување на перформансите				x	x	
082 01 09 01	Неповолни ефекти врз перформансите поради нечистотија на аеропрофилот - замрзнување - дожд - промени и состојба на структурата				x	x	
082 02 00 00	Аеродинамика на хеликоптер				x	x	
082 02 01 00	Хеликоптер и придружна терминологија				x	x	
082 02 01 01	Споредба на хеликоптер со неподвижно крило и автожироскоп				x	x	
082 02 01 02	Рамнина на ротација				x	x	
082 02 01 03	Оски на ротација				x	x	
082 02 01 04	Оска на осовината на елисата				x	x	
082 02 01 05	Рамнина на движење на краевите од лопатките на Н.Р				x	x	
082 02 01 06	Диск на роторот				x	x	
082 02 01 07	Оптоварување на дискот				x	x	
082 02 01 08	Оптоварување на краците				x	x	
082 02 02 00	Дијаграм на сили и придружна терминологија				x	x	
082 02 02 01	Агол на исправање/пропнување				x	x	
082 02 02 02	Ротирачки проток на воздух				x	x	
082 02 02 03	Индукциран проток на воздух				x	x	
082 02 02 04	Релативен аеропрофил кон кракот				x	x	
082 02 02 05	Нападен агол				x	x	
082 02 02 06	Сила на кревање – крак				x	x	
082 02 02 07	Челен отпор – крак				x	x	
082 02 02 08	Вкупен отпор – крак				x	x	
082 02 02 09	Потисок на роторот				x	x	
082 02 02 10	Челен отпор на роторот				x	x	

082 02 02 11	Момент на вртење				x	x	
082 02 02 12	Тежина				x	x	
082 02 03 00	Еднообразност на потисокот на роторот долж распонот на кракот				x	x	
082 02 03 01	Искривување на кракот				x	x	
082 02 03 02	Стеснување				x	x	
082 02 03 03	Конусен агол				x	x	
082 02 03 04	Центрифугална сила				x	x	
082 02 03 05	Ограничувања на RPM на роторот				x	x	
082 02 03 06	Моменти на центрифугално вртење				x	x	
082 02 04 00	Команди на хеликоптер				x	x	
082 02 04 01	Рачка за колективен чекор				x	x	
082 02 04 02	Палка за цикличниот чекор - промени на цикличниот чекор - положба на дискот на роторот - навалување/нагиб на потисокот на роторот				x	x	
082 02 04 03	Ножни команди за движење околу вертикалната оска - момент на вртење на трупот - занесување на опашниот ротор - движење на опашниот ротор - фенестрон опашка - хеликоптери со два ротора (тандем) - коаксијални ротори - хеликоптер без ротор на опашката				x	x	
082 02 05 00	Слобода за движење на кракот на роторот				x	x	
082 02 05 01	Поставување на елисата за едрење - поставување на елисата за едрење со спој со шарка - агол на исправање/пропнување				x	x	
082 02 05 02	Треперење/мавтање/ - треперење на спојот со шарка - ублажување на притисоците за виткање - треперење до израмнување				x	x	
082 02 05 03	Отпор - отпор на спојот со шарка - пригушувач на челен отпор - челен/излезен - периодични промени на челен отпор - крак sg (одржување на аголниот момент) - ефект од спој на куки						
082 02 06 00	Фаза на агол на заостанување и аголот на претпалење				x	x	
082 02 06 01	Контролиран кружен лет				x	x	
082 02 06 02	Оперативно движење на полугата на чекорот				x	x	
082 02 06 03	Стапка/брзина на промена на чекор				x	x	
082 02 06 04	Стапка/брзина на треперење на крак				x	x	
082 02 06 05	Резултантна положба на диск				x	x	
082 02 06 06	Утврдување на фаза на заостанување				x	x	
082 02 06 07	Агол на претпалење – утврдување				x	x	
082 02 07 00	Вертикален лет				x	x	
082 02 07 01	Полетување				x	x	
082 02 07 02	Вертикално качување				x	x	
082 02 07 03	Вертикално спуштање				x	x	
082 02 07 04	Лебдење вон влијание од близина на земјата				x	x	
082 02 07 05	Влијание од близината на земјата				x	x	
082 02 07 06	Фактори кои влијаат врз воздушната перница				x	x	
082 02 07 08	Избегнување на динамичен преголем нагиб				x	x	
082 02 08 00	Сили во рамнотежа				x	x	
082 02 08 01	При лебдење				x	x	
082 02 08 02	При летање напред				x	x	

082 02 08 03	Влијание од sg				x	x	
082 02 08 04	Влијание од нагибот од роторската осовина				x	x	
082 02 09 00	Кревање при движење				x	x	
082 02 09 01	Влијание од хоризонтално воздушно струење врз индуцираното струење				x	x	
082 02 09 02	Промена на вкупното струење низ дискот кај летање напред				x	x	
082 02 09 03	Односот помеѓу аголот на исправање/пропнување и нападниот агол				x	x	
082 02 10 00	Услови за снага				x	x	
082 02 10 01	Снага на аеропрофилот на роторот				x	x	
082 02 10 02	Апсорбирање на снага – опашен ротор и помошна опрема				x	x	
082 02 10 03	Промена на снага на профилот на роторот со брзина при летање напред				x	x	
082 02 10 04	Индуциран член отпор				x	x	
082 02 10 05	Штетен член отпор				x	x	
082 02 10 06	Вкупна снага која е потребна				x	x	
082 02 10 07	Расположлива снага				x	x	
082 02 11 00	Останата аеродинамика за летање напред				x	x	
082 02 11 01	Преод од и во лебдење				x	x	
082 02 11 03	Треперење на главниот ротор наназад				x	x	
082 02 11 04	Треперења на опашниот ротор и начини за отстранување				x	x	
082 02 11 05	Фактори кои влијаат врз максималната прогресивна брзина - конструктивни ограничувања на цикличната палка - промена на правецот на воздушната струја - оневозможување на превлекување на лопатките - симптоми и активности за опоравување/исправање - способност за собирање - одвојување/разделување на проток - динамичко превлекување - “G” губиток на брзина				x	x	
082 02 11 06	Проток на воздух при движење				x	x	
082 02 12 00	Фактори кои влијаат врз ограничувањата на цикличната палка				x	x	
082 02 12 01	Вкупна маса на полетување (AUM)				x	x	
082 02 12 02	Висина по густина				x	x	
082 02 12 03	Положба на sg				x	x	
082 02 13 00	Порамнување-лет со снага				x	x	
082 02 13 01	Промена на правецот на потисокот				x	x	
082 02 13 02	Влијание врз положбата на воздухопловот				x	x	
082 02 13 03	Зголемување на потисок на роторот				x	x	
082 02 13 04	Намалување на челниот отпор на роторот				x	x	
082 02 13 05	Зголемување на RPM на роторот				x	x	
082 02 13 06	Ефект од успорување				x	x	
082 02 14 00	Поставување со снага (вртложен прстен)				x	x	
082 02 14 01	Вртлози на врвот				x	x	
082 02 14 02	Споредба на индуцирано струење и надворешно струење				x	x	
082 02 14 03	Развој				x	x	
082 02 14 04	Промена на релативното воздушно струење долж распон на крак				x	x	
082 02 15 00	Едрење на лопатка				x	x	
082 02 15 01	RPM на ротор и крутост на крак				x	x	
082 02 15 02	Ефект од промена на правец на ветер				x	x	
082 02 15 03	Намалување на опасност				x	x	
082 02 16 00	Авторотирање – вертикално				x	x	
082 02 16 01	Стапка/брзина на воздушна струја при спуштање				x	x	
082 02 16 02	Ефикасно воздушно струење				x	x	
082 02 16 03	Релативно воздушно струење				x	x	
082 02 16 04	Проток на воздух и агол на протокот				x	x	
082 02 16 05	Авторотирачка сила				x	x	
082 02 16 06	Член отпор на роторот				x	x	
082 02 16 07	Влијание од масата и висината				x	x	
082 02 16 08	Контрола на RPM на ротор со рачка/полуга				x	x	
082 02 16 09	Стабилност на RPM на роторот				x	x	
082 02 17 00	Авторотирање – летање напред				x	x	

082 02 17 01	Фактори кои влијаат врз аголот на проток				x	x	
082 02 17 02	Влијание од брзината при летање напред врз стапката/брзината на спуштање				x	x	
082 02 17 03	Асиметрија на површината на авторотирачкиот диск при летање напред				x	x	
082 02 17 04	Свртување				x	x	
082 02 17 05	Израмнување/порамнување - зголемување на RPM на роторот движење на авторотирачкиот дел - зголемување на потисокот на роторот - намалување на стапката/брзината при спуштање				x	x	
082 02 17 06	Опсег/долет и траење				x	x	
082 02 17 07	Авторотирачко слетување				x	x	
082 02 17 08	Графикон за избегнување на височина/брзина				x	x	
082 02 18 00	Стабилност				x	x	
082 02 18 01	Лебдење				x	x	
082 02 18 02	Летање напред				x	x	
082 02 18 03	Летање наназад				x	x	
082 02 18 04	Помошни средства за стабилност - стабилизатори и влијанијата од тежиштето - систем за стабилност контролиран од жироскоп - стабилизирачка површина - ефект од делта шарката				x	x	
082 02 18 05	Ефект врз положбата при употреба на колективната палка во преоден лет				x	x	
082 02 19 00	Контрола на снага				x	x	
082 02 19 01	Глава на роторот што се ниша				x	x	
082 02 19 02	Потполно артикулирана глава на роторот				x	x	
082 02 19 03	Крут ротор				x	x	
082 02 19 04	Влијание врз стабилноста				x	x	
082 02 19 05	Влијание врз динамичко/статичко движење				x	x	
082 02 20 00	Услови за снага – графикони				x	x	
082 02 20 01	Графикон за потребната снага/расположливата снага				x	x	
082 02 20 02	Максимална стапка на брзината на качување				x	x	
082 02 20 03	Летање со ограничена снага				x	x	
082 02 20 04	Најдобар агол при брзина на качување				x	x	
082 02 20 05	Максимална брзина				x	x	
082 02 20 06	Опсег/долет и траење				x	x	
082 02 20 07	Прекумерно зголемување на аголот околу попречната оска				x	x	
082 02 20 08	Прекумерно зголемување на моментот на вртење				x	x	
082 02 20 09	Свртување				x	x	
082 02 20 10	Споредба на хеликоптери со клипни мотори и турбински мотори - опсег/долет и траење - влијание од висината од густината - влијание од тежината на воздухопловот				x	x	
090 00 00 00	Комуникација	x	x	x	x	x	x
091 00 00 00	Комуникација при VFR	x	x		x	x	
091 01 00 00	Дефиниции	x	x		x	x	
091 01 01 00	Значење и важност на употребените поими	x	x		x	x	
091 01 02 00	Скратеници за Контролата на летање	x	x		x	x	
091 01 03 00	Група на Q - кодови кои вообичаено се користат во комуникациите на RTF воздух - земја	x	x		x	x	
091 01 04 00	Категории на пораки	x	x		x	x	
091 02 00 00	Општи оперативни процедури	x	x		x	x	
091 02 01 00	Пренос на дописи/букви	x	x		x	x	
091 02 02 00	Пренос на цифри (вклучувајќи ги и податоците за ниво на лет)	x	x		x	x	
091 02 03 00	Пренос на време	x	x		x	x	
091 02 04 00	Техника на пренос	x	x		x	x	
091 02 05 00	Стандардни зборови и фрази (вклучувајќи ја и битната фразеологија за RTF)	x	x		x	x	

091 02 06 00	Радиотелефонски позивни знаци за воздухопловните станици вклучувајќи ја и употребата на скратени позивни знаци	x	x		x	x	
091 02 07 00	Радиотелефонски знаци за повикување за воздухоплови вклучувајќи го и користењето на скратени знаци за повикување	x	x		x	x	
091 02 08 00	Пренос на комуникација (врски)	x	x		x	x	
091 02 09 00	Процедури за испитување вклучувајќи го степенот на читливост/разбирливост	x	x		x	x	
091 02 10 00	Услови за повторување и потврдување на прием	x	x		x	x	
091 02 11 00	Фразеологија на радарски процедури	x	x		x	x	
091 03 00 00	Битни поими за податоците за временските услови (VFR)	x	x		x	x	
091 03 01 00	Временски услови на аеродром	x	x		x	x	
091 03 02 01	Емитирање на податоци за временските услови	x	x		x	x	
091 04 00 00	Потребни дејствија кои треба да се преземат во случај на прекин во комуникацијата	x	x		x	x	
091 05 00 00	Процедури во случај на опасност и итност	x	x		x	x	
091 05 01 00	Состојба на опасност (дефиниција - фреквенции – следење на фреквенциите за опасност – сигнал за опасност – порака за опасност)	x	x		x	x	
091 05 02 00	Состојба на итност (дефиниција - фреквенции - сигнал за итност – порака за итност)	x	x		x	x	
091 06 00 00	Општи принципи за пренесување/ширење на VHF и доделување на фреквенции	x	x		x	x	
092 00 00 00	Комуникација при IFR	x		x	x		x
092 01 00 00	Дефиниции	x		x	x		x
092 01 01 00	Значење и важност на употребените поими	x		x	x		x
092 01 02 00	Скратеници за Контролата на летање	x		x	x		x
092 01 03 00	Група на Q - кодови кои вообичаено се користат во комуникациите на RTF воздух - земја	x		x	x		x
092 01 04 00	Категории на пораки	x		x	x		x
092 02 00 00	Општи оперативни процедури	x		x	x		x
092 02 01 00	Пренос на дописи/букви	x		x	x		x
092 02 02 00	Пренос на цифри (вклучувајќи ги и податоците за ниво на лет)	x		x	x		x
092 02 03 00	Пренос на време	x		x	x		x
092 02 04 00	Техника на пренос	x		x	x		x
092 02 05 00	Стандардни зборови и фрази (вклучувајќи ја и битната фразеологија за RTF)	x		x	x		x
092 02 06 00	Радиотелефонски позивни знаци за воздухопловните станици вклучувајќи ја и употребата на скратени позивни знаци	x		x	x		x
092 02 07 00	Радиотелефонски знаци за повикување за воздухоплови вклучувајќи го и користењето на скратени знаци за повикување	x		x	x		x
092 02 08 00	Пренос на комуникации	x		x	x		x
092 02 09 00	Процедури за испитување вклучувајќи го степенот на читливост/разбирливост; воспоставување на RTF комуникација	x		x	x		x
092 02 10 00	Услови за повторување и потврдување на прием	x		x	x		x
092 02 11 00	Фразеологија на радарски процедури	x		x	x		x
092 02 12 00	Промени на ниво на лет и пријавување	x		x	x		x
092 03 00 00	Потребни активности кои треба да се преземат во случај на прекин во комуникацијата	x		x	x		x
092 04 00 00	Процедури во случај на опасност и итност	x		x	x		x
092 04 01 00	PAN медицински	x		x	x		x
092 04 02 00	Состојба на опасност (дефиниции - фреквенции - набљудување на зачестеноста (фреквенциите) на состојба на опасност - сигнал - порака)	x		x	x		x
092 04 03 00	Состојба на итност (дефиниции - фреквенции - сигнали - пораки)	x		x	x		x
092 05 00 00	Битни поими за податоците за временските услови (IFR)	x		x	x		x
092 05 01 00	Временски услови на аеродром	x		x	x		x
092 05 02 00	Емитирање на податоци за временски услови	x		x	x		x
092 06 00 00	Општи принципи за пренесување/ширење на VHF и доделување на фреквенции	x		x	x		x
092 07 00	Морзеова азбука	x	x	x	x	x	x

[Ам. 1, 01.06.00; Ам. 2, 01.08.02]