PRAVILNIK O LETAČKOM OSOBLjU ("Sl. glasnik BiH", br. 67/2016)

PRAVILNIK O LETAČKOM OSOBLjU

("Sl. glasnik BiH", br. 67/2016)

Član 1

(Predmet)

(1) Ovim Pravilnikom se utvrđuju detaljna pravila za:

a) različita ovlašćenja za dozvole pilota, uslove za izdavanje, održavanje, mijenjanje, ograničavanje, suspendovanje ili oduzimanje dozvola, privilegija i odgovornosti imaoca dozvola, uslove za konverziju postojećih nacionalnih dozvola pilota i nacionalnih dozvola inženjera leta u dozvole pilota, kao i uslove pod kojim se prihvataju dozvole izdate u trećim zemljama;

b) sertifikaciju osoba odgovornih za provođenje letačkog osposobljavanja ili osposobljavanja na uređajima koji simuliraju let i za procjenjivanje vještina pilota;

c) različita uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za pilote, uslove za izdavanje, održavanje, mijenjanje, ograničavanje, suspendovanje ili oduzimanje uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti, privilegije i odgovornosti imaoca uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti kao i uslove za konverziju nacionalnih uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti u međusobno priznata uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti;

d) sertifikaciju vazduhoplovno-medicinskih ispitivača, kao i uslove pod kojim ljekari opšte prakse mogu djelovati kao vazduhoplovno-medicinski ispitivači;

e) periodičnu vazduhoplovno-medicinsku procjenu članova kabinske posade, kao i kvalifikacije osoba odgovornih za tu procjenu;

f) uslovi za sticanje, održavanje, dopunjavanje, ograničavanje, suspendovanje ili ukidanje potvrda kabinske posade, kao i privilegije i obaveze imaoca potvrda kabinske posade;

g) uslovi za sticanje, održavanje, dopunjavanje, ograničavanje, suspendovanje ili ukidanje sertifikata organizacija za osposobljavanje pilota i vazduhoplovno-medicinskih centara uključenih u davanje ocjene i vazduhoplovno - medicinskih procjena članova posade vazduhoplova u civilnom vazduhoplovstvu;

h) zahtjevi za sertifikaciju uređaja za osposobljavanje koji simuliraju let i organizacija koje rade na tim uređajima i koriste ih.

Član 2

(Definicije i pojmovi)

(1) Definicije i pojmovi koji se koriste u ovom Pravilniku imaju sljedeće značenje:

a) Agencija: označava Evropsku agenciju za bezbjednost vazdušnog saobraćaja (European Aviation Safety Agency - EASA);

b) Država članica: država zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja;

c) ECAA Sporazum: Multilateralni sporazum između Evropske zajednice i njenih država članica, Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške,

Rumunije, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih nacija na Kosovu (u skladu sa Rezolucijom Savjeta bezbjednosti UN-a 1244. od 10. juna 1999.) o uspostavljanju Zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja);

d) Treća zemlja: država izvan zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja;

e) Zajedničke vazduhoplovne vlasti (Joint Aviation Authorities - JAA): označava pridruženi organ Evropske konferencije civilnog vazduhoplovstva (European Civil Aviation Conference - ECAC) koji je sastavljen od predstavnika civilnih vazduhoplovnih vlasti država članica;

f) JAR: označava vazduhoplovne zahtjeve usvojene od Zajedničkih vazduhoplovnih vlasti kako je primjenjivo na dan 30. juna 2009;

g) JAR neusaglašena dozvola, ljekarsko uvjerenje pilota ili neusaglašeni sertifikat ovlašćenih ljekara: označava dozvolu pilota ili potvrdu ovlašćenog ljekara izdatu ili prihvaćenu od strane države članice u skladu sa nacionalnim propisima, ali koja nije preporučena za međusobno prihvatanje u odnosu na odgovarajući JAR zahtjev;

h) JAR usaglašena dozvola, ljekarsko uvjerenje pilota ili usaglašeni sertifikat ovlašćenih ljekara: označava dozvolu pilota i pripadajuća ovlašćenja, sertifikate, autorizacije i/ili kvalifikacije, ljekarsko uvjerenje ili potvrdu ovlašćenih ljekara izdatu ili prihvaćenu u skladu sa nacionalnim propisima, koji su usklađeni sa zahtjevima JAR-a i procedurama, od strane države članice koja je primijenila relevantne zahtjeve JAR-a i koja je preporučena za međusobno prihvatanje u okviru sistema Zajedničkih vazduhoplovnih vlasti u odnosu na JAR, odnosno Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja;

i) JAR usaglašen sertifikat, uvjerenje ili organizacija: označava sertifikat, priznatu potvrdu ili organizaciju koja je sertifikovana, odobrena, registrovana ili priznata, u skladu sa nacionalnim propisima usklađenim sa JAR zahtjevima i procedurama;

j) Nadležno tijelo *(competent authority)* -organ u čijoj su nadležnosti upravni, stručni i nadzorni poslovi iz oblasti vazdušnog transporta u Bosni i Hercegovini - Direkcija za civilno vazduhoplovstvo BiH (BHDCA);

k) Izvještaj o konverziji: označava izvještaj na osnovu kojeg dozvola može biti konvertovana u dio-FCL dozvolu;

l) Priznavanje: znači priznavanje prethodnog iskustva ili kvalifikacija;

m) Izvještaj o priznavanju: označava izvještaj na osnovu kojeg se može priznati prethodno iskustvo ili kvalifikacije;

n) Kreditiranje: označava priznavanje prethodnog iskustva ili kvalifikacija;

o) Operater: označava svako pravno ili fizičko lice koje koristi ili namjerava da koristi jedan ili više vazduhoplova;

p) Dio-FCL dozvola: označava dozvolu letačkog osoblja koja ispunjava zahtjeve iz Dio I Prilog I ovog Pravilnika;

q) Dozvola pilota lakog vazduhoplova (LAPL): znači rekreacijska dozvola pilota;

r) Posada vazduhoplova: označava letačku posadu i kabinsku posadu;

s) Član kabinske posade: označava odgovarajuće kvalifikovanog člana posade, osim letačke posade ili tehničkog člana posade, kome je operater dodijelio obavljanje dužnosti vezanih za bezbjednost putnika i leta;

t) Sertifikat vazduhoplovno medicinskog centra: označava potvrdu o pravu ispitivanja zdravstvene sposobnosti u smislu zakona kojim se uređuje vazdušni saobraćaj na teritoriji Bosne i Hercegovine;

u) Sertifikat ispitivača: označava ovlašćenje ispitivača u smislu zakona kojim se uređuje vazdušni saobraćaj na teritoriji Bosne i Hercegovine;

v) Sertifikat centra za osposobljavanje: potvrda o pravu na obučavanje vazduhoplovnog osoblja u smislu zakona kojim se uređuje vazdušni saobraćaj na teritoriji Bosne i Hercegovine;

w) JAR sertifikat, odobrenje ili organizacija: označava sertifikat, priznatu potvrdu ili organizaciju koja je sertifikovana, odobrena, registrovana ili priznata, u skladu sa nacionalnim propisima usklađenim sa JAR zahtjevima i procedurama i koja je predložena za međusobno priznavanje od strane sistema Zajedničkih vazduhoplovnih vlasti u odnosu na taj JAR;

x) Čikaška konvencija: Konvencija o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu predstavlja međunarodni ugovor sastavljen u Čikagu, 7. decembra 1944. godine kojim se uređuju pravila o vazdušnom prostoru, registraciji vazduhoplova, vazduhoplovnoj bezbjednosti, kao i ostala detaljna prava država potpisnica u vezi vazdušnog saobraćaja.

Član 3

(Obaveza razmjene informacija)

Primjenom ovog Pravilnika, BHDCA dužna je razmjenjivati informacije u skladu sa zahtjevima ovog Pravilnika saglasno radnom aranžmanu potpisanom sa Agencijom.

Član 4

(Struktura Pravilnika)

(1) Bliži uslovi koji se odnose na letačko osoblje dati su u prilozima od I do VII koji čine sastavni dio ovog Pravilnika, a odnose se na:

a) Prilog I ovog Pravilnika definiše uslove koji se odnose na sticanje, važenje i načine obnavljanja dozvola, ovlašćenja i sertifikata izdatih letačkom osoblju u svrhu regulisanja njihovih prava i obaveza kao člana letačke posade;

b) Prilog II ovog Pravilnika definiše uslove koji se odnose na konverziju postojećih nacionalnih dozvola i ovlašćenja za avione i helikoptere sa svrhom izdavanja dozvole i ovlašćenja saglasno zahtjevima iz Priloga I ovog Pravilnika;

c) Prilog III ovog Pravilnika definiše uslove koji se odnose na prihvatanje dozvola izdatih od trećih zemalja u svrhu validacije, konverzije (nostrifikacije) ili prihvatanja ovlašćenja za klasu ili tip vazduhoplova;

d) Prilog IV ovog Pravilnika propisuje uslove pod kojima se ispituje zdravstvena sposobnost letačkog osoblja, vrijeme na koje se ispituje zdravstvena sposobnost letačkog osoblja, uslovi pod kojima se izdaju sertifikati vazduhoplovnomedicinskim ispitivačima (AMEs), ljekarima opšte/porodične medicine (GMPs) i ljekarima specijalistima medicine rada (ONMPs).

e) Prilog V ovog Pravilnika propisuje uslove pod kojima se vrše kvalifikacije kabinske posade uključene u operacije komercijalnog vazdušnog prevoza;

f) Prilogom VI ovog Pravilnika propisuju se uslovi koje treba da ispuni BHDCA u pogledu letačkog osoblja pod kojima se mijenjaju, suspenduju ili stavljaju van snage dozvole letačkog osoblja, uslovi pod kojima se suspenduju ili stavljaju van snage ovlašćenja koja su upisana u dozvolu letačkog osoblja, sadržaj dozvola letačkog osoblja, uslovi pod kojima se mijenja, suspenduje ili stavlja van snage sertifikat organizacije za osposobljavanje, vrijeme na koje se izdaje sertifikat organizacije za osposobljavanje i posebni uslovi koji se odnose na vazduhoplovno-medicinske centre i izdavanje sertifikata vazduhoplovno medicinskom centru;

g) Prilogom VII ovog Pravilnika propisuju se uslovi koje treba da ispuni organizacija za osposobljavanje, organizacije koje operišu uređajima za osposobljavanje koji simuliraju let (FSTD), zahtjevi za

kvalifikaciju FSTD-a i vazduhoplovno medicinskog centra.

(2) Pomoć u primjeni i dodatna pojašnjenja uslova navedenih u stavu (1) ovog člana definisani su kroz prihvatljive načine udovoljavanja zahtjevima (Acceptable means of compliance - AMC), drugi načini udovoljavanja (*Alternative Means of Compliance - AltMC*) i uputstva o načinu udovoljavanja (*Guidance Material - GM*).

Član 5

(Izdavanje letačkih dozvola i uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti letačkog osoblja)

(1) Piloti vazduhoplova, definisani članom (4) stav (1) tač. b) i c) i stav (5) Dodatka I Poglavlja I Pravilnika o zajedničkim pravilima u oblasti civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja, tokom provođenja letova vazduhoplovom u kojima učestvuju kao članovi posade, moraju udovoljavati tehničkim zahtjevima i administrativnim postupcima utvrđenim u Prilogu I i Prilogu IV ovog Pravilnika.

(2) Nezavisno o privilegijama imaoca dozvola definisanim u Prilogu I ovog Pravilnika, imaoci dozvola pilota izdatih u skladu sa pod-dijelom B ili C Priloga I mogu obavljati letove u skladu sa tehničkim zahtjevima i upravnim postupcima u vezi sa letačkim operacijama. Time se ne dovodi u pitanje usklađenost sa bilo kakvim dodatnim zahtjevima za prevoz putnika ni razvoj komercijalnih operacija definisanih u poddijelu B ili C Priloga I ovog Pravilnika.

Član 6

(Postojeće nacionalne dozvole letačkog osoblja)

(1) JAR usaglašena dozvola izdata ili prihvaćena od BHDCA prije stupanja na snagu ovog Pravilnika smatraće se usklađenom sa ovim pravilnikom i zamijeniće se dozvolom čiji je format i sadržaj propisan u dijelu ARA najkasnije u roku od 5 godina od stupanja na snagu ovog Pravilnika.

(2) Dozvole koje nisu izdate u skladu sa JAR-om uključujući pripadajuća ovlašćenja, sertifikate, autorizacije i/ili kvalifikacije izdate ili priznate od BHDCA prije primjene ovog Pravilnika, konvertuju se u dozvolu iz dijela-FCL.

(3) Dozvole koje nisu usklađene sa JAR-om konvertuju se u dozvole iz dijela-FCL i pripadajuća ovlašćenja i sertifikate u skladu sa odredbama Priloga II ovog Pravilnika ili izvještaj o konverziji date dozvole.

(4) Izvještaj o konverziji izrađuje BHDCA, i isti treba da sadrži sljedeće:

a) opis nacionalnih zahtjeva na osnovu kojih su izdate pilotske dozvole;

b) opis obima prava koja su data pilotima;

c) naznaka za koje zahtjeve iz Priloga I ovog Pravilnika se traži priznavanje;

d) naznaka svih ograničenja koje mora sadržavati dozvola izdata saglasno Prilogu I ovog Pravilnika (dio-FCL) i svih zahtjeva koje pilot mora da ispuni u svrhu ukidanja ovih ograničenja. (5) Izvještaj o konverziji mora biti zasnovan na dokumentaciji koja je potrebna za prikazivanje elemenata navedenih u tač. a) do d) stava (4) ovog člana, uključujući odgovarajuće nacionalne zahtjeve i procedure, uz nastojanje da se, koliko god je to moguće, pilotima omogući da zadrže trenutni opseg aktivnosti.

(6) Izvještaj o konverziji se može sačiniti u uopštenom obliku, te se kao takav može koristiti pri procesu konverzije dozvole saglasno stavu (3) ovog člana.

(7) Nezavisno od st. (1) i (3), imaocima sertifikata instruktora za ovlašćenja za klasu ili sertifikata ispitivača koji imaju privilegije za jednopilotni složeni vazduhoplov visokih performansi, te privilegije se konvertuju u ovlašćenje u dozvoli ili sertifikat instruktora za ovlašćenje za tip odnosno ovlašćenje u dozvoli ili sertifikat ispitivača za jednopilotne avione.

(8) BHDCA može ovlastiti pilota učenika da koristi ograničene privilegije bez nadzora prije nego što udovolji svim zahtjevima potrebnim za izdavanje LAPL pod sljedećim uslovima:

a) privilegije su ograničene na nacionalni vazdušni prostor ili na njegove dijelove;

b) privilegije su ograničene na geografski prostor i na jednomotorne klipne avione sa maksimalnom masom polijetanja koja ne prelazi 2 000 kg, i koja neće uključivati prevoz putnika;

c) izvršene individualne procjene rizika bezbjednosti koji će izraditi instruktor slijedeći koncept procjene bezbjednosnih rizika;

d) BHDCA dostavlja izvještaje Agenciji) svake 3 godine.

(9) Prije nego pilot udovolji potrebnim uslovima za izdavanje ovlašćenja za instrumentalno letenje propisanim ovim pravilnikom, BHDCA može do 8. aprila 2019. godine izdati odobrenje pilotu za uživanje posebnih ograničenih privilegija za upravljanje vazduhoplovom u instrumentalnim uslovima, pod sljedećim uslovima:

a) kada je to opravdano u određenim uslovima koji ne mogu biti ispunjeni kroz ovlašćenja utvrđena ovim Pravilnikom;

b) po izvršenoj procjeni rizika bezbjednosti koju obavlja BHDCA, uzimajući u obzir potrebni stepen osposobljavanja nužan za postizanje potrebnog nivoa pilotske vještine;

c) privilegije takvog odobrenja ograničene su na vazdušni prostor državnog područja BiH ili njegovih dijelova;

d) nakon što podnosilac zahtjeva završi odgovarajuće osposobljavanje od strane kvalifikovanih instruktora i dokažu potrebne vještine kvalifikovanom ispitivaču, kako je odredila BHDCA;

e) BHDCA obavještava nadležno tijelo za bezbjednost vazdušnog saobraćaja i druge države članice o posebnostima tog odobrenja, uključujući i svoje obrazloženje i procjenu rizika bezbjednosti;

f) BHDCA prati aktivnosti koje se odnose na odobrenje da bi obezbijedila prihvatljivi nivo bezbjednosti i preduzela odgovarajuće mjere u slučaju utvrđivanja povećanog rizika ili bilo kakvih bezbjednosnih pitanja;

g) BHDCA obavlja preispitivanje bezbjednosnih pitanja u pogledu provođenja odobrenja i podnosi izvještaj nadležnom tijelu za bezbjednost vazdušnog saobraćaja najkasnije do 8. aprila 2017.

Član 7

(Postojeća nacionalna uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti pilota i sertifikati vazduhoplovno-medicinskih ispitivača)

(1) Uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti pilota i sertifikati vazduhoplovno-medicinskih ispitivača koji su usklađeni sa JAR-om, izdati ili priznati od BHDCA prije primjene ovog Pravilnika, smatraju se izdatim u skladu sa ovim Pravilnikom.

(2) BHDCA će najkasnije u roku od 5 godina od stupanja na snagu ovog Pravilnika zamijeniti uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti pilota i sertifikate vazduhoplovno-medicinskih ispitivača sa sertifikatima koji su u skladu sa formatom utvrđenim u dijelu-ARA. (3) Uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti pilota i sertifikati vazduhoplovno-medicinskih ispitivača koji nisu usklađeni sa JAR-om izdati od BHDCA prije primjene ovog Pravilnika ostaju važeći do datuma njihovog sljedećeg produženja, a najkasnije 5 godina od stupanja na snagu ovog Pravilnika.

(4) U svrhu produženja uvjerenja iz st. (1) i (2) moraju se ispuniti odredbe Priloga IV ovog Pravilnika.

Član 8

(Konverzija kvalifikacija za testno letenje)

(1) Piloti koji su prije primjene ovog Pravilnika provodili testno letenje definisano čl. 63, 64. i 79. Pravilnika o stručnoj spremi, ispitima i dozvolama za rad članova posade vazduhoplova ("Službeni list

SFRJ", br. 2/80, 31/80, 53/80, 43/81, i 10/85) ili koji su provodili osposobljavanje pilota za testno letenje, konvertovaće svoje kvalifikacije za testno letenje u ovlašćenja za testno letenje u skladu sa Prilogom I ovog Pravilnika i, kada je primjenjivo, BHDCA će im izdati sertifikat instruktora za testno letenje odnosno upisati ovlašćenje instruktora za testno letenje u dozvolu BHDCA koja je izdala kvalifikacije za testno letenje.

(2) Ova konverzija se mora provesti u skladu sa elementima uspostavljenim u izvještaju o konverziji koji ispunjava zahtjeve iz člana 6. st. (4) i (5).

Član 9

(Postojeće nacionalne dozvole inženjera leta)

(1) Kako bi se dozvole inženjera leta, izdate u skladu sa Prilogom 1 Čikaške konvencije, konvertovale u dozvole iz dijela-FCL, imaoci moraju da podnesu u BHDCA zahtjev za konverziju dozvole.

(2) Dozvole inženjera leta moraju biti konvertovane u dozvole iz dijela-FCL u skladu sa elementima utvrđenim u izvještaju o konverziji koji ispunjava zahtjeve iz člana 6. st. (4) i (5).

(3) Kod podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole saobraćajnog pilota (ATPL) za avione, moraju se ispuniti odredbe o priznavanju u FCL.510.A(c)(2) Priloga I.

Član 10

(Uslovi za prihvatanje dozvola koje su izdale treće zemlje)

(1) BHDCA može prihvatiti dozvole trećih zemalja i pripadajuće medicinske sertifikate izdate od strane ili u ime trećih zemalja, u skladu sa odredbama Priloga III ovog Pravilnika, na bazi reciprociteta uspostavljenog sa trećom zemljom.

(2) Podnosioci zahtjeva za dozvole iz dijela-FCL koji posjeduju najmanje jednaku dozvolu, ovlašćenje ili sertifikat izdat u skladu sa Prilogom 1 Čikaške konvencije od strane treće zemlje moraju ispuniti sve zahtjeve Priloga I ovog Pravilnika, sa tim što zahtjevi u vezi sa trajanjem kurseva, brojem lekcija i specifičnim satima osposobljavanja mogu biti smanjeni.

(3) Znanje i iskustvo podnosioca zahtjeva mora odrediti BHDCA o čemu podnosilac zahtjeva mora imati preporuku od odobrene organizacije za osposobljavanje.

(4) Imaocima ATPL dozvola izdatih od strane ili u ime trećih zemalja u skladu sa Prilogom 1 Čikaške konvencije koji su zadovoljili zahtjeve za iskustvom za izdavanje ATPL za relevantnu kategoriju vazduhoplova kako je navedeno u poddijelu F Priloga I ovog Pravilnika, može se priznati cjelovito osposobljavanje u svrhu ispunjavanja uslova za pristupanje polaganju ispita teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti, ako ta dozvola izdata od treće zemlje ima upisano važeće ovlašćenje za tip vazduhoplova koji će se koristiti na ispitu praktične osposobljenosti za sticanje ATPL.

(5) Ovlašćenje za letenje na tipu aviona ili helikoptera može se izdati imaocima dozvola iz dijela-FCL koji ispunjavaju uslove za izdavanje tih ovlašćenja utvrđenih od strane trećih zemalja. Takva ovlašćenja će biti ograničena na vazduhoplove registrovane u toj trećoj zemlji. Ovo ograničenje može se otkloniti nakon što pilot ispuni zahtjeve iz tačke C1 Priloga III.

Član 11

(Priznavanje osposobljavanja započetih prije primjene ovog Pravilnika)

(1) Izdavanje dozvola iz dijela-FCL u skladu sa Prilogom I i osposobljavanje započeto prije primjene ovog Pravilnika u skladu sa zahtjevima i procedurama Zajedničkih vazduhoplovnih vlasti predložene za međusobno priznavanje unutar sistema Zajedničkih vazduhoplovnih vlasti u odnosu na relevantni JAR, priznaje se u potpunosti ako se osposobljavanje i ispitivanje završi u roku najkasnije do godine dana od stupanja na snagu ovog Pravilnika pod zakonskim nadzorom BHDCA.

(2) Osposobljavanje koje je započelo prije primjene ovog Pravilnika u skladu sa Prilogom 1 Čikaške konvencije priznaje se u svrhu sticanja dozvole iz dijela-FCL na osnovu izvještaja o priznavanju utvrđenog od BHDCA u savjetovanjima sa Agencijom.

(3) Izvještaj o priznavanju opisuje opseg osposobljavanja, naznačuje za koje se zahtjeve dozvola iz dijela-FCL priznavanje daje i, ako je primjenjivo, koje zahtjeve podnosioci zahtjeva moraju ispuniti da bi se izdale dozvole iz dijela-FCL. Izvještaj uključuje kopije svih dokumenata koji su potrebni da bi se dokazao opseg osposobljavanja i nacionalno zakonodavstvo i postupke u skladu sa kojima je osposobljavanje započelo.

Član 12

(Osposobljavanje za ovlašćenje za tip i podaci o operativnoj prikladnosti)

(1) Kada se u prilozima ovog Pravilnika upućuje na podatke o operativnoj prikladnosti utvrđene u skladu sa propisom koji definiše sertifikaciju plovidbenosti i ekološku sertifikaciju vazduhoplova i sa njima povezanih proizvoda, dijelova, uređaja kao i sertifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, a oni nisu dostupni za vazduhoplov odgovarajućeg tipa, polaznik kursa osposobljavanja za ovlašćenje za tip mora zadovoljavati samo odredbe Priloga I ovog Pravilnika.

(2) U kurseve osposobljavanja za ovlašćenja za tip odobren prije nego što je u podacima o operativnoj prikladnosti za odgovarajući tip vazduhoplova u skladu sa propisom koji definiše sertifikaciju plovidbenosti i ekološku sertifikaciju vazduhoplova i sa njima povezanih proizvoda, dijelova, uređaja kao i sertifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija odobren minimalni nastavni plan za osposobljavanje pilota za ovlašćenje za tip, obavezni elementi osposobljavanja moraju se uvrstiti najkasnije do isteka 5 godina od dana stupanja na snagu ovog Pravilnika ili u roku od dvije godine od odobrenja podataka o operativnoj prikladnosti.

Član 13

(Priznavanje zvanja člana letačke posade stečene tokom vojne službe)

(1) Državljani BiH, imaoci zvanja člana letačke posade stečene tokom vojne službe u Jugoslovenskoj narodnoj armiji ili oružanim snagama BiH mogu podnijeti zahtjev BHDCA za sticanje dozvole iz dijela-FCL.

(2) Znanje, iskustvo i vještine stečene u vojnoj službi priznaće se u svrhu ispunjavanja relevantnih zahtjeva Priloga I u skladu sa elementima izvještaja o priznavanju utvrđenog od BHDCA u savjetovanjima sa Agencijom.

(3) Izvještaj o priznavanju:

a) opisuje nacionalne zahtjeve na osnovu kojih su stečena zvanja člana letačke posade ili pripadajućih ovlašćenja;

b) opisuje opseg stečenih privilegija;

c) naznaku za koje zahtjeve Priloga I se daje priznavanje;

d) naznaku bilo kakvih ograničenja koja treba da budu uključena u dozvole iz dijela-FCL i naznačuje bilo koje zahtjeve koje piloti moraju ispuniti da bi se ta ograničenja otklonila;

e) uključuje kopije svih dokumenata koji su potrebni da bi se dokazali gorenavedeni elementi, zajedno sa kopijama relevantnih nacionalnih zahtjeva i postupaka.

(4) Uslovi iz ovog člana biće propisani u posebnom propisu koji donosi BHDCA.

Član 14

(Organizacija za osposobljavanje pilota)

(1) Organizacija za osposobljavanje pilota udovoljava tehničkim zahtjevima i administrativnim postupcima kako je određeno prilozima VI i VII te mora biti sertifikovana.

(2) Smatra se da organizacije za osposobljavanje pilota koje posjeduju sertifikat u skladu sa JAR-om izdat ili priznat od države članice prije primjene ovog Pravilnika, posjeduju sertifikat koji je izdat u skladu sa ovim Pravilnikom.

(3) U tom slučaju privilegije tih organizacija ograničene su na privilegije uključene u odobrenju izdatom od države članice.

(4) Organizacije iz stava (2) ovog člana dužne su prilagoditi svoje sisteme, organizaciju, upravljanje, programe osposobljavanja, procedure i priručnike sa Prilogom VI najkasnije u roku od 1 godine od stupanja na snagu ovog Pravilnika.

(5) Organizacije za osposobljavanje usklađene sa JAR-om provode osposobljavanje za dozvole privatnog pilota (PPL) iz dijela FCL za povezana ovlašćenja uključena u registraciju te za dozvole pilota lakog vazduhoplova (LAPL) do 8. aprila 2018. bez obzira na odredbe iz priloga VI i VII, pod uslovom da su registrovane prije 8. aprila 2015. godine.

(6) Države članice zamjenjuju sertifikate iz stava (2) ovog člana sa sertifikatima koji su u skladu sa formatom određenim u Prilogu VI najkasnije u roku od 5 godina od stupanja na snagu ovog Pravilnika.

(7) Sertifikat iz stava (1) ovog člana izdaje se na osnovu dokumenata kojima se dokazuje ispunjenost uslova za izdavanje sertifikata organizacijama za osposobljavanje pilota.

(8) Dokumenti na osnovu kojih se izdaje sertifikat iz prethodnog stava, a koji su vezani za određeni rok, moraju biti važeći u vrijeme provođenja osposobljavanja.

Član 15

(Uređaji za osposobljavanje koji simuliraju let)

(1) Uređaji za osposobljavanje koji simuliraju let (FSTDovi) koji se koriste za osposobljavanje, ispitivanje i provjeru pilota, uz izuzetak razvojnih uređaja za osposobljavanje za testno letenje, udovoljavaju tehničkim zahtjevima i administrativnim procedurama iz priloga VI i VII, te moraju da posjeduju kvalifikaciju.

(2) Smatra se da su sertifikati FSTD kvalifikacije koji su izdati ili priznati u skladu sa JAR-om prije primjene ovog Pravilnika izdati u skladu sa ovim pravilnikom.

(3) Države članice zamjenjuju sertifikate iz stava (2) ovog člana sa sertifikatima kvalifikacija koje udovoljavaju formatu određenim u Prilogu VI najkasnije u roku od 5 godina od stupanja na snagu ovog Pravilnika.

Član 16

(Vazduhoplovno-medicinski centri)

(1) Vazduhoplovno-medicinski centri udovoljavaju tehničkim zahtjevima i administrativnim postupcima kako je određeno prilozima VI i VII, te se moraju sertifikovati.

(2) Smatra se da su JAR odobrenja vazduhoplovnomedicinskih centara koja su izdata ili priznata od države članice prije primjene ovog Pravilnika izdata u skladu sa ovim pravilnikom.

(3) Vazduhoplovno-medicinski centri prilagođavaju svoj sistem upravljanja, programe osposobljavanja, procedure i priručnike da bi se uskladili sa Prilogom VII najkasnije u roku od 1 godine od stupanja na snagu ovog Pravilnika.

(4) Države članice zamjenjuju odobrenja vazduhoplovnomedicinskih centara iz stava (2) sa sertifikatom koji udovoljava formatu određenom u Prilogu VI najkasnije u roku od 5 godina od stupanja na snagu ovog Pravilnika.

Član 17

(Zdravstvena sposobnost kabinske posade)

(1) Članovi kabinske posade koji su uključeni u operacije vazduhoplova, saglasno članu 4. stav (1) tač. b) i c) Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja, pridržavaju se tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka utvrđenih u Prilogu IV ovog Pravilnika.

(2) Zdravstvene provjere ili procjene članova kabinske posade koji su još uvijek važeći na datum primjene ovog Pravilnika ostaju važeće prema ovom Pravilniku do kraja roka važenja koji je u njima naznačen.

Član 18

(Kvalifikacije kabinske posade i pripadajuće potvrde)

(1) Članovi kabinske posade uključeni u komercijalne operacije vazduhoplova moraju biti kvalifikovani i posjedovati pripadajuću potvrdu u skladu sa tehničkim uslovima i administrativnim postupcima utvrđenim u prilozima V i VI ovog Pravilnika.

(2) Dozvole kabinskog osoblja koje su izdate prije stupanja na snagu ovog Pravilnika u kojima nije naznačen rok njihovog važenja, smatraju se izdatim u skladu sa ovim pravilnikom.

(3) Dozvole kabinskog osoblja koje su izdate prije stupanja na snagu ovog Pravilnika u kojima je naznačen rok važenja zamijeniće se dozvolama čiji je format i sadržaj propisan Prilogom VI ovog Pravilnika, najkasnije do isteka roka važenja koji je u tim dozvolama naznačen.

(4) Imaocu dozvole kabinskog osoblja koja je izdata na osnovu propisa koji su važili do stupanja na snagu ovog Pravilnika i čiji je rok važenja istekao, izdaje se dozvola čiji je format i sadržaj propisan Prilogom VI ovog Pravilnika, ako imalac dozvole ispuni sljedeće uslove:

a) u centru za obuku završi osnovnu obuku iz predmeta "Osnove vazduhoplovstva i vazduhoplovnih propisa", ako je od isteka važenja dozvole do podnošenja zahtjeva za izdavanje nove dozvole proteklo manje od tri godine;

b) u centru za obuku završi osnovnu obuku iz predmeta "Osnove vazduhoplovstva i vazduhoplovnih propisa" i položi ispit u skladu sa CC.TRA.220 (c), ako je od isteka važenja dozvole do podnošenja zahtjeva za izdavanje novog obrasca dozvole proteklo više od tri godine a manje od pet godina;

c) u centru za obuku završi osnovnu obuku i položi ispit u skladu sa CC.TRA.220, ako je od isteka važenja dozvole do podnošenja zahtjeva za izdavanje novog obrasca dozvole proteklo više od pet godina.

(5) Dozvole o osposobljavanju o bezbjednosti koje su izdate u skladu sa EU-OPS-om zamjenjuju se potvrdama kabinske posade koje su u skladu sa formatom utvrđenim u Prilogu VI najkasnije do isteka roka važenja koji je u tim dozvolama naznačen.

(6) Članovi kabinske posade uključeni u komercijalne operacije helikoptera na datum početka primjene ovog Pravilnika:

a) smatra se da su u skladu sa zahtjevima za početno osposobljavanje iz Priloga V, ako su usklađeni sa primjenjivim osposobljavanjem, provjerama i zahtjevima za skorašnjim iskustvom iz JAR-ova za komercijalni vazdušni prevoz helikopterima;

ili

b) ako nisu usklađeni sa primjenjivim osposobljavanjem, provjerama i zahtjevima za skorašnjim iskustvom iz JAR-ova za komercijalni vazdušni prevoz helikopterima, zahtijeva se završavanje sveg potrebnog osposobljavanja i provjere potrebne za operacije helikopterima, osim početnog osposobljavanja, prije nego što se može smatrati da su usklađeni sa ovim pravilnikom;

ili

c) ako ne učestvuju u komercijalnim operacijama helikopterima više od 5 godina, zahtijeva se završavanje početnog osposobljavanja i polaganje odgovarajućih ispita kao što je propisano u Prilogu V,

prije nego što se može smatrati da su u skladu sa ovim pravilnikom.

(7) Dozvole kabinske posade koje zadovoljavaju format propisan Prilogom VI izdaju se svim članovima kabinske posade uključenim u komercijalne operacije helikoptera najkasnije do isteka roka važenja koji je u tim dozvolama naznačen.

Član 19

(Sposobnosti nadzora)

(1) BHDCA vrši nadzor osoba i organizacija koje su definisane Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja saglasno odredbama Pravilnika o nadzoru.

(2) BHDCA obezbjeđuje nadzor svih lica i organizacija pokrivenih planom nadzora, uključujući dovoljno resursa da bi se zadovoljili zahtjevi ovog Pravilnika.

(3) BHDCA obezbjeđuje da se ne provodi nadzor kad postoje dokazi da bi to moglo rezultirati, direktno ili indirektno, sukobom interesa, pogotovo kad se radi o članovima porodice ili finansijskoj koristi.

(4) Osoblje autorizovano od nadležnog tijela za provođenje sertifikacije i/ili poslova nadzora ima ovlašćenja da izvodi najmanje sljedeće zadatke:

a) pregleda zapise, podatke, procedure i bilo koji drugi relevantan materijal da bi moglo izvoditi sertifikaciju i/ili poslove nadzora;

b) uzima kopije ili dijelove tih zapisa, podataka, procedura ili drugih materijala;

c) traži usmeno objašnjenje na licu mjesta;

d) ulazi u relevantne prostorije, operativna mjesta ili sredstva prevoza;

e) provodi stručni nadzor, istrage, procjene i inspekcije, uključujući inspekcije na stajanci i nenajavljene inspekcije; i

f) provodi ili inicira mjere prisile za obezbjeđivanje primjene propisa kako je odgovarajuće.

(5) Poslovi iz stava (5) ovog člana provode se u skladu sa pravnim odredbama Bosne i Hercegovine.

Član 20

(Prelazne odredbe ili odlaganje primjene propisa)

(1) BHDCA može najduže do godinu dana od dana početka primjene ovog Pravilnika odložiti primjenu sljedećih odredbi Priloga I:

a) odredbe koje se odnose na dozvole pilota vazduhoplova sa pogonom i vazdušnog broda;

b) odredbe iz tačke FCL.820;

c) u slučaju helikoptera, odredbe iz odjeljka 8. poddijela J;

d) odredbe iz odjeljka 11. poddijela J;

e) priloge od V do VII;

f) tačke ORA.GEN.200(a)(3) Priloga VII za imaoce sertifikata FSTD kvalifikacije koji nisu odobrena organizacija za osposobljavanje i ne posjeduju AOC;

g) priloge VI i VII za organizacije za osposobljavanje i vazduhoplovno-medicinske centre koji nisu u skladu sa JAR-om;

h) tačku CC.GEN.030 Priloga V;

i) Prilog V za članove kabinske posade koji su uključeni u komercijalne operacije helikoptera;

j) priloge VI i VII za organizacije za osposobljavanje samo za dozvole pilota lakog vazduhoplova, dozvole privatnih pilota, dozvole pilota balona ili dozvole pilota jedrilice;

k) priloge VI i VII za organizacije za osposobljavanje koje provode osposobljavanje za testno letenje u skladu sa tačkama FCL.820 Priloga I.

(2) BHDCA može da odluči da neće primjenjivati sljedeće odredbe Priloga I do 8. aprila 2018. godine:

a) odredbe koje se odnose na dozvole pilota jedrilica i balona;

b) odredbe poddijela B;

c) odredbe iz tačaka FCL.800, FCL.805 i FCL.815;

d) odredbe iz odjeljka 10. poddijela J.

(3) BHDCA može da odluči da neće konvertovati dozvole pilota aviona i helikoptera koje nisu usklađene sa JAR-om, a koje su izdate do stupanja na snagu ovog Pravilnika.

(4) BHDCA može da odluči da neće primjenjivati odredbe Pravilnika na pilote koji posjeduju dozvolu i uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti izdate od strane treće zemlje, a koji su uključeni u nekomercijalne operacije vazduhoplova kako je definisano saglasno članu 4. stav (1) tač. b) i c) Pravilnika o zajedničkim pravilima u oblasti civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja.

(5) BHDCA može da ne primjenjuje odredbe odjeljka 3 poddijela B Priloga IV najduže do dvije godine od dana stupanja na snagu ovog Pravilnika.

(6) BHDCA može da ne primjenjuje odredbe poddijela C Priloga IV najduže dvije godine od stupanja na snagu ovog Pravilnika.

(7) Kada država članica odluči da primjenjuje odredbe st. (2) do (7) ovog člana, ona o tome obavještava nadležno tijelo za bezbjednost vazdušnog saobraćaja i Agenciju. Ovo obavještenje opisuje razloge za takvo odstupanje od primjene kao i program za provođenje koji sadrži predviđene aktivnosti i odgovarajuće rokove.

(8) U pogledu produženja ili obnove roka važenja ovlašćenja koja su sadržana u JAR neusaglašenim dozvolama, kao i u pogledu sticanja ovlašćenja i letenja na vazduhoplovima koji nemaju EASA potvrdu o tipu, shodno se primenjuju odredbe ovog Pravilnika.

(9) Za sticanje ovlašćenja i sertifikata za vazduhoplove koji imaju EASA potvrdu o tipu, kandidat mora da posjeduje dozvolu pilota u skladu sa uslovima propisanim u Prilogu I Pravilnika.

(10) Danom početka primjene ovog Pravilnika odredbe kojima se reguliše važnost dozvole, ovlašćenja i autorizacije vazduhoplovnom osoblju koje obavlja letačke operacije obuhvaćene članom 1. stavom (2) tačkom a) i Prilogom II Dodatka I Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom vazduhoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost civilnog vazduhoplovstva, u svrhu izdavanja, produženja ili obnavljanja roka važnosti dozvole, ovlašćenja i autorizacije ispitivača vrše se primjenom zahtjeva JAR-FCL 1 kroz Pravilnik o uslovima i načinu sticanja, izdavanja, obnavljanja i produžavanja dozvola i ovlašćenja vazduhoplovnom osoblju - pilotima aviona ("Službeni glasnik BiH", br. 51/04) i JAR-FCL 2 kroz Pravilnik o uslovima i načinu sticanja, izdavanja, obnavljanja i produžavanja dozvola, ovlašćenja i autorizacija vazduhoplovnom osoblju - pilotima helikoptera ("Službeni glasnik BiH", br. 95/08).

(11) BHDCA će kao prihvatljiv način udovoljavanja zahtjevima iz ovog Pravilnika, do donošenja procedura i uputstava o prihvatljivom načinu udovoljavanja zahtjevima iz ovog Pravilnika, koristiti poslednje važeće izdanje Prihvatljivih načina udovoljavanja zahtjevima Pravilnika o letačkom osoblju (*Acceptable Means of Compliance - AMC*), Drugih načina udovoljavanja zahtjevima Pravilnika o letačkom osoblju (*Alternative Means of Compliance - AltMC)*i Uputstva o načinu udovoljavanja zahtjevima Pravilnika o letačkom osoblju (*Guidance Material - GM*) donesenim od strane Agencije, a isti će biti publikovan na službenoj stranici BHDCA.

Član 21

(Prestanak važenja i stupanje na snagu)

(1) Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH", a primjenjivaće se po isteku šest mjeseci od dana stupanja na snagu.

(2) Danom početka primjene ovog Pravilnika prestaje da važi:

a) Pravilnik o uslovima i načinu utvrđivanja zdravstvene sposobnosti vazduhoplovnog osoblja i uslovima koje mora da ispunjava zdravstvena ustanova i ovlašćeni ljekar za obavljanje ljekarskih pregleda vazduhoplovnog osoblja ("Službeni glasnik BiH", br. 56/10) osim u dijelu koji se odnosi na izdavanje kategorije 3 zdravstvene sposobnosti osoblju koje obavlja poslove kontrole vazdušnog saobraćaja;

b) Pravilnik o uslovima koje mora da ispunjava organizacija registrovana za obuku u letenju vazduhoplovnog ovlašćenog osoblja ("Službeni glasnik BiH", br. 26/12);

c) Pravilnik o uslovima i načinu sticanja, izdavanja, produžavanja i obnavljanja dozvola i ovlašćenja pilota jedrilica, uslovima i pravilima vazdušnog jedrenja ("Službeni glasnik BiH" br. 94/14) u dijelu koji se odnosi na uslove i način sticanja, izdavanja, produžavanja i obnavljanja dozvola i ovlašćenja pilota jedrilica;

d) Uputstvo o načinu izdavanja, produžavanja i oduzimanja dozvola, odobrenja i ovlašćenja vazduhoplovnom i drugom stručnom osoblju i izdavanju sertifikata za rad organizacijama koje vrše osposobljavanje osoblja i zdravstvenim centrima. ("Službeni glasnik BiH", br. 46/04).

PRILOG I

(DIO-FCL)

PODDIO A

Opšti zahtjevi

FCL.001 Nadležni organ

Za potrebe ovog dijela nadležni organ je onaj organ koji odredi država članica kojoj lice podnosi zahtjev za izdavanje dozvole pilota ili pripadajućih ovlašćenja ili sertifikata.

FCL.005 Područje primjene

Ovim se dijelom utvrđuju zahtjevi za izdavanje dozvola pilota i pripadajućih ovlašćenja i sertifikata i uslova za njihovu valjanost i korišćenje.

FCL.010 Definicije

Za potrebe ovog dijela primjenjuju se sljedeće definicije:

Akrobatski let znači namjerno izveden manevar vazduhoplova u letu koji uključuje naglu promjenu položaja vazduhoplova, neuobičajen položaj vazduhoplova ili neuobičajenu promjenu brzine leta, koja nije neophodna za normalan let ili za obuku u svrhu sticanja dozvola ili ovlašćenja osim za ovlašćenje za akrobatsko letenje.

Avion znači vazduhoplov teži od vazduha, pokretan motorom, koji uzgon u letu dobija uglavnom zbog aerodinamičkih reakcija na površinama krila.

Avion kojim se mora upravljati sa kopilotom znači tip aviona kojim se mora upravljati sa kopilotom kako je određeno u priručniku letenja ili u AOC-u.

Vazduhoplov znači bilo koja naprava teža od vazduha koja se može održavati u vazduhu putem reakcije vazduha, osim reakcije vazduha s površinom zemlje.

Vođenje vazduhoplova znači dosljedna primjena dobre procjene i znanja, vještina i stavova za postizanje ciljeva leta.

Vazdušni brod znači vazduhoplov lakši od vazduha pokretan motorom, osim vazdušnih brodova na vrući vazduh, koji su, za potrebe ovog dijela uključeni u definiciju balona.

Balon znači vazduhoplov lakši od vazduha, bez motora, koji se u letu održava upotrebom gasa ili plamenikom. Za potrebe ovog dijela, vazdušni brod na vrući vazduh, iako pokretan motorom, smatra se takođe balonom.

Uređaj za vježbanje osnovnih instrumentalnih procedura (BIDT) znači uređaj za vježbanje, koji se nalazi na zemlji, koji u osnovi predstavlja klase aviona. Može koristiti instrumente postavljene na ekranu i kontrole na oprugu, predstavlja platformu za obuku za barem proceduralne aspekte instrumentalnog letenja.

Kategorija vazduhoplova znači kategorizacija vazduhoplova prema definisanim osnovnim karakteristikama, npr. avion, vazduhoplov s pogonjenim uzgonom, helikopter, vazdušni brod, jedrilica, slobodni balon.

Klasa aviona znači kategorizacija aviona kojim se mogu izvoditi operacije s jednim pilotom i ne zahtijevaju ovlašćenje za tip.

Klasa balona znači kategorizacija balona prema načinu održavanja uzgona koji se koristi za održavanje leta.

Komercijalni vazdušni prevoz znači vazdušni prevoz putnika, robe i pošte u zamjenu za novčanu ili drugu vrstu naknade.

Sposobnost znači kombinacija vještina, znanja i stavova potrebnih da bi se zadatak izvršio u propisanom standardu.

Element sposobnosti znači radnju koja čini zadatak koji ima svoj početak i završetak te kojom su jasno određene njegove granice i mjerljivi ishod.

Jedinica sposobnosti znači diskretna funkcija koja se sastoji od broja elemenata sposobnosti.

Kopilot znači pilot koji nije vođa vazduhoplova, a koji upravlja vazduhoplovom za čije operacije je potrebno više od jednog člana posade, isključujući pilota koji je u vazduhoplovu u svrhu osposobljavanja za sticanje dozvole ili ovlašćenja.

Rutno navigaciono letenje znači let između tačke polaska i tačke dolaska prema ruti prije planiranoj koristeći se standardnim navigacionim procedurama.

Kopilot u krstarenju znači pilot koji zamjenjuje kopilota u fazi krstarenja aviona, u višepilotnim operacijama iznad FL 200.

Nalet sa instruktorom znači nalet ili instrumentalni nalet na zemlji tokom kojeg se lice osposobljava od instruktora autorizovanog u tu svrhu.

Pogreška znači radnja ili nedostatak iste kojom letačka posada uzrokuje odstupanja od organizacijskih namjera ili namjera ili očekivanja u letu.

Upravljanje pogreškom znači proces otkrivanja i reagovanja na pogrešku protumjerama koje smanjuju ili eliminišu posljedice greške, te smanjuju vjerovatnost pogreške ili neželjenih stanja vazduhoplova.

Simulator letenja znači potpuna kopija pilotske kabine određenog tipa i modela vazduhoplova, uključujući kompletnu opremu i kompjuterske programe potrebne za simulaciju zemaljskih i letnih operacija vazduhoplova, zajedno sa sistemom za vizuelnu prezentaciju vanjskog svijeta kao pogled iz pilotske kabine i pokretnu platformu.

Nalet:

- za avione, motorne jedrilice, vazduhoplov s pogonjenim uzgonom znači ukupno vrijeme od trenutka kad se vazduhoplov pokrene u svrhu polijetanja, do trenutka kada se avion zaustavi po završetku leta;

- za helikoptere znači ukupno vrijeme od početka rotacije rotora, do trenutka kad se helikopter zaustavi po završetku leta i prestane rotacija rotora;

- za vazdušne brodove znači ukupno vrijeme od trenutka odvajanja vazdušnog broda od veznog mjesta, do trenutka kada se vazdušni brod zaustavi po završetku leta i sigurno veže;

- za jedrilice znači ukupno vrijeme od trenutka zatrčavanja jedrilice na polijetanju, do trenutka kad se jedrilica potpuno zaustavi nakon leta;

- za balone znači ukupno vrijeme od trenutka kad se košara odvoji od zemlje, do trenutka kad se potpuno zaustavi nakon leta;

Nalet po instrumentalnim pravilima (IFR) znači ukupno vrijeme leta tokom kojeg vazduhoplov leti prema pravilima instrumentalnog letenja.

Uređaj za letačku obuku (FTD) znači potpuna kopija pilotskih instrumenata, opreme i komandi leta određenog tipa i modela vazduhoplova, uključujući opremu i kompjuterske programe potrebne za simulaciju određenih radnji u pilotskoj kabini u operacijama na zemlji i u vazduhu. Ne zahtjeva vizuelni sistem ni pokretnu platformu, osim u slučaju helikoptera nivoa 2 i 3, kada su obavezni vizuelni sistemi.

Uređaj za obuku letačkih i navigacionih procedura (FNPT) znači uređaj koji predstavlja pilotsku kabinu određenog tipa ili klase i modela vazduhoplova uključujući opremu i kompjuterske programe potrebne za simulaciju određenih radnji u pilotskoj kabini u operacijama na zemlji i u vazduhu.

Grupa balona znači kategorizacija balona prema veličini i kapacitetu kupole.

Helikopter znači vazduhoplov teži od vazduha koji se u vazduhu održava uglavnom zbog reakcija vazduha na jedan ili više pogonjenih rotora na približno vertikalnim osama.

Instrumentalni nalet u letu znači nalet tokom kojeg pilot upravlja vazduhoplovom u letu isključivo koristeći instrumente.

Instrumentalni nalet na zemlji znači vrijeme tokom kojeg se pilot osposobljava za simulirano instrumentalno letenje, u uređaju za obuku koji simulira let (FSTD).

Instrumentalni nalet znači instrumentalni nalet u letu ili instrumentalni nalet na zemlji.

Višepilotne operacije:

- za avione, znači operaciju koja zahtijeva najmanje dva pilota koji koriste saradnju višečlane posade (MCC), bilo na višepilotnim ili jednopilotnim avionima;

- za helikoptere, znači operaciju koja zahtijeva najmanje dva pilota koji koriste saradnju višečlane posade (MCC) na višepilotnim helikopterima;

Saradnja višečlane posade (MCC) znači funkcionisanje članova letačke posade kao tima pod vođstvom vođe vazduhoplova.

Višepilotni vazduhoplovi:

- za avione, znači avioni sertifikovani za izvođenje operacija s posadom od najmanje dva pilota;

- za helikoptere, vazdušne brodove i vazduhoplove s pogonjenim uzgonom, znači tip vazduhoplova za koji se zahtijeva izvođenje operacija sa kopilotom kako je specifikovano u priručniku letenja ili uvjerenju operatora ili u drugom odgovarajućem dokumentu.

Noć znači period između kraja večernjeg civilnog sumraka i početka jutarnjeg civilnog sumraka, ili drugi period između zalaska i izlaska sunca, kako propiše nadležni organ države članice.

Drugi uređaji za obuku znači pomagala za obuku, osim simulatora letenja, uređaja za letačku obuku ili uređaja za obuku letačkih i navigacionih procedura, koji omogućavaju obuku kada potpuno letačko okruženje nije potrebno.

Kriterij izvođenja znači jednostavna izjava procjene traženog ishoda elementa sposobnosti kao i opis kriterija korišćenog da se ocjeni da li je traženi nivo izvođenja postignut.

Vođa vazduhoplova (PIC) znači pilot koji je određen za vođu i odgovoran za sigurno izvođenje leta.

Vođa vazduhoplova pod nadzorom (PICUS) znači kopilot koji pod nadzorom vođe vazduhoplova obavlja dužnosti i funkcije vođe vazduhoplova.

Vazduhoplov s pogonjenim uzgonom znači bilo koji vazduhoplov koji postiže vertikalni uzgon i horizontalan let uz pomoć različite geometrije rotora ili motorske sekcije koja je dio trupa ili krila vazduhoplova.

Jedrilica s pomoćnim motorom znači vazduhoplov opremljen s jednim ili više motora, koja kad su motori ugašeni ima sve karakteristike jedrilice.

Privatni pilot znači pilot koji posjeduje dozvolu koja zabranjuje upravljanje vazduhoplovom kojim se izvode operacije za koje se daje naknada, osim u slučajevima uloge instruktora ili ispitivača kako je uspostavljeno u ovom dijelu.

Provjera stručnosti znači prikaz stručne osposobljenosti, koja uključuje i usmeno ispitivanje, ako ispitivač to smatra potrebnim, a u svrhu obnavljanja ili produženja valjanosti ovlašćenja.

Obnavljanje valjanosti znači administrativni postupak koji se provodi nakon isteka valjanosti odobrenja ili ovlašćenja, a u svrhu obnavljanja odobrenja ili ovlašćenja, za određeni period koji slijedi nakon ispunjenja propisanih uslova.

Produžavanje valjanosti znači administrativni postupak koji se provodi unutar valjanosti odobrenja ili ovlašćenja, i dopušta imaocu odobrenja ili ovlašćenja, dalje sprovođenje poslova, za određeni period, koji slijedi nakon ispunjenja propisanih uslova.

Rutni sektor znači let koji obuhvata polijetanje, odlaznu proceduru, let ne kraći od 15 minuta, dolaznu proceduru, prilaz i slijetanje.

Jedrilica znači vazduhoplov teži od vazduha koji se u vazduhu održava reakcijom vazduha u odnosu na aerodinamični profil krila - vazduhoplov čiji let ne zavisi od motora.

Avion s jednim pilotom znači vazduhoplov koji je sertifikovan za izvođenje operacija s jednim pilotom.

Ispit praktične osposobljenosti znači ispit praktične osposobljenosti u svrhu sticanja dozvole ili ovlašćenja uključujući i usmeno ispitivanje ako ispitivač to smatra potrebnim.

Samostalan nalet znači nalet tokom kog je učenik pilot jedino lice u vazduhoplovu.

Učenik pilot u svojstvu vođe vazduhoplova (SPIC) znači učenik pilot koji djeluje kao vođa vazduhoplova u letu sa instruktorom tokom kojeg instruktor ne utiče na odluke ili upravljanje avionom, već samo nadgleda radnje učenika koji djeluje kao vođa vazduhoplova.

Ugrožavanje znači događaji ili greške koji se javljaju izvan uticaja letačke posade, povećavajući operativnu složenost i za koje moraju biti preduzete određene radnje da bi se održala granica bezbjednosti.

Upravljanje ugrožavanjem znači proces otkrivanja i reagovanja na prijetnje protumjerama koje smanjuju ili eliminišu posljedice prijetnje, te smanjuju vjerovatnost pogreške ili neželjenih stanja vazduhoplova.

Motorna jedrilica (TMG) znači specifična klasa jedrilice s ugrađenim motorom i elisom koji se ne mogu uvući. TMG mora biti sposobna poletjeti i penjati se vlastitim pogonom, a u skladu sa priručnikom letenja.

Tip vazduhoplova znači kategorizacija vazduhoplova koja zahtijeva ovlašćenje za tip kako je određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (*Operational Suitability Data - OSD*) uspostavljenim u skladu sa dijelom 21, i koja uključuje sve vazduhoplove jednakog osnovnog dizajna, uključujući modifikacije, osim modifikacija koje utiču na način upravljanja ili karakteristike leta.

FCL.015 Zahtjev i sticanje, produženje i obnavljanje dozvola, ovlašćenja i sertifikata

(a) Zahtjev za sticanje, produžavanje ili obnavljanje dozvola pilota, pripadajućih ovlašćenja i sertifikata podnosi se nadležnom organu u obliku i na način koje uspostavi to nadležni organ. Zahtjev mora sadržavati dokaze na osnovu kojih podnosilac zahtjeva ispunjava sve uslove za sticanje, produžavanje ili obnavljanje dozvole ili sertifikata kao i pripadajućih ovlašćenja ili upisa, kako je uspostavljeno u ovom dijelu i dijelu Zdravstvena sposobnost (*PartMedical*).

(b) Bilo koje ograničenje ili proširenje privilegija koje daje dozvola, ovlašćenje ili sertifikat mora biti upisano u dozvolu ili sertifikat koje je izdao nadležni organ.

(c) Lice ne smije posjedovati više od jedne dozvole po kategoriji vazduhoplova koja je izdata u skladu sa ovim dijelom.

(d) Zahtjevi za izdavanje dozvole za drugu kategoriju vazduhoplova, ili za izdavanje daljih ovlašćenja ili sertifikata, kao i izmjena i dopuna, produžavanja ili obnavljanja tih dozvola, ovlašćenja ili sertifikata moraju biti podneseni nadležnom organu koji je inicijalno izdao dozvolu pilota, osim u slučaju kada pilot zahtijeva promjenu nadležnog organa i prenos evidnecija vezanih za dozvolu i zdravstvenu sposobnost drugom nadležnom organu.

FCL.020 Učenik pilot

(a) Učenik pilot ne smije letjeti samostalno osim ako je dobio autorizaciju da to učini i ako je pod nadzorom instruktora letenja

(b) Prije prvog samostalnog leta učenik pilot mora imati najmanje:

(1) u slučaju aviona, helikoptera i vazdušnih brodova: 16 godina starosti;

(2) u slučaju jedrilica i balona: 14 godina starosti.

FCL.025 Sprovođenje teorijskog dijela ispita u svrhu sticanja dozvola i ovlašćenja

(a) Odgovornosti podnosioca zahtjeva

(1) Podnosioci zahtjeva moraju pristupiti cjelokupnom setu teorijskog dijela ispita za sticanje određene dozvole ili ovlašćenja u jednoj državi članici.

(2) Podnosioci zahtjeva smiju pristupiti teorijskom dijelu ispita ako ih preporuči odobrena organizacija za obuku (ATO) odgovorna za njihovu obuku, i to nakon što su završili odgovarajuće elemente kursa teorijskog dijela osposobljavanja u zadovoljavajućem standardu.

(3) Preporuka odobrene organizacije za obuku vrijedi 12 mjeseci. Ako podnosilac zahtjeva nije pristupio polaganju ispita barem jedanput u tom periodu, potrebu za daljim obukama mora odrediti ATO, na osnovu potreba podnosioca zahtjeva.

(b) Kriteriji za uspješno položen ispit

(1) Uspješan prolaz na pojedinom ispitu teorijskog znanja podnosilac zahtjeva postiže ako ima najmanje 75 % bodova na tom ispitu. Nema kaznenih bodova.

(2) Ako nije drugačije određeno ovim dijelom, za podnosioca zahtjeva će se smatrati da je uspješno položio zahtijevani ispit iz teorijskog znanja za odgovarajuću dozvolu pilota ili ovlašćenje, nakon što je uspješno položio sve pojedine ispite unutar vremenskog perioda od 18 mjeseci, započeto s krajem kalendarskog mjeseca kada je podnosilac zahtjeva prvi put pristupio polaganju ispita.

(3) Ako podnosilac zahtjeva nije uspio položiti pojedini ispit teorijskog znanja u četiri pokušaja, ili nije uspio položiti cjelokupni set ispita iz teorijskog znanja tokom šest ispitnih rokova ili u periodu iz stava 2, on/ona mora ponovo polagati cjelokupni set ispita teorijskog dijela ispita.

Prije ponovog polaganja cjelokupnog seta teorijskog dijela ispita podnosilac zahtjeva mora obaviti dodatnu obuku u odobrenoj organizaciji za obuku. Područje primjene i trajanje tog osposobljavanja određuje organizacija za obuku na osnovu potreba podnosioca zahtjeva.

(c) Period valjanosti

(1) Uspješno polaganje ispita iz teorijskog znanja smatraće se važeće:

i. za sticanje dozvole lakog vazduhoplova, dozvole privatnog pilota aviona, dozvole pilota jedrilice, dozvole pilota balona u periodu od 24 mjeseca;

ii. za sticanje dozvole profesionalnog pilota, ovlašćenja za instrumentalno letenje (IR) ili ovlašćenja za instrumentalno letenje na ruti (EIR), u periodu od 36 mjeseci;

iii. periodi iz i i ii računaće se od dana uspješno položenog kompletnog seta ispita iz teorijskog znanja u skladu sa (b)(2);

(2) Uspjeh na teorijskim ispitima za ATPL(A) ostaje važeći u svrhu sticanja ATPL dozvole 7 godina od zadnjeg datuma valjanosti:

i. ovlašćenja za instrumentalno letenje (IR) upisanog u dozvoli; ili

ii. u slučaju helikoptera, ovlašćenja za tip helikoptera upisanog u dozvoli.

FCL.030 Ispit praktične osposobljenosti

(a) Prije polaganja ispita praktične osposobljenosti u svrhu sticanja dozvole, ovlašćenja ili sertifikata, podnosilac zahtjeva mora uspješno položiti ispit iz teorijskog znanja, osim u slučaju kada podnosioci zahtjeva pohađaju integrisanu letačku obuku.

U svakom slučaju, obuka za teorijsko znanje mora biti uvijek završena prije polaganja ispita praktične osposobljenosti.

(b) Osim za sticanje ATPL dozvole, podnosilac zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti, nakon završenog osposobljavanja, mora imati preporuku odgovorne organizacije/osobe za obuku. Evidencije o osposobljavanju moraju biti dostupne ispitivaču.

FCL.035 Priznavanje naleta i teorijskog znanja

(a) Priznavanje naleta

(1) Osim ako nije drugačije određeno ovim dijelom, nalet koji se priznaje u svrhu sticanja dozvole, ovlašćenja ili sertifikata, mora biti na istoj kategoriji vazduhoplova za koju se dozvola, ovlašćenje ili sertifikat traži.

(2) PIC ili na obuci

i. Podnosiocu zahtjeva u svrhu sticanja dozvole, ovlašćenja ili sertifikata, priznaje se u potpunosti samostalni nalet, dupli nalet i nalet u ulozi vođe vazduhoplova u svrhu postizanja ukupnog naleta zahtijevanog za dozvolu, ovlašćenje ili sertifikat.

ii. Podnosiocu zahtjeva koji je završio ATP integrisani kurs osposobljavanja, može se priznati do 50 sati SPIC instrumentalnog naleta u svrhu postizanja naleta zahtijevanog u ulozi vođe vazduhoplova, a u svrhu sticanja dozvole saobraćajnog pilota, dozvole profesionalnog pilota i ovlašćenja za višemotorni tip ili ovlašćenja za klasu.

iii. Podnosiocu zahtjeva koji je završio CPL/IR integrisani kurs osposobljavanja, može se priznati do 50 sati SPIC instrumentalnog naleta u svrhu postizanja naleta zahtijevanog u ulozi vođe vazduhoplova, a u svrhu sticanja dozvole profesionalnog pilota i ovlašćenja za višemotorni tip ili ovlašćenja za klasu.

(3) Nalet kao kopilot ili PICUS. Osim ako nije drugačije određeno ovim dijelom, imaocu dozvole pilota kad djeluje kao kopilot ili PICUS, priznaje se ukupan nalet u ulozi kopilota u svrhu postizanja ukupnog naleta potrebnog za dozvolu pilota višeg ranga.

(b) Priznavanje teorijskog znanja

(1) Podnosiocu zahtjeva koji je položio ispit teorijskog znanja za dozvolu saobraćajnog pilota, priznaje se teorijsko znanje za sticanje dozvole pilota lakog vazduhoplova, dozvole privatnog pilota, dozvole

profesionalnog pilota i, osim u slučaju helikoptera, za IR i EIR u istoj kategoriji vazduhoplova.

(2) Podnosiocu zahtjeva koji je položio ispit iz teorijskog znanja za CPL dozvolu, priznaje se propisano teorijsko znanje za LAPL ili PPL, u istoj kategoriji vazduhoplova.

(3) Imaocu IR-a ili podnosiocu zahtjeva koji je položio ispit iz teorijskog znanja za IR, priznaje se propisano teorijsko znanje za IR u drugoj kategoriji vazduhoplova.

(4) Imaocu dozvole pilota priznaje se propisana obuku iz teorijskog znanja i ispiti za dozvolu u drugoj kategoriji vazduhoplova u skladu sa Dodatkom 1. ovom dijelu.

(5) Nezavisno od tačke (b) stava 3., imaocu ovlašćenja IR(A) koji je završio modularni kurs osposobljavanja za IR(A) ili imaocu ovlašćenja za EIR navedena se teorijska obuka i ispit za ovlašćenje IR priznaje u cjelini za drugu kategoriju vazduhoplova samo ako je kandidat završio teorijsku obuku i položio ispite za dio-IFR kursa u skladu sa FCL.720.A. tačkom (b) stavom 2. podtačkom i.

Ovo priznavanje odnosi se i na podnosioce zahtjeva za dozvolu pilota koji su već uspješno položili ispit iz teorijskog znanja za sticanje te dozvole u drugoj kategoriji vazduhoplova, sve dok traje period valjanosti specificikovan u FCL.025(c).

FCL.040 Ostvarivanje privilegija dozvola

Ostvarivanje privilegija koje daje dozvola zavisi od valjanosti ovlašćenja koja su upisana u dozvolu ako je primjenjivo, i važenjem sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti.

FCL.045 Obaveza nošenja i predočenja dokumenata

(a) Pilot uvijek mora nositi sa sobom važeću dozvolu i važeći sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kad ostvaruje privilegije iz dozvole.

(b) Pilot mora uz dozvolu nositi dokument koji sadrži njegovu/njenu fotografiju u svrhu identifikacije.

(c) Pilot ili učenik pilot, mora bez odlaganja dati na uvid njegove/njene evidnecije o naletu u svrhu inspekcije po zahtjevu ovlašćene osobe nadležnog organa.

(d) Učenik pilot mora nositi na svim samostalnim letovima dokaz o autorizaciji kako se zahtijeva u FCL.020(a).

FCL.050 Evidnecije o naletu

Pilot mora imati pouzdane evidnecije o detaljima svih obavljenih letova u obliku i način kako je uspostavio nadležni organ.

FCL.055 Jezička sposobnost

(a) Uopšteno. Piloti aviona, helikoptera, vazduhoplova s pogonjenim uzgonom i vazdušnih brodova, koji su obavezni koristiti radiostanicu, ne smiju ostvarivati privilegije svojih dozvola i ovlašćenja ako u dozvoli nemaju upisanu jezičku sposobnost na engleskom jeziku ili na jeziku koji se koristi u radio komunikaciji u letu. Upisana jezička sposobnost mora sadržavati jezik, nivo jezičke sposobnosti i datum važenja.

(b) Podnosilac zahtjeva za upis jezičke sposobnosti mora dokazati, u skladu sa Dodatkom 2. ovom dijelu, najmanje operativni nivo jezičke sposobnosti u korišćenju i frazeologije i običnog jezika. U tu svrhu podnosilac zahtjeva mora dokazati sposobnost da:

(1) efikasno komunicira u samo glasovnim (telefon/radiotelefon) i u licem-u-lice situacijama;

(2) precizno i razgovijetno komunicira o uopštenim temama i temama vezanim za posao;

(3) koristi prikladne komunikacijske strategije za izmjenjivanje poruka i prepoznaje i rješava nesporazume u opštem ili poslovno vezanom kontekstu;

(4) uspješno savladava jezičke izazove uzrokovane komplikacijom ili nenadanim SPLetom događaja koji se javljaju unutar konteksta rutinske poslovne situacije ili komunikacijskih zadataka s kojima su već

upoznati; i

(5) koristiti narječje ili naglasak koji je razumljiv vazduhoplovnoj zajednici.

(c) Osim za pilote koji su dokazali jezičku sposobnost na stručnom nivou (nivo 6), u skladu sa Dodatkom 2. ovom dijelu, upis jezičke sposobnost mora se ponovo procijeniti svakih:

(1) 4 godine za operativni nivo (nivo 4); ili

(2) 6 godina za napredni nivo (nivo 5).

(d) Specifični zahtjevi za imaoce ovlašćenja za instrumentalno letenje (IR) ili za instrumentalno letenje na ruti (EIR). Ne dovodeći u pitanje prethodne stavke, imaoci ovlašćenja za instrumentalno letenje (IR) ili ovlašćenja za instrumentalno letenje na ruti (EIR) dokazali su sposobnost korišćenja engleskog jezika na nivou koji im omogućava da:

(1) razumiju sve informacije relevantne za izvršenje svih faza leta, uključujući i pripremu za let;

(2) koriste radiotelefoniju u svim fazama leta, uključujući vanredne situacije;

(3) komuniciraju sa stalim članovima posade tokom svih faza leta, uključujući i pripremu za let.

(e) Dokazivanje jezičke sposobnosti i korišćenja engleskog jezika za imaoce IR-a ili EIR-a provodi se metodom procjene kako je uspostavio nadležni organ.

FCL.060 Skorašnje iskustvo

(a) Baloni. Pilot balona ne smije upravljati balonom u svrhu komercijalnog vazdušnog prevoza ili prevoziti putnike ako u zadnjih 180 dana nije napravio:

(1) najmanje 3 leta kao pilot balona, od kojih najmanje jedan let mora biti u odgovarajućoj klasi i grupi balona; ili

(2) 1 let u odgovarajućoj klasi i grupi balona pod nadzorom instruktora kvalifikovanog u skladu sa poddijelom J.

(b) Avioni, helikopteri, vazduhoplovi pogonjenim uzgonom, vazdušni brodovi i jedrilice. Pilot ne smije upravljati vazduhoplovom u svrhu komercijalnog vazdušnog prevoza ili prevoziti putnike:

(1) kao PIC ili kao kopilot ako nije u prethodnih 90 dana, obavio najmanje 3 polijetanja, prilaza i slijetanja na vazduhoplovu istog tipa, klase ili FFS-u koji predstavlja taj tip ili klasu. Navedena 3 polijetanja i slijetanja mogu se obaviti ili u višepilotnim ili jednopilotnim operacijama, zavisno od privilegija koje posjeduje pilot u dozvoli; i

(2) kao PIC noću ako on/ona:

i. nije u prethodnih 90 dana obavio najmanje jedno polijetanje, prilaz, i slijetanje noću kao pilot na vazduhoplovu istog tipa ili klase ili FFS-a koji predstavlja taj tip ili klasu; ili

ii. ne posjeduje IR;

(3) kao kopilot za krstarenje osim ako je on/ona:

i. ispunio zahtjeve iz tačke (b) stava 1. ili

ii. obavio u prethodnih 90 dana najmanje tri sektora kao kopilot za krstarenje na istom tipu ili klasi vazduhoplova, ili

iii. obavio skorašnje iskustvo i obuku za osvježenje znanja letačkih vještina u FFS-u u intervalima koji nisu duži od 90 dana. Navedena obuku za osvježenje znanja može biti kombinovano s obukom operatora za osvježenje znanja propisanim u dijelu ORO.

(4) Kada pilot ima privilegiju operisati na više od jednog tipa aviona sa sličnim upravljačkim i operativnim karakteristikama, ta 3 polijetanja, prilaza i slijetanja zahtijevana u (1) smiju biti obavljena kako je definisano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu sa dijelom 21.

(5) Kada pilot ima privilegiju operisati na više od jednog tipa helikoptera, a koji nisu složeni helikopteri, sa sličnim upravljačkim i operativnim karakteristikama kako je definisano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu sa dijelom 21, ta 3 polijetanja, prilaza i slijetanja zahtijevana u (1) smiju biti odrađena na samo jednom od tipova, uz uslov da je pilot u proteklih 6 mjeseci odletio najmanje 2 sata leta na svakom od tipova helikoptera.

(c) Specifični zahtjevi za komercijalni vazdušni prevoz:

(1) U slučaju komercijalnog vazdušnog prevoza, period od 90 dana propisan u (b)(1) i (2) gore smije se produžiti do maksimalno 120 dana, ako pilot obavi linijsko letenje pod nadzorom instruktora za tip ili ispitivača.

(2) Kada pilot ne udovoljava zahtjevu iz (1), mora obaviti let osposobljavanja na vazduhoplovu ili FFS-u koji predstavlja tip vazduhoplova koji će se koristiti, što će uključivati najmanje zahtjeve iz (b) (1) i (2), prije nego što može ponovo koristiti svoje privilegije.

FCL.065 Ograničenje privilegija imaocima dozvola koji su stari 60 godina ili više u komercijalnom vazdušnom prevozu

(d) 60 - 64 godine. Avioni i helikopteri. Imalac dozvole pilota koji je navršio 60 godina ne smije letjeti kao pilot vazduhoplova u komercijalnom vazdušnom prevozu osim kao član višečlane posade.

(e) 65 godina. Osim u slučaju imaoca dozvole balona ili jedrilice, imalac dozvole pilota koji je navršio 65 godina ne smije letjeti kao pilot vazduhoplova u komercijalnom vazdušnom prevozu.

(f) 70 godina. Imalac dozvole pilota balona ili jedrilice koji je navršio 70 godina ne smije letjeti kao pilot balona ili jedrilice u komercijalnom vazdušnom prevozu.

FCL.070 Ukidanje, suspenzija i ograničenje dozvola, ovlašćenja i sertifikata

(a) Dozvole, ovlašćenja i sertifikati izdati u skladu sa ovim dijelom mogu biti ograničeni, suspendovani ili ukinuti od strane nadležnog organa u slučajevima kada pilot ne udovoljava zahtjevima iz ovog dijela, dijela - zdravstvena sposobnost ili primjenjivim operativnim zahtjevima, u skladu sa uslovima i procedurama uspostavljenima u dijeluARA.

(b) Kada je pilotu dozvola suspendovana ili ukinuta, dužan je dozvolu ili sertifikat odmah vratiti nadležnom organu.

PODDIO B

DOZVOLA PILOTA LAKOG VAZDUHOPLOVA - LAPL

ODJELjAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.100 LAPL - Minimalna starosna dob

Podnosilac zahtjeva za LAPL mora imati:

(a) U slučaju aviona i helikoptera, najmanje 17 godina starosti;

(b) U slučaju jedrilica i balona, najmanje 16 godina starosti.

FCL.105 LAPL - Privilegije i uslovi

(a) Uopšteno. Privilegije imaoca LAPL omogućavaju imaocu dozvole da djeluje bez naknade kao PIC u nekomercijalnim operacijama na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova.

(b) Uslovi. Podnosilac zahtjeva za LAPL mora ispuniti uslove za relevantnu kategoriju vazduhoplova i, kada je primjenjivo, za klasu ili tip vazduhoplova koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti.

FCL.110 LAPL - Priznavanje za istu kategoriju vazduhoplova

(a) Podnosiocu zahtjeva za LAPL koji je posjedovao drugu dozvolu u istoj kategoriji vazduhoplova, u potpunosti će se priznati da ispunjava uslove za LAPL dozvolu za tu kategoriju vazduhoplova.

(b) Bez obzira na paragraf (a) ako je druga dozvola koju podnosilac zahtjeva posjeduje istekla, podnosilac zahtjeva mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu sa FCL.125 za sticanje LAPL za odgovarajuću kategoriju vazduhoplova.

FCL.115 LAPL - Kurs osposobljavanja

Podnosilac zahtjeva za LAPL mora završiti kurs osposobljavanja u ATO-u. Kurs mora sadržavati obuku iz teorijskog znanja i letačku obuku koja odgovara privilegijama koje se daju.

FCL.120 LAPL - Ispit iz teorijskog znanja

Podnosilac zahtjeva za LAPL mora dokazati nivo teorijskog znanja koje odgovara privilegijama koje se daju, kroz sljedeće ispite:

(a) Zajednički predmeti:

- Vazduhoplovno pravo,

- Ljudsko izvršavanje,

- Meteorologija, i

- Komunikacija;

(b) Specifični predmeti koji se tiču različitih kategorija vazduhoplova:

- Načela letenja;

- Operativni postupci;

- Izvođenje leta i planiranje leta;

- Opšte znanje o vazduhoplovima; i

- Navigacija.

FCL.125 LAPL - Ispit praktične osposobljenosti

(a) Podnosilac zahtjeva za LAPL mora dokazati kroz ispit praktične osposobljenosti sposobnost da obavlja, kao PIC na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova, relevantne procedure i manevre s odgovarajućom kompetencijom koje odgovara privilegijama koje se daju.

(b) Podnosilac zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti mora biti osposobljen na istoj klasi ili tipu vazduhoplova koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti. Privilegije će biti ograničene na onu klasu ili tip vazduhoplova koji je korišćen za ispit praktične osposobljenosti, sve dok dalja proširenja budu upisana u dozvolu u skladu sa ovim poddijelom.

(c) Prolazna ocjena

(1) Ispit praktične osposobljenosti mora biti podijeljen u različite sekcije, predstavljajući sve različite faze leta koje su odgovarajuće kategoriji vazduhoplova na kojoj se leti.

(2) Ako podnosilac zahtjeva ne položi bilo koju stavku sekcije, smatra se da nije položio cijeli

odjeljak. Ako podnosilac zahtjeva ne položi samo jedan odjeljak obavezan je ponoviti samo taj odjeljak. Ako podnosilac zahtjeva ne položi više od jedne sekcije obavezan je ponoviti cijeli ispit.

(3) Kada se ispit mora ponoviti u skladu sa (2), pad bilo koje sekcije, uključujući one koje je položio u prethodnom pokušaju, će značiti da podnosilac zahtjeva nije položio ispit.

(4) Ako podnosilac zahtjeva ne uspije da položi sve sekcije u dva pokušaja, obavezan je odraditi dodatnu praktičnu obuku.

ODJELjAK 2.

Specifični zahtjevi za LAPL za avion - LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) - Privilegije i uslovi

(a) Privilegije imaoca LAPL za avion omogućuju imaocu dozvole da djeluje kao PIC jednomotornog aviona s klipnim motorom ili TMG-a, maksimalne sertifikovane težine pri polijetanju do 2 000 kg ili manje, s najviše tri putnika, tako da nikad nije ukrcano više od 4 lica na vazduhoplovu.

(b) Imalac LAPL(A)-a smije prevoziti putnike nakon što, nakon izdavanja dozvole naleti 10 sati kao PIC na avionima ili TMG-u.

FCL.110.A LAPL(A) - Zahtjevi za iskustvom i priznavanje

(a) Kandidat za LAPL(A), mora obaviti najmanje 30 sati letačkog osposobljavanja na avionima ili TMG-u, uključujući najmanje:

(1) 15 sati letačkog osposobljavanja sa instruktorom na klasi na kojoj će se obaviti ispit praktične osposobljenosti;

(2) 6 sati samostalnog letenja pod nadzorom, uključujući najmanje 3 sata samostalnog letenja na ruti, uključujući barem jedan let na ruti dužine 150 km (80NM), tokom kojeg se mora obaviti 1 slijetanje s potpunim zaustavljanjem na aerodromu koji je različit od aerodroma polijetanja.

(b) Specifični zahtjevi za podnosioce zahtjeva koji posjeduju LAPL(S) s TMG proširenjem. Podnosioci zahtjeva za LAPL(A) koji posjeduju LAPL(S) s TMG proširenjem moraju obaviti najmanje 21 sat na TMGu nakon upisa TMG proširenja i kada su ispunjeni zahtjevi iz FCL.135.A(a) na avionima.

(c) Priznavanje. Podnosiocima zahtjeva sa prethodnim iskustvom kao PIC može se priznati nalet u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz (a).

Količinu priznatog naleta odrediti će ATO u kojem pilot pohađa kurs osposobljavanja, a na osnovu provjere u letu kod prijema na obuku, ali se u svakom slučaju:

(1) neće priznati više od ukupnog naleta kao PIC;

(2) neće priznati više od 50 % naleta zahtijevanog u (a);

(3) neće priznati zahtjevi iz (a) (2).

FCL.135.A LAPL(A) - Proširenje privilegija na drugu klasu ili varijantu aviona

(a) Privilegije LAPL(A) su ograničene na klasu i varijantu aviona ili TMG na kojima je bio proveden ispit praktične osposobljenosti. Ograničenje se može ukinuti kada pilot na drugoj klasi ispuni sljedeće zahtjeve:

(1) 3 sata letačkog osposobljavanja, uključujući:

i. 10 polijetanja i slijetanja sa instruktorom;

i

ii. 10 samostalnih polijetanja i slijetanja pod nadzorom instruktora.

(2) Ispit praktične osposobljenosti kojim se dokazuje prikladan nivo praktične osposobljenosti na novoj klasi. Tokom ovog ispita podnosilac zahtjeva mora ispitivaču dokazati prikladni nivo teorijskog znanja za tu drugu klasu aviona iz sljedećih predmeta:

i. Operativni postupci;

ii. Izvođenje leta i planiranje leta;

iii. Opšte znanje o vazduhoplovima.

(b) Prije nego imalac LAPL bude smio početi koristiti privilegije dozvole na drugoj varijanti aviona od one na kojoj je obavljen ispit praktične osposobljenosti, pilot mora obaviti obuku za razlike ili za upoznavanje nove varijante. Obuka za razlike mora se upisati u pilotsku knjižicu letenja ili drugi odgovarajući

dokument i mora biti potpisan od instruktora.

FCL.140.A LAPL(A) - Zahtjevi za skorašnje iskustvo

(a) Imaoci LAPL(A) smiju koristiti privilegije iz dozvole samo kada su završili, u prethodnih 24 mjeseca, kao piloti aviona ili TMG-a:

(1) najmanje 12 sati naleta kao PIC, uključujući 12 polijetanja i slijetanja; i

(2) obuku za osvježenje znanja u trajanju od najmanje 1sata sa instruktorom.

(b) Imaoci LAPL(A) koji ne ispunjavaju zahtjeve iz (a) moraju:

(1) Uspješno položiti provjeru stručnosti sa ispitivačem prije nego ponovo počnu koristiti privilegije iz dozvole; ili

(2) odraditi dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz (a).

ODJELjAK 3.

Specifični zahtjevi za LAPL za helikopter - LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) - Privilegije

Privilegije imaoca LAPL za helikopter omogućuju imaocu dozvole da djeluje kao PIC na jednomotornim helikopterima, maksimalne sertifikovane težine pri polijetanju do 2 000 kg ili manje, s najviše tri putnika, tako da nikad nije ukrcano više od 4 lica na vazduhoplovu.

FCL.110.H LAPL(H) - Zahtjevi za iskustvom i priznavanje

(a) Podnosioci zahtjeva za LAPL(H) moraju obaviti 40 sati letačkog osposobljavanja na helikopterima. Najmanje 35 sati mora biti na tipu helikoptera koji će se koristiti na ispitu praktične osposobljenosti. Letačka obuka mora sadržavati najmanje:

(1) 20 sati letačkog osposobljavanja sa instruktorom;

i

(2) 10 sati samostalnog naleta pod nadzorom instruktora, uključujući najmanje 5 sati samostalnog rutnog letenja, uključujući najmanje jedan let na ruti dužine od najmanje 150 km (80NM), tokom kojeg podnosilac zahtjeva mora sletjeti sa zaustavljanjem na jedan aerodrom koji nije aerodrom polijetanja.

(b) Priznavanje. Podnosiocima zahtjeva s prethodnim iskustvom kao PIC može se priznati nalet u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz (a).

Količinu priznatog naleta odrediće ATO u kojem pilot pohađa kurs osposobljavanja, a na osnovu provjere u letu kod prijema na obuku, ali se u svakom slučaju:

(1) neće priznati više od ukupnog naleta kao PIC;

(2) neće priznati više od 50 % naleta zahtijevanog u (a);

(3) neće priznati zahtjevi iz (a)(2).

FCL.135.H LAPL(H) - Proširenje privilegija na drugi tip ili varijantu helikoptera

(a) Privilegije LAPL(H) ograničene su na specifični tip i varijantu helikoptera na kojem je bio proveden ispit praktične osposobljenosti. Ograničenje se može ukinuti kada je pilot ispunio sljedeće zahtjeve:

(1) 5 sati letačkog osposobljavanja uključujući:

i. 15 polijetanja, prilaza i slijetanja sa instruktorom;

ii. 15 samostalnih polijetanja, prilaza i slijetanja pod nadzorom instruktora;

(2) Ispit praktične osposobljenosti kojom se dokazuje prikladni nivo praktične osposobljenosti na novom tipu. Tokom navedenog ispita podnosilac zahtjeva mora ispitivaču dokazati prikladni nivo teorijskog znanja za drugi tip helikoptera iz sljedećih predmeta:

- Operativni postupci;

- Izvođenje leta i planiranje leta;

- Opšte znanje o vazduhoplovima.

(b) Prije nego imalac LAPL(H) bude smio početi koristiti privilegije dozvole na drugoj varijanti helikoptera nego na onoj na kojoj je bio proveden ispit praktične osposobljenosti, pilot mora završiti obuku za razlike ili za upoznavanje, kako je određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu sa dijelom 21. Obuka za razlike mora se upisati u pilotsku knjižicu letenja ili drugi odgovarajući dokument i mora biti potpisan od strane instruktora.

FCL.140.H LAPL(H) - Zahtjevi za skorašnje iskustvo

(a) Imaoci LAPL(H) smiju koristiti privilegije iz dozvole na specifičnom tipu samo kada su obavili na helikopterima toga tipa u prethodnih 12 mjeseci:

(1) najmanje 6 sati naleta kao PIC, uključujući 6 polijetanja, prilaza i slijetanja; i

(2) obuku za osvježenje znanja u trajanju od najmanje 1 sata sa instruktorom.

(b) Imaoci dozvole koji ne ispunjavaju zahtjeve iz (a) moraju:

(1) uspješno položiti provjeru stručnosti sa ispitivačem na specifičnom tipu helikoptera prije nego ponovo počnu koristiti privilegije iz dozvole; ili

(2) obaviti dodatno letenje ili polijetanja i slijetanja, sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz (a).

ODJELjAK 4.

Specifični zahtjevi za LAPL za jedrilice - LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S)Privilegije i uslovi

(a) Privilegije imaoca LAPL za jedrilice omogućuju imaocu dozvole da djeluje kao PIC na jedrilicama i jedrilicama s motorom. Kako bi mogao koristiti privilegije na TMG-u, imalac dozvole mora ispunjavati uslove iz FCL.135.S.

(b) Imalac LAPL(S) smije prevoziti putnike tek nakon što, nakon izdavanja dozvole, naleti 10 sati kao PIC na avionima ili obavi 30 startova kao PIC na jedrilicama ili motornim jedrilicama.

FCL.110.S LAPL(S) - Zahtjevi za iskustvom i priznavanje

(a) Podnosioci zahtjeva za LAPL(S) moraju obaviti najmanje 15 sati letačkog osposobljavanja na jedrilicama, ili jedrilicama s motorom uključujući najmanje:

(1) 10 sati letačkog osposobljavanja sa instruktorom; (2) 2 sata samostalnog letenja pod nadzorom instruktora;

(3) 45 startova i slijetanja;

(4) 1 samostalni rutni let od najmanje 50 km (27 NM) ili 1 rutni let sa instruktorom od najmanje 100 km (55 NM).

(b) Od 15 sati naleta zahtijevanog u (a), najviše 7 sati može se obaviti na TMG-u.

(c) Priznavanje. Podnosiocu zahtjeva s prethodnim iskustvom kao PIC može se priznati nalet u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz (a).

Nalet koji se priznaje određuje ATO u kojoj pilot pohađa kurs osposobljavanja, a na osnovu ispita u letu prilikom prijema na obuku, ali se u svakom slučaju: (1) neće priznati više od ukupnog naleta kao PIC;

(2) neće priznati više od 50 % naleta zahtijevanog u (a);

(3) neće priznati zahtjevi u (a)(2) do (a)(4).

FCL.130.S LAPL(S) - Vrsta starta

(a) Privilegije LAPL(S) ograničene su na vrstu starta koji je korišćen u ispitu praktične osposobljenosti. Navedeno ograničenje se može ukinuti kada je pilot ispunio sljedeće zahtjeve:

(1) u slučaju starta na vitlu ili uz pomoć automobila, minimalno 10 startova sa instruktorom, i 5 samostalnih startova pod nadzorom instruktora;

(2) u slučaju starta u aero zaprezi ili uz pomoć motora na jedrilici, minimalno 5 startova sa instruktorom, i 5 samostalnih polijetanja pod nadzorom instruktora. U slučaju starta uz pomoć motora na jedrilici obuka sa instruktorom može se obaviti na TMG-u.

(3) u slučaju starta uz pomoć gume, minimalno 3 starta sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora.

(b) Završetak dodatnog osposobljavanja za vrstu starta mora biti upisan u knjižicu letenja i potpisan od instruktora.

(c) U svrhu održavanja privilegija u bilo kojoj vrsti starta, piloti moraju obaviti minimalno 5 startova u proteklih 24 mjeseca, osim u slučaju starta uz pomoć gume, u kom slučaju su dovoljna samo 2 starta. (d) Kad pilot ne udovoljava zahtjevima iz (c), mora obaviti dodatni broj startova sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora u svrhu obnavljanja privilegija.

FCL.135.S LAPL(S)Proširenje privilegija na TMG

Privilegije LAPL(S) mogu se proširiti na TMG kad je pilot završio u ATO-u, najmanje:

(a) 6 sati letačkog osposobljavanja na TMG-u, uključujući:

(1) 4 sata letačkog osposobljavanja sa instruktorom; (2) 1 samostalni rutni let od najmanje 150 km (80 NM), tokom kog se mora sletjeti s potpunim zaustavljanjem na aerodrom koji je različit od aerodrom polijetanja;

(b) Ispit praktične osposobljenosti kojom se dokazuje prikladan nivo praktične osposobljenosti na TMG-u. Tokom ovog ispita podnosilac zahtjeva mora ispitivaču dokazati prikladan nivo teorijskog znanja za TMG iz sljedećih predmeta:

- Načela letenja;

- Operativni postupci;

- Izvođenje leta i planiranje leta;

- Opšte znanje o vazduhoplovima;

- Navigacija.

FCL.140.S LAPL(S) - Zahtjevi za skorašnje iskustvo

(a) Jedrilice i motorne jedrilice. Imaoci LAPL(S) smiju koristiti privilegije iz dozvole na jedrilicama i motornim jedrilicama kada su obavili na jedrilicama i motornim jedrilicama, isključujući TMG, u prethodnih 24 mjeseca:

(1) 5 sati letenja kao PIC, uključujući 15 startova; (2) 2 trening leta s jednim instruktorom

(b) TMG. Imaoci LAPL(S) smiju koristiti privilegije iz dozvole na TMG-u kada su:

(1) u prethodna 24 mjeseca obavili na TMG-u:

i. najmanje 12 sati naleta kao PIC, uključujući 12 polijetanja i slijetanja; i

ii. obuku za osvježenje znanja u trajanju od najmanje 1 sata naleta sa instruktorom.

(2) Kad imalac LAPL(S) ima i privilegije za letenje aviona, zahtjev iz (1) može se obaviti i na avionima.

(c) Imaoci LAPL(S) koji ne udovoljavaju zahtjevima iz (a) ili (b), moraju prije nego što ponovo počnu koristiti svoje privilegije:

(1) uspješno položiti provjeru stručnosti sa ispitivačem na jedrilici ili TMG-u, kako je prikladno; ili

(2) obaviti dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz (a) ili (b).

ODJELjAK 5.

Specifični zahtjevi za LAPL za balone - LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) - Privilegije

Privilegije imaoca LAPL-a za balone omogućuju imaocu dozvole da djeluje kao PIC na balonima na vrući vazduh ili vazdušnim brodovima na vrući vazduh maksimalnog kapaciteta kupole 3 400 m3 ili balona s gasom maksimalnog kapaciteta kupole 1 260 m3 s najviše tri putnika, tako da nikad nisu ukrcane više od četiri osobe na balonu.

FCL.110.B LAPL(B) - Zahtjevi za iskustvo i priznavanje

(a) Podnosioci zahtjeva za LAPL(B) moraju obaviti na balonima iste klase najmanje 16 sati letačkog osposobljavanja, uključujući najmanje:

(1) 12 sati letačkog osposobljavanja sa instruktorom;

(2) 10 napuhavanja i 20 polijetanja i slijetanja; i

(3) 1 samostalni let pod nadzorom instruktora u trajanju od najmanje 30 minuta.

(b) Priznavanje. Podnosiocu zahtjeva s prethodnim iskustvom kao PIC na balonima može se priznati nalet u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz (a).

Priznati nalet određuje ATO u kojoj pilot pohađa kurs osposobljavanja, a na osnovu ispita u letu kod prijema na obuku, ali se u svakom slučaju:

(1) neće priznati više od ukupnog naleta kao PIC na balonima;

(2) neće priznati više od 50 % naleta zahtijevanog u (a);

(3) neće priznati zahtjevi iz (a)(2) do (a)(3).

FCL.130.B LAPL(B) - Proširenje privilegija na letove balona sa sponom

(a) Privilegije LAPL(B) ograničene su na letove balona bez spone. Ovo ograničenje se može ukinuti kada pilot obavi najmanje 3 leta balona sa sponom na osposobljavanju.

(b) Završetak dodatnog osposobljavanja mora biti upisan u knjižicu letenja i potpisan od instruktora.

(c) Kako bi održao ovu privilegiju, pilot mora u proteklih 24 mjeseca obaviti najmanje 2 leta balona sa sponom.

(d) Kad pilot ne udovoljava zahtjevima iz (c), mora obaviti dodatan broj letova balonom sa sponom sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora u svrhu obnavljanja privilegija.

FCL.135.B LAPL(B) - Proširenje privilegija na drugu klasu balona

Privilegije LAPL(B) ograničene su na klasu balona na kojem se obavio ispit praktične osposobljenosti. Ograničenje se može ukinuti kada pilot obavi na drugoj klasi balona, u ATO-u, najmanje:

(a) 5 letova osposobljavanja sa instruktorom; ili

(b) u slučaju imaoca LAPL(B) za balone na vrući vazduh, imajući namjeru proširiti privilegije na vazdušne brodove na vrući vazduh, 5 sati letačkog osposobljavanja sa instruktorom; i

(c) ispit praktične osposobljenosti, tokom koje će ispitivaču dokazati prikladan nivo teorijskog znanja za drugu klasu iz sljedećih predmeta:

- Načela letenja;

- Operativni postupci;

- Izvođenje leta i planiranje leta; i

- Opšte znanje o vazduhoplovima.

FCL.140.B LAPL(B) - Zahtjevi za skorašnjim iskustvom

(a) Imaoci LAPL(B) smiju koristiti privilegije iz dozvole samo kada su obavili, na jednoj klasi balona u prethodnih 24 mjeseca, najmanje:

(1) 6 sati naleta kao PIC, uključujući 10 polijetanja i slijetanja; i

(2) 1 let osposobljavanja sa instruktorom;

(3) dodatno ako je pilot kvalifikovan za letenje s više od jedne klase balona, a da bi mogao koristiti privilegije na tim drugim klasama balona, mora na svakoj klasi u prethodnih 24 mjeseca obaviti 3 sata naleta uključujući 3 polijetanja i slijetanja.

(b) Imaoci LAPL(B) dozvole koji ne udovoljavaju zahtjevima u (a), moraju prije nego što ponovo počnu koristiti svoje privilegije:

(1) Uspješno položiti provjeru stručnosti sa ispitivačem na odgovarajućoj klasi; ili

(2) obaviti dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, u svrhu udovoljavanju zahtjeva iz (a).

PODDIO C

DOZVOLA PRIVATNOG PILOTA (PPL), DOZVOLA PILOTA JEDRILICE (SPL) I DOZVOLA PILOTA BALONA (BPL)

ODJELjAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.200 Minimalna starosna dob

(a) Podnosilac zahtjeva za PPL mora biti star najmanje 17 godina;

(b) Podnosilac zahtjeva za BPL ili SPL mora biti star najmanje 16 godina.

FCL.205 Uslovi

Podnosioci zahtjeva za sticanje PPL moraju ispuniti zahtjeve za ovlašćenje za klasu ili za tip vazduhoplova koji se koristio za ispit praktične osposobljenosti, kako je uspostavljeno u poddijelu H.

FCL.210 Kurs osposobljavanja

Podnosioci zahtjeva za BPL, SPL, ili PPL moraju završiti kurs osposobljavanja u ATO-u. Kurs mora uključivati obuku iz teorijskog znanja i letačku obuku koja odgovara privilegijama koje se daju.

FCL.215 Ispit iz teorijskog znanja

Podnosioci zahtjeva BPL, SPL, ili PPL moraju dokazati nivo teorijskog znanja koje odgovara privilegijama koje se daju, iz sljedećih predmeta:

(a) Zajednički predmeti:

- Vazduhoplovno pravo;

- Ljudsko izvršavanje;

- Meteorologija; i

- Komunikacija.

(b) Specifični predmeti vezani za različite kategorije vazduhoplova:

- Načela letenja;

- Operativni postupci;

- Izvođenje leta i planiranje leta;

- Opšte znanje o vazduhoplovima; i

- Navigacija.

FCL.235 Ispit praktične osposobljenosti

(a) Podnosioci zahtjeva za BPL, SPL, ili PPL moraju dokazati kroz uspješno položen ispit iz praktične osposobljenosti sposobnost da obavljaju, kao PIC na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova, relevantne procedure i manevre s odgovarajućom kompetencijom koja odgovara privilegijama koje se daju.

(b) Podnosilac zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti mora biti osposobljen na istoj klasi ili tipu vazduhoplova, ili grupi balona koja će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti.

(c) Prolazna ocjena

(1) Ispit praktične osposobljenosti mora biti podijeljen u različite sekcije, predstavljajući sve različite faze leta koje su odgovarajuće kategoriji vazduhoplova na kojoj se leti.

(2) Ako podnosilac zahtjeva ne položi bilo koju stavku sekcije, smatra se da nije položio cijelu sekciju. Ako podnosilac zahtjeva ne položi samo jednu sekciju, obavezan je ponoviti samo tu sekciju. Ako podnosilac zahtjeva ne položi više od 1 sekcije obavezan je ponoviti cijeli ispit.

(3) Kada se ispit mora ponoviti u skladu sa (2), pad bilo koje sekcije, uključujući one koje je položio u prethodnom pokušaju, će značiti da podnosilac zahtjeva nije položio ispit.

(4) Ako podnosilac zahtjeva ne uspije položiti sve sekcije u dva pokušaja, obavezan je odraditi dodatnu praktičnu obuku.

ODJELjAK 2.

Specifični zahtjevi za PPL avione-PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) - Privilegije

(a) Privilegije imaoca PPL(A) omogućuju imaocu dozvole da djeluje kao PIC ili kao ili kopilot na avionima ili TMG-ovima u nekomercijalnim operacijama.

(b) Bez obzira na stav gore, imalac PPL(A) s privilegijom instruktora ili ispitivača, može primati naknadu za:

(1) sprovođenje letačkog osposobljavanja za LAPL(A) ili PPL(A);

(2) obavljanje ispita praktične osposobljenosti iprovjeru stručnosti za te dozvole;

(3) obuku, testiranja i provjere za ovlašćenja ili sertifikate povezane sa tim dozvolama.

FCL.210.A PPL(A) - Zahtjevi za iskustvom i priznavanje

(a) Podnosioci zahtjeva za PPL(A) moraju obaviti najmanje 45 sati letačkog osposobljavanja na avionima ili TMG-ovima, od čega 5 sati može biti odrađeno na FSTD-u, uključujući najmanje:

(1) 25 sati letačkog osposobljavanja sa instruktorom;

i

(2) 10 sati samostalnog letenja pod nadzorom, uključujući najmanje 5 sati samostalnog rutnog letenja s najmanje jednim rutnim letom od najmanje 270 km (150 NM), tokom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na 2 aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.

(b) Specifični zahtjevi za podnosioce zahtjeva koji posjeduju LAPL(A). Podnosioci zahtjeva za PPL(A)

koji posjeduju LAPL(A) moraju obaviti najmanje 15 sati naleta na avionima nakon izdavanja LAPL(A), od čega najmanje 10 sati mora biti letačka obuka završeno kao kurs osposobljavanja u ATO-u. Kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 4 sata samostalnog letenja pod nadzorom instruktora, uključujući najmanje 2 sata samostalnog rutnog letenja s najmanje jednim rutnim letom dužim od 270 km (150 NM), tokom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na 2 aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.

(c) Specifični zahtjevi za podnosioce zahtjeva koji posjeduju LAPL(S) sa TMG proširenjem. Podnosioci zahtjeva za PPL(A) koji posjeduju LAPL(S) sa TMG proširenjem moraju završiti:

(1) najmanje 24 sata naleta na TMG nakon upisa TMG proširenja; i

(2) 15 sati letačkog osposobljavanja na avionima kao kurs osposobljavanja u ATO-u, uključujući najmanje zahtjeve iz (a)(2).

(d) Priznavanje. Podnosiocima zahtjeva koji posjeduju dozvolu pilota za drugu kategoriju vazduhoplova, osim balona, priznaće se 10 % ukupnog naleta kao PIC na tim vazduhoplovima do maksimalno 10 sati.

Priznati nalet neće uključivati zahtjeve iz (a)(2).

ODJELjAK 3.

Specifični zahtjevi za PPL helikoptere - PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) - Privilegije

(a) Privilegije imaoca PPL(H) omogućuju imaocu dozvole da djeluje kao PIC ili kopilot na helikopterima u nekomercijalnim operacijama.

(b) Bez obzira na stav gore, imalac PPL(H) s privilegijama instruktora ili ispitivača, može primati naknadu za:

(1) sprovođenje letačkog osposobljavanja za LAPL(H) ili PPL(H);

(2) obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjeru stručnosti za te dozvole;

(3) obuku, testiranje i provjere za ovlašćenja ili sertifikate povezane s tim dozvolama.

FCL.210.H PPL(H) - Iskustvo i priznavanje

(a) Podnosioci zahtjeva za PPL(H) moraju obaviti najmanje 45 sati letačkog osposobljavanja na helikopterima, od čega najviše 5 sati može biti obavljeno na FNPT-u ili FFS-u, uključujući najmanje:

(1) 25 sati naleta sa instruktorom; i

(2) 10 sati samostalnog letenja pod nadzorom instruktora, uključujući najmanje 5 sati samostalnog rutnog letenja s najmanje jednim letom dužim od 185 km (100 NM), tokom kojeg se mora obaviti slijetanje sa potpunim zaustavljanjem na 2 aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.

(3) 35 od 45 sati letačkog osposobljavanja mora biti obavljeno na istom tipu helikoptera koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti.

(b) Specifični zahtjevi za podnosioce zahtjeva koji posjeduju LAPL(H). Podnosioci zahtjeva za PPL(H) koji posjeduju LAPL(H) moraju završiti kurs osposobljavanja u ATO-u. Kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 5 sati letačkog osposobljavanja sa instruktorom, uključujući najmanje jedan samostalni rutni let pod nadzorom instruktora dužim od 185 km (100 NM), tokom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.

(c) Podnosiocima zahtjeva koji posjeduju dozvolu pilota za drugu kategoriju vazduhoplova, osim balona, priznaće se 10 % ukupnog naleta kao PIC na tim vazduhoplovima do maksimalno 6 sati. Priznati nalet neće uključivati zahtjeve iz (a)(2).

ODJELjAK 4.

Specifični zahtjevi za PPL vazdušni brod - PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) - Privilegije

(a) Privilegije imaoca PPL(As) omogućuju imaocu dozvole da djeluje kao PIC ili kopilot vazdušnih brodova u nekomercijalnim operacijama.

(b) Bez obzira na stav gore, imalac PPL(As) s privilegijama instruktora ili ispitivača, može primati naknadu za:

(1) sprovođenje letačkog osposobljavanja za PPL(As);

(2) obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjere stručnosti za tu dozvolu;

(3) obuku, testiranje i provjere za ovlašćenja ili sertifikate povezane s tim dozvolama.

FCL.210.As PPL(As) - Zahtjevi za iskustvom i priznavanje

(a) Kandidat za PPL(As) moraju obaviti najmanje 35 sati letačkog osposobljavanja na vazdušnim brodovima, od čega najviše 5 sati može biti obavljeno na FSTD-u, uključujući najmanje:

(1) 25 sati letačkog osposobljavanja sa instruktorom, uključujući:

i. 3 sata osposobljavanja za rutno letenja, uključujući 1 rutni let duži od 65 km (35NM);

ii. 3 sata osposobljavanja za instrumentalno letenje;

(2) 8 polijetanja i slijetanja na aerodromu uključujući procedure za vezanje i odvezivanje;

(3) 8 sati samostalnog letenja pod nadzorom instruktora.

(b) Podnosiocima zahtjeva koji posjeduju BPL i kvalifikaciju za upravljanje vazdušnim brodovima na topli vazduh priznaće se 10 % ukupnog naleta kao PIC na tim vazdušnim brodovima na topli vazduh do maksimalno 5 sati.

FCL.205.S SPL - Privilegije i uslovi

(a) Privilegije imaoca SPL omogućuju imaocu dozvole da djeluje kao PIC na jedrilicama ili jedrilicama s motorom. Kako bi mogao koristiti privilegije na TMG-u, imalac dozvole mora ispuniti uslove iz FCL.135.S.

(b) Imalac SPL dozvole će:

(1) prevoziti putnike samo kada je obavio, nakon izdavanja dozvole, najmanje 10 sati naleta ili 30 startova kao PIC na jedrilicama ili jedrilicama s motorom;

(2) biti ograničen da djeluje bez naknade u nekomercijalnim operacijama, sve dok ne:

i. navrši 18 godina starosti;

ii. obavi, nakon izdavanja dozvole, 75 sati naleta ili 200 startova kao PIC na jedrilicama ili jedrilicama s motorom;

iii. uspješno položi provjeru stručnosti s ispitivačem.

(c) Bez obzira na tačku (b) stav 2., imalac SPL-a sa privilegijama instruktora ili ispitivača smije primati naknadu za:

(1) sprovođenje letačkog osposobljavanja za LAPL(S) ili SPL;

(2) obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjeru stručnosti za te dozvole;

(3) obuku, polaganje ispita i provjere za ovlašćenja ili sertifikate povezane s tim dozvolama

FCL.210.S SPL - Zahtjevi za iskustvom i priznavanje

(a) Podnosioci zahtjeva za SPL moraju obaviti najmanje 15 sati letačkog osposobljavanja na jedrilicama ili jedrilicama s motorom, uključujući najmanje zahtjeve određene u FCL.110S.

(b) Podnosiocima zahtjeva za SPL koji posjeduju LAPL(S) priznaće se u potpunosti uslovi za sticanje SPL.

Podnosiocima zahtjeva za SPL koji su posjedovali LAPL(S) unutar perioda od 2 godine prije podnošenja zahtjeva priznaće se u potpunosti zahtjevi za teorijsko znanje i letačku obuku.

Priznavanje. Podnosiocima zahtjeva koji posjeduju dozvolu pilota za drugu kategoriju vazduhoplova, osim balona, priznaće se 10 % ukupnog naleta kao PIC na tim vazduhoplovima do maksimalno 7 sati. Priznati nalet neće uključivati zahtjeve iz FCL.110S(a)(2) do (a)(4).

FCL.220.S SPL - Vrste starta

Privilegije SPL ograničene su na vrstu starta koji je korišćen u ispitu praktične osposobljenosti. Ograničenje se može ukinuti i nove privilegije koristiti ako pilot ispuni zahtjeve u FCL.130S.

FCL.230.S SPL - Zahtjevi za skorašnjim iskustvom

Imaoci SPL smiju koristiti privilegije iz dozvole samo kada udovoljavaju zahtjevima za skorašnje iskustvo iz FCL.140S.

ODJELjAK 6.

Specifični zahtjevi za dozvolu pilota balona (BPL)

FCL.205.B BPL - Privilegije i uslovi

(a) Privilegije imaoca BPL-a omogućuju imaocu dozvole da djeluje kao PIC na balonima.

(b) Imaoci BPL dozvole biće ograničeni da djeluju bez naknade u nekomercijalnim operacijama, sve dok ne: (1) navrše18 godina starosti;

(2) obave 50 sati naleta i 50 polijetanja i slijetanja kao PIC na balonima;

(3) uspješno polože provjeru stručnosti sa ispitivačem na balonima specifične klase.

(c) Bez obzira na stav (b), imalac BPL s privilegijama instruktora ili ispitivača smije primati naknadu za:

(1) sprovođenje letačkog osposobljavanja za LAPL(B) ili BPL;

(2) obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjeru stručnosti za te dozvole;

(3) obuku, testiranje i provjere za ovlašćenja ili sertifikate povezane s tim dozvolama.

FCL.210.B BPL - Zahtjevi za iskustvom i priznavanje

(a) Podnosioci zahtjeva za BPL moraju obaviti na balonima u istoj klasi i grupi najmanje 16 sati letačkog osposobljavanja, uključujući najmanje:

(1) 12 sati letačkog osposobljavanja sa instruktorom

(2) 10 napuhavanja i 20 polijetanja i slijetanja; i

(3) 1 samostalan let pod nadzorom instruktora u trajanju od najmanje 30 minuta.

(b) Podnosiocima zahtjeva za BPL koji posjeduju LAPL(B) priznaće se u potpunosti uslovi za sticanje BPL.

Podnosiocima zahtjeva za BPL koji su posjedovali LAPL(B) unutar perioda od 2 godine prije podnošenja zahtjeva, priznaće se uslovi za teorijsko znanje i letačku obuku.

FCL.220.B BPL - Proširenje privilegija na letove balona sa sponom

Privilegije BPL ograničene su na letove bez spone. Ograničenje se može ukinuti kada pilot ispuni zahtjeve iz FCL.130.B.

FCL.225.B BPL - Proširenje privilegija na drugu klasu ili grupu balona

Privilegije BPL ograničene su na klasu i grupu balona koji se koristio pri obavljanju ispita praktične osposobljenosti. Ograničenje se može ukinuti kada pilot:

(a) u slučaju proširenja na drugu klasu unutar iste grupe, ispuni zahtjeve iz FCL.135.B;

(b) u slučaju proširenja na drugu grupu unutar iste klase balona, obavi najmanje:

(1) 2 leta u svrhu osposobljavanja na balonu relevantne grupe; i

(2) sljedeći nalet kao PIC na balonima:

i. za balone s kupolom kapaciteta između 3 401 m3 i 6 000 m3, najmanje 100 sati;

ii. za balone s kupolom kapaciteta između 6 001 m3 i 10 500 m3, najmanje 200 sati;

iii. za balone s kupolom kapaciteta većeg od 10 500 m3, najmanje 300 sati;

iv. za balone s gasom i kupolom kapaciteta većeg od 1 260 m3, najmanje 50 sati.

FCL.230.B BPL - Zahtjevi za skorašnje iskustvo

(a) Imaoci BPL smiju koristiti privilegije iz dozvole samo kada su u jednoj klasi balona u prethodna 24 mjeseca obavili najmanje:

(1) 6 sati naleta kao PIC, uključujući 10 polijetanja i slijetanja; i

(2) 1 let u svrhu osposobljavanja sa instruktorom u balonu odgovarajuće klase;;

(3) dodatno, ako su piloti kvalifikovani za upravljanje balonima iz više od jedne klase, a da bi mogli koristiti privilegije na tim drugim klasama balona, moraju na svakoj klasi u prethodna 24 mjeseca obaviti najmanje 3 sata naleta uključujući 3 polijetanja i slijetanja.

(b) Imaoci BPL smiju upravljati samo balonom iz iste grupe iz koje je balon na kom su obavili let u svrhu osposobljavanja ili balonom iz grupe s manjom veličinom kupole.

(c) Imaoci BPL koji ne udovoljavaju zahtjevima iz tačke

(a) moraju prije nego što ponovo počnu koristiti svoje privilegije:

(1) uspješno položiti provjeru stručnosti sa ispitivačem u balonu odgovarajuće klase; ili

(2) obaviti dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, kako bi ispunili zahtjeve iz tačke (a).

(d) U slučaju iz tačke (c) podtačke 1. imalac BPL smije upravljati samo balonom iz iste grupe iz koje je balon na kojem je dovršena provjera stručnosti ili balonom iz grupe s manjom veličinom kupole.

PODDIO D

DOZVOLA PROFESIONALNOG PILOTA - CPL

ODJELjAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.300 CPL - Minimalna starosna dob

Podnosilac zahtjeva za dozvolu profesionalnog pilota CPL mora imati najmanje 18 navršenih godina.

FCL.305 CPL - Privilegije i uslovi

(a) Privilegije. Privilegije imaoca CPL, unutar odgovarajuće kategorije vazduhoplova, su da:

(1) koristi privilegije imaoca LAPL i PPL;

(2) djeluje kao PIC ili kopilot na bilo kom vazduhoplovu u operacijama, osim u komercijalnom vazdušnom prevozu;

(3) djeluje kao PIC u komercijalnom vazdušnom prevozu na bilo kom jednopilotnom vazduhoplovu, uz ograničenje određeno u FCL.060 i ovom Poddijelu;

(4) djeluje kao kopilot u komercijalnom vazdušnom prevozu uz ograničenje određeno u FCL.060.

(b) Uslovi. Podnosilac zahtjeva za izdavanje CPL dozvole mora ispuniti zahtjeve za ovlašćenje za klasu ili tip vazduhoplova koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti.

FCL.310 CPL - Ispiti iz teorijskog znanja

Podnosilac zahtjeva za CPL mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama koje mu daje dozvola, iz sljedećih predmeta:

- Vazduhoplovno pravo;

- Opšte znanje o vazduhoplovima - Konstrukcija vazduhoplova/Sistemi/Pogonski system

Opšte znanje o vazduhoplovima - Mjerni uređaji;

- Masa i ravnoteža;

- Izvođenje;

- Planiranje i nadzor leta;

- Ljudsko izvršavanje;

- Meteorologija;

- Opšta navigacija;

- Radio navigacija;

- Operativni postupci;

- Načela letenja;

- Pravila vizuelnog letenja (VFR) Komunikacija.

FCL.315 CPL - Kurs osposobljavanja

Podnosilac zahtjeva za CPL mora završiti obuku iz teorijskog znanja i letačku obuku u ATO-u, u skladu sa Dodatkom 3. ovom dijelu.

FCL.320 CPL - Ispit praktične osposobljenosti

Podnosilac zahtjeva za CPL mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu sa Dodatkom 4. ovom dijelu, i dokazati sposobnost djelovanja kao PIC za odgovarajuću kategoriju vazduhoplova, i relevantne postupke i manevre s kompetencijom koja odgovara privilegijama koje se daju dozvolom.

ODJELjAK 2.

Specifični zahtjevi za kategoriju avion - CPL(A)

FCL.315.A CPL(A) - Kurs osposobljavanja

Teorijsko znanje i letačka obuka za izdavanje CPL(A) uključuju obuku za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega.

FCL.325.A CPL(A) - Specifični uslovi za imaoce MPL

Prije nego počne koristiti privilegije CPL(A), imalac MPL mora obaviti na avionima:

(a) 70 sati naleta;

(1) kao PIC; ili

(2) najmanje 10 sati naleta kao PIC i dodatni naleta kao PIC pod nadzorom (PICUS).

Od tih 70 sati, 20 sati mora biti rutno letenje u vizuelnim uslovima (VFR) kao PIC, ili 10 sati rutnog letenja kao PIC i 10 sati kao PICUS. U ovaj nalet mora biti uključen jedan rutni let u vizuelnim uslovima od najmanje 540 km (300NM) tokom kog se mora obaviti potpuno zaustavljanje na 2 različita aerodroma kao PIC;

(b) elemente CPL modularnog kursa osposobljavanja kako je specifikovano u stavovima 10(a) i 11 Dodatka 3., E ovog dijela; i

(c) uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti za CPL(A), u skladu sa FCL.320.

PODDIO E

DOZVOLA PILOTA VIŠEČLANE POSADE - MPL

FCL.400.A MPL - Minimalna starosna dob

Podnosilac zahtjeva za MPL mora imati najmanje 18 navršenih godina.

FCL.405.A MPL - Privilegije

(a) Privilegije imaoca MPL su da djeluje kao kopilot na avionu za koji se zahtijeva da se mora operisati s kopilotom.

(b) Imalac MPL može steći dodatne privilegije kao što su:

(1) privilegije imaoca PPL(A), pod uslovom da su zadovoljeni uslovi za PPL(A) propisani u Pododjeljku C;

(2) privilegije imaoca CPL(A) dozvole, pod uslovom da su zadovoljeni uslovi propisani u FCL.325.A.

(c) Imalac MPL dozvole imati će privilegije IR(A) koje su ograničene na avione za koje se zahtijeva da se moraju operisati s kopilotom. Privilegije IR(A) se mogu proširiti na jednopilotne operacije avionima, pod uslovom da je imalac dozvole završio obuky kako bi djelovao kao PIC u jednopilotnim operacijama koje se izvode isključivo uz instrumentalno letenje i uspješno položio jedno-pilotni ispit praktične osposobljenosti za IR(A).

FCL.410.A MPL - Kurs osposobljavanja i ispiti iz teorijskog znanja

(a) Kurs. Podnosilac zahtjeva za MPL mora završiti kurs osposobljavanja za teorijsko znanje i letačku obuku u ATO-u u skladu sa Dodatkom 5. ovom dijelu. Teorijsko znanje i letačka obuka za izdavanje MPL uključuju obuky za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega.

(b) Ispiti. Podnosilac zahtjeva za MPL mora dokazati nivo znanja koje je odgovarajuće imaocu ATPL(A), u skladu sa FCL.515, i ovlašćenju za višepilotni tip.

FCL.415.A MPL - Praktični ispit

(a) Podnosilac zahtjeva za MPL mora dokazati kroz kontinuiranu procjenu vještina potrebnih za ispunjenje svih jedinica kompetencije kako je određeno u Dodatku 5. ovom dijelu, da leti kao PF i PNF, u višemotornom, turbinskom, višepilotnom avionu u vizuelnim i instrumentalnim uslovima.

(b) Po završetku kursa osposobljavanja, podnosilac zahtjeva mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu, i dokazati sposobnost izvođenja relevantnih procedura i manevara s kompetencijom koja odgovara privilegijama koje daje dozvola. Ispit praktične osposobljenosti mora se obaviti na tipu aviona korišćenog u naprednoj fazi integrisanog kursa osposobljavanja za MPL ili na FFS-u koji predstavlja isti tip.

PODDIO F

DOZVOLA SAOBRAĆAJNOG PILOTA - ATPL

ODJELjAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.500 ATPL -Minimalna starosna dob

Podnosilac zahtjeva za ATPL mora imati najmanje 21 navršenu godinu.

FCL.505 ATPL - Privilegije

(a) Privilegije. Privilegije imaoca ATPL dozvole, unutar odgovarajuće kategorije vazduhoplova, su da:

(1) koristi privilegije imaoca LAPL, PPL i CPL;

(2) djeluje kao PIC vazduhoplova u komercijalnom vazdušnom prevozu.

(b) Podnosioci zahtjeva za izdavanje ATPL moraju ispuniti zahtjeve za ovlašćenje za tip vazduhoplova koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti.

FCL.515 ATPL - Kurs osposobljavanja i ispiti iz teorijskog znanja

(a) Kurs. Podnosioci zahtjeva za ATPL moraju završiti kurs osposobljavanja u ATO-u. Kurs može biti integrisani ili modularni, u skladu sa Dodatkom 3. ovom dijelu.

(b) Ispit. Podnosioci zahtjeva za ATPL moraju dokazati nivo znanja koje odgovara privilegijama koje dozvola daje iz sljedećih predmeta:

- Vazduhoplovno pravo;

- Opšte znanje o vazduhoplovima - Konstrukcija vazduhoplova/Sistemi/Pogonski sistem;

- Opšte znanje o vazduhoplovima - Mjerni uređaji;

- Masa i ravnoteža;

- Izvođenje;

- Planiranje i nadzor leta;

- Ljudsko izvršavanje;

- Meteorologija;

- Opšta navigacija,

- Radio navigacija;

- Operativni postupci;

- Načela letenja;

- VFR komunikacija;

- IFR komunikacija.

ODJELjAK 2.

Specifični zahtjevi za kategoriju avion - ATPL(A)

FCL.505.A ATPL(A) - Ograničenja privilegija za pilote koji su prethodno posjedovali MPL

Ako je imalac ATPL(A) prethodno posjedovao samo MPL, privilegije koje daje dozvola moraju biti ograničene na višepilotne operacije, osim kad je pilot ispunio zahtjeve iz FCL.405.A(b)(2) i (c) za jednopilotne operacije.

FCL.510.A ATPL(A) - Preduslovi, iskustvo i priznavanje

(a) Preduslovi. Podnosioci zahtjeva za ATPL(A) moraju biti imaoci:

(1) MPL; ili

(2) CPL(A) i IR za višemotorne avione. U ovom slučaju, podnosilac zahtjeva mora imati završeny MCC obuky.

(b) Iskustvo. Podnosioci zahtjeva za ATPL(A) moraju imati najmanje 1 500 sati naleta na avionima, uključujući najmanje:

(1) 500 sati na avionima u višepilotnim operacijama, (2)

i. 500 sati kao PIC pod nadzorom; ili

ii. 250 sati kao PIC; ili

iii. 250 sati, koji se sastoje od najmanje 70 sati kao PIC i preostalo kao PIC pod nadzorom (PICUS);

(3) 200 sati rutnog letenja od kojih će najmanje 100 sati biti kao PIC ili PIC pod nadzorom (PICUS);

(4) 75 sati instrumentalnog naleta od kojih ne više od 30 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji; i

(5) 100 sati letenja noću kao PIC ili kopilot.

Od 1 500 sati naleta, maksimalno 100 sati smije biti nalet na FFS-u i FNPT-u. Od tih 100 sati maksimalno 25 sati može biti na FNPT-u.

(c) Priznavanje.

(1) Imaocima dozvole pilota za druge kategorije vazduhoplova priznaće se nalet do maksimalno:

i. u slučaju TMG ili jedrilica, 30 sati kao i;

ii. u slučaju helikoptera, 50 % svog ukupnog naleta zahtijevanog u (b).

(2) Imaocima dozvole inženjera leta izdate u skladu sa odgovarajućim nacionalnim propisima, priznaće se 50 % naleta u ulozi inženjera leta do maksimalno 250 sati. Tih 250 sati može se priznati za zahtijevanih 1 500 sati iz stava (b), i za zahtijevanih 500 sati u stavu (b) pod-stavu 1., uz uslov da ukupno priznati nalet po bilo kojoj od ovih tačaka ne premašuje 250 sati.

(d) Iskustvo zahtijevano u (b) mora biti završeno prije ispita praktične osposobljenosti za ATPL(A).

FCL.520.A ATPL(A) - Ispit praktične osposobljenosti

Podnosilac zahtjeva za ATPL(A) mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu i dokazati sposobnost da djeluje kao PIC višepilotnog aviona u IFR uslovima, i izvršavanje relevantnih procedura i manevara s kompetencijom koja odgovara privilegijama koje daje dozvola.

Ispit praktične osposobljenosti mora se obaviti na avionu ili na odgovarajuće kvalifikovanom FFS-u koji predstavlja isti tip aviona.

ODJELjAK 3.

Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera - ATPL(H)

FCL.510.H ATPL(H)Preduslovi, iskustvo i priznavanje

Podnosioci zahtjeva za ATPL(H) moraju:

(a) imati CPL(H) i ovlašćenje za tip višepilotnog helikoptera i moraju imati završeny MCC obuky;

(b) imati minimum 1000 sati naleta kao pilot helikoptera od čega najmanje:

(1) 350 sati na višepilotnim helikopterima;

(2)

i. 250 sati kao PIC, ili

ii. 100 sati kao PIC i 150 kao PIC pod nadzorom; ili

iii. 250 sati kao PIC pod nadzorom na višepilotnim helikopterima. U ovom slučaju, privilegije ATPL(H) će biti ograničene na višepilotne operacije, sve dok se ne naleti 100 sati kao PIC;

(3) 200 sati rutnog letenja od čega najmanje 100 sati mora biti kao PIC ili PIC pod nadzorom;

(4) 30 sati instrumentalnog naleta od čega najviše 10 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji; i

(5) 100 sati noćnog letenja kao PIC ili kopilot.

Od 1 000 sati naleta, maksimalno 100 sati smije biti završeno u FSTD-u, od čega maksimalno 25 sati smije biti na FNPT-u.

(c) Priznaće se nalet na avionima do 50 % naleta potrebnog u (b).

(d) Iskustvo zahtijevano u (b) mora biti odrađeno prije ispita praktične osposobljenosti za ATPL(H).

FCL.520.H ATPL(H)Ispit praktične osposobljenosti

Podnosioci zahtjeva za ATPL(H) moraju uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu i dokazati sposobnost obavljanja dužnosti kao PIC višepilotnog helikoptera, i izvođenja relevantnih procedura i manevara s kompetencijom koja odgovara privilegijama koje daje dozvola.

Ispit praktične osposobljenosti mora se obaviti na helikopteru ili na odgovarajuće kvalifikovanom FFS-u koji predstavlja isti tip helikoptera.

PODDIO G

OVLAŠĆENjE ZA INSTRUMENTALNO LETENjE - IR

ODJELjAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.600 IR - Uopšteno

Osim kada je predviđeno u FCL.825, operacije pod IFR pravilima na avionu, helikopteru, vazdušnom brodu ili vazduhoplovu s pogonjenim uzgonom provode samo imaoci dozvola PPL, CPL, MPL i ATPL koji posjeduju IR za odgovarajuću kategoriju vazduhoplova ili kad su na ispitu praktične osposobljenosti ili na osposobljavanju sa instruktorom.

FCL.605 IR - Privilegije

(a) Privilegije imaoca IR ovlašćenja je letenje vazduhoplovom po pravilima instrumentalnog letenja do minimalne visine od 200 ft (60 m).

(b) U slučaju imaoca IR za višemotorni avion, privilegija se može proširiti na minimalne visine manje od 200 ft (60 m) kada podnosilac zahtjeva završi specifičny obuky u ATO-u i uspješno položi odjeljak 6. ispita praktične osposobljenosti propisane u Dodatku 9. ovom dijelu u višepilotnom vazduhoplovu.

(c) Imaoci IR smiju koristiti privilegije u skladu sa uslovima propisanim u Dodatku 8. ovom dijelu.

(d) Samo helikopteri. Kako bi koristio privilegije kao PIC po pravilima instrumentalnog letenja višepilotnih helikoptera, imalac IR(H) mora naletjeti najmanje 70 sati instrumentalnog naleta od čega najviše 30 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji.

FCL.610 IR - Preduslovi i priznavanje

Podnosioci zahtjeva za IR moraju:

(a) Imati:

(1) najmanje PPL dozvolu za odgovarajuću kategoriju vazduhoplova; i

i. privilegije letenja noću u skladu sa FCL.810, ako se privilegije IR budu koristile noću; ili

ii. ATPL dozvolu u drugoj kategoriji vazduhoplova; ili

(2) CPL dozvolu u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova;

(b) najmanje 50 sati rutnog letenja kao PIC u avionima, TMG-ima, helikopterima ili vazdušnim brodovima, od čega najmanje 10 sati, ili u slučaju vazdušnih brodova, 20 sati na relevantnoj kategoriji vazduhoplova.

(c) Samo helikopteri. Podnosioci zahtjeva koji imaju završen ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ili CPL(H) integrisani kurs osposobljavanja biće oslobođeni zahtjeva iz (b).

FCL.615 IR - Teorijsko znanje i letačka obuka

(a) Kurs. Podnosilac zahtjeva za IR mora završiti kurs osposobljavanja za teorijsko znanje i letačkog osposobljavanja u ATO-u.

Kurs mora biti:

(1) integrisani kurs osposobljavanja koji uključuje obuky za IR, u skladu sa Dodatkom 3. ovom dijelu;

ili

(2) modularni kurs u skladu sa Dodatkom 6. ovom dijelu.

(b) Ispit. Podnosioci zahtjeva dokazuju nivo teorijskog znanja koje je u skladu sa dodijeljenim privilegijama iz sljedećih predmeta:

- Vazduhoplovno pravo;

- Opšte znanje o vazduhoplovima - mjerni uređaji;

- Izvođenje i nadzor leta;

- Ljudsko izvršavanje;

- Meteorologija;

- Radio navigacija;

- IFR komunikacija.

FCL.620 IR - Ispit praktične osposobljenosti

(a) Podnosioci zahtjeva za IR moraju uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu sa Dodatkom 7. ovom dijelu kako bi dokazali sposobnost izvođenja relevantnih procedura i manevara sa

stepenom kompetencije koja odgovara datim privilegijama.

(b) Za višemotorni IR ispit praktične osposobljenosti mora biti obavljen na višemotornom vazduhoplovu.

Za jednomotorni IR ispit praktične osposobljenosti mora biti obavljen na jednomotornom vazduhoplovu. Višemotorni avion sa centralnim potiskom smatraće se jednomotornim avionom u svrhu ovog stava.

FCL.625 IR - Valjanost, produžavanje i obnavljanje

(a) Valjanost. Valjanost IR je 1 godina. (b) Produžavanje.

(1) Valjanost IR će biti produžena unutar tri mjeseca koji prethode datumu isteka ovlašćenja.

(2) Podnosioci zahtjeva koji ne ostvare prolaz u relevantnim sekcijama IR provjere stručnosti prije isteka valjanosti IR neće koristiti IR privilegije sve dok provjera stručnosti nije položena u potpu-nosti.

(c) Obnavljanje. Ako je valjanost IR ovlašćenja istekla, kako bi obnovio privilegije koje mu ovlašćenje daje podnosilac zahtjeva mora:

(1) obaviti obuky za osvježenje znanja u ATO-u da bi dosegnuo nivo stručnosti koja je potrebna za uspješan prolaz elemenata instrumentalnog letenja na ispitu praktične osposobljenosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu; i

(2) uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu na relevantnoj kategoriji vazduhoplova.

(d) Ako IR nije produžavano ili obnavljano u prethodnih 7 godina, od podnosioca zahtjeva će se zahtijevati da ponovo uspješno položi ispit iz teorijskog znanja i ispit praktične osposobljenosti.

ODJELjAK 2.

Specifični zahtjevi za kategoriju aviona

FCL.625.A IR(A) - Produžavanje

(a) Produžavanje. Podnosioci zahtjeva za produžavanje IR(A):

(1) kada je kombinovano sa produžavanjem ovlašćenja za klasu ili za tip, mora uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu;

(2) kada nije kombinovano s produžavanjem ovlašćenja za klasu ili za tip, moraju:

i. za jednopilotne avione, uspješno položiti odjeljak 3B i one dijelove Sekcije 1. koje su relevantne za namjeravani let na provjeri stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu; i

ii. za višemotorne avione, odraditi odjeljak 6. na provjeri stručnosti za jednopilotne avione u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu isključivo prema instrumentima.

(3) FNPT II ili FFS koji predstavlja relevantnu klasu ili tip aviona može se koristiti u slučaju stava (2), s tim da svaka druga provjera stručnosti za produžavanje valjanosti IR(A) u ovim okolnostima mora biti obavljena na avionu.

(b) Priznavanje će biti u skladu sa Dodatkom 8. ovom dijelu.

ODJELjAK 3.

Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera

FCL.625.H IR(H) - Produžavanje

(a) Podnosioci zahtjeva za produžavanje IR(H):

(1) kada je kombinovano sa produžavanjem ovlašćenja za tip, moraju uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu Dodatku 9. ovog dijela, za relevantnu kategoriju helikoptera;

(2) kada nije kombinovano s produženjem ovlašćenja za tip, moraju uspješno položiti samo odjeljak 5. i relevantne dijelove odjeljka 1. na provjeri stručnosti kako je propisano u Dodatku 9. ovom dijelu za relevantnu kategoriju helikoptera. U tom slučaju, FTD 2/3 ili FFS koji predstavlja relevantan tip

helikoptera može se koristiti za provjeru, ali svaka druga provjera stručnosti za produženje valjanosti IR(H) ovlašćenja u ovim okolnostima mora biti obavljena na helikopteru.

(b) Priznavanje će biti u skladu sa Dodatkom 8. ovom dijelu.

FCL.630.H IR(H) - Proširenje privilegija s

jednomotornih na višemotorne helikoptere

Imaoci IR(H) za jednomotorne helikoptere koji žele proširiti po prvi put IR(H) na višemotorne helikoptere moraju završiti:

(a) kurs osposobljavanja u ATO-u koji obuhvata najmanje 5 sati instrumentalnog letenja sa instruktorom, od čega najviše 3 sata smije biti na FFS-u ili FTD2/3 ili FNPT II/III; i

(b) odjeljak 5 ispita praktične osposobljenosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu na višemotornim helikopterima.

ODJELjAK 4.

Specifični zahtjevi za kategoriju vazdušnih brodova

FCL.625.As IR(As) - Produžavanje

Podnosioci zahtjeva za produžavanje IR(As):

(a) kada je kombinovano s produžavanjem ovlašćenja za tip, moraju uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu, za relevantnu kategoriju vazdušnog broda;

(b) kada nije kombinovano s produžavanjem ovlašćenja za tip, moraju uspješno položiti odjeljak 5. i one dijelove Sekcije 1. koje su relevantne za namjeravani let na provjeri stručnosti za vazdušni brod u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu. U ovom slučaju FTD 2/3 ili FFS koji predstavlja relevantan tip može se koristiti za provjeru, s tim da svaka druga provjera stručnosti za produžavanje valjanosti IR(As) ovlašćenja u ovim okolnostima mora biti obavljena na vazdušnom brodu.

PODDIO H

OVLAŠĆENjA ZA KLASU I TIP

ODJELjAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.700 Okolnosti u kojima je ovlašćenje za klasu ili za tip vazduhoplova potrebno

(a) Osim u slučaju LAPL, SPL i BPL dozvola, imaoci dozvole pilota ne smiju ni u kom slučaju djelovati kao piloti vazduhoplova ako nemaju važeće i odgovarajuće ovlašćenje za klasu ili za tip, osim tokom ispita praktične osposobljenosti, ili provjere stručnosti za obnavljanje ovlašćenja za klasu ili za tip, ili tokom letačkog osposobljavanja.

(b) Nezavisno od (a), u slučaju letova koji se odnose na uvođenje ili modifikaciju tipova vazduhoplova, piloti mogu imati poseban sertifikat nadležnog organa, kojim se autorizuje izvođenje takvih letova. Navedena autorizacija ima ograničenu valjanost za specifične letove.

(c) Nezavisno od (a) i (b), u slučaju letova koji se odnose na uvođenje ili modifikaciju tipova vazduhoplova, izvođenih od strane organizacije za projektovanje ili proizvodnju vazduhoplova u okviru njihovih privilegija, kao i za letačku obuku za ovlašćenje za testiranje leta, a kada nisu u skladu sa ovim poddijelom, pilot može imati ovlašćenje za testiranje leta u skladu sa FCL.820.

FCL.705 Privilegije imaoca ovlašćenja za klasu ili za tip

Privilegije imaoca ovlašćenja za klasu ili za tip su da djeluju kao pilot na klasi ili na tipu vazduhoplova koji je određen u ovlašćenju.

FCL.710 Ovlašćenje za klasu ili za tip - varijante

(a) Kako bi proširio svoje privilegije na drugu varijantu vazduhoplova unutar ovlašćenja jedne klase ili tipa, pilot mora proći obuky za razlike ili obuky za upoznavanje klase ili tipa vazduhoplova. U slučaju varijanti unutar ovlašćenja za tip, obuka za razlike ili obuka za upoznavanje tipa mora sadržavati relevantne elemente definisane u podacima operativne prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu sa dijelom 21.

(b) Ako imalac dozvole nije letio varijantu vazduhoplova u periodu od 2 godine nakon osposobljavanja za razlike, mora obaviti dodatny obuky za razlike ili uspješno položiti provjeru stručnosti na toj varijanti da bi zadržao privilegije, osim u slučaju tipova ili varijanti unutar klase jednomotornih klipnih aviona i ovlašćenja za klasu TMG-a.

(c) Ova obuka za razlike mora se upisati u pilotsku knjižicu letenja ili drugi odgovarajući dokument i biti potpisana od instruktora.

FCL.725 Zahtjevi za izdavanje ovlašćenja za klasu i tip vazduhoplova

(a) Kurs osposobljavanja. Podnosilac zahtjeva za ovlašćenje za klasu ili za tip mora završiti kurs osposobljavanja u ATO-u. Kurs osposobljavanja za tip mora sadržavati obavezne elemente za relevantni tip kako je definisano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu sa dijelom 21.

(b) Ispit iz teorijskog znanja. Podnosilac zahtjeva za ovlašćenje za klasu ili za tip mora uspješno položiti teorijske ispite organizovane od strane ATO-a kako bi dokazao nivo teorijskog znanja potrebnog za sigurno izvođenje operacija na odgovarajućoj klasi ili tipu vazduhoplova.

(1) Za višepilotne vazduhoplove, polaganje ispita iz teorijskog znanja mora biti provedeno u pisanom obliku i mora sadržavati najmanje 100 pitanja s višestrukim izbopom odgovora, raspoređenih ravnomjerno po predmetima iz nastavnog plana.

(2) Za jednopilotne višemotorne vazduhoplove, polaganje ispita iz teorijskog znanja mora biti provedeno u pisanom obliku, a broj pitanja s višestrukim izbopom odgovora mora zavisiti od složenosti vazduhoplova.

(3) Za jednomotorne vazduhoplove, polaganje teorijskog ispita mora biti provedeno usmeno od strane ispitivača za vrijeme ispita praktične osposobljenosti kako bi se utvrdilo je li postignut zadovoljavajući nivo znanja.

(4) Za jednopilotne avione koji su klasifikovani kao avioni visokih performansi, ispit teorijskog znanja polaže se pisanim putem i sadrži najmanje 100 pitanja s višestrukim izbopom odgovora, raspoređenih ravnomjerno po predmetima iz nastavnog plana.

(c) Ispit praktične osposobljenosti. Podnosilac zahtjeva za ovlašćenje za klasu ili za tip mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu kako bi dokazao posjedovanje potrebnih vještina za sigurno izvođenje operacija na odgovarajućoj klasi ili tipu vazduhoplova.

Podnosilac zahtjeva mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u periodu od 6 mjeseci nakon što je započeo kurs osposobljavanja za klasu ili za tip i unutar perioda od 6 mjeseci koji prethode podnošenju zahtjeva za izdavanje ovlašćenja za klasu ili za tip.

(d) Podnosiocu zahtjeva koji već posjeduje ovlašćenje za tip vazduhoplova, s privilegijom za jednopilotne ili višepilotne operacije, će se priznati da ispunjava uslove teorijskog znanja, kad zahtijeva dodavanje privilegije za drugu vrstu operacije na istom tipu vazduhoplova.

(e) Nezavisno od gore navedenih stavova, piloti koji posjeduju ovlašćenje za testiranje letova izdatog u skladu sa FCL.820 koji su bili uključeni u razvoj, sertifikaciju ili proizvodnju testnih letova za tip vazduhoplova, i imaju 50 sati ukupnog naleta ili 10 sati naleta kao PIC u testnim letovima na tom istom tipu, imaju pravo na izdavanje ovlašćenja za relevantni tip vazduhoplova, pod uslovom da udovoljavaju

zahtjevima za iskustvom i preduslovima za izdavanje ovlašćenja za taj isti tip kako je propisano ovim poddijelom za relevantnu kategoriju vazduhoplova.

FCL.740 Valjanost i obnavljanje ovlašćenja za klasu i tip

(a) Period valjanosti ovlašćenja za klasu i tip je 1 godina, osim u slučaju ovlašćenja za jednopilotne jednomotorne klase koje važi 2 godine, osim ako nije drugačije definisano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD), kako je uspostavljeno u dijelu 21.

(b) Obnavljanje. Ako je ovlašćenje za klasu ili tip isteklo, podnosilac zahtjeva mora:

(1) završiti obuky za osvježenje znanja u ATO-u, kada je to neophodno za dostizanje nivoa stručnosti koji je potreban za sigurno izvođenje operacije relevantne klase ili tipa vazduhoplova; i

(2) uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu.

ODJELjAK 2.

Specifični zahtjevi za kategoriju aviona

FCL.720.A Zahtjevi za iskustvom i preduslovi za izdavanje ovlašćenja za klasu ili tip - aviona

Osim ako nije drugačije definisano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) utvrđenim u skladu sa dijelom 21., podnosilac zahtjeva za ovlašćenje za klasu ili za tip mora ispuniti sljedeće zahtjeve za iskustvom i preduslove za izdavanje relevantnog ovlašćenja:

(a) Jednopilotni višemotorni avioni. Podnosilac zahtjeva za prvo ovlašćenje za klasu ili za tip na jednopilotnom višemotornom avionu mora obaviti najmanje 70 sati kao PIC na avionima.

(b) Jednopilotni nesloženi avioni visokih performansi. Prije početka letačkog osposobljavanja, podnosilac zahtjeva za prvo ovlašćenje za klasu ili za tip za jednopilotni avion klasifikovan kao avion visokih performansi mora:

(1) imati najmanje 200 sati ukupnog letačkog iskustva, od čega 70 sati kao PIC na avionima; i

(2)

i. i. imati sertifikat o zadovoljavajuće završenom kursu za dodatno teorijsko znanje u ATO-u; ili

ii. imati položene ispite iz teorijskog znanja za ATPL(A) u skladu sa ovim dijelom; ili

iii. imati, dodatno uz dozvolu izdatu u skladu sa ovim dijelom, ATPL(A) ili CPL(A)/IR sa priznatim teorijskim znanjem za ATPL(A), izdatim u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;

(3) dodatno, piloti koji zahtijevaju privilegiju izvođenja operacija aviona u višepilotnim operacijama moraju zadovoljiti zahtjeve iz (d)(4).

(c) Jednopilotni složeni avioni visokih performansi. Podnosioci zahtjeva za izdavanje prvog ovlašćenja za tip jednopilotnog složenog aviona visokih performansi moraju dodatno uz zahtjeve iz (b) zadovoljiti zahtjeve za IR(A) ovlašćenje za višemotorni avion, kako je propisano u poddijelu G.

(d) Višepilotni avioni. Podnosilac zahtjeva za prvi kurs osposobljavanja za ovlašćenje za tip všepilotnog aviona mora biti učenik pilot koji pohađa kurs osposobljavanja za MPL ili mora ispuniti sljedeće zahtjeve:

(1) imati najmanje 70 sati letačkog iskustva kao PIC na avionima;

(2) imati IR(A) ovlašćenje za višemotorni avion;

(3) položiti ispit iz teorijskog znanja za ATPL(A) u skladu sa ovim dijelom; i

(4) osim kad je kurs osposobljavanja za ovlašćenje za tip kombinovan s kursem osposobljavanja za MCC:

i. imati sertifikat o uspješno završenom osposobljavanju za MCC na avionu; ili

ii. imati sertifikat o završenom kursu osposobljavanja za MCC na helikopterima i imati više od 100 sati letačkog iskustva kao pilot višepilotnog helikoptera; ili

iii. imati najmanje 500 sati naleta kao pilot na višepilotnim helikopterima, ili

iv. imati najmanje 500 sati kao pilot u višepilotnim operacijama na jednopilotnim višemotornim avionima u komercijalnom vazdušnom prevozu u skladu sa primjenjivim zahtjevima letačkih operacija.

(e) Nezavisno od tačke (d), država članica može izdati ovlašćenje za tip s ograničenim privilegijama za višepilotni avion koje dozvoljava imaocu takvog ovlašćenja da djeluje kao kopilot u krstarenju iznad FL 200, uz uslov da druga dva člana posade imaju ovlašćenje za tip izdato u skladu sa stavom (d).

(f) Dodatna ovlašćenja za tip višepilotnog i za tip jednopilotnog složenog aviona visokih performansi. Podnosilac zahtjeva za izdavanje dodatnih ovlašćenja za tip višepilotnog aviona i tip jednopilotnog složenog aviona visokih performansi mora imati IR(A) ovlašćenje za višemotorni avion.

(g) Kada je tako određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) utvrđenim u skladu sa dijelom 21, korišćenje privilegija koje daje ovlašćenje za tip može u početku biti ograničeno na letenje pod nadzorom instruktora. Nalet pod nadzorom instruktora upisuje se u knjižicu letenja ili drugi odgovarajući dokument i potpisuje od instruktora. Ograničenje će se ukinuti kad pilot dokaže da je zahtijevani nalet pod nadzorom instruktora završen u skladu sa podacima o operativnoj prikladnosti (OSD).

FCL.725.A Teorijsko znanje i letačka obuka za izdavanje ovlašćenja za klasu i za tip -avioni

Ako nije drugačije određeno u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa dijelom 21:

(a) Jednopilotni višemotorni avioni.

(1) Kurs osposobljavanja za teorijsko znanje za ovlašćenje za klasu jednopilotnog višemotornog aviona mora sadržavati najmanje 7 sati teorijskog osposobljavanja o operacijama višemotornih aviona.

(2) Kurs letačke obuke za ovlašćenje za klasu ili za tip jednopilotnog višemotornog aviona mora sadržavati najmanje 2 sata i 30 minuta letačkog osposobljavanja sa instruktorom u normalnim uslovima i ne manje od 3 sata i 30 minuta letačkog osposobljavanja sa instruktorom u uslovima otkaza motora i tehnikama asimetričnog leta.

(b) Jednopilotni hidroavion. Kurs osposobljavanja za ovlašćenje za jednopilotni hidroavion mora sadržavati obuku za teorijsko znanje i letačku obuku. Letačka obuka za ovlašćenje za klasu ili tip jednopilotnog hidroaviona mora sadržavati najmanje 8 sati letačkog osposobljavanja sa instruktorom ako je podnosilac zahtjeva imalac ovlašćenja za relevantnu klasu ili tip na kopnu, ili 10 sati ako nema navedeno ovlašćenje.

(c) Višepilotni avioni. Kurs osposobljavanja za izdavanje ovlašćenja za tip višepilotnog aviona uključuje teorijsko znanje i letačku obuku za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega.

FCL.730.A Specifični zahtjevi za pilote koji pohađaju kurs osposobljavanja za ovlašćenje za tip -ZFTT - avioni

(a) Pilot koji pohađa kurs osposobljavanja za ovlašćenje za tip-ZFTT mora imati, na višepilotnom turbomlaznom avionu sertifikovanom po standardima CS-25 ili jednakovrijednom standardu plovidbenosti ili na višepilotnom turbopropelerskom avionu koji ima maksimalnu težinu pri polijetanju ne manju od 10 tona ili je sertifikovan kao putnička konfiguracija veća od 19 putnika, najmanje:

(1) 1500 sati naleta ili 250 rutnih sektora, ako se tokom osposobljavanja koristi FFS kvalifikovan do nivoa CG, C ili privremeni C;

(2) 500 sati naleta ili 100 rutnih sektora, ako se tokom osposobljavanja koristi FFS kvalifikovan do nivoa DG ili D.

(b) Kada pilot prelazi s turbopropelerskog na turbomlazni avion ili obrnuto, obavezna je dodatna obuka na simulatoru leta.

FCL.735.A Kurs osposobljavanja za saradnju višečlane posade (MCC) - avion

(a) MCC kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje:

(1) 25 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbe; i

(2) 20 sati praktičnog MCC osposobljavanja, ili 15 sati u slučaju kad se radi o učeniku pilotu koji pohađa ATP integrisani kurs.

Mora se koristiti FNPT II MCC ili FFS. Kada je MCC obuka kombinovana sa inicijalnom obukom za ovlašćenje za tip, praktično MCC obuka može se smanjiti na ne manje od 10 sati ako se koristi isti FFS za oba osposobljavanja.

(b) MCC kurs osposobljavanja mora biti završen unutar 6 mjeseci u ATO-u.

(c) Podnosilac zahtjeva po završetku osposobljavanja za MCC mora dobiti sertifikat o završenom osposobljavanju, osim kad je MCC kurs osposobljavanja kombinovan s kursem osposobljavanja za ovlašćenje za tip.

(d) Podnosilac zahtjeva koji je završio kurs osposobljavanja za MCC za drugu kategoriju vazduhoplova biće oslobođen zahtjeva iz (a)(1).

FCL.740.A Produžavanje ovlašćenja za klasu i za tip - avioni

(a) Produžavanje ovlašćenja za klasu i za tip višemotornog aviona. Za produžavanje ovlašćenja za klasu i za tip višemotornog aviona podnosilac zahtjeva mora: (1) Uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu na relevantnoj klasi ili tipu aviona ili na FSTD-u koji predstavlja tu klasu ili tip unutar 3 mjeseca koji prethode datumu isteka ovlašćenja; i

(2) obaviti u periodu važenja ovlašćenja, najmanje:

i. 10 rutnih sektora kao pilot na relevantnoj klasi ili tipu aviona; ili

ii. 1 rutni sektor kao pilot na relevantnoj klasi ili tipu aviona ili FFS-u, sa ispitivačem. Ovaj rutni sektor može biti obavljen za vrijeme provjere stručnosti.

(3) Pilot koji radi za komercijalnog vazdušnog prevoznika odobrenog u skladu sa primjenjivim zahtjevima za vazdušne operacije i koji je prošao provjeru stručnosti kod operatora kombinovanu sa provjerom stručnosti za produženje ovlašćenja za klasu ili za tip biće izuzet od zahtjeva u (2).

(4) Produženje ovlašćenja za instrumentalno letenje na ruti (EIR) ili IR(A), ako ga posjeduje, može se kombinovati sa provjerom stručnosti za produženje ovlašćenja za klasu ili za tip.

(b) Produžavanje ovlašćenja za klasu jednopilotnog jednomotornog aviona.

(1) Ovlašćenja za klasu jednomotornog klipnog aviona i ovlašćenja za TMG-ove. Za produžavanje ovlašćenja za klasu jednomotornog klipnog aviona ili TMG-a podnosilac zahtjeva mora:

i. u roku od 3 mjeseca koji prethode datumu isteka valjanosti ovlašćenja položiti provjeru stručnosti sa ispitivačem u odgovarajućoj klasi u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu ili

ii. u roku od 12 mjeseci koji prethode datumu isteka valjanosti ovlašćenja naletjeti 12 sati na relevantnoj klasi uključujući:

- 6 sati kao PIC,

- 12 polijetanja i 12 slijetanja, i

- obuky za osvježenje znanja u trajanju od najmanje 1 sata ukupnog naleta sa instruktorom letenja (FI) ili sa instruktorom za ovlašćenja za klasu (CRI). Podnosioci zahtjeva mogu biti izuzeti od ovog osposobljavanja ako su položili provjeru stručnosti za klasu ili za tip, ispit praktične osposobljenosti ili procjenu stručnosti na drugoj klasi ili tipu aviona.

(2) Kada podnosioci zahtjeva imaju oba ovlašćenja: za klasu jednomotornog klipnog aviona (kopno) i ovlašćenje za TMG, mogu ispuniti zahtjeve iz tačke 1. u bilo kojoj klasi ili u obje i steći produžavanje valjanosti za oba ovlašćenja.

(3) Klasa jednopilotnih jednomotornih turboelisnih aviona. Za produžavanje ovlašćenja za klasu jednomotornih turboelisnih aviona, podnosioci zahtjeva moraju u roku od tri mjeseca koji prethode datumu isteka valjanosti ovlašćenja položiti provjeru stručnosti sa ispitivačem na odgovarajućoj klasi aviona u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu.

(4) Kada podnosioci zahtjeva imaju oba ovlašćenja: za klasu jednomotornog klipnog aviona (kopno) i za klasu jednomotornog klipnog hidroaviona, mogu ispuniti zahtjeve iz tačke 1. podtačke ii u bilo kojoj klasi ili u obje i steći produžavanje valjanosti za oba ovlašćenja. Najmanje 1 sat traženog naleta u ulozi vođe vazduhoplova te 6 od 12 traženih polijetanja i slijetanja moraju biti obavljeni na svakoj klasi.

(c) Podnosioci zahtjeva koji ne polože sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma isteka važenja ovlašćenja za tip ili klasu ne mogu koristiti privilegije tog ovlašćenja dok ne polože provjeru stručnosti.

ODJELjAK 3.

Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera:

FCL.720.H Zahtjevi za iskustvom i preduslovi za izdavanje ovlašćenja za tip - helikopteri

Osim ako nije drugačije definisano u podacima o operativnoj prikladnosti uspostavljenim u skladu sa dijelom 21, podnosilac zahtjeva za prvo ovlašćenje za tip helikoptera mora ispuniti sljedeće zahtjeve za iskustvom i preduslove za izdavanje relevantnog ovlašćenja:

(a) Višepilotni helikopter. Podnosilac zahtjeva za prvy obuky za ovlašćenje za tip višepilotnog helikoptera mora:

(1) imati najmanje 70 sati kao PIC na helikopterima;

(2) osim kad je obuka za tip kombinovana s obukom za MCC:

i. Imati sertifikat o završenom osposobljavanju za MCC kurs na helikopterima; ili

ii. imati najmanje 500 sati kao pilot na višepilotnim avionima, ili

iii. imati najmanje 500 sati kao pilot u višepilotnnim operacijama na višemotornim helikopterima;

(3) položiti ispit teorijskog znanja za ATPL(H).

(b) Podnosilac zahtjeva za prvy obuky za ovlašćenje za tip višepilotnog helikoptera koji je završio ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ili CPL(H) integrisani kurs i koji ne udovoljava zahtjevima iz (a)(1) može dobiti ovlašćenje za tip sa privilegijom ograničenom na funkciju samo kao kopilot. Ograničenje se može ukinuti kada pilot:

(1) naleti 70 sati kao PIC ili PIC pod nadzorom instruktora na helikopterima;

(2) položi ispit praktične osposobljenosti kao PIC na odgovarajućem višepilotnom helikopteru.

(c) Jednopilotni višemotorni helikopteri. Podnosilac zahtjeva za izdavanje prvog ovlašćenja za tip jednopilotnog višemotornog helikoptera mora:

(1) prije započinjanja letačkog osposobljavanja:

i. položiti ispit teorijskog znanja za ATPL(H); ili

ii. imati sertifikat o završenom predulaznom kursu provedenom od ATO-a. Kurs mora sadržavati sljedeće predmete iz kursa osposobljavanja za teorijsko znanje za ATPL(H):

- Opšte znanje o vazduhoplovima: konstrukcija vazduhoplova/sistemi/pogonski sistem, i instrumenti/elektronika,

- Izvođenje i planiranje leta: masa i ravnoteža, izvršavanje;

(2) U slučaju podnosioca zahtjeva koji nije završio ATP(H)/IR, ATP(H), ili CPL(H)/IR integrisani kurs osposobljavanja, mora imati najmanje 70 sati kao PIC na helikopterima.

FCL.735.H Kurs osposobljavanja za saradnju višečlane posade (MCC) - helikopter

(a) MCC kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje: (1) za MCC/IR:

i. 25 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbe; i

ii. 20 sati praktičnog osposobljavanja ili 15 sati, u slučaju kad se radi o učeniku pilotu na ATP(H)/IR integrisanom kursu. Kada je MCC obuka kombinovana s inicijalnom obukom za ovlašćenje za tip višepilotnog helikoptera, praktična MCC obuka može se smanjiti na ne manje od 10 sati ako se koristi isti FSTD za oba osposobljavanja.

(2) za MCC/VFR:

i. 25 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbe; i

ii. 15 sati praktičnog osposobljavanja ili 10 sati u slučaju kad se radi o učeniku pilotu na ATP(H)/IR integrisanom kursu. Kada je MCC obuka kombinovana s inicijalnom obukom za ovlašćenje za tip višepilotnog helikoptera, praktična MCC obuka može se smanjiti na ne manje od 7 sati ako se koristi isti FSTD za oba osposobljavanja.

(b) MCC kurs osposobljavanja mora biti završen unutar 6 mjeseci u ATO-u. Mora se koristiti FNPT II ili III kvalifikovan za MCC, FTD 2/3 ili FFS.

(c) Osim u slučaju kombinovanog osposobljavanja za MCC i ovlašćenja za višepilotni tip, podnosilac zahtjeva po završetku osposobljavanja za MCC mora dobiti sertifikat o završenom osposobljavanju.

(d) Podnosilac zahtjeva koji je završio kurs osposobljavanja za MCC za drugu kategoriju vazduhoplova biće oslobođen zahtjeva iz (a)(1)(i) ili (a)(2)(i), kako je primjenjivo.

(e) Podnosilac zahtjeva za kurs osposobljavanja za MCC/IR koji ima završen kurs osposobljavanja za MCC/VFR biće oslobođen zahtjeva iz (a)(1)(i), i mora obaviti 5 sati praktičnog osposobljavanja za MCC/IR.

FCL.740.H Produžavanje ovlašćenja za tip - helikopteri

(a) Produžavanje. Za produžavanje ovlašćenja za tip helikoptera, podnosilac zahtjeva mora:

(1) položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu na relevantnom tipu helikoptera ili na FSTD koji predstavlja taj tip unutar 3 mjeseca koji prethode datumu isteka ovlašćenja; i

(2) obaviti najmanje 2 sata kao pilot relevantnog tipa helikoptera u periodu važenja ovlašćenja. Vrijeme naleta na provjeri stručnosti može se računati u ta 2 sata.

(3) Kada podnosioci zahtjeva imaju više od 1 ovlašćenja za tip jednomotornog klipnog helikoptera, mogu ostvariti produžavanje svih relevantnih ovlašćenja za tip ako prođu provjeru stručnosti na samo jednom relevantnom tipu kojeg imaju, pod uslovom da su kao PIC helikoptera naletili najmanje 2 sata naleta na svakom tipu helikoptera za vrijeme važenja ovlašćenja.

Provjera stručnosti mora svaki puta biti odrađena na drugom tipu helikoptera.

(4) Kada podnosioci zahtjeva imaju više od 1 ovlašćenja za tip jednomotornog turbinskog helikoptera s maksimalnom sertifikovanom težinom pri polijetanju do 3 175 kg, mogu ostvariti produžavanje svih relevantnih ovlašćenja za tip ako prođu provjeru stručnosti na samo jednom relevantnom tipu kojeg imaju, pod uslovom da su izvršili:

i. 300 sati naleta kao PIC na helikopterima;

ii. 15 sati naleta na svakom tipu helikoptera za koji ima važeće ovlašćenje; i

iii. najmanje 2 sata naleta kao PIC helikoptera na svakom tipu helikoptera za vrijeme važenja ovlašćenja. Provjera stručnosti mora svaki put biti odrađena na drugom tipu helikoptera.

(5) Pilot koji uspješno položi ispit praktične osposobljenosti za izdavanje dodatnog ovlašćenja za tip može ostvariti produžavanje ovlašćenja za relevantne tipove u zajedničkoj grupi, u skladu sa (3) i (4).

(6) Produžavanje IR(H), ako ga posjeduje, može biti kombinovano sa provjerom stručnosti za ovlašćenje za tip helikoptera.

(b) Podnosilac zahtjeva koji nije položio sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma isteka valjanost ovlašćenja za tip ne može koristiti privilegije tog ovlašćenja dok uspješno ne položi provjeru stručnosti. U slučaju (a)(3) i (4) podnosilac zahtjeva ne smije koristiti privilegije ni na jednom tipu helikoptera.

ODJELjAK 4.

Specifični zahtjevi za kategoriju vazduhoplova s pogonjenim uzgonom

FCL.720.PL Zahtjevi za iskustvom i preduslovi za izdavanje ovlašćenja za tip - vazduhoplovi s pogonjenim uzgonom

Osim ako nije drugačije definisano u podacima o operativnoj prikladnosti uspostavljenim u skladu sa dijelom 21, podnosilac zahtjeva za prvo ovlašćenje za tip vazduhoplova sa pogonjenim uzgonom mora zadovoljiti sljedeće zahtjeve za iskustvom i preduslove za izdavanje ovlašćenja:

(a) u slučaju pilota aviona:

(1) imati CPL/IR(A) sa položenim ispitom teorijskog znanja za ATPL(A) ili ATPL(A);

(2) imati sertifikat o završenom osposobljavanju za MCC;

(3) imati nalet veći od 100 sati kao pilot na višepilotnim avionima;

(4) imati 40 sati letačkog osposobljavanja na helikopterima;

(b) u slučaju pilota helikoptera:

(1) imati CPL/IR(H) s položenim ispitom teorijskog znanja za ATPL ili ATPL/IR(H);

(2) imati sertifikat o završenom osposobljavanju za MCC;

(3) imati nalet veći od 100 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima;

(4) imati 40 sati letačkog osposobljavanja na avionima;

(c) u slučaju pilota koji su kvalifikovani za letenje avionom i helikopterom:

(1) imati najmanje CPL(H) dozvolu;

(2) imati IR ovlašćenje i položen ispit teorijskog znanja za ATPL za avion ili helikopter;

(3) imati sertifikat o završenom osposobljavanju za MCC na avionu ili helikopteru;

(4) imati nalet od najmanje 100 sati kao pilot na višepilotnim avionima ili helikopterima;

(5) imati 40 sati letačkog osposobljavanja na avionima ili helikopterima, kako je primjenjivo, ako pilot nema iskustvo kao ATPL ili na višepilotnom vazduhoplovu.

FCL.725.PL Letačka obuka za izdavanje ovlašćenja na tipu - vazduhoplov sa pogonjenim uzgonom

Letačka obuka kao dio kursa osposobljavanja za ovlašćenje za tip vazduhoplova sa pogonjenim uzgonom mora biti završena na vazduhoplovu i FSTD koji predstavlja isti vazduhoplov i prikladno je kvalifikovan za tu svrhu.

FCL.740.PL Produžavanje ovlašćenja za tip - vazduhoplov sa pogonjenim uzgonom

(a) Produžavanje. Za produžavanje ovlašćenja za tip vazduhoplova sa pogonjenim uzgonom, podnosilac zahtjeva mora:

(1) položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu na relevantnom tipu vazduhoplova s pogonjenim uzgonom unutar 3 mjeseca koji prethode datumu isteka ovlašćenja;

(2) obaviti u periodu važenja ovlašćenja, najmanje:

i. 10 rutnih sektora kao pilot relevantnog tipa vazduhoplova sa pogonjenim uzgonom; ili

ii. 1 rutni sektor kao pilot na relevantnom tipu vazduhoplova sa pogonjenim uzgonom ili FFS-u sa ispitivačem. Ovaj rutni sektor može biti obavljen za vrijeme provjere stručnosti.

(3) pilot koji radi za komercijalnog vazdušnog prevoznika odobrenog u skladu sa zahtjevima za vazdušne operacije i koji je prošao provjeru stručnosti kod operatera kombinovanu s provjerom stručnosti za produženje ovlašćenja za tip biće izuzet od zahtjeva u (2).

(b) Podnosilac zahtjeva koji nije uspješno položio sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma isticanja ovlašćenja za tip ne može koristiti privilegije tog ovlašćenja dok uspješno ne položi provjeru stručnosti.

ODJELjAK 5.

Specifični zahtjevi za kategoriju vazdušni brodovi

FCL.720As Preduslovi za izdavanje ovlašćenja za tip - vazdušni brodovi

Osim ako nije drugačije definisano u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa dijelom 21, podnosilac zahtjeva za prvo ovlašćenje za tip vazdušnog broda mora zadovoljiti sljedeće zahtjeve iskustva i preduslove za izdavanje ovlašćenja:

(a) u slučaju višepilotnih vazdušnih brodova:

(1) imati završeno 70 sati naleta kao PIC vazdušnih brodova;

(2) imati sertifikat o završenom osposobljavanju za MCC na vazdušnim brodovima.

(3) podnosilac zahtjeva koji ne udovoljava zahtjevima iz (2) može dobiti ovlašćenje za tip s privilegijom ograničenom na funkciju samo kao kopilot. Ograničenje se može ukinuti kada pilot obavi 100 sati naleta kao PIC vazdušnih brodova ili kao PIC vazdušnih brodova pod nadzorom instruktora.

FCL.735.As Kurs osposobljavanja za saradnju višečlane posade (MCC) - vazdušni brodovi

(a) kurs osposobljavanja MCC sadrži najmanje:

(1) 12 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbe; i

(2) 5 sati praktičnog MCC osposobljavanja;

Koristi se FNPT II ili III kvalifikovan za MCC, FTD 2/3 ili FFS.

(b) MCC kurs osposobljavanja mora biti završen unutar 6 mjeseci u ATO-u.

(c) Osim u slučaju kombinovanog osposobljavanja za MCC i ovlašćenja za višepilotni tip, podnosilac zahtjeva po završetku osposobljavanja za MCC mora dobiti sertifikat o završenom osposobljavanju.

(d) Podnosilac zahtjeva koji je završio kurs osposobljavanja za MCC u drugoj kategoriji vazduhoplova biće oslobođen zahtjeva iz (a).

FCL.740.As Produžavanje ovlašćenja za tip - vazdušni brodovi

(a) Produžavanje. Za produžavanje ovlašćenja za tip vazdušnog broda podnosilac zahtjeva mora:

(1) položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu na relevantnom tipu vazdušnog broda unutar 3 mjeseca koji prethode datumu isteka ovlašćenja; i

(2) obaviti najmanje 2 sata kao pilot relevantnog tipa helikoptera u periodu važenja ovlašćenja. Vrijeme naleta na provjeri stručnosti može se računati u ta 2 sata.

(3) produžavanje IR(A), ako ga posjeduje, može se kombinovati s provjerom stručnosti za produženje ovlašćenja za klasu ili tip.

(b) Podnosilac zahtjeva koji nije uspješno položio sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma isteka važenja ovlašćenja za tip ne može koristiti privilegije tog ovlašćenja dok uspješno ne položi provjeru stručnosti.

PODDIO I

DODATNA OVLAŠĆENjA

FCL.800 Ovlašćenje za akrobatsko letenje

(a) Imalac dozvole pilota za avione, TMG ili jedrilice smije izvoditi akrobatske letove samo ako ima odgovarajuće ovlašćenje.

(b) Podnosioci zahtjeva za ovlašćenje za akrobatsko letenje moraju završiti:

(1) najmanje 40 sati naleta ili, u slučaju jedrilica, 120 startova kao PIC na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova, nakon izdavanja dozvole;

(2) kurs osposobljavanja u ATO-u, uključujući:

i. obuka za teorijsko znanje koje odgovara ovlašćenju;

ii. najmanje 5 sati ili 20 letova letačkog osposobljavanja u akrobatskom letenju na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova.

(c) Privilegije ovlašćenja za akrobatsko letenje biće ograničene na kategoriju vazduhoplova na kojoj je završena letačka obuka. Privilegije se mogu proširiti na drugu kategoriju vazduhoplova samo ako pilot ima dozvolu za tu drugu kategoriju vazduhoplova i sa uspjehom završi najmanje 3 leta osposobljavanja sa instruktorom, koji pokrivaju cijeli akrobatski nastavni plan za tu kategoriju vazduhoplova.

FCL.805 Ovlašćenje za vuču jedrilica i vuču transparenata

(a) Imaoci dozvole pilota sa privilegijama za letenje na avionima ili TMG-ovima smiju vući jedrilice ili transparente samo ako imaju odgovarajuće ovlašćenje za vuču jedrilica ili vuču transparenata.

(b) Podnosioci zahtjeva za ovlašćenje za vuču jedrilica moraju završiti:

(1) najmanje 30 sati naleta kao PIC i 60 polijetanja i slijetanja na avionima, ako se vuča provodi na avionima, ili TMG-ovima, a ako se provodi na TMG-ovima, nakon izdavanja dozvole;

(2) kurs osposobljavanja u ATO-u uključujući:

i. obuka za teorijsko znanje iz procedura i operacija za vuču;

ii. najmanje 10 letova osposobljavanja u vuči jedrilica, uključujući najmanje 5 letova sa instruktorom; i

iii. osim za imaoce LAPL(S) ili SPL dozvole, 5 letova za upoznavanje u jedrilici koja je startala uz pomoć vazduhoplova.

(c) Podnosioci zahtjeva za ovlašćenje za vuču transparenata moraju završiti:

(1) najmanje 100 sati naleta i 200 polijetanja i slijetanja kao PIC na avionima ili TMG-ovima, nakon izdavanja dozvole. Najmanje 30 sati mora biti na avionima, ako se vuča provodi avionima, ili TMG-ovima, a ako se provodi TMG-ovima:

(2) kurs osposobljavanja u ATO-u uključujući:

i. obuka za teorijsko znanje iz procedura i operacija za vuču;

ii. najmanje 10 letova osposobljavanja u vuči transparenata, uključujući najmanje 5 letova sa instruktorom.

(d) Privilegije ovlašćenja za vuču jedrilica i vuču transparenata biće ograničene na avione ili TMGove, zavisno od vrste vazduhoplova na kom je završena obuka. Privilegije se mogu proširiti ako je pilot imalac dozvole za avione ili TMG i ako je sa uspjehom završio najmanje 3 leta osposobljavanja sa instruktorom, koji pokrivaju cijeli nastavni plan za vuču na bilo kom vazduhoplovu, kako je primjenjivo.

(e) Kako bi mogao koristiti privilegije ovlašćenja za vuču jedrilica ili vuču transparenata imalac ovlašćenja mora izvršiti najmanje 5 vuča u prethodnih 24 mjeseca.

(f) Kada pilot ne udovoljava zahtjevu iz (e), prije nego počne koristiti privilegije ovlašćenja za vuču, mora izvršiti onaj broj vuča koji nedostaje sa instruktorom ili pod nadzorom instruktora.

FCL.810 Ovlašćenje za noćno letenje

(a) Avioni, TMG-ovi, vazdušni brodovi.

(1) Ako se privilegije LAPL, SPL ili PPL za avione, TMG-ove ili vazdušne brodove budu koristile u uslovima vizuelnog letenja (VFR) noću, podnosioci zahtjeva moraju završiti kurs osposobljavanja u ATO-u. Kurs sadrži:

i. obuka za teorijsko znanje;

ii. najmanje 5 sati naleta u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova noću, uključujući najmanje 3 sata osposobljavanja sa instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog navigacionog letenja sa najmanje jednim letom sa instruktorom od najmanje 50 km (27 NM) i 5 samostalnih polijetanja i slijetanja sa potpunim zaustavljanjem.

(2) Prije završetka osposobljavanja noću, imaoci LAPL moraju završiti letačku obuku za osnovno instrumentalno letenje koje se zahtjeva za izdavanje PPL.

(3) Kad podnosioci zahtjeva imaju oba ovlašćenja za klasu za jednomotorni klipni avion (kopno) i TMG, mogu završiti obuky iz (1) u bilo kojoj klasi ili obje.

(b) Helikopteri. Ako će se privilegije iz PPL za helikoptere koristiti u uslovima vizuelnog letenja (VFR) noću, podnosilac zahtjeva mora:

(1) završiti najmanje 100 sati naleta kao pilot helikoptera nakon izdavanja dozvole, uključujući najmanje 60 sati kao PIC helikoptera i 20 sati rutnog letenja;

(2) završiti kurs osposobljavanja u ATO-u. Kurs mora biti završen unutar perioda od 6 mjeseci i sadržavati:

i. 5 sati osposobljavanja za teorijsko znanje;

ii. 10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje sa instruktorom na helikopteru; i

iii. 5 sati noćnog letenja, uključujući najmanje 3 sata osposobljavanja sa instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog navigacionog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora sadržavati polijetanje i slijetanje.

(3) Podnosiocu zahtjeva koji posjeduje ili je posjedovao IR za avion ili TMG, može se priznati 5 sati u svrhu ispunjenja zahtjeva u (2)(ii) gore.

(c) Baloni. Ako će se privilegija iz LAPL za balone ili BPL dozvole koristiti u uslovima vizuelnog letenja (VFR) noću, podnosioci zahtjeva moraju završiti barem 2 leta osposobljavanja sa instruktorom noću u

trajanju od najmanje 1 sat svaki.

FCL.815 Ovlašćenje za letenje u planinskom području

(a) Privilegije. Privilegije imaoca ovlašćenja za letenje u planinskom području su izvođenje letova na avionima ili TMG-ovima na i sa površina koje su određene da zahtijevaju takvo ovlašćenje od odgovarajućih nadležnih organa određenih od država članica. Inicijalno ovlašćenje za letenje u planinskom području može se dobiti za:

(1) točkove, kad se daje privilegija za letenje sa i od određenih površina kad nisu pokrivene snijegom; ili

(2) skije, kad se daje privilegija za letenje sa i od određenih površina kada su pokrivene snijegom.

(3) Privilegije inicijalnog ovlašćenja mogu se proširiti ili na točkove ili skije kada pilot prođe odgovarajući dodatni kurs upoznavanja, uključujući obuku za teorijsko znanje i letačku obuku, sa instruktorom za letenje u planinskom području.

(b) Kurs osposobljavanja. Podnosioci zahtjeva za ovlašćenje za letenje u planinskom području moraju završiti unutar perioda od 24 mjeseca, kurs osposobljavanja za teorijsko znanje i letačkog osposobljavanja u ATO-u.

Sadržaj kursa mora odgovarati traženim privilegijama.

(c) Ispit praktične osposobljenosti. Nakon završetka osposobljavanja podnosilac zahtjeva mora položiti ispit praktične osposobljenosti sa ispitivačem (FE) kvalifikovanim za ovu svrhu. Ispit praktične osposobljenosti mora sadržavati:

(1) usmeni ispit iz teorijskog znanja;

(2) 6 slijetanja na najmanje 2 različite površine koje su određene da je potrebno ovlašćenje za letenje u planinskom području, a koje nisu površine polaska.

(d) Valjanost. Važenje ovlašćenja za letenje u planinskom području je 24 mjeseca.

(e) Produžavanje. Za produžavanje ovlašćenja za letenje u planinskom području podnosilac zahtjeva mora:

(1) obaviti najmanje 6 slijetanja u planinskom području u protekla 24 mjeseca; ili

(2) položiti provjeru stručnosti. Provjera stručnosti mora biti u skladu sa zahtjevima iz (c).

(f) Obnavljanje. Ako je ovlašćenje isteklo, podnosilac zahtjeva mora udovoljavati zahtjevima iz (e)(2).

FCL.820 Ovlašćenje za testno letenje

(a) Imaoci dozvola za avione ili helikoptere smiju djelovati kao PIC u kategoriji 1 ili 2 testnih letova, kako je definisano dijelom 21, kada imaju ovlašćenje za testno letenje.

(b) Obaveza posjedovanja ovlašćenja za testno letenje kako je propisano u (a) odnosi se isključivo na testne letove koji se izvode na:

(1) helikopterima sertifikovanim ili koji će biti sertifikovani u skladu sa standardima CS-27 ili CS-29 ili jednakovrijednim standardima plovidbenosti; ili

(2) avionima sertifikovanim ili koji će biti sertifikovani u skladu s:

i. standardima CS-25 ili jednakovrijednim standardima plovidbenosti; ili

ii. standardima CS-23 ili jednakovrijednim standardima plovidbenosti, osim za avione sa maksimalnom težinom pri polijetanju manjom od 2 000 kg.

(c) Privilegije imaoca ovlašćenja za testno letenje su da, unutar relevantne kategorije vazduhoplova:

(1) u slučaju kategorije 1 ovlašćenja za testno letenje, izvodi sve kategorije testnih letova, kako je definisano dijelom 21, bilo kao PIC ili kopilot;

(2) u slučaju kategorije 2 ovlašćenja za testno letenje:

i. izvodi kategoriju 1 testnih letova kako je definisano dijelom 21:

- kao kopilot, ili

- kao PIC, u slučaju aviona navedenih u (b)(2)(ii), osim onih u regionalnoj kategoriji (commuter) ili koji imaju

- brzinu poniranja veću od 0,6 Macha ili koji imaju plafon leta veći od 25 000 ft;

ii. izvodi sve druge kategorije testnih letova, kako je definisano dijelom 21, bilo kao PIC ili kopilot;

(3) dodatno, za obje kategorije 1 i 2 ovlašćenja za testne letove, za izvođenje letova posebno vezanih na aktivnosti organizacija za projektovanje i proizvodnju, u djelokrugu njihovih privilegija, kada ne mogu biti ispunjeni zahtjevi iz poddijela H.

(d) Podnosioci zahtjeva za prvo izdavanje ovlašćenja za testno letenje moraju:

(1) imati najmanje CPL i IR ovlašćenje u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova;

(2) imati najmanje 1 000 sati naleta u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova, od čega najmanje 400 sati kao PIC;

(3) imati završen kurs osposobljavanja u ATO-u koji odgovara namjeni vazduhoplova i kategoriji letova. Kurs mora sadržavati najmanje sljedeće predmete:

- Izvođenje,

- Stabilnost i kontrola/Upravljanje,

- Sistemi,

- Upravljanje testiranjem,

- Upravljanje rizikom/sigurnošću.

(e) Privilegije imaoca ovlašćenja za testne letove mogu biti proširene na druge kategorije testnih letova i druge kategorije vazduhoplova kada su završeni dodatni kursevi osposobljavanja u ATO-u.

FCL.825 Ovlašćenje za instrumentalno letenje na ruti (*en route instrument rating - EIR*)

(a) Privilegije i uslovi

(1) Privilegije imaoca ovlašćenja za instrumentalno letenje na ruti (EIR) jesu dnevno letenje prema pravilima IFR u fazi leta na ruti, avionom za koji kandidat posjeduje ovlašćenje za klasu ili tip. Privilegija se može proširiti i na letenje noću prema IFR pravilima u fazi leta na ruti ako pilot posjeduje ovlašćenje za noćno letenje u skladu sa FCL.810.

(2) Imalac ovlašćenja za EIR započinje ili nastavlja let na kom namjerava koristiti privilegije svog ovlašćenja ako zadnje meteorološke informacije ukazuju da:

i. vremenski uslovi na polasku omogućuju da se segment leta od uzlijetanja do planiranog prelaska sa pravila VFR na pravila IFR provede u skladu sa pravilima VFR i

ii. vremenski uslovi u predviđeno vrijeme slijetanja u odredišnu vazdušnu luku omogućuju da se segment leta od prelaska sa pravila IFR na pravila VFR do slijetanja provede u skladu sa pravilima VFR.

(b) Uslovi. Kandidati za ovlašćenje za EIR moraju posjedovati najmanje PPL(A) i najmanje 20 sati rutnog navigacionog letenja kao PIC na avionima.

(c) Kurs osposobljavanja. Kandidati za ovlašćenje za EIR moraju u roku od 36 mjeseci u ATO-u završiti:

(1) najmanje 80 sati teorijskog osposobljavanja u skladu sa FCL.615 i

(2) instrumentalna letačka obuka, pri čemu:

i. letačka obuka za ovlašćenje za EIR za jednomotorne avione uključuje najmanje 15 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom i

ii. letačka obuka za ovlašćenje za EIR za višemotorne avione uključuje najmanje 16 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom, od čega najmanje 4 sata u višemotornim avionima.

(d) Teorijsko znanje. Prije ispita praktične osposobljenosti kandidat mora dokazati zadovoljavajući nivo teorijskog znanja u skladu sa dodijeljenim privilegijama u predmetima navedenima u FCL.615(b).

(e) Ispit praktične osposobljenosti. Nakon završenog osposobljavanja kandidat prolazi provjeru praktične osposobljenosti u avionu sa ispitivačem za ovlašćenje za instrumentalno letenje (IRE). Za ovlašćenje za EIR za višemotorne avione ispit praktične osposobljenosti obavlja se u višemotornom avionu. Za ovlašćenje za EIR za jednomotorne avione ispit praktične osposobljenosti obavlja se u jednomotornom avionu.

(f) Odstupajući od tačaka (c) i (d), imalac ovlašćenja za EIR za jednomotorne avione koji posjeduje i ovlašćenje za klasu ili tip višemotornih aviona, a želi po prvi put steći ovlašćenje za EIR za višemotorne avione, mora završiti kurs osposobljavanja u ATO-u koji se sastoji od najmanje 2 sata instrumentalnog naleta sa instruktorom u fazi leta na ruti u višemotornim avionima te mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu sa tačkom (e). (g) Valjanost, produženje i obnavljanje valjanosti

(1) Ovlašćenje za EIR vrijedi godinu dana.

(2) Kandidati za produženje valjanosti ovlašćenja za EIR:

i. prolaze provjeru stručnosti u avionu u roku od 3 mjeseca neposredno prije datuma isteka ovlašćenja; ili

ii. u roku od 12 mjeseci prije datuma isteka ovlašćenja obavljaju 6 sati letenja kao PIC u avionima po IFR pravilima te probni let u trajanju od najmanje jednog sata sa instruktorom ovlašćenim za obuku za IR(A) ili EIR.

(3) Za svako drugo sljedeće produženje, imalac ovlašćenja za EIR mora uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu sa prethodnom tačkom (g) stavom 2. podtačkom i.

(4) Kada kandidatu istekne valjanost ovlašćenja za EIR, da bi obnovio privilegije:

i. mora proći obuky za osvježenje znanja sa instruktorom ovlašćenim za obuku za IR(A) ili EIR da bi dostigao zahtijevani nivo stručnosti

ii. mora uspješno položiti provjeru stručnosti.

(5) Ako valjanost ovlašćenja EIR nije produžena ili obnovljena 7 godina od posljednjeg datuma valjanosti, imalac mora ponovo polagati ispite za provjeru teorijskog znanja za EIR u skladu sa FCL.615 tačkom (b).

(6) Za ovlašćenje za EIR za višemotorne avione provjera stručnosti radi produženja ili obnavljanja valjanosti i leta za obuku iz tačke (g) stava 2. podtačke ii. moraju se izvršiti u višemotornom avionu. Ako pilot ima ovlašćenje i za EIR za jednomotorne avione i uspješno položi navedenu provjeru stručnosti, ovlašćenje za EIR se produžava ili obnavlja i za jednomotorne avione. Letom za obuku na višemotornom avionu ispunjava se i zahtjev letačkog osposobljavanja za ovlašćenje za EIR za jednomotorne avione.

(h) U slučaju da je kandidat za ovlašćenje za EIR obavio instrumentalni nalet sa instruktorom koji ima ovlašćenje IRI(A) ili FI(A) i privilegiju za obuku za ovlašćenja IR ili EIR, ti se sati mogu priznati kao sati zahtijevani u tački (c) stavu 2. podtačkama i. i ii. najviše do 5 ili 6 sati. Četiri sata letačkog instrumentalnog osposobljavanja u višemotornim avionima iz tačke (c) stava 2. podtačke ii. izuzeta su od ovog priznavanja.

(1) Za utvrđivanje broja sati za priznavanje te potreba za obukom, kandidat obavlja uvodnu procjenu u ATO-u.

(2) Letačko instrumentalno obuka sa instruktorom IRI(A) ili FI(A) mora biti dokumentovana u posebnoj evidenciji osposobljavanja uz potpis instruktora.

i. Kandidatima za ovlašćenje za EIR koji imaju PPL ili CPL dozvolu iz dijela FCL te valjano ovlašćenje IR(A) koje je u skladu sa odredbama iz Priloga 1. Čikaškoj konvenciji izdala treća zemlja, mogu se u cjelini priznati zahtjevi povezani sa kursem osposobljavanja iz prethodne tačke (c). Kako bi mu se izdalo ovlašćenje za EIR, kandidat mora:

(1) uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti za sticanje ovlašćenja za EIR;

(2) odstupajući od prethodne tačke (d), prilikom ispita praktične osposobljenosti dokazati ispitivaču da posjeduje odgovarajući nivo teorijskog znanja iz vazduhoplovnog prava, meteorologije te planiranja i provođenja leta (IR);

(3) posjedovati minimalno iskustvo od najmanje 25 sati naleta po pravilima IFR u svojstvu vođe aviona.

FCL.830 Ovlašćenje za letenje jedrilicom u uslovima bez vanjske vidljivosti

(a) Imaoci pilotske dozvole s privilegijom letenja jedrilicama smiju jedrilicom ili motornom jedrilicom, isključujući TMG, ulaziti u oblak isključivo ako su za to ovlašćeni.

(b) Kandidati za ovlašćenje za letenje jedrilicom u uslovima bez vanjske vidljivosti moraju ispuniti sljedeće uslove:

(1) obaviti 30 sati leta u jedrilicama ili motornim jedrilicama u svojstvu vođe nakon izdavanja dozvole;

(2) završiti kurs osposobljavanja u organizaciji ATO-a uključujući:

i. teorijska obuka i

ii. najmanje 2 sata naleta sa instruktorom u jedrilicama ili motornim jedrilicama upravljajući jedrilicom isključivo uz pomoć instrumenata, od kojih najviše jedan sat može biti na TMG-u; i

(3) ispit praktične osposobljenosti sa za to kvalifikovanim ispitivačem (FE).

(c) imaocima ovlašćenja za EIR ili IR(A) priznaje se uslov iz prethodne tačke (b) stava 2. podtačke i. odstupajući od tačke (b) stava 2. podtačke ii., kandidat mora obaviti najmanje jedan sat naleta sa instruktorom u jedrilici ili motornoj jedrilici, isključujući TMG, upravljajući jedrilicom isključivo uz pomoć instrumenata.

(d) Imaoci ovlašćenja za letenje jedrilicom u uslovima bez vanjske vidljivosti ostvaruju svoje privilegije samo ako su u posljednja 24 mjeseca imali najmanje 1 sat naleta ili 5 letova u svojstvu vođe vazduhoplova koristeći privilegiju ovlašćenja za letenje jedrilicom u uslovima bez vanjske vidljivosti, u jedrilicama ili motornim jedrilicama, isključujući TMG-ove.

(e) Imaoci ovlašćenja za letenje jedrilicom u uslovima bez vanjske vidljivosti koji ne ispunjavaju uslove iz tačke (d) prije ponovog prava na ostvarenje privilegija:

(1) moraju uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti s kvalifikovanim ispitivačem (FE); ili

(2) obaviti dodatan nalet ili letove u skladu sa tačkom (d) sa kvalifikovanim instruktorom.

(f) Imaocima valjanog ovlašćenja za EIR ili IR(A) u cjelini se priznaju zahtjevi iz tačke (d).

PODDIO J

INSTRUKTORI

ODJELjAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.900 Sertifikati instruktora

(a) Uopšteno. Lice smije provoditi samo:

(1) letačku obuku na vazduhoplovu kada ima:

i. dozvolu pilota izdatu ili prihvaćenu u skladu sa ovim Pravilnikom;

ii. sertifikat instruktora koji odgovara osposobljavanju koje se daje, izdato u skladu sa ovim poddijelom;

(2) letačku obuku na simulatoru letenja ili MCC obuky kada posjeduje sertifikat instruktora koji odgovara osposobljavanju koje se daje, izdato u skladu sa ovim poddijelom. (b) Posebni uslovi:

(1) U slučaju kada se uvode novi tipovi vazduhoplova u državama članicama ili u floti operatora, i kad ispunjavanje zahtjevima iz ovog poddijela nije moguće, nadležni organ može izdati specifični sertifikat koji daje privilegije za letačku obuku. Takav sertifikat biće ograničen na letačku obuku potrebnu za uvođenje novog tipa vazduhoplova i njegovo važenje ne smije biti duže od 1 godine.

(2) Imaoci sertifikata izdatog u skladu sa (b)(1) koji žele podnijeti zahtjev za sticanje sertifikata instruktora moraju ispunjavati preduslove i zahtjeve za produžavanje uspostavljene za tu kategoriju instruktora. Nezavisno od FCL.905.TRI(b), sertifikat instruktora TRI izdat u skladu sa ovim (pod) stavom uključuje privilegiju za obuku za izdavanje TRI ili SFI sertifikata za relevantni tip. (c) Obuka izvan područja država članica:

(1) Nezavisno od stava (a), u slučaju letačkog osposobljavanja u ATO-u smještenog izvan područja država članica, nadležni organ može izdati sertifikat instruktora podnosiocu zahtjeva koji posjeduje dozvolu pilota koja je izdata od treće zemlje u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji pod uslovom da podnosilac zahtjeva:

i. ima najmanje jednakovrijednu dozvolu, ovlašćenje, ili sertifikat kao za onu za koju je autorizovan da cprovodi obuky i u svakom slučaju najmanje CPL;

ii. udovoljava zahtjevima uspostavljenim u ovom poddijelu za izdavanje relevantnog sertifikata instruktora;

iii. dokaže nadležnom organu prikladni nivo znanja vazduhoplovnih propisa o bezbjednosti kako bi mogao koristiti privilegije sertifikata instruktora u skladu sa ovim dijelom.

(2) Sertifikat se ograničava na sprovođenje letačkog osposobljavanja:

i. u ATO-ima smještenim izvan područja država članica;

ii. učenicima pilotima koji imaju dovoljno znanje jezika na kom se provodi letačka obuka.

FCL.915 Opšti preduslovi i zahtjevi za instruktore

(a) Uopšteno. Podnosilac zahtjeva za sertifikat instruktora mora imati najmanje 18 navršenih godina.

(b) Dodatni zahtjevi za instruktore koji provode letačku obuku na vazduhoplovu. Podnosilac zahtjeva za ili imalac sertifikata instruktora sa privilegijom za sprovođenje letačkog obuka na vazduhoplovu mora:

(1) imati najmanje dozvolu i, gdje je relevantno, ovlašćenje za koje namjerava provoditi letačku obuku;

(2) osim u slučaju instruktora za testne letove, mora:

i. obaviti najmanje 15 sati naleta kao pilot na klasi ili tipu vazduhoplova na kom namjerava provoditi letačku obuku, od čega maksimalno 7 sati može biti na FSTD-u koji predstavlja klasu ili tip vazduhoplova ako je primjenjivo; ili

ii. položiti procjenu stručnosti za relevantnu kategoriju instruktora na toj klasi ili tipu vazduhoplova;

(3) biti ovlašćen da djeluje kao PIC na vazduhoplovu tokom sprovođenja letačkog osposobljavanja.

(c) Priznavanje za dalja ovlašćenja i za svrhu produžavanja:

(1) Podnosiocima zahtjeva za dalje sertifikate instruktora mogu se priznati osposobljenost za podučavanje i učenje koje je dokazano za sertifikat instruktora koji već posjeduju.

(2) Sati naleta kao ispitivač na ispitima praktične osposobljenosti ili provjerama stručnosti priznaće se u potpunosti u svrhu ispunjavanja uslova za produžavanje svih sertifikata instruktora koje posjeduje.

(d) Za priznavanje proširenja na druge tipove uzimaju se u obzir relevantni elementi definisani u podacima o operativnoj prikladnosti u skladu sa dijelom 21.

FCL.920 Kompetencije instruktora i procjene

Svi instruktori moraju biti osposobljeni za dostizanje sljedećih kompetencija:

- Pripremanje sredstava;

- Stvaranje atmosfere pogodne za učenje;

- Prikazivanje znanja;

- Integrisanje upravljanja prijetnjom i greškom, i CRM;

- Upravljanje vremenom kako bi se postigli ciljevi osposobljavanja;

- Olakšavanje učenja;

- Procjena učinka učenika;

- Praćenje i ocjenjivanje napretka;

- Procjena sekcija osposobljavanja;

- Izvještavanje o rezultatima.

FCL.925 Dodatni zahtjevi za instruktore za MPL

(a) Instruktori koji provode obuky za MPL moraju:

(1) uspješno završiti kurs osposobljavanja za instruktora za MPL u ATO-u; i

(2) dodatno, za osnovnu, srednju i naprednu fazu MPL integrisanog kursa osposobljavanja:

i. imati iskustvo u višepilotnim operacijama; i

ii. imati završen inicijalni kurs iz CRM-a kod komercijalnog vazdušnog prevoznika odobrenog u skladu sa primjenjivim zahtjevima letačkih operacija.

(b) Kurs osposobljavanja za MPL instruktora

(1) Kurs osposobljavanja za MPL instruktora mora sadržavati najmanje 14 sati osposobljavanja.

(2) Nakon završenog osposobljavanja, podnosilac zahtjeva mora proći procjenu kompetencija instruktora i znanja o osposobljavanju kom se pristupa na osnovu kompetencija.

(3) Procjena se mora sastojati od praktične demonstracije letačkog osposobljavanja u odgovarajućoj fazi kursa osposobljavanja za MPL. Ova procjena mora biti provedena od ispitivača kvalifikovanog u skladu sa poddijelom K.

(4) Nakon uspješno završenog kursa osposobljavanja za instruktora za MPL, ATO mora podnosiocu zahtjeva izdati sertifikat o završenom osposobljavanju.

(c) Kako bi održao privilegije, instruktor mora, unutar prethodnih 12 mjeseci, izvršiti na kursu osposobljavanja za MPL:

(1) 1 simulatorski odjeljak od najmanje 3 sata; ili

(2) 1 letačku vježbu od najmanje 1 sata, uključujući najmanje 2 polijetanja i slijetanja.

(d) Ako instruktor nije ispunio zahtjeve iz (c), prije ponovog korišćenja privilegija za obuku za MPL dozvolu mora:

(1) obaviti obuky za osvježenje znanja u ATO-u, u svrhu dostizanja nivoa kompetencije koji je potreban za polaganje procjene instruktorskih kompetencija; i

(2) položiti procjenu instruktorskih kompetencija kako je određeno u (b)(2).

FCL.930 Kurs osposobljavanja

Podnosilac zahtjeva za sertifikat instruktora mora završiti kurs osposobljavanja za teorijsko znanje i letačku obuku u ATO-u. Dodatno uz specifične elemente opisane u ovom dijelu za svaku kategoriju instruktora, kurs mora sadržavati elemente zahtijevane u FCL.920.

FCL.935 Procjena stručnosti

(a) Osim za instruktore za saradnju višečlane posade (MCCI), instruktore na simulatoru letenja (STI), instruktore za letenje u planinskom području (MI) i instruktore za testne letove (FTI), podnosilac zahtjeva za sertifikat instruktora mora položiti procjenu stručnosti na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova i dokazati ispitivaču kvalifikovanom u skladu sa poddijelom K sposobnost osposobljavanja učenika pilota do nivoa potrebnog za izdavanje relevantne dozvole, ovlašćenja ili sertifikata.

(b) Procjena mora sadržavati:

(1) dokazivanje kompetencija opisanih u FCL.920, u fazama prije leta, poslije leta i obuky za teorijsko znanje;

(2) usmeno ispitivanje teorijskog znanja na zemlji, uputstva prije leta i uputstva poslije leta i demonstraciju u letu na odgovarajućoj klasi, tipu vazduhoplova ili FSTD-u;

(3) odgovarajuće vježbe za procjenu instruktorskih kompetencija.

(c) Procjena mora biti provedena na istoj klasi ili tipu vazduhoplova ili FSTD-u korišćenom za letačku obuku.

(d) Kad je procjena stručnosti zahtijevana za produžavanje sertifikata instruktora, podnosilac zahtjeva koji ne uspije položiti procjenu stručnosti prije datuma isteka valjanosti sertifikata instruktora, ne smije provoditi privilegije sertifikata prije nego što uspješno položi procjenu stručnosti.

FCL.940 Valjanost sertifikata instruktora

Uz izuzetak MI, i nezavisno od FCL.900(b)(1), svi sertifikati instruktora valjani su za period od 3 godine.

FCL.945. Obaveze za instruktore

Po završetku leta za obuku za produžavanje ovlašćenja za klasu jednomotornih klipnih aviona ili TMG u skladu sa FCL.740.A tačkom (b) stavom 1. i samo u slučaju ispunjavanja svih drugih kriterija za produživanje propisanih u FCL.740.A tački (b) stavu 1. instruktor upisuje novi datum isteka valjanosti ovlašćenja ili sertifikata u dozvolu podnosioca zahtjeva, ako ga je za to posebno ovlastio nadležni organ odgovoran za izdavanje dozvole podnosiocu zahtjeva.

ODJELjAK 2.

Specifični zahtjevi za instruktora letenja - FI

FCL.905.FI FI - Privilegije i uslovi

Privilegije FI su sprovođenje letačkog osposobljavanja za sticanje, produžavanje, ili obnavljanje za:

(a) PPL, SPL, BPL i LAPL u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova;

(b) obuky za klasu i tip jednopilotnih, jednomotornih vazduhoplova, osim za jednopilotne složene avione visokih performansi; za proširenja klasa i grupa za balone i za proširenja klasa za jedrilice;

(c) ovlašćenja za jednopilotne ili višepilotne tipove vazdušnih brodova;

(d) CPL u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova, pod uslovom da FI ima najmanje 500 sati naleta kao pilot na toj kategoriji vazduhoplova, uključujući najmanje 200 sati letačkog osposobljavanja;

(e) ovlašćenje za noćno letenje, pod uslovom da je FI:

(1) kvalifikovan za noćno letenje u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova;

(2) da je dokazao sposobnost osposobljavanja noću instruktoru kvalifikovanom u skladu sa i. u nastavku, i

(3) udovoljava zahtjevima za iskustvom noću u FCL.060(b)(2);

(f) ovlašćenja za vuču, ili akrobatsko letenje ili, u slučaju FI(S), ovlašćenja za letenje jedrilicom u uslovima bez vanjske vidljivosti uz uslov da posjeduje te privilegije i da je dokazao sposobnost osposobljavanja za to ovlašćenje instruktoru leta kvalifikovanom u skladu sa podtačkom i. u nastavku;

(g) ovlašćenja za EIR ili IR u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova, uz uslov da instruktor letenja ima:

(1) ima najmanje 200 sati naleta u instrumentalnim uslovima od čega najviše 50 sati može biti na FFS-u, FTD-u 2/3 ili FNPT-u II;

(2) završen kurs osposobljavanja za instruktora za IRI kao učenik pilot, i položenu procjenu stručnosti za sertifikat IRI; i

(3) dodatno:

i. za višemotorne avione, da ispunjava zahtjeve za sertifikat CRI za višemotorne avione;

ii. za višemotorne helikoptere, da ispunjava zahtjeve za sertifikat TRI;

(h) ovlašćenja za klasu ili tip jednopilotnih višemotornih aviona, osim za jednopilotne složene avione visokih performansi, pod uslovom da FI udovoljava:

(1) u slučaju aviona, preduslove za kurs osposobljavanja za CRI kako je određeno u FCL.915.CRI(a) i zahtjevima iz FCL.930.CRI i FCL.935;

(2) u slučaju helikoptera, zahtjeve kako je određeno u FCL.910.TRI(c)1. i u preduslovima za kurs osposobljavanja za TRI(H) kako je određeno u FCL.915.TRI(d)2.;

(i) FI, IRI, CRI, STI, ili MI sertifikat,pod uslovom da FI ima:

(1) završeno najmanje:

i. u slučaju FI(S), najmanje 50 sati ili 150 startova letačkog osposobljavanja na jedrilicama;

ii. u slučaju FI(b), najmanje 50 sati ili 50 polijetanja letačkog osposobljavanja na balonima;

iii. u svim ostalim slučajevima, 500 sati letačkog osposobljavanja u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova;

(2) položio procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935 na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova i dokazati ispitivaču instruktora letenja (FIE), sposobnost osposobljavanja za FI sertifikat;

(j) za MPL, pod uslovom da FI:

(1) za početnu fazu osposobljavanja, ima završeno najmanje 500 sati naleta kao pilot na avionima, uključujući najmanje 200 sati letačkog osposobljavanja;

(2) za osnovnu fazu osposobljavanja:

i. ima IR ovlašćenje za višemotorni avion i privilegiju osposobljavanja za IR ovlašćenje; i

ii. ima najmanje 1 500 sati naleta u višepilotnim operacijama;

(3) u slučaju kad je FI već kvalifikovan za osposobljavanja na ATP(A) ili CPL(A)/IR integrisanim kursevima, zahtjev iz (2)(ii) može se zamijeniti završenim strukturiranim kursem osposobljavanja koji se sastoji od:

i. MCC kvalifikacije;

ii. obavljenih 5 sekcija letačkog osposobljavanja u fazi 3 na kursu za MPL kao posmatrač;

iii. obavljenih 5 sekcija letačkog osposobljavanja u fazi 4 na kursu za MPL kao posmatrač;

iv. obavljenih 5 sekcija operatopovog periodičnog linijski orijentisanog letačkog osposobljavanja (LOFT), kao posmatrač;

v. sadržaja kursa za obuku za instruk- tora MCCI.

U ovom slučaju FI mora provesti svojih prvih 5 sekcija osposobljavanja pod nadzorom TRI(A), MCCI(A) ili SFI(A) kvalifikovanog za sprovođenje osposobljavanja za MPL.

FCL.910.FI FI - Ograničenje privilegija

(a) Privilegije FI su ograničene na sprovođenje letačkog osposobljavanja pod nadzorom FI za istu kategoriju vazduhoplova nominovanog od ATO-a za tu svrhu, u sljedećim slučajevima:

(1) za izdavanje PPL, SPL, BPL i LAPL;

(2) za sve integrisane kurseve na PPL nivou, u slučaju aviona i helikoptera;

(3) za osposobljavanja za klasu i tip jednopilotnih jednomotornih vazduhoplova, osim za jednopilotne kompleksne avione visokih performansi, proširenja za klase i grupe u slučaju balona i proširenja klasa u slučaju jedrilica;

(4) za ovlašćenja za noćno letenje, za vuču ili za akrobatsko letenje.

(b) Kad provodi obuky pod nadzorom, u skladu sa (a), FI neće imati privilegiju da odobrava učeniku pilotu prve samostalne letove i prve samostalne rutne letove.

(c) ograničenje iz (a) i (b) će se ukinuti iz sertifikata FI kada FI završi najmanje:

(1) za FI(A), 100 sati letačkog osposobljavanja na avionima ili TMG-ovima i, dodatno nadgleda najmanje 25 samostalnih letova učenika pilota; (2) za FI(H), 100 sati letačkog osposobljavanja na helikopterima i, dodatno nadgleda najmanje 25 samostalnih letova i vježbi u vazduhu učenika pilota;

(3) za FI(As), FI(S) i FI(b), 15 sati ili 50 polijetanja letačkog osposobljavanja koje pokriva cijeli nastavni plan za izdavanje PPL(AS), SPL ili BPL u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova.

FCL.915 FI FI - Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za FI sertifikat mora: (a) u slučaju FI(A) i FI(H):

(1) imati najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova, od čega ne više od 5 sati smije biti na FSTD-u;

(2) završiti 20 sati vizuelnog rutnog letenja na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova kao PIC; i

(b) dodatno, za FI(A):

(1) imati najmanje CPL(A); ili

(2) imati najmanje PPL(A) i imati:

i. ispunjene zahtjeve za teorijskim znanjem za CPL, osim za FI(A) koji sprovodi obuky samo za LAPL; i

ii. imati najmanje 200 sati naleta na avionima ili TMG-ovima, od čega 150 kao PIC;

(3) završiti najmanje 30 sati na jednomotornim klipnim avionima od čega najmanje 5 sati mora biti odrađeno unutar 6 mjeseci prije prijemnog leta na obuku kako je određeno u FCL.930.FI(A);

(4) završiti vizuelni rutni let kao PIC, uključujući let od najmanje 540 km (300NM) i sletjeti s potpunim zaustavljanjem na dva različita aerodroma;

(c) dodatno, za FI(H), završiti 250 sati ukupnog naleta kao pilot helikoptera od čega:

(1) najmanje 100 sati mora biti kao PIC, ako podnosilac zahtjeva ima najmanje CPL(H);

ili

(2) najmanje 200 sati kao PIC, ako podnosilac zahtjeva ima najmanje PPL(H) i ispunjava zahtjeve za teorijskim znanjem za CPL dozvolu;

(d) za FI(As), imati 500 sati naleta na vazdušnim brodovima kao PIC, od čega 400 sati mora biti kao PIC imalac CPL(As);

(e) za instruktora FI(S), imati 100 sati naleta i 200 startova kao PIC na jedrilicama. Dodatno, ako podnosilac želi provoditi obuky na TMG-ovima, on/ona mora imati 30 sati naleta kao PIC na TMG-ovima i obavljenu dodatnu procjenu stručnosti na TMG-u u skladu sa FCL.935 sa FI kvalifikovanim u skladu sa FCL.905. FI(i);

(f) za FI(b), imati 75 sati leta na balonu kao PIC, od čega najmanje 15 sati mora biti u klasi za koju se namjerava osposobljavati.

FCL.930.FI FI - Kurs osposobljavanja

(a) Podnosioci zahtjeva za FI sertifikat moraju položiti specifični prijemni ispit u letu sa kvalifikovanim FI u skladu sa FCL.905.FI(i) unutar 6 mjeseci prije početka osposobljavanja radi procjene sposobnosti da pohađaju kurs. Ovaj prijemni ispit u letu može se bazirati na provjeri stručnosti za ovlašćenje za klasu i tip kako je određeno u Dodatku 9. ovom dijelu.

(b) Kurs osposobljavanja za FI mora sadržavati:

(1) 25 sati osposobljavanja za podučavanje i učenje;

(2)

i. u slučaju FI(A), FI(H), FI(As), najmanje 100 sati osposobljavanja za teorijsko znanje uključujući testove napretka;

ii. u slučaju FI(B) ili FI(S), najmanje 30 sati osposobljavanja za teorijsko znanje, uključujući testove napretka;

(3)

i. u slučaju FI(A) i FI(H), najmanje 30 sati letačkog osposobljavanja, od čega 25 sati mora biti letenje sa instruktorom, od čega 5 sati može biti na FFS-u, FNPT-u I ili II ili FTD-u 2/3;

ii. u slučaju FI(As), najmanje 20 sati letačkog osposobljavanja, od čega 15 sati mora biti letenje sa instruktorom;

iii. u slučaju instruktora FI(S), najmanje 6 sati ili 20 polijetanja letačkog osposobljavanja;

iv. u slučaju instruktora FI(S), koji želi provoditi obuky za TMG, najmanje 6 sati letenja sa instruktorom na TMG-u;

v. u slučaju FI(b), najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja, uključujući tri polijetanja.

(4) Kada podnose zahtjev za sertifikat FI u drugoj kategoriji vazduhoplova, pilotima koji posjeduju ili su posjedovali FI(A), (H) ili (As) priznaje se 55 sati iz zahtjeva u tački (b) stavu 2. podtački i. ili 18 sati iz zahtjeva u tački(b) stavu 2. podtački ii.

FCL.940 FI, FI - Produžavanje i obnavljanje

(a) Za produžavanje FI sertifikata, imalac mora ispuniti 2 od sljedeća 3 zahtjeva:

(1) završiti:

i. u slučaju FI(A) i FI(H), najmanje 50 sati letačkog osposobljavanja na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova za vrijeme važenja sertifikata, kao FI, TRI, CRI, IRI, MI ili ispitivač. Ako se produžava privilegija za obuku za IR ovlašćenje, 10 od ovih 50 sati mora biti obuka za IR ovlašćenje i mora biti odrađena unutar 12 mjeseci prije isteka valjanosti FI sertifikata;

ii. u slučaju instruktora FI(As), najmanje 20 sati letačkog osposobljavanja na vazdušnim brodovima kao FI, IRI ili ispitivač za vrijeme važenja sertifikata. Ako se produžava privilegija za obuku za IR ovlašćenje, 10 od ovih 20 sati mora biti obuka za IR ovlašćenje i mora biti odrađena unutar 12 mjeseci prije isteka valjanosti odobrenja instruktora;

iii. u slučaju FI(S), najmanje 30 sati ili 60 polijetanja letačkog osposobljavanja na jedrilicama, jedrilicama s pomoćnim motorom ili TMG-ovima kao, FI ili ispitivač za vrijeme važenja sertifikata;

iv. u slučaju FI(B), najmanje 6 sati letačkog osposobljavanja na balonima kao, FI ili ispitivač za vrijeme važenja sertifikata;

(2) prisustvovati seminaru za osvježenje instruktorskog znanja za vrijeme važenja sertifikata FI; (3) položiti procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935 unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka valjanosti FI sertifikata;

(b) Za svako drugo produžavanje u slučaju FI(A) ili FI(H), ili za svako treće produžavanje, u slučaju FI(As), FI(S) i FI(B), imalac mora položiti procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935.

(c) Obnavljanje. Ako je FI sertifikat istekao, podnosilac zahtjeva mora, unutar perioda od 12 mjeseci prije obnavljanja:

(1) prisustvovati seminaru za osvježenje instruktorskog znanja;

(2) položiti procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935.

ODJELjAK 4.

Specifični zahtjevi za ovlašćenje instruktora na tipu - TRI

FCL.905.TRI TRI - Privilegije i uslovi

Privilegije TRI su sprovođenje osposobljavanja za:

(a) produženje i obnavljanje EIR ili IR, uz uslov da TRI ima važeći IR;

(b) sticanje TRI ili SFI sertifikata, pod uslovom da imalac posjeduje 3 godine iskustva kao TRI; i

(c) u slučaju TRI za jednopilotne avione:

(1) sticanje, produžavanje i obnavljanje ovlašćenja za tip za jednopilotne složene avione visokih performansi, kada podnosilac zahtjeva želi izvoditi jednopilotne operacije.

Privilegije TRI(SPA) mogu se proširiti na letačku obuku za ovlašćenje za jednopilotne složene avione visokih performansi na izvođenje višepilotnih operacija, pod uslovom da TRI:

i. posjeduje MCCI sertifikat; ili

ii. posjeduje ili je posjedovao TRI sertifikat za višepilotne avione;

(2) za kurs za MPL u osnovnoj fazi, pod uslovom da su mu privilegije proširene na izvođenje višepilotnih operacija i posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) sertifikat;

(d) u slučaju TRI za višepilotne avione:

(1) sticanje, produžavanje i obnavljanje ovlašćenja za tip za:

i. višepilotne avione;

ii. jednopilotne složene avione visokih performansi kada podnosilac zahtjeva želi izvoditi višepilotne operacije;

(2) obuka za MCC;

(3) za kurs za MPL u osnovnoj, proširenoj i naprednoj fazi, pod uslovom da za osnovnu fazu posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) sertifikat;

(e) u slučaju TRI za helikoptere:

(1) sticanje, produžavanje i obnavljanje ovlašćenja za tip helikoptera;

(2) obuka za MCC, pod uslovom da ima ovlašćenje za tip višepilotnog helikoptera;

(3) proširenje privilegije s jednomotornog IR(H) na višemotorni IR(H);

(f) u slučaju TRI za vazduhoplove s pogonjenim uzgonom:

(1) sticanje, produžavanje i obnavljanje ovlašćenja za tip vazduhoplova s pogonjenim uzgonom; (2) obuka za MCC.

FCL.910.TRI TRI - Ograničenje privilegija

(a) Uopšteno. Ako je obuka za TRI obavljena samo na FFSu, privilegije TRI-a biće ograničene na sprovođenje osposobljavanja samo na FFS-u.

U tom slučaju TRI može provoditi linijsky obuky pod nadzorom, pod uslovom da je kurs osposobljavanja za TRI sadržavao dodatny obuky za tu svrhu.

(b) TRI za avione i vazduhoplove s pogonjenim uzgonom - TRI(A) i TRI(PL). Privilegije imaoca TRI ograničene su na tip aviona ili vazduhoplova s pogonjenim uzgonom na kom je provedeno obuka i procjena stručnosti. Osim ako je drugačije određeno u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu sa dijelom 21., privilegije koje ima TRI proširuju se na druge tipove ako je TRI:

(1) tokom 12 mjeseci prije predaje zahtjeva, naletio najmanje 15 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja na odgovarajućem tipu vazduhoplova, od čega 7 sektora smije biti na FFS-u;

(2) završio tehnički obuky i dijelove letačkog osposobljavanja relevantnog TRI kursa;

(3) položio relevantne dijelove procjene stručnosti u skladu sa FCL.935 u svrhu dokazivanja FIE-u ili TRE-u kvalifikovanom u skladu sa poddijelom K sposobnosti sprovođenja osposobljavanja pilota do nivoa koji je potreban za izdavanje ovlašćenja za tip, uključujući (SPA) za teorijsko znanje.

(c) TRI za helikoptere - TRI(H).

(1) Privilegije imaoca TRI(H) ograničene su na tip helikoptera na kom je obavljen ispit praktične osposobljenosti za sticanje TRI. Osim ako je drugačije određeno u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa dijelom 21., privilegije imaoca TRI proširuju se na druge tipove ako je TRI:

i. završio tehnički obuky za odgovarajući tip kao dio kursa osposobljavanja za TRI na odgovarajućem tipu helikoptera ili FSTD-u koji predstavlja taj tip;

ii. obavio najmanje 2 sata letačkog osposobljavanja na odgovarajućem tipu, pod nadzorom prikladno kvalifikovanog TRI(H); i

iii. položio relevantne dijelove procjene stručnosti u skladu sa FCL.935 u svrhu dokazivanja FIE-u ili TRE-u kvalifikovanom u skladu sa poddijelom K sposobnosti sprovođenja osposobljavanja pilota do nivoa koji je potreban za sticanje ovlašćenja za tip, uključujući pretpoletny i poslijeletny obuky te obuky za teorijsko znanje.

(2) Prije nego se privilegije TRI(H) prošire s jednopilotnih na višepilotne privilegije na istom tipu helikoptera, imalac mora mati najmanje 100 sati u višepilotnim operacijama na tom tipu.

(d) Nezavisno od stavova iznad, imaoci TRI sertifikata kojima je izdato ovlašćenje za tip u skladu FCL.725(e) imaće pravo svoje TRI privilegije proširiti na novi tip vazduhoplova.

FCL.915.TRI TRI - Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za TRI sertifikat mora:

(a) imati CPL, MPL ili ATPL dozvolu pilota na primjenjivoj kategoriji vazduhoplova;

(b) za TRI(MPA) sertifikat mora imati:

(1) 1 500 sati naleta kao pilot na višepilotnim avionima; i

(2) obavljeno unutar 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva, 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja, kao PIC ili kopilot na primjenjivom tipu aviona, od čega 15 sektora smije biti na FFS-u koji predstavlja taj tip;

(c) za TRI(SPA) sertifikat mora imati:

(1) obavljeno unutar 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva, 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja kao vođa na primjenjivom tipu aviona, od čega 15 sektora smije biti na simulatoru leta FFS koji predstavlja taj tip;

(2)

i. najmanje 500 sati naleta kao pilot na avionima, uključujući 30 sati kao PIC na primjenjivom tipu aviona; ili

ii. imati ili je imao FI sertifikat za višemotorne avione sa IR(A) privilegijama;

(d) za TRI(H) mora imati:

(1) za TRI(H) sertifikat za jednopilotne jednomotorne helikoptere, 250 sati kao pilot na helikopterima;

(2) za TRI(H) sertifikat za jednopilotne višemotorne helikoptere, 500 sati kao pilot na helikopterima, uključujući 100 sati kao PIC na jednopilotnim višemotornim helikopterima;

(3) za TRI(H) sertifikat za višepilotne helikoptere, 1 000 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući:

i. 350 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima; ili

ii. za podnosioce zahtjeva koji već imaju TRI(H) sertifikat za jednopilotne višemotorne helikoptere, 100 sati kao pilot na tom tipu u višepilotnim operacijama.

(4) Imaocima sertifikata FI(H) priznaje se udovoljavanje zahtjeva iz (1) i (2) na relevantnom jednopilotnom helikopteru;

(e) za TRI(PL) mora imati:

(1) 1500 sati naleta kao pilot na višepilotnim avionima, vazduhoplovima s pogonjenim uzgonom, ili na višepilotnim helikopterima; i

(2) obavljeno unutar 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva, 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja, kao PIC ili kopilot na primjenjivom tipu vazduhoplovima s pogonjenim uzgonom, od čega 15 sektora smije biti na FFS-u koji predstavlja taj tip.

FCL.930.TRI TRI - Kurs osposobljavanja

(a) Kurs osposobljavanja za TRI mora sadržavati, najmanje: (2) 25 sati osposobljavanja za podučavanje i učenje;

(3) 10 sati tehničkog osposobljavanja, uključujući obnavljanje tehničkog znanja, pripremu nastavnih planova i razvoj vještina osposobljavanja u učionici/simulatoru.

(4) 5 sati letačkog osposobljavanja na odgovarajućem vazduhoplovu ili simulatoru koji predstavlja taj vazduhoplov za jednopilotne vazduhoplove i 10 sati letačkog osposobljavanja na odgovarajućem vazduhoplovu ili simulatoru koji predstavlja taj vazduhoplov.

(b) Podnosiocima zahtjeva koji posjeduju ili su posjedovali sertifikat instruktora priznaje se da udovoljavaju zahtjevima u (a)(1).

(c) Podnosiocu zahtjeva za TRI sertifikat koji posjeduje SFI sertifikat za relevantni tip priznaje se da udovoljava zahtjevima ovog stava za sticanje TRI sertifikata koji je ograničen na sprovođenje letačkog osposobljavanja na simulatorima.

FCL.935.TRI TRI - Procjena stručnosti

Ako je procjena stručnosti TRI-a izvedena na FFS-u, TRI sertifikat će biti ograničen na sprovođenje letačkog osposobljavanja samo na FFS-u.

Ograničenje će se ukinuti kad TRI položi procjenu stručnosti na vazduhoplovu.

FCL.940.TRI TRI - Produžavanje i obnavljanje

(a) Produžavanje

(1) Avioni. Za produžavanje TRI(A) sertifikata, podnosilac zahtjeva mora, unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka valjanosti sertifikata ispuniti 1 od sljedeća 3 zahtjeva:

i. izvršiti jedan od sljedećih dijelova cijelog kursa osposobljavanja za ovlašćenje za tip: jedan simulatorski odjeljak u trajanju od najmanje 3 sata ili jednu letačku vježbu u trajanju od najmanje jednog sata uključujući najmanje dva polijetanja i slijetanja;

ii. izvršiti obuky za osvježenje instruktorskog znanja u ulozi TRI u ATO-u;

iii. položiti procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935.

(2) Helikopteri i vazduhoplovi s pogonjenim uzgonom. Za produžavanje TRI(H) ili TRI(PL) sertifikata, podnosilac zahtjeva mora, unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka valjanosti sertifikata ispuniti 2 od sljedeća 3 zahtjeva:

i. obaviti 50 sati letačkog osposobljavanja na svakom tipu vazduhoplova za koje ima privilegije osposobljavanja ili na FSTD-u koji predstavlja te tipove, od čega najmanje 15 sati mora biti unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka valjanosti TRI sertifikata.

U slučaju TRI(PL), navedeni sati letačkog osposobljavanja mogu se naletiti kao TRI ili TRE, ili SFI ili SFE. U slučaju TRI(H), nalet kao FI, IRI, STI ili kao ispitivač takođe je relevantno za ovu svrhu;

ii. završiti obuku za osvježenje instruktorskog znanja u ulozi TRI u ATO-u;

iii. položiti procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935.

(3) Za svako drugo produžavanje TRI sertifikata, imalac mora položiti procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935.

(4) Ako lice posjeduje TRI sertifikat za više od jednog tipa vazduhoplova unutar iste kategorije, procjena stručnosti na jednom od tipova priznaje se za produžavanje TRI sertifikata i na drugim tipovima unutar iste kategorije vazduhoplova.

(5) Specifični zahtjevi za produženje TRI(H). TRI(H)-u koji posjeduje FI(H) sertifikat na relevantnom tipu priznaće se udovoljavanje zahtjevima u (a) iznad. U tom slučaju, TRI(H) sertifikat je valjan do isteka FI(H) sertifikata.

(b) Obnavljanje

(1) Avioni. Ako je TRI(A) sertifikat istekao podnosilac zahtjeva mora:

i. obaviti unutar 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva, 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja na primjenjivom tipu aviona, od čega 15 sektora smije biti na FFS-u.

ii. završiti relevantne dijelove kursa osposobljavanja za TRI u ATO-u;

iii. provesti u sklopu cijelog kursa osposobljavanja za ovlašćenje za tip, najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja na primjenjivom tipu aviona, pod nadzorom TRI(A).

(2) Helikopteri i vazduhoplovi s pogonjenim uzgonom. Ako je TRI(H) ili TRI(PL) sertifikat istekao, podnosilac zahtjeva mora, unutar perioda od 12 mjeseci prije obnavljanja:

i. završiti obuku za osvježenje instruktorskog znanja u ATO-u, koje mora sadržavati relevantne elemente kursa osposobljavanja za TRI; i

ii. položiti procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935 na svakom tipu vazduhoplova za koji se traži obnavljanje privilegija osposobljavanja.

ODJELjAK 5.

Specifični zahtjevi za instruktora za ovlašćenje za klasu - CRI

FCL.905.CRI CRI - Privilegije i uslovi

(a) Privilegije CRI su sprovođenje obuka za:

(1) sticanje, produženje ili obnavljanje ovlašćenja za klasu ili za tip za jednopilotne avione, osim za jednopilotne kompleksne avione visokih performansi, kada podnosilac zahtjeva traži privilegije za letenje u jednopilotnim operacijama;

(2) ovlašćenje za vuču ili za akrobatsko letenje za kategoriju vazduhoplova, pod uslovom da CRI ima relevantno ovlašćenje i da je dokazao sposobnost sprovođenja osposobljavanja za to ovlašćenje FI-u kvalifikovanom u skladu sa FCL.905.FI(i).

(3) proširenje privilegija imaoca LAPL(A) na drugu klasu ili varijantu aviona.

(b) Privilegije CRI su ograničene za klasu ili za tip aviona na kom je provedena procjena stručnosti instruktora. Privilegije CRI će biti proširene za druge klase ili za tipove kad CRI završi, unutar proteklih 12 mjeseci:

(1) 15 sati naleta kao PIC na avionima primjenjive klase ili tipa aviona;

(2) jedan let osposobljavanja s desnog sjedišta pod nadzorom drugog CRI ili FI kvalifikovanog za tu klasu ili tip koji je na drugom pilotskom sjedištu.

(c) Podnosioci zahtjeva za CRI za višemotorne vazduhoplove koji su imaoci CRI sertifikata za jednomotorne vazduhoplove moraju ispuniti uslove za CRI određene zahtjevima FCL.915.CRI tačkom (a) i zahtjevima FCL.930.CRI tačkom (a) stavom 3. i FCL.935.

FCL.915.CRI CRIPreduslovi

Podnosilac zahtjeva za CRI sertifikat mora završiti najmanje:

(a) za višemotorne avione:

(1) 500 sati naleta kao pilot na avionima;

(2) 30 sati kao PIC na primjenjivoj klasi ili tipu aviona;

(b) za jednomotorne avione:

(1) 300 sati naleta kao pilot na avionima;

(2) 30 sati kao PIC na primjenjivoj klasi ili tipu aviona.

FCL.930.CRI CRI - Kurs osposobljavanja

(a) Kurs osposobljavanja za CRI mora uključivati, najmanje:

(1) 25 sati osposobljavanja za podučavanje i učenje;

(2) 10 sati tehničkog osposobljavanja, uključujući obnavljanje tehničkog znanja, pripremu nastavnih planova i razvoj vještina osposobljavanja u učionici/simulatoru;

(3) 5 sati letačkog osposobljavanja na višemotornim avionima, ili 3 sata letačkog osposobljavanja na jednomotornim avionima od FI(A) kvalifikovanog u skladu sa FCL.905.FI(i).

(b) Podnosiocima zahtjeva koji posjeduju ili su posjedovali sertifikat instruktora u potpunosti se priznaje da udovoljavaju zahtjevima iz (a)(1).

FCL.940.CRI CRI - Produžavanje i obnavljanje

(a) za produžavanje CRI sertifikata, podnosilac zahtjeva mora unutar 12 mjeseci koji prethode isteku valjanosti CRI sertifikata:

(1) obaviti barem 10 sati letačkog osposobljavanja u ulozi instruktora CRI. Ako podnosilac zahtjeva ima CRI privilegije na jednomotornim i višemotornim avionima, 10 sati letačkog osposobljavanja mora biti jednako podijeljeno između jednomotornih i višemotornih aviona; ili

(2) završiti obuky za osvježenje znanja u ulozi CRI u ATO-u; ili

(3) položiti procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935 na višemotornom ili jednomotornom avionu, kako je relevantno.

(b) Za svako drugo produžavanje CRI sertifikata, imalac mora udovoljiti zahtjevu (a)(3).

(c) Obnavljanje. Ako je CRI sertifikat istekao, podnosilac zahtjeva mora unutar perioda od 12 mjeseci prije obnavljanja:

(1) završiti obuku za osvježenje znanja kao CRI u ATO-u;

(2) uspješno položiti procjenu stručnosti kao što je definisano u FCL.935.

ODJELjAK 6.

Specifični zahtjevi za instruktora za instrumentalno letenje IRI

FCL.905.IRI IRI - Privilegije i uslovi

(a) Privilegije IRI-a su sprovođenje osposobljavanja za izdavanje, produženje i obnavljanje IR-a na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova.

(b) Specifični zahtjevi za MPL kurs. Da bi provodio obuku za osnovnu fazu osposobljavanja na MPL kursu, IRI mora:

(1) imati IR za višemotorne avione; i

(2) imati najmanje 1 500 sati naleta na vazduhoplovu u višečlanim operacijama.

(3) U slučaju da je IRI već kvalifikovan za sprovođenje osposobljavanja za integrisane ATP(A) ili CPL(A)/IR kurseve, zahtjevi (b)(2) mogu biti zamijenjeni sa završenim kursem datim u stavu FCL.905.FI(j)(3).

FCL.915.IRI IRI -Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za IRI sertifikat mora:

(a) za IRI(A):

(1) imati najmanje 800 sati naleta IFR, od čega najmanje 400 sati mora biti u avionima; i

(2) u slučaju podnosioca zahtjeva za sticanje IRI(A) za višemotorne avione, ispuniti zahtjeve iz stavova FCL.915.CRI tačke (a), FCL.930.CRI i FCL.935;

(b) za IRI(H):

(1) imati najmanje 500 sati naleta IFR, od čega najmanje 250 sati mora biti instrumentalni nalet na helikopterima; i

(2) u slučaju podnosioca zahtjeva za IRI(H) za

višepilotne helikoptere, udovoljiti zahtjevima u FCL.905.FI(g)(3)(ii);

(c) za IRI(As), imati najmanje 300 sati IFR, od čega

najmanje 100 sati mora biti instrumentalni nalet na vazdušnim brodovima.

FCL.930.IRI IRI - Kurs osposobljavanja

(a) Kurs osposobljavanja za IRI mora uključivati, najmanje: (1) 25 sati osposobljavanja za podučavanje i učenje;

(2) 10 sati tehničkog osposobljavanja, uključujući ponavljanje teorijskog znanja iz instrumenata, pripremu nastavnih planova i razvoj vještina osposobljavanja u učionici;

(3)

i. za IRI(A), najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja na avionu, FFS-u, FTD-u 2/3 ili FPNT-u II. U slučaju da podnosioci zahtjeva imaju FI(A) sertifikat, navedeni sati smanjuju se na 5;

ii. za IRI(H), najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja na helikopteru, FFS-u, FTDu 2/3 ili FPNT-u II/III;

iii. za IRI(As), najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja na vazdušnom brodu, FFS-u, FTD-u 2/3 ili FNPT-u II.

(b) Letačku obuku mora izvršiti FI kvalifikovan u skladu sa FCL.905.FI(i).

(c) Za podnosioce zahtjeva koji imaju ili su imali sertifikat instruktora smatraće se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu (a)(1).

FCL.940.IRI IRI -Produžavanje i obnavljanje

Za produžavanje i obnavljanje IRI sertifikata, imalac će udovoljiti zahtjevima za produžavanje i obnavljanje FI sertifikata, u skladu sa FCL.940.FI.

ODJELjAK 7.

Specifični zahtjevi za instruktora na simulatoru letenja - SFI

FCL.905.SFI SFI - Privilegije i uslovi

Privilegije SFI-a su sprovođenje osposobljavanja na simulatoru letenja, unutar relevantne kategorije vazduhoplova, za:

(a) izdavanje, produžavanje i obnavljanje IR-a, ako on/ona ima ili je imao IR u relevantnoj kategoriji vazduhoplova i ima završen IRI kurs osposobljavanja; i

(b) slučaj SFI za jednopilotne avione:

(1) izdavanje, produžavanje i obnavljanje ovlašćenja za tip za jednopilotne složene avione visokih performansi, kada podnosilac zahtjeva traži privilegije za izvođenje jednopilotnih operacija.

Privilegije SFI(SPA) mogu biti proširene na letačku obuku za ovlašćenja za tip za jednopilotne složene avione visokih performansi u višepilotnim operacijama, ako on/ona:

i. ima MCCI sertifikat; ili

ii. ima ili je imao TRI sertifikat za višepilotni avion; i

(2) ako su privilegije SFI(SPA) proširene na višepilotne operacije u skladu sa (1):

i. MCC;

ii. MPL kurs za osnovnu fazu osposobljavanja;

(c) slučaj SFI za višepilotne avione:

(1) izdavanje, produženje i obnavljanje ovlašćenja za tip za:

i. višepilotne avione;

ii. jednopilotne složene avione visokih performansi kada podnosilac zahtjeva traži privilegije za izvođenje višepilotnih operacija;

(2) MCC;

(3) MPL kurs za osnovnu fazu, prelaznu i naprednu faze, ako za osnovnu fazu on/ona ima ili je imao FI(A) ili IRI(A) sertifikat;

(d) za slučaj SFI za helikoptere:

(1) sticanje, produžavanje i obnavljanje ovlašćenja za tip helikoptera;

(2) MCC obuka kada SFI ima privilegije da cprovodi obuka za višepilotne helikoptere.

FCL.910.SFI SFI -Ograničene privilegije

Privilegije SFI-a ograničene su na FTD 2/3 ili FFS za tip vazduhoplova na kom je SFI kurs osposobljavanja završen.

Privilegije mogu biti proširene na druge FSTD-ove koji predstavljaju dalje tipove iste kategorije vazduhoplova kada je imalac:

(a) zadovoljavajuće završio simulatorski sadržaj relevantnog kursa za obuku za ovlašćenje za tip; i

(b) proveo na kompletnom kursu za obuku za ovlašćenje za tip najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja povezanog s dužnostima SFI-a na odgovarajućem tipu pod nadzorom TRE-a i dobio pozitivnu ocjenu kvalifikovanog TRE-a za tu svrhu.

FCL.915.SFI SFI - Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za SFI sertifikat mora:

(a) imati ili je imao CPL, MPL ili ATPL u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova;

(b) položiti provjeru stručnosti za izdavanje specifičnog ovlašćenja za tip vazduhoplova na FFS-u koji predstavlja odgovarajući tip, unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu, i

(c) dodatno, za SFI(A) za višepilotne avione ili SFI(PL), imati:

(1) najmanje 1 500 sati naleta kao pilot na višepilotnim avionima ili vazduhoplovima s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo;

(2) završeno kao pilot ili kao posmatrač, unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu, najmanje:

i. 3 rutna sektora u pilotskoj kabini odgovarajućeg tipa vazduhoplova; ili

ii. 2 LOFT bazne simulatorske sekcije provedene od strane kvalifikovane letačke posade u pilotskoj kabini odgovarajućeg tipa. Navedene simulatorske sekcije moraju uključivati 2 leta, svaki od najmanje 2 sata, između 2 različita aerodroma, i povezano predletno planiranje i poslijeletna uputstva (*de-briefing*);

(d) dodatno, za SFI(A) za jednopilotne složene avione visokih performansi:

(1) imati najmanje 500 sati naleta kao PIC na jednopilotnim avionima;

(2) imati ili je imao IR(A) ovlašćenje za višemotorne avione; i

(3) udovoljiti zahtjevima iz (c)(2); (e) dodatno, za SFI(H), imati:

(1) obavljen, najmanje 1 sat naleta u pilotskoj kabini odgovarajućeg tipa, kao pilot ili kao posmatrač unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu; i

(2) za slučaj višepilotnih helikoptera, najmanje 1 000 sati letačkog iskustva kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 350 sati kao pilot višepilotnih helikoptera;

(3) za slučaj jednopilotnih višemotornih helikoptera, 500 sati kao pilot na helikopterima, uključujući 100 sati kao PIC na jednopilotnim višemotornim helikopterima;

(4) za slučaj jednopilotnih jednomotornih helikoptera, 250 sati kao pilot na helikopterima.

FCL.930.SFI SFI - Kurs osposobljavanja

(a) Kurs osposobljavanja za SFI mora uključivati:

(1) FSTD sadržaj odgovarajućeg kursa za ovlašćenje za tip;

(2) sadržaj TRI kursa osposobljavanja.

(b) Podnosiocu zahtjeva za SFI sertifikat koji ima TRI sertifikat za relevantni tip, smatraće se da potpuno udovoljava zahtjevima ovog stava.

FCL.940.SFI SFI -Produžavanje i obnavljanje

(a) Produžavanje. Za produžavanje SFI sertifikata podnosilac zahtjeva mora, unutar perioda valjanosti SFI sertifikata, ispuniti 2 od sljedeća 3 zahtjeva:

(1) imati 50 sati kao instruktor ili ispitivač na FSTD-u, od čega najmanje 15 sati mora biti unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka valjanosti SFI sertifikata;

(2) završiti obuku za osvježenje znanja za instruktore kao SFI u ATO-u;

(3) uspješno položiti relevantne sekcije procjene stručnosti u skladu sa FCL.935.

(b) Dodatno, podnosilac zahtjeva mora položiti, na FFSu, provjeru stručnosti za sticanje specifičnog ovlašćenja za tip vazduhoplova koji predstavlja tipove za koji se posjeduju privilegije.

(c) Za svako drugo produžavanje SFI sertifikata, imalac mora udovoljiti zahtjevu iz (a)(3).

(d) Obnavljanje. Ako je SFI sertifikat istekao, imalac mora, unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu:

(1) završiti simulatorski sadržaj SFI kursa osposobljavanja;

(2) ispuniti zahtjeve navedene u (a)(2) i (3).

ODJELjAK 8.

Specifični zahtjevi za instruktora za saradnju višečlane posade - MCCI

FCL.905.MCCI MCCI - Privilegije i uslovi

(a) Privilegije MCCI-a su sprovođenje letačkog osposobljavanja tokom:

(1) praktičnog dijela MCC kurseva kada nije kombinovan s kursem za obuku za ovlašćenje za tip; i

(2) za slučaj MCCI(A), osnovne faze integrisanog MPL kursa osposobljavanja, ako on/ona posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) sertifikat.

FCL.910.MCCI MCCI - Ograničene privilegije

Privilegije imaoca MCCI sertifikata moraju biti ograničene na FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ili FFS na kom je MCCI kurs osposobljavanja završen.

Privilegije mogu biti proširene na druge FSTD-ove koji predstavljaju dalje tipove vazduhoplova kada je imalac završio praktični dio MCCI kursa osposobljavanja na tom tipu FNPT-a II/III MCC, FTD-a 2/3 ili FFS-a.

FCL.915.MCCI MCCI - Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za MCCI sertifikat mora:

(a) imati ili je imao CPL; MPL ili ATPL u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova; (b) imati najmanje:

(1) u slučaju aviona, vazdušnih brodova i vazduhoplova s pogonjenim uzgonom, 1 500 sati letačkog iskustva kao pilot u višečlanim operacijama;

(2) za slučaj helikoptera, 1 000 sati letačkog iskustva kao pilot u višečlanim operacijama, od čega je najmanje 350 sati na višepilotnim helikopterima.

FCL.930.MCCI MCCI - Kurs osposobljavanja

(a) MCCI kurs osposobljavanja mora uključivati, najmanje: (1) 25 sati osposobljavanja za podučavanje i učenje;

(2) tehnička obuka povezana s vrstom FSTD-a na kom podnosilac zahtjeva želi provoditi obuku;

(3) 3 sata praktičnog osposobljavanja, koje može biti letačka obuka ili MCC obuka na relevantnom FNPT-u II/III MCC, FTD-u 2/3 ili FFS-u, pod nadzorom TRI-a, SFI-a ili MCCI-a imenovanog od ATO-a za tu svrhu. Navedeni sati letačkog osposobljavanja pod nadzorom moraju uključivati procjenu stručnosti podnosioca zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.

(b) Za podnosioce zahtjeva koji posjeduju ili su posjedovali FI, TRI, CRI, IRI ili SFI sertifikat, smatraće se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu iz (a)(1).

FCL.940.MCCI MCCI - Produžavanje i obnavljanje

(a) Za produžavanje MCCI sertifikata, podnosilac zahtjeva mora ispuniti zahtjeve FCL.930.MCCI(a)(3) na relevantnom tipu FNPT-a II/III, FTD-a 2/3 ili FFS-a, unutar zadnjih 12 mjeseci perioda valjanosti MCCI sertifikata.

(b) Obnavljanje. Ako je MCCI sertifikat istekao, podnosilac zahtjeva mora ispuniti zahtjeve FCL.930.MCCI(a)(2) i (3) na relevantnom tipu FNPTa II/III MCC, FTD-a 2/3 ili FFS-a.

ODJELjAK 9.

Specifični zahtjevi za instruktora na sintetičkim uređajima - STI

FCL.905.STI STI - Privilegije i uslovi

(a) Privilegije STI-a su sprovođenje osposobljavanja na simulatoru letenja u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova za:

(1) za sticanje dozvole;

(2) sticanje, produžavanje ili obnavljanje IR-a i klase ili ovlašćenja za tip za jednopilotne vazduhoplove, osim za jednopilotne složene avione visokih performansi.

(b) Dodatne privilegije za STI(A). Privilegije STI(A) uključuju obuka na simulatoru letenja tokom faze "osnovne letačke vještine" za integrisani MPL kurs osposobljavanja.

FCL.910.STI STI - Ograničene privilegije

Privilegije STI-a moraju biti ograničene na FNPT II/III, FTD 2/3 ili FFS na kom je kurs osposobljavanja za STI završen.

Privilegije mogu biti proširene na druge FSTD-ove koji predstavljaju dalje tipove vazduhoplova kada imalac ima:

(a) završen FFS sadržaj TRI kursa osposobljavanja na odgovarajućem tipu;

(b) uspješno položenu provjeru stručnosti za specifično ovlašćenje za tip vazduhoplova na FFS-u odgovarajućeg tipa, unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu;

(c) obavljen, na kursu osposobljavanja za ovlašćenje za tip, najmanje jedan FSTD odjeljak povezan sa dužnostima STI-a s minimalnim trajanjem od 3 sata na odgovarajućem tipu vazduhoplova, pod nadzorom ispitivača instruktora letenja (FIE).

FCL.915.STI STI - Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za STI sertifikat mora:

(a) imati, ili je imao unutar 3 godine prije podnošenja zahtjeva, pilotsku dozvolu i privilegije instruktora koje odgovaraju kursevima za koje se obuka namjerava provoditi;

(b) imati završenu na FNPT-u relevantnu provjeru stručnosti za ovlašćenje za klasu ili za tip, unutar perioda od 12 mjeseci koji prethode zahtjevu.

Podnosilac zahtjeva za STI(A) koji želi provoditi obuku samo na BIDT-u, mora završiti samo one vježbe koje su prikladne za ispit praktične osposobljenosti za sticanje PPL(A);

(c) dodatno, za STI(H), mora završiti najmanje 1 sat naleta kao posmatrač u pilotskoj kabini odgovarajućeg tipa helikoptera, unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu.

FCL.930.STI STI - Kurs osposobljavanja

(a) Kurs osposobljavanja za STI mora sadržavati najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja povezanog s dužnostima STI-a na FFS-u, FTD-u 2/3 ili FNPT-u II/III, pod nadzorom FIE-a. Navedeni sati letačkog osposobljavanja pod nadzorom moraju uključivati procjenu stručnosti podnosioca zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.

Podnosioci zahtjeva za STI(A) koji žele provoditi obuku samo na BIDT-u, moraju završiti letačku obuku na BIDT-u.

(b) Za podnosioce zahtjeva za STI(H), kurs će također uključivati FFS sadržaj odgovarajućeg TRI kursa.

FCL.940.STI Produžavanje i obnavljanje STI sertifikata

(a) Produžavanje. Za produžavanje STI sertifikata podnosilac zahtjeva mora, unutar zadnjih 12 mjeseci perioda valjanosti STI sertifikata:

(1) obaviti najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja na FFS-u ili FNPT-u II/III ili BIDT-u, kao dio kompletnog osposobljavanja za CPL, IR, PPL ili kursa za ovlašćenje za klasu ili za tip; i

(2) uspješno položiti na FFS-u, FTD-u 2/3 ili FNPT-u II/III na kom je letačka obuka rutinski obavljena, odgovarajuće sekcije provjere stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu za određenu klasu ili tip vazduhoplova.

Za STI(A) koji vrši obuku samo na BIDT-u, provjera stručnosti mora sadržavati samo vježbe koje odgovaraju ispitu praktične osposobljenosti za sticanje PPL(A).

(b) Obnavljanje. Ako je STI sertifikat istekao, podnosilac zahtjeva mora:

(1) završiti obuku za osvježenje znanja kao STI u ATO-u;

(2) uspješno položiti na FFS-u, FTD-u 2/3 ili FNPT-u II/III na kom je letačka obuka rutinski obavljena, odgovarajuće sekcije provjere stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu za odgovarajuću klasu ili tip vazduhoplova.

Za STI(A) koji vrši obuku samo na BIDT-u, provjera stručnosti mora sadržavati samo vježbe koje odgovaraju ispitu praktične osposobljenosti za sticanje PPL(A).

(3) obaviti na kompletnom kursu osposobljavanja za CPL, IR, PPL ili kursu za ovlašćenje za klasu ili za tip: najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja pod nadzorom FI, CRI(A), IRI ili TRI(H) imenovanog od ATO-a u tu svrhu. Najmanje 1 sat letačkog osposobljavanja mora biti pod nadzorom FIE(A).

ODJELjAK 10.

Instruktor za ovlašćenje za letenje u planinskom području - MI

FCL.905.MI MI - Privilegije i uslovi

Privilegije MI-a su sprovođenje letačkog osposobljavanja za sticanje ovlašćenja za letenje u planinskom području.

FCL.915.MI MI - Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za MI sertifikat mora:

(a) imati, FI, CRI, ili TRI sertifikat, s privilegijama za jednopilotne avione;

(b) imati ovlašćenje za planinsko letenje.

FCL.930. MI MI - Kurs osposobljavanja

(a) Kurs osposobljavanja za MI mora uključivati procjenu stručnosti podnosioca zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.

(b) Prije početka kursa, podnosioci zahtjeva moraju uspješno položiti prijemni ispit u letu s MI-om koji ima FI sertifikat kako bi se procijenilo njihovo iskustvo i sposobnost za pohađanje kursa osposobljavanja.

FCL.940. MI Valjanost MI sertifikata

MI sertifikat valjan je sve dok su valjani sertifikati FI, TRI ili CRI.

ODJELjAK 11.

Specifični zahtjevi za instruktora za testno letenje - FTI

FCL.905.FTI FTI - Privilegije i uslovi

(a) Privilegije instruktora za testno letenja (FTI) su sprovođenje osposobljavanja, unutar odgovarajuće kategorije vazduhoplova, za:

(1) sticanje kategorije 1 ili 2 ovlašćenja za testno letenje, ako on/ona posjeduje relevantnu kategoriju ovlašćenja za testno letenje;

(2) sticanje FTI sertifikata, unutar relevantne kategorije ovlašćenja za testno letenje, ako instruktor ima najmanje 2 godine iskustva u osposobljavanju za sticanje ovlašćenja za testno letenje.

(b) Privilegije FTI-a koji ima kategoriju 1 ovlašćenja za testno letenje uključuju mogućnost letačkog osposobljavanja vezanog i za kategoriju 2 ovlašćenja za testno letenje.

FCL.915.FTI FTI - Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za FTI sertifikat mora:

(a) imati ovlašćenje za testno letenje izdato u skladu sa FCL.820;

(b) imati najmanje 200 sati kategorije 1 ili 2 testnog letenja.

FCL.930.FTI FTI - Kurs osposobljavanja

(a) Kurs osposobljavanja za FTI mora uključivati, najmanje:

(1) 25 sati osposobljavanja za podučavanje i učenje;

(2) 10 sati tehničkog osposobljavanja, uključujući ponavljanje tehničkog znanja, pripremu nastavnih planova i razvoj vještina osposobljavanja u učionici/simulatoru.

(3) 5 sati praktičnog letačkog osposobljavanja pod nadzorom FTI-a kvalifikovanog u skladu sa FCL.905.FTI(b). Navedeni sati letačkog osposobljavanja moraju uključiti procjenu stručnosti podnosioca zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.

(b) Priznavanje:

(1) Za podnosioce zahtjeva koji imaju ili su imali sertifikat instruktora, smatraće se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu iz (a)(1).

(2) Dodatno, za podnosioce zahtjeva koji imaju ili su imali FI ili TRI sertifikat u relevantnoj kategoriji vazduhoplova, smatraće se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu (a)(2).

FCL.940.FTI FTI - Produžavanje i obnavljanje

(a) Produžavanje. Za produžavanje FTI sertifikata, podnosilac zahtjeva mora, unutar perioda valjanosti FTI sertifikata, ispuniti jedan od sljedećih zahtjeva: (1) imati najmanje:

i. 50 sati testnog letenja, od čega će najmanje 15 sati biti u periodu od 12 mjeseci koji prethode datumu isteka FTI sertifikata; i

ii. 5 sati letačkog osposobljavanja testnog letenja unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka FTI sertifikata; ili

(2) završiti obuku osvježenja znanja kao FTI u ATO-u.

Obuka osvježenja znanja mora se zasnivati na elementu praktičnog letačkog osposobljavanja FTI kursa osposobljavanja, u skladu sa FCL.930.FTI(a)(3), i uključuje najmanje 1 let osposobljavanja pod nadzorom FTI-a kvalifikovanog u skladu sa FCL.905.FTI(b).

(b) Obnavljanje. Ako je FTI sertifikat istekao, podnosilac zahtjeva mora završiti obuku za osvježenje znanja kao FTI u ATO-u. Obuka za osvježenje znanja će biti usklađena najmanje sa zahtjevima iz FCL.930.FTI(a)(3).

PODDIO K

ISPITIVAČI

ODJELjAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.1000 Sertifikati ispitivača

(a) Uopšteno. Imaoci sertifikata ispitivača moraju:

(1) imati dozvolu, ovlašćenje ili sertifikat jednak onima za koje su ovlašćeni da provode ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti i imati privilegije osposobljavanja za njih.

(2) biti kvalifikovani za obavljanje dužnosti PIC-a na vazduhoplovu tokom ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti kada se provode na vazduhoplovu.

(b) Posebni uslovi:

(1) U slučaju uvođenja novog vazduhoplova u državama članicama ili u flotu operatora, kada usklađenost sa zahtjevima u ovom poddijelu nije moguća, nadležni organ može izdati poseban sertifikat kojim se daju privilegije za sprovođenje ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti. Takav sertifikat mora biti ograničen na ispite praktične osposobljenosti i provjere stručnosti koje su potrebne za uvođenje novog tipa vazduhoplova i njegova valjanost neće, u svakom slučaju, biti duža od 1 godine.

(2) Imaoci sertifikata koji su stekli sertifikat u skladu sa (b)(1) i koji žele podnijeti zahtjev za sertifikat ispitivača moraju ispuniti preduslove i zahtjeve za produžavanje za tu kategoriju ispitivača.

(c) Ispitivanje izvan područja država članica:

(3) Bez obzira stav (a), u slučaju ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti koje se provode u ATO-u izvan područja država članica, nadležni organ države članice može izdati sertifikat ispitivača koji ima pilotsku dozvolu izdatu od treće zemlje u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji, ako podnosilac zahtjeva:

i. ima najmanje jednaku dozvolu, ovlašćenje, ili sertifikat onima za koje je ovlašćen da cprovodi ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti, i u svakom slučaju najmanje CPL;

ii. ispunjava zahtjeve uspostavljene u ovom poddijelu za sticanje relevantnog sertifikata ispitivača; i

iii. dokaže nadležnom organu prikladni nivo znanja pravila iz oblasti bezbjednosti vazduhoplovstva kako bi bio sposoban izvršavati privilegije ispitivača u skladu sa ovim dijelom.

(4) Sertifikat na koji se odnosi stav (1) mora biti ograničen na sprovođenje ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti:

i. izvan područja država članica; i

ii. na pilote koji imaju dovoljno znanja iz jezika u kom se provjera provodi.

FCL.1005 Ograničenje privilegija u slučaju postojećih interesa

Ispitivači ne smiju sprovoditi:

(a) ispite praktične osposobljenosti ili procjene stručnosti podnosiocima zahtjeva za sticanje dozvole, ovlašćenja ili sertifikata:

(1) kojima su provodili više od 25 % traženog letačkog osposobljavanja za dozvolu, ovlašćenje ili sertifikat za koje se provodi ispit praktične osposobljenosti ili procjene stručnosti; ili

(2) kada su bili odgovorni za preporuku za ispit praktične osposobljenosti, u skladu sa FCL.030(b);

(b) ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti kad god osjećaju da bi njihova objektivnost mogla biti upitna.

FCL.1010 Preduslovi za ispitivače

Podnosioci zahtjeva za sertifikat ispitivača moraju dokazati:

(a) relevantno znanje, prijašnje radno iskustvo i odgovarajuće iskustvo vezano za privilegije ispitivača;

(b) da nisu bili podložni nikakvim sankcijama, uključujući privremeno oduzimanje, ograničenje ili oduzimanje neke od njihovih dozvola, ovlašćenja ili sertifikata izdatih u skladu sa ovim dijelom, zbog neusklađenosti sa važećim zakonskim odredbama i pripadajućim podzakonskim aktima tokom zadnje 3 godine.

FCL.1015 Standardizacija ispitivača

(a) Podnosioci zahtjeva za sertifikat ispitivača moraju proći standardizacijski kurs predviđen od tog nadležnog organa ili od ATO-a i odobrenog od tog nadležnog organa.

(b) Standardizacijski kurs mora se sastojati od teorijskog i praktičnog osposobljavanja i mora uključivati, najmanje:

(1) sprovođenje 2 ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti za dozvole, ovlašćenja ili sertifikate za koje podnosilac zahtjeva traži privilegije za sprovođenje ispita i provjera;

(2) obuka o primjenjivim zahtjevima u ovom dijelu i o primjenjivim zahtjevima letačkih operacija, sprovođenje ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti ili procjena stručnosti, i njihovu dokumentaciju i izvještavanje;

(3) uputstvo *(briefing)*o nacionalnim administrativnim procedurama, o zahtjevima za zaštitu ličnih podataka, o odgovornosti, o osiguranju od nesreća i o naknadama.

(4) uputstvo o potrebi preispitivanja i primjene elemenata iz stava 3. pri sprovođenju ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti podnosioca zahtjeva kada nadležni organ nije organ koji je izdao sertifikat ispitivaču; i

(5) uputstvo kako prema potrebi ostvariti pristup tim nacionalnim procedurama i zahtjevima ostalih nadležnih organa;

(c) Imaoci sertifikata ispitivača ne smiju sprovoditi ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti sa podnosiocima zahtjeva za koje nadležni organ nije isti kao onaj koji je izdao sertifikat ispitivača, osim kada se upoznaju s najnovijim dostupnim podacima o odgovarajućim nacionalnim procedurama organa nadležnog za izdavanje dozvole podnosioca zahtjeva:

(1) kad su obavijestili nadležni organ podnosioca zahtjeva o njihovoj namjeri sprovođenja ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti i o njihovom obimu privilegija kao ispitivača;

(2) kad su primili uputstvo *(briefing)*od nadležnog organa podnosioca zahtjeva o spomenutim elementima u (b)(3).

FCL.1020 Provjera stručnosti ispitivača

Podnosioci zahtjeva za sertifikat ispitivača moraju dokazati svoju stručnost inspektoru nadležnog organa ili starijem ispitivaču posebno ovlašćenom u tu svrhu od nadležnog organa odgovornog za izdavanje sertifikata ispitivača preko sprovođenja ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti u ulozi ispitivača za koje se privilegije traže, uključujući pretpoletno uputstvo *(briefing)*, sprovođenje ispita, provjere ili procjene, i procjene osobe kojoj se ispit, provjera ili procjena daje, poslijeletno uputstvo *(debriefing*) i unos evidnecija u dokumentaciju.

FCL.1025 Valjanost, produžavanje i obnavljanje sertifikata ispitivača

(a) Valjanost. Sertifikat ispitivača će biti valjan 3 godine.

(b) Produžavanje. Sertifikat ispitivača će se produžiti kada imalac, tokom perioda valjanosti sertifikata:

(1) provede najmanje 2 ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti svake godine;

(2) prisustvuje seminaru za osvježenje znanja ispitivača pripremljen od nadležnog organa ili od ATO-a i odobrenog od nadležnog organa, tokom perioda zadnje godine valjanosti;

(3) Jedan od ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti obavljene tokom zadnje godine valjanosti perioda u skladu sa (1) mora biti procijenjen od inspektora nadležnog organa ili od starijeg ispitivača posebno ovlašćenog u tu svrhu od nadležnog organa odgovornog za izdavanje sertifikata ispitivača;

(4) Kada podnosilac zahtjeva za produžavanje ima privilegije za više od jedne kategorije ispitivača, kombinovano produžavanje svih privilegija ispitivača može se postići kada podnosilac zahtjeva ispunjava zahtjeve u (b)(1) i (2) i FCL.1020 za jednu od kategorija sertifikata ispitivača koju ima, u dogovoru s nadležnim organom.

(c) Obnavljanje. Ako je sertifikat istekao, podnosioci zahtjeva moraju ispuniti zahtjeve iz (b)(2) i FCL.1020 prije nego što nastave s korišćenjem privilegija.

(d) Sertifikat ispitivača će biti produžen ili obnovljen samo ako podnosilac zahtjeva dokaže kontinuiranu usklađenost s zahtjevima u FCL.1010 i FCL.1030.

FCL.1030 Sprovođenje ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti i procjena stručnosti

(a) Tokom sprovođenja ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti i procjena stručnosti, ispitivači moraju:

(1) osigurati da komunikacija s podnosiocem zahtjeva može biti uspostavljena bez jezičkih prepreka;

(2) potvrditi da podnosilac zahtjeva ispunjava sve kvalifikacije, zahtjeve osposobljavanja i iskustva u ovom dijelu za sticanje, produžavanje ili obnavljanje dozvole, ovlašćenja ili sertifikata za koji se ispit praktične osposobljenosti, provjera stručnosti ili procjena stručnosti provodi;

(3) upoznati podnosioca zahtjeva o posljedicama dostavljanja nepotpunih, netačnih ili neistinitih informacija vezanih za njihovy obuky i letačko iskustvo.

(b) Nakon završetka ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti, ispitivač mora:

(1) obavijestiti podnosioca zahtjeva o rezultatu testa. U slučaju djelomičnog prolaska ili pada, ispitivač mora obavijestiti podnosioca zahtjeva da on/ona ne može koristiti privilegije ovlašćenja dok ne postigne potpun prolaz. Ispitivač mora potanko obrazložiti bilo kakve dodatne zahtjeve za obukom i objasniti podnosiocu zahtjeva pravo žalbe;

(2) u slučaju uspješno položenog ispita stručnosti ili procjene stručnosti za produžavanje ili obnavljanje, izvršiti unos u dozvolu ili sertifikat podnosioca zahtjeva s novim datumom isteka valjanosti ovlašćenja ili sertifikata ako je posebno ovlašćen u tu svrhu od strane nadležnog organa odgovornog za dozvolu podnosioca zahtjeva;

(3) dati podnosiocu zahtjeva potpisan izvještaj s ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti i podnijeti bez kašnjenja kopije izvještaja nadležnom organu odgovornom za dozvolu podnosioca zahtjeva, i nadležnom organu koji je izdao sertifikat ispitivača.

Izvještaj mora uključivati:

i. izjavu da je ispitivač primio sve informacije od podnosioca zahtjeva vezano za njegovo iskustvo i obuky, i potvrdio da su iskustvo i obuka u skladu sa primjenjivim zahtjevima u ovom dijelu;

ii. potvrdu da su svi zahtijevani manevri i vježbe provedeni, kao i informaciju o usmenom ispitivanju teorijskog znanja, kada je primjenjivo. Ako podnosilac zahtjeva nije uspješno položio neki dio sekcije, ispitivač mora zapisati razloge za takvu procjenu;

iii. rezultat ispita, provjere ili procjene stručnosti;

iv. izjava da je ispitivač pregledao i primijenio nacionalne procedure organa nadležnog za izdavanje dozvole podnosioca zahtjeva ako organ nadležan za sertifikat podnosioca zahtjeva nije isti onaj koji je izdao sertifikat ispitivaču;

v. kopiju sertifikata ispitivača s područjem primjene njegovih/njenih privilegija u svojstvu ispitivača u pogledu sprovođenja ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti podnosioca zahtjeva kada organ nadležan za izdavanje dozvole podnosioca zahtjeva nije isti onaj koji je dodijelio sertifikat ispitivaču.

(c) Ispitivači moraju čuvati evidnecije 5 godina sa svim detaljima ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti i procjene stručnosti koje su sproveli i njihove rezultate.

(d) Na zahtjev nadležnog organa koji je odgovoran za izdavanje sertifikata ispitivača, ili nadležnog organa odgovornog za izdavanje dozvole podnosioca zahtjeva, ispitivač mora predati sve evidnecije i izvještaje, i bilo koje druge informacije, kako se zahtijeva u svrhu nadzora.

ODJELjAK 2.

Specifični zahtjevi za ispitivače u letu - FE

FCL.1005.FE FE - Privilegije i uslovi

(a) FE(A). Privilegije FE-a za avione su sprovođenje:

(1) ispita praktične osposobljenosti za sticanje PPL(A) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za povezana jednopilotna ovlašćenja za klasu i za tip, osim za jednopilotne kompleksne avione visokih performansi, ako ispitivač ima najmanje 1 000 sati naleta kao pilot na avionima ili TMGovima, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;

(2) ispita praktične osposobljenosti za sticanje CPL(A) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za povezana jednopilotna ovlašćenja za klasu i za tip, osim za jednopilotne kompleksne avione visokih performansi, ako ispitivač ima najmanje 2 000 sati naleta kao pilot na avionima ili TMGovima, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;

(3) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za LAPL(A), ako ispitivač ima najmanje 500 sati naleta kao pilot na avionima ili TMG-ovima, uključujući najmanje 100 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;

(4) ispita praktične osposobljenosti za sticanje ovlašćenja za planinsko letenje, ako ispitivač ima najmanje 500 sati naleta kao pilot na avionima ili TMG-ovima, uključujući najmanje 500 polijetanja i slijetanja u svrhu letačkog osposobljavanja za ovlašćenje za planinsko letenje;

(5) provjera stručnosti za produženje ili obnavljanje ovlašćenja za EIR, uz uslov da FE ima najmanje 1 500 sati iskustva kao pilot u avionima i ispunjava uslove iz FCL.1010.IRE tačke (a) stava 2.

(b) FE(H). Privilegije FE-a za helikoptere su sprovođenje:

(1) ispita praktične osposobljenosti za sticanje PPL(H) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za jednopilotna jednomotorna ovlašćenja za tip helikoptera unesena u PPL(H), ako ispitivač ima najmanje 1 000 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;

(2) ispita praktične osposobljenosti za sticanje CPL(H) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za jednopilotna jednomotorna ovlašćenja za tip helikoptera unesena u CPL(H), ako ispitivač

ima najmanje 2000 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;

(3) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za jednopilotna višemotorna ovlašćenja za tip helikoptera unesena u PPL(H) ili CPL(H), ako ispitivač ima ispunjene zahtjeve iz (1) ili (2), kako je primjenjivo, i ima CPL(H) ili ATPL(H) i, kada je primjenjivo, IR(H);

(4) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za LAPL(H), ako ispitivač ima najmanje 500 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 150 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;

(c) FE(As). Privilegije FE-a za vazdušne brodove su sprovođenje ispita praktične osposobljenosti za sticanje PPL(AS) i CPL(As) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za povezana ovlašćenja za tip vazdušnog broda, ako ispitivač ima 500 sati naleta kao pilot na vazdušnim brodovima, uključujući 100 sati u svrhu letačkog osposobljavanja. (d) FE(S). Privilegije FE-a za jedrilice su sprovođenje:

(1) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za SPL i LAPL(S), ako ispitivač ima 300 sati naleta kao pilot na jedrilicama ili jedrilicama s pomoćnim motorom, uključujući 150 sati ili 300 startova u svrhu letačkog osposobljavanja;

(2) provjera stručnosti za proširenje SPL privilegija na komercijalne operacije, ako ispitivač ima 300 sati naleta kao pilot na jedrilicama ili jedrilicama s pomoćnim motorom, uključujući 90 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;

(3) ispita praktične osposobljenosti za proširenje privilegija imaoca SPL ili LAPL(S) na TMG, ako ispitivač ima 300 sati naleta kao pilot na jedrilicama ili jedrilicama s pomoćnim motorom, uključujući 50 sati letačkog osposobljavanja na TMG-u;

(4) ispita praktične osposobljenosti i stručnosti za ovlašćenje za letenje jedrilicom u uslovima bez vanjske vidljivosti, pod uslovom da ispitivač ima najmanje 200 sati naleta kao pilot na jedrilicama ili motornim jedrilicama, uključujući najmanje 5 sati ili 25 letova letačkog osposobljavanja za ovlašćenje za letenje jedrilicom u uslovima bez vanjske vidljivosti ili najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja za ovlašćenje za EIR ili IR(A).

(e) FE(B). Privilegije FE-a za balone su sprovođenje:

(1) ispita praktične osposobljenosti za sticanje BPL i LAPL(B) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za proširenje privilegija na balon druge klase ili grupe, ako ispitivač ima 250 sati naleta kao pilot na balonima, uključujući 50 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;

(2) provjera stručnosti za proširenje BPL privilegija na komercijalne operacije, ako ispitivač ima 300 sati naleta kao pilot na balonima, od čega je 50 sati unutar iste grupe balona za koju se proširenje traži. 300 sati naleta mora uključivati 50 sati u svrhu letačkog osposobljavanja.

FCL.1010.FE FE - Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za FE sertifikat mora imati: FI sertifikat u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova.

ODJELjAK 3.

Specifični zahtjevi za ispitivača za ovlašćenje za tip

FCL.1005.TRE TRE - Privilegije i uslovi

(a) TRE(A) i TRE(PL). Privilegije TRE-a za avione ili vazduhoplove s pogonjenim uzgonom su sprovođenje:

(1) ispita praktične osposobljenosti za prvo sticanje ovlašćenja za tip za avione ili vazduhoplove s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo;

(2) provjera stručnosti za produženje ili obnavljanje ovlašćenja za tip, ovlašćenja EIR i IR;

(3) ispita praktične osposobljenosti za sticanje ATPL(A);

(4) ispita praktične osposobljenosti za sticanje MPL; ako ispitivač ispunjava zahtjeve u FCL.925;

(5) procjena stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje TRI ili SFI sertifikata u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova ako je tri godine ispitivač proveo u ulozi TRE-a.

(b) TRE(H). Privilegije TRE(H) su sprovođenje:

(1) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje ovlašćenja za tip helikoptera;

(2) provjera stručnosti za produžavanje ili obnavljanje IR, ili proširenje IR(H) s jednomotornog helikoptera na višemotorni helikopter, ako TRE(H) ima valjani IR(H);

(3) ispita praktične osposobljenosti za sticanje ATPL(H);

(4) procjena stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje TRI(H) ili SFI(H) sertifikata ako je ispitivač tri godine proveo u ulozi TRE-a.

FCL.1010.TRE TRE - Preduslovi

(a) TRE(A) i TRE(PL). Podnosioci zahtjeva za TRE sertifikat za avione i vazduhoplove s pogonjenim uzgonom moraju:

(1) za slučaj višepilotnih aviona ili vazduhoplova s pogonjenim uzgonom, imati 1 500 sati naleta kao piloti višepilotnih aviona ili vazduhoplova s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;

(2) za slučaj jednopilotnih kompleksnih aviona visokih performansi, imati 500 sati naleta kao pilot jednopilotnih aviona, od čega najmanje 200 sati mora biti kao PIC;

(3) imati CPL ili ATPL i TRI sertifikat za odgovarajući tip;

(4) za prvo sticanje TRE sertifikata, moraju imati najmanje 50 sati letačkog osposobljavanja kao TRI, FI ili SFI na odgovarajućem tipu ili FSTD-u koji predstavlja taj tip.

(b) TRE(H). Podnosioci zahtjeva za TRE(H) sertifikat za helikoptere moraju:

(1) imati TRI(H) sertifikat ili, u slučaju jednopilotnih jednomotornih helikoptera, valjani FI(H) sertifikat, za odgovarajući tip;

(2) za prvo sticanje TRE sertifikata, moraju imati 50 sati letačkog osposobljavanja kao TRI, FI ili SFI na odgovarajućem tipu ili FSTD-u koji predstavlja taj tip;

(3) za slučaj višepilotnih helikoptera, moraju imati CPL(H) ili ATPL(H) i 1 500 sati naleta kao pilot na višepilotnim helikopterima, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;

(4) za slučaj jednopilotnih višemotornih helikoptera:

i. moraju imati 1 000 sati naleta kao pilot na helikopterima, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;

ii. moraju imati CPL(H) ili ATPL(H) i, kada je primjenjivo, valjani IR(H);

(5) za slučaj jednopilotnih jednomotornih helikoptera;

i. moraju imati 750 sati naleta kao piloti na helikopterima, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;

ii. imati CPL(H) ili ATPL(H).

(6) Prije proširenja privilegija TRE(H) s jednopilotnih višemotornih na višepilotne višemotorne privilegije na istom tipu helikoptera, imalac mora imati najmanje 100 sati u višepilotnim operacijama na tom tipu.

(7) Za slučaj podnosioca zahtjeva za prvi višepilotni višemotorni TRE sertifikat, 1 500 sati letačkog iskustva na višepilotnim helikopterima kako je traženo u (b)(3) može se smatrati zadovoljavajuće ako imaju 500 sati naleta kao PIC na višepilotnom helikopteru istog tipa.

ODJELjAK 4.

Specifični zahtjevi za ispitivača za klasu - CRE

FCL.1005.CRE CRE - Privilegije

Privilegije CRE-a su sprovođenje, za jednopilotne avione, osim jednopilotnih kompleksnih aviona visokih performansi:

(a) ispita praktične osposobljenosti za sticanje ovlašćena za klasu i za tip;

(b) provjera stručnosti za:

(1) produžavanje ili obnavljanje ovlašćenja za klasu i za tip;

(2) produžavanje i obnavljanje IR-a, ako CRE ispunjava zahtjeve u FCL.1010.IRE(a);

(3) produženje ili obnavljanje ovlašćenja za EIR, uz uslov da CRE ima najmanje 1500 sati iskustva kao pilot u avionima i ispunjava uslove iz FCL.1010.IRE tačke (a) stava 2.

(c) ispita praktične osposobljenosti za proširenje privilegija imaoca LAPL(A) na drugu klasu ili varijantu aviona.

FCL.1010.CRE CRE - Preduslovi

Podnosioci zahtjeva za CRE sertifikat moraju:

(a) imati CPL(A), MPL(A) ili ATPL(A) s jednopilotnim privilegijama ili su je imali i imaju PPL(A);

(b) imaju CRI sertifikat za odgovarajuću klasu ili tip;

(c) imaju 500 sati naleta kao piloti na avionima.

ODJELjAK 5.

Specifični zahtjevi za ispitivača za ovlašćenje za instrumentalno letenje

FCL.1005.IRE IRE - Privilegije

Privilegije imaoca IRE sertifikata su sprovođenje ispita praktične osposobljenosti za izdavanje, te provjera stručnosti za produženje ili obnavljanje ovlašćenja za EIR ili IR.

FCL.1010.IRE IRE - Preduslovi

(a) IRE(A). Podnosioci zahtjeva za IRE sertifikat za avione moraju imati IRI(A) i moraju imati:

(1) 2 000 sati naleta kao piloti aviona; i

(2) 450 sati naleta u IFR uslovima, od čega 250 sati mora biti u ulozi instruktora.

(b) IRE(H). Podnosioci zahtjeva za IRE sertifikat za helikoptere moraju imati IRI(H) i imati:

(1) 2 000 sati naleta kao piloti helikoptera; i

(2) 300 sati instrumentalnog letenja na helikopterima, od čega 200 sati mora biti u ulozi instruktora.

(c) IRE(As). Podnosioci zahtjeva za IRE sertifikat za vazdušne brodove moraju imati IRI(As) i imati:

(1) 500 sati naleta kao piloti vazdušnih brodova; i

(2) 100 sati instrumentalnog letenja na vazdušnim brodovima, od čega 50 sati mora biti u ulozi instruktora.

ODJELjAK 6.

Specifični zahtjevi za ispitivača na simulatoru - SFE

FCL.1005.SFE SFE - Privilegije i uslovi

(a) SFE(A) i SFE(PL). Privilegije SFE-a na avionima ili vazduhoplovima s pogonjenim uzgonom su sprovođenje na FFS-u:

(1) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje ovlašćenja za tip za višepilotne avione ili vazduhoplove s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo;

(2) provjera stručnosti za produžavanje ili obnavljanje IR ako SFE ispunjava zahtjeve u FCL.1010.IRE za odgovarajuću kategoriju vazduhoplova;

(3) ispita praktične osposobljenosti za sticanje ATPL(A);

(4) ispita praktične osposobljenosti za sticanje MPL(A); ako ispitivač ispunjava zahtjeve u FCL.925;

(5) procjena stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje SFI sertifikata u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova ako je ispitivač proveo najmanje 3 godine u ulozi SFE-a.

(b) SFE(H). Privilegije SFE-a za helikoptere su sprovođenje na FFS-u:

(1) ispita praktične osposobljenosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje ovlašćenja za tip; i

(2) provjera stručnosti za produžavanje i obnavljanje IR ovlašćenja, ako SFE udovoljava zahtjevima u FCL.1010.IRE(b);

(3) ispita praktične osposobljenosti za sticanje ATPL(H);

(4) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje SFI(H) sertifikata ako je ispitivač proveo najmanje 3 godine u ulozi SFE-a.

FCL.1010.SFE SFE - Preduslovi

(a) SFE(A). Podnosioci zahtjeva za SFE sertifikat za avione moraju:

(1) imati ili su imali ATPL(A), ovlašćenje za klasu ili za tip i SFI(A) sertifikat za odgovarajući tip aviona;

(2) imati najmanje 1 500 sati naleta kao piloti u višepilotnim avionima;

(3) za prvo sticanje SFE sertifikata, imati najmanje 50 sati osposobljavanja na simulatoru kao SFI(A) na odgovarajućem tipu.

(b) SFE(H). Podnosioci zahtjeva za SFE sertifikat za helikoptere moraju:

(1) imati ili su imali ATPL(H), ovlašćenje za tip i SFI(H) sertifikat za odgovarajući tip helikoptera;

(2) imati najmanje 1 000 sati naleta kao piloti u višepilotnim helikopterima;

(3) za prvo sticanje SFE sertifikata, moraju imati najmanje 50 sati osposobljavanja na simulatoru letenja kao SFI(H) na odgovarajućem tipu.

ODJELjAK 7.

Specifični zahtjevi za ispitivača instruktora leta - FIE

FCL.1005.FIE FIE - Privilegije i uslovi

(a) FIE(A). Privilegije FIE-a na avionima su sprovođenje procjena stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje sertifikata za FI(A), CRI(A), IRI(A) i TRI(A) na jednopilotnim avionima, ako imaju odgovarajući sertifikat instruktora.

(b) FIE(H). Privilegije FIE-a na helikopterima su sprovođenje procjene stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje sertifikata za FI(H), IRI(H) i TRI(H) na jednopilotnim helikopterima, ako imaju odgovarajući sertifikat instruktora.

(c) FIE(As), (S), (B). Privilegije FIE-a na jedrilicama, jedrilicama s pomoćnim motorom, balonima i vazdušnim brodovima su sprovođenje procjene stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje sertifikata instruktora za odgovarajuću kategoriju vazduhoplova, ako imaju odgovarajući sertifikat instruktora.

FCL.1010.FIE FIE - Preduslovi

(a) FIE(A). Podnosioci zahtjeva za FIE sertifikat za avione moraju:

za slučaj podnosilaca zahtjeva koji žele provoditi procjene stručnosti:

(1) imati odgovarajući sertifikat instruktora, kako je primjenjivo;

(2) imati 2 000 sati naleta kao piloti na avionima ili TMG-ovima; i

(3) imati najmanje 100 sati naleta u svrhu osposobljavanja podnosioca zahtjeva za sticanje sertifikata instruktora.

(b) FIE(H). Podnosioci zahtjeva za FIE sertifikat za helikoptere moraju:

(1) imati odgovarajući sertifikat instruktora, kako je primjenjivo;

(2) imati 2 000 sati naleta kao pilot na helikopterima;

(3) imati najmanje 100 sati naleta u svrhu osposobljavanja podnosioca zahtjeva za sticanje sertifikata instruktora.

(c) FIE(As). Podnosioci zahtjeva za FIE sertifikat za vazdušne brodove moraju:

(1) imati 500 sati naleta kao piloti na vazdušnim brodovima;

(2) imati najmanje 20 sati naleta u svrhu osposobljavanja podnosioca zahtjeva za sticanje FI(As) sertifikata;

(3) imati odgovarajući sertifikat instruktora.

(d) FIE(S). Podnosioci zahtjeva za FIE sertifikat za jedrilice moraju:

(1) imati odgovarajući sertifikat instruktora;

(2) imati 500 sati naleta kao pilot na jedrilicama ili na jedrilicama s pomoćnim motorom;

(3) imati:

i. za podnosioce zahtjeva koji žele provoditi procjene stručnosti na TMG-ovima, 10 sati ili 30 polijetanja u svrhu osposobljavanja podnosioca zahtjeva za sticanje sertifikata instruktora na TMG-ovima;

ii. u svim ostalim slučajevima, 10 sati ili 30 startova u svrhu osposobljavanja za sticanje sertifikata instruktora.

(e) FIE(B). Podnosioci zahtjeva za FIE sertifikat za balone moraju imati:

(1) odgovarajući sertifikat instruktora;

(2) 350 sati naleta kao piloti na balonima;

(3) 10 sati naleta u svrhu osposobljavanja podnosioca zahtjeva za sticanje sertifikata instruktora.

Dodatak 1.

Priznavanje teorijskog znanja

Priznavanje teorijskog znanja

A. PRIZNAVANjE TEORIJSKOG ZNANjA ZA STICANjE DOZVOLE PILOTA - PRELAZNA OBUKA I ZAHTJEVI ISPITIVANjA

1. LAPL, PPL, BPL i SPL

1.1. Za sticanje LAPL-a, imaocu LAPL-a u drugoj kategoriji vazduhoplova biće u potpunosti priznato teorijsko znanje iz zajedničkih predmeta kako je definisano u FCL.120(a).

- Načela letenja;

- Opšte znanje o vazduhoplovima; Navigacija;

- Izvođenje i planiranje leta;

- Operativni postupci.

1.2. Ne dovodeći u pitanje prethodno navedeni stav, za sticanje LAPL, PPL, BPL ili SPL, imalac dozvole u drugoj kategoriji vazduhoplova mora završiti obuku za teorijsko znanje i uspješno položiti ispite iz teorijskog znanja do odgovarajućeg nivoa iz sljedećih predmeta:

- Načela letenja;

- Operativni postupci;

- Izvođenje i planiranje leta;

- Opšte znanje o vazduhoplovima;

- Navigacija.

1.3. Za sticanje PPL, BPL ili SPL, imaocima LAPL-a u istoj kategoriji vazduhoplova biće u potpunosti priznata obuka za teorijsko znanje i zahtjevi vezani za ispit iz teorijskog znanja.

1.4. Nezavisno od stava 1.2., za sticanje LAPL(A) imalac LAPL(S) s proširenjem na TMG mora dokazati odgovarajući nivo teorijskog znanja za klasu jednomotornih klipnih aviona (kopno) u skladu sa FCL.135. A tačkom (a) stavom 2.

2. CPL

2.1. Podnosilac zahtjeva za CPL koji posjeduje CPL u drugoj kategoriji vazduhoplova završiće odobreni kurs prelaznog osposobljavanja za teorijsko znanje u skladu sa utvrđenim razlikama između CPL programa za različite kategorije vazduhoplova.

2.2. Podnosilac zahtjeva mora uspješno položiti ispite iz teorijskog znanja kako je opisano u ovom dijelu za sljedeće predmete u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova:

021 - Opšte znanje o vazduhoplovima: Konstrukcija i sistemi vazduhoplova; Struja; Pogonski sistem; Oprema za spašavanje;

022 - Opšte znanje o vazduhoplovima: Mjerni uređaji;

032/034 - Izvršavanje avioni ili helikopteri, kao što je primjenjivo;

070 - Operativni postupci, i

080 - Načela letenja.

2.3. Podnosiocu zahtjeva za CPL koji je uspješno položio odgovarajuće ispite iz teorijskog znanja za IR u istoj kategoriji vazduhoplova biće priznati zahtjevi teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:

- Ljudsko izvršavanje;

- Meteorologija.

3. ATPL

3.1. Podnosilac zahtjeva za ATPL koji ima ATPL u drugoj kategoriji vazduhoplova mora završiti odobreni kurs prelaznog osposobljavanja za teorijsko znanje u ATO-u u skladu sa utvrđenim razlikama između ATPL programa za različite kategorije vazduhoplova.

3.2. Podnosilac zahtjeva mora uspješno položiti sljedeće teorijske ispite kako je definisano u ovom dijelu iz sljedećih predmeta za odgovarajuću kategoriju vazduhoplova:

021 - Opšte znanje o vazduhoplovima: Konstrukcija i sistemi vazduhoplova; Struja; Pogonski sistem; Oprema za spašavanje;

022 - Opšte znanje o vazduhoplovima: Instrumenti;

032/034 - Izvršavanje avioni ili helikopteri, kako je primjenjivo;

070 - Operativni postupci; i

080 - Načela letenja.

3.3. Podnosiocu zahtjeva za ATPL(A) koji je uspješno položio relevantne ispite iz teorijskog znanja za CPL(A) biće priznati zahtjevi za teorijsko znanje iz predmeta VFR komunikacija.

3.4. Podnosiocu zahtjeva za ATPL(H), koji je uspješno položio ispite iz teorijskog znanja za CPL(H) biće priznati zahtjevi teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:

- Vazduhoplovno pravo;

- Načela letenja (Helikopter);

- VFR komunikacija.

3.5. Podnosiocu zahtjeva za ATPL(A) koji je uspješno položio ispite iz teorijskog znanja za IR(A) biće priznati zahtjevi za teorijsko znanje iz predmeta IFR komunikacija.

3.6. Podnosiocu zahtjeva za ATPL(H), koji je uspješno položio ispite iz teorijskog znanja za CPL(H) biće priznati zahtjevi za teorijsko znanje iz sljedećih predmeta:

- Načela letenja (Helikopter);

- VFR komunikacija.

4. IR

4.1. Podnosiocu zahtjeva za IR ili EIR koji je uspješno položio odgovarajuće ispite iz teorijskog znanja za sticanje CPL-a u istoj kategoriji vazduhoplova priznaće se zahtjevi teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:

- Ljudsko izvršavanje;

- Meteorologija.

4.2. Podnosilac zahtjeva za IR(H) koji je uspješno položio odgovarajuće ispite iz teorijskog znanja za ATPL(H) VFR mora uspješno položiti ispite iz teorijskog znanja za sljedeće predmete:

- Vazduhoplovno pravo;

- Planiranje leta i nadzor leta;

- Radio navigacija;

- IFR komunikacija.

Dodatak 2

Nivoa ovlašćenja iz znanja jezika - Stručni, napredni i operativni nivo

Nivo	Izgovor	Jezička struktura	Vokabular	Lakoća izražavanja	Razumijevanje	Govorna interakcija
Stručni (Nivo 6)	Izgovor, naglasak, ritam i intonacija su pod uticajem maternjeg jezika ili regionalne varijante, gotovo nikad ne utiču na razumijevanje.	Jednostavne i složene gramatičke i rečenične structure koristi dosljedno i njima dobro vlada.	Raspon i tačnost vokabulara su dovoljni za uspješno komuniciranje o širokom rasponu poznatih i nepoznatih tema. Vokabular je svojstven nekom narječju, nijansiran i osjetljiv na izraz.	Duže vrijeme može govoriti prirodno, tečno bez napora. Mijenja tečnost govora kako bi postigao stilski efekt, npr. naglasio poentu. Koristi spontano odgovarajuće diskurzivne oznake i konektore.	Razumijevanje je dosljedno tačno u gotovo svim kontekstima i uključuje razumijevanje jezičkih i kulturnih istančanosti.	Reagira s lakoćom u gotovo svim situacijama. Osjetljiv je na govorne i negovorne znakove, i odgovara na njih prikladno.

Napredni (Nivo 5)	Izgovor, naglasak, ritam i intonacija su pod uticajem maternjeg jezika ili regionalne varijante, rijetko utiču na razumijevanje.	Jednostavne gramatičke i rečenične strukture koristi dosljedno i njima dobro vlada. Koristi složene strukture, ali s greškama koje ponekad mijenjaju značenje.	Raspon i tačnost vokabulara su dovoljni za uspješno komuniciranje o opštim i konkretnim temama te o specifičnim temama vezanim uz radni kontekst. Govornik dosljedno i uspješno parafrazira. Vokabular je ponekad svojstven nekom narječju.	Duže vrijeme može govoriti relativno lako o poznatim temama, ali ne može stilski promijeniti tečnost govora. Može koristiti odgovarajuće diskurzivne oznake ili konektore.	Razumijevanje je potpuno kad je riječ o opštim, konkretnim temama i o specifičnim temama vezanim uz radni kontekst te uglavnom tačan kada je govornik suočen s jezičkom ili situacijskom poteškoćom ili neočekivanim obrtom događaja. Sposoban je razumjeti široki izbor stilskog govora (dijalekt i/ili naglasak) ili izraze.	Reakcije su trenutačne, prikladne i informativne. Uspijeva voditi vezu govornik/slušalac.
Operativni (Nivo 4)	Izgovor, naglasak, ritam i intonacija pod uticajem su maternjeg jezika ili regionalne varijante, ali to samo ponekad utiče na razumijevanje.	Jednostavne gramatičke i rečenične strukture koristi kreativno i uglavnom njima dobro vlada. Greške se mogu pojaviti, posebno u neuobičajenim ili neočekivanim okolnostima, ali to rijetko mijenja značenje.	Raspon i tačnost vokabulara uglavnom su dovoljni za uspješno komuniciranje o opštim i konkretnim temama te o specifičnim temama vezanim uz radni kontekst. Govornik često uspješno parafrazira	Izvjesno vrijeme može govoriti odgovarajućim tempom. Ponekad može doći do gubitka tečnosti na prelazu od uvježbanog ili formulaičnog govora u spontanu interakciju, ali to ne sprječava djelotvornu komunikaciju. U određenoj	Razumijevanje je uglavnom potpuno kad je riječ o opštim ili konkretnim temama te o specifičnim temama vezanim uz radni kontekst, kad je naglasak ili varijanta kojom govori dovoljno razumljiva međunarodnoj zajednici. Kada se	Reakcije su uglavnom trenutačne, prikladne i informativne. Započinje i vodi razgovor čak i kada dođe do neočekivanog obrta događaja. Primjereno rješava moguće nesporazume postavljanjem pitanja, potvrđivanjem ili objašnjavanjem

			kad mu nedostaje vokabular zbog neuobičajenih ili neočekivanih okolnosti.	se mjeri služi diskurzivnim oznakama i konektorima. Poštapalice koje koristi ne odvlače pažnju.	govornik suoči s jezičkom ili situacijskom poteškoćom ili neočekivanim obrtom događaja, razumijevanje može biti usporeno ili zahtijeva objašnjenje.	

Napomena: Prvobitni tekst iz Dodatka 2. prebačen je u AMC, vidjeti takođe pojašnjenje

Dodatak 3.

Kursevi osposobljavanja za sticanje CPL-a i ATPL-a

1. Ovaj Dodatak opisuje zahtjeve za različite vrste kurseva osposobljavanja za sticanje CPL-a i ATPL-a, sa i bez IR-a.

2. Podnosilac zahtjeva koji želi preći u drugi ATO tokom kursa osposobljavanja mora podnijeti zahtjev nadležnom organu za formalnu procjenu potrebnih daljih sati osposobljavanja.

A. Integrisani ATP kurs osposobljavanja - Avioni

UOPŠTENO

1. Cilj integrisanog ATP(A) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban kako bi mogli obavljati poslove kopilota u višepilotnim višemotornim avionima u komercijalnom vazdušnom prevozu i sticanje CPL(A)/IR.

2. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati integrisani ATP(A) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja koji je organizovao ATO.

3. Podnosiocu zahtjeva se može dopustiti da započne obuky, ili kao početnik, ili kao imalac PPL(A) ili PPL(H) izdatog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnosiocu zahtjeva koji je imalac PPL(A) ili PPL(H), priznaće se 50 % sati koje je naletio prije početka osposobljavanja, i to do maksimalno 40 sati letačkog iskustva ili 45 sati ako podnosilac zahtjeva ima ovlašćenje za noćno letenje za avion, od čega najviše do 20 sati može biti nalet osposobljavanja sa instruktorom.

4. Kurs mora sadržavati:

(a) obuky za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za ATPL(A);

(b) obuky za vizuelno i instrumentalno letenje; i

(c) obuky za MCC za rad na višepilotnim avionima.

5. Podnosilac zahtjeva koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni ATP(A) kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANjE

6. Kurs ATP(A) osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 750 sati osposobljavanja.

7. MCC kurs mora sadržavati najmanje 25 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbi.

POLAGANjE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANjA

8. Podnosilac zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih ATPL(A) daje.

LETAČKA OBUKA

9. Letačka obuka, ne uključujući kurs osposobljavanja za ovlašćenje za tip, mora sadržavati ukupno najmanje 195 sati, koji uključuju sve testove napretka, od čega najviše do 55 sati za cjelokupni kurs može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar ukupnih 195 sati, podnosilac zahtjeva mora imati najmanje:

(a) 95 sati osposobljavanja sa instruktorom, od čega najviše do 55 sati za cjelokupni kurs može biti instrumentalni nalet na uređaju;

(b) 70 sati kao PIC, uključujući VFR nalet i instrumentalni nalet u avionu kao učenik PIC (SPIC). Instrumentalni nalet u avionu kao SPIC smatraće se kao PIC nalet, do maksimalno 20 sati.

(c) 50 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacioni let od najmanje 540 km (300 NM), tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja sa zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(d) 5 sati naleta mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja sa instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa zaustavljanjem; i

(e) 115 sati instrumentalnog naleta koji sadrži, najmanje:

1. 20 sati kao SPIC;

2. 15 sati MCC, koji se mogu izvesti na FFS-u ili FNPT-u II;

3. 50 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega najviše:

i. 25 sati može biti instrumentalnog naleta na uređaju na FNPT I, ili

ii. 40 sati može biti instrumentalnog naleta na uređaju na FNPT-u II, FTD-u

2 ili FFS-u, od čega najviše do 10 sati može biti izvedeno na FNPT-u I.

Podnosiocu zahtjeva koji ima sertifikat o završenom osposobljavanju za osnovni instrumentalni letački modul, priznaće se najviše do 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje. Sati koji su izvedeni na BIDT-u se ne priznaju;

(f) 5 sati izvedenih u avionu sertifikovanom za prevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI

10. Po završetku odgovarajućeg letačkog osposobljavanja, podnosilac zahtjeva mora pristupiti CPL(A) ispitu praktične osposobljenosti ili na jednomotornom ili na višemotornom avionu i pristupiti IR ispitu praktične osposobljenosti na višemotornom avionu.

B. Modularni ATP kurs osposobljavanja - Avioni

1. Podnosioci zahtjeva za ATPL(A) koji završe obuky za teorijsko znanje na modularnom kursu moraju:

(a) imati najmanje PPL(A) izdat u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji.; i

završiti najmanje sljedeći broj sati osposobljavanja za teorijsko znanje:

1. za podnosioce zahtjeva koji imaju PPL(A): 650 sati;

2. za podnosioce zahtjeva koji imaju CPL(A): 400 sati;

3. za podnosioce zahtjeva koji imaju IR(A): 500 sati;

4. za podnosioce zahtjeva koji imaju CPL(A) i IR(A): 250 sati.

Obuka za teorijsko znanje mora se završiti prije pristupanja ispitu praktičnog osposobljavanja za ATPL(A).

C. Integrisani CPL/IR kurs osposobljavanja - Avioni

UOPŠTENO

1. Cilj integrisanog CPL(A) i IR(A) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban kako bi mogli obavljati poslove na jednopilotnim jednomotornim ili višemotornim avionima u komercijalnom vazdušnom prevozu i sticanje CPL(A)/IR.

2. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati integrisani CPL(A)/IR kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja koji je organizovao ATO.

3. Podnosiocu zahtjeva se može dopustiti da započne obuky ili kao početnik, ili kao imalac PPL(A) ili PPL(H) izdatog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. U slučaju da je podnosilac zahtjeva imalac PPL(A) ili PPL(H), priznaće mu se 50 % sati koje je naletio prije početka osposobljavanja, i to do maksimalno 40 sati letačkog iskustva ili 45 sati ako podnosilac zahtjeva ima ovlašćenje za noćno letenje za avion, od čega najviše do 20 sati može biti nalet osposobljavanja sa instruktorom.

4. Kurs mora sadržavati:

(a) obuky za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(A) i do nivoa znanja potrebnog za IR; i

(b) obuky za vizuelno i instrumentalno letenje.

5. Podnosilac zahtjeva koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni CPL/IR(A) kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANjE

6. CPL(A)/IR teorijski kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 500 sati osposobljavanja.

POLAGANjE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANjA

7. Podnosilac zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(A) i IR daju.

LETAČKA OBUKA

8. Letačka obuka, ne uključujući kurs osposobljavanja za ovlašćenje za tip, mora sadržavati ukupno najmanje 180 sati, koji uključuju sve testove napretka, od čega najviše do 40 sati za cjelokupni kurs može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar ukupnih 180 sati, podnosioci zahtjeva moraju imati najmanje:

(a) 80 sati osposobljavanja sa instruktorom, od čega najviše do 40 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju;

(b) 70 sati kao PIC, uključujući VFR nalet i instrumentalni nalet u avionu koji može biti odrađen kao SPIC. Instrumentalni nalet u avionu kao SPIC smatraće se kao PIC nalet, do maksimalno 20 sati.

(c) 50 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno-navigacioni let od najmanje 540 km (300 NM), tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja sa zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(d) 5 sati naleta mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja sa instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa zaustavljanjem; i

(e) 100 sati instrumentalnog letenja koji sadrže najmanje:

1. 20 sati kao SPIC; i

2. 50 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega najviše:

i. 25 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT I; ili

ii. 40 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT-u II, FTD-u 2 ili FFS-u, od čega najviše do 10 sati može biti izvedeno na FNPT-u I.

Podnosiocu zahtjeva koji ima sertifikat o završenom osposobljavanju za osnovni instrumentalni letački modul, priznaće se najviše do 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje. Sati koji su

izvedeni na BIDT-u se ne priznaju;

(f) 5 sati izvedenih u avionu sertifikovanom za prevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

ISPITI PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI

9. Po završetku odgovarajućeg letačkog osposobljavanja, podnosilac zahtjeva mora pristupiti CPL(A) ispitu praktične osposobljenosti i IR ispitu praktične osposobljenosti ili na višemotornom avionu ili na jednomotornom avionu.

D. Integrisani CPL kurs osposobljavanja - Avioni

UOPŠTENO

1. Cilj integrisanog CPL(A) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban za sticanje CPL(A).

2. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati integrisani CPL(A) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja koji je organizovao ATO.

3. Podnosiocu zahtjeva se može dopustiti da započne obuky, ili kao početnik, ili kao imalac PPL(A) ili PPL(H) izdatog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnosiocu zahtjeva koji je imalac PPL(A) ili PPL(H), priznaće se 50 % sati koje je naletio prije početka osposobljavanja, i to do maksimalno 40 sati letačkog iskustva, ili 45 sati ako podnosilac zahtjeva ima ovlašćenje za noćno letenje za avion, od čega najviše do 20 sati može biti nalet osposobljavanja sa instruktorom.

4. Kurs mora sadržavati:

(a) obuka za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(A); i

(b) obuka za vizuelno i instrumentalno letenje.

5. Podnosilac zahtjeva koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni CPL(A) kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANjE

6. CPL(A) kurs osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 350 sati osposobljavanja.

POLAGANjE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANjA

7. Podnosilac zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(A) daje.

LETAČKA OBUKA

8. Letačka obuka, ne uključujući kurs osposobljavanja za ovlašćenje za tip, mora sadržavati ukupno najmanje 150 sati, koji uključuju sve testove napretka, od čega najviše do 5 sati za cjelokupni kurs može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar ukupnih 150 sati, podnosioci zahtjeva moraju imati najmanje:

(a) 80 sati osposobljavanja sa instruktorom, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju;

(b) 70 sati kao PIC;

(c) 20 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacioni let od najmanje 540 km (300 NM), tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja sa zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(d) 5 sati naleta mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja sa instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i

5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa zaustavljanjem; i

(e) 10 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT-u I, FTD-u 2 ili FFS-u. Za podnosioca zahtjeva koji ima sertifikat o završenom

osposobljavanju za osnovni instrumentalni letački modul, smatraće se da ima najviše do 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje. Sati koji su izvedeni na BIDT-u se ne priznaju;

(f) 5 sati izvedenih u avionu sertifikovanom za prevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI

9. Po završetku letačkog osposobljavanja, podnosilac zahtjeva mora pristupiti CPL(A) ispitu praktične osposobljenosti na jednomotornom avionu ili višemotornom avionu.

E. Modularni CPL kurs osposobljavanja - Avioni

UOPŠTENO

1. Cilj modularnog CPL(A) kursa osposobljavanja je osposobiti imaoce PPL(A) do nivoa stručnosti koja im je potrebna za sticanje CPL(A).

2. Prije pohađanja modularnog CPL(A) kursa osposobljavanja, podnosilac zahtjeva mora biti imalac PPL(A) izdatog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji.

3. Prije početka letačkog osposobljavanja podnosilac zahtjeva mora:

(a) imati 150 sati naleta na avionu;

(b) udovoljiti preduslovima za sticanje ovlašćenja za klasu ili tip za višemotorne avione u skladu sa poddijelom H, ako će se višemotorni avion koristiti za ispit praktične osposobljenosti.

4. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati modularni CPL(A) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja koji je organizovao ATO. Osposobljavanju za teorijsko znanje može se pristupiti u ATO-u koji sprovodi samo obuky za teorijsko znanje.

5. Kurs mora sadržavati:

(a) obuky za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(A); i

(b) obuky za vizuelno i instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANjE

6. Odobreni CPL(A) teorijski kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 250 sati osposobljavanja.

POLAGANjE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANjA

7. Podnosilac zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(A) daje.

LETAČKA OBUKA

8. Podnosioci zahtjeva bez IR-a moraju obaviti najmanje 25 sati letačkog osposobljavanja sa instruktorom, uključujući 10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalno letenje na uređaju na BIDT-u, FNPT-u I ili II, na FTD-u 2 ili na FFS-u.

9. Podnosiocima zahtjeva koji imaju valjano IR(A) ovlašćenje, priznaće se u potpunosti nalet osposobljavanja za instrumentalno letenje sa instruktorom. Podnosiocima zahtjeva koji imaju valjano IR(H) ovlašćenje, priznaće se najviše do 5 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega će najmanje 5 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje biti provedeno na avionu. Za podnosioca zahtjeva koji ima sertifikat o završenom osposobljavanju za osnovni instrumentalni letački modul, smatraće se da ima najviše do 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje.

10.

(a) Podnosioci zahtjeva koji imaju valjani IR moraju imati 15 sati letačkog osposobljavanja za vizuelno letenje sa instruktorom.

(b) Podnosioci zahtjeva koji nemaju ovlašćenje za noćno letenje za avion moraju dodatno imati najmanje 5 sati naleta letačkog osposobljavanja za noćno letenje, sadržavajući 3 sata osposobljavanja sa

instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa zaustavljanjem.

11. Najmanje 5 sati letačkog osposobljavanja mora se izvesti na avionu sertifikovanom za prevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

ISKUSTVO

12. Podnosilac zahtjeva za sticanje CPL(A) mora imati najmanje 200 sati naleta na avionu, uključujući najmanje:

(a) 100 sati kao PIC, od čega 20 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutni navigacioni let od najmanje 540 km (300 NM), tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja sa zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(b) 5 sati naleta na avionu mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja sa instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa zaustavljanjem; i

(c) 10 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalno letenje na uređaju na FNPTu I, ili FNPT-u II ili FFS-u. Podnosiocu zahtjeva koji ima sertifikat o završenom osposobljavanju za osnovni instrumentalni letački modul, priznaće se najviše do 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje. Sati koji su izvedeni na BIDT-u se ne priznaju;

(d) 6 sati naleta mora se obaviti na višemotornom avionu, ako se višemotorni avion koristi u ispitu praktične osposobljenosti.

(e) PIC sati za druge kategorije vazduhoplova mogu se uračunati u 200 sati naleta, u sljedećim slučajevima:

i. 30 sati na helikopteru, ako podnosilac zahtjeva ima PPL(H); ili

ii. 100 sati na helikopterima, ako podnosilac zahtjeva ima CPL(H); ili

iii. 30 sati na TMG-ovima ili jedrilicama; ili

iv. 30 sati na vazdušnim brodovima, ako podnosilac zahtjeva ima PPL(As); ili

v. 60 sati na vazdušnim brodovima, ako podnosilac zahtjeva ima CPL(As).

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI

13. Po završetku letačkog osposobljavanja i zahtjeva relevantnog iskustva podnosilac zahtjeva mora pristupiti CPL(A) ispitu praktične osposobljenosti ili na jednomotornom ili na višemotornom avionu.

F. Integrisani ATP/IR kurs osposobljavanja - Helikopteri

UOPŠTENO

1. Cilj integrisanog ATP(H)/IR kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove kopilota u višepilotnim višemotornim helikopterima u komercijalnom vazdušnom prevozu i sticanje CPL(H)/IR.

2. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati integrisani ATP(H)/IR kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja koji je organizovao ATO.

3. Podnosiocu zahtjeva se može dopustiti da započne obuky, ili kao početnik, ili kao imalac PPL(H) izdatog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnosiocu zahtjeva koji je imalac PPL(H), priznaće se 50 % sati određenog iskustva, i to do maksimalno:

(a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti obuka sa instruktorom; ili

(b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti obuka sa instruktorom, ako ima ovlašćenje za noćno letenje za helikopter.

4. Kurs mora sadržavati:

(a) obuky za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za ATPL(H) i do nivoa znanja za IR; (b) obuky za vizuelno i instrumentalno letenje; i

(c) obuky za MCC za rad na višepilotnim helikopterima.

5. Podnosilac zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni ATP(H)/IR kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANjE

6. Kurs ATP(H)/IR osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 750 sati osposobljavanja.

7. MCC kurs mora sadržavati najmanje 25 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbi.

POLAGANjE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANjA

8. Podnosilac zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ix ATPL(H) i IR daju.

LETAČKA OBUKA

9. Letačka obuka mora sadržavati ukupno najmanje 195 sati, koji uključuju sve testove napretka. Unutar ukupnih 195 sati, podnosioci zahtjeva moraju imati najmanje:

(a) 140 sati osposobljavanja sa instruktorom, od čega:

1. 75 sati osposobljavanja za vizuelno letenje može uključivati:

i. 30 sati na helikopteru FFS, nivoa C/D; ili

ii. 25 sati na FTD-u 2, 3; ili

iii. 20 sati na helikopteru FNPT-u II/III; ili

iv. 20 sati na avionu ili TMG-u;

2. 50 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje može uključivati:

i. najviše do 20 sati na helikopteru FFS-u ili FTD-u 2,3 ili FNPT-u II/III; ili

ii. 10 sati najmanje na helikopteru FNPT-u 1 ili na avionu;

3. 15 sati MCC-a, koji se mogu izvesti na helikopteru FFS-u ili helikopteru FTD-u

2, 3 (MCC) ili FNPT-u II/III (MCC).

Ako je helikopter koji se koristio za letačku obuku različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za obuku za vizuelno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera. (b) 55 sati kao PIC, od čega 40 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 samostalnih sati letenja danju i 1 samostalni sat letenja noću;

(c) 50 sati rutnog letenja, uključujući najmanje 10 sati rutnog letenja kao SPIC uključujući VFR rutno-navigacioni let od najmanje 185 km (100 NM) tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(d) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja sa instruktorom uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću.

Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;

(e) 50 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom sadržavajući:

i. 10 sati naleta osposobljavanja za osnovno instrumentalno letenje; i

ii. 40 sati IR osposobljavanja, koji uključuje najmanje 10 sati na višemotornom IFR sertifikovanom helikopteru.

ISPITI PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI

10. Po završetku odgovarajućeg letačkog osposobljavanja, podnosilac zahtjeva mora pristupiti CPL(H) ispitu praktične osposobljenosti na višemotornom helikopteru i IR ispitu praktične osposobljenosti na IFR sertifikovanom višemotornom helikopteru i ispuniti zahtjeve za MCC obuka.

G. Integrisani ATP kurs osposobljavanja - Helikopteri

UOPŠTENO

1. Cilj integrisanog ATP(H) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove kopilota u višepilotnim višemotornim helikopterima sa ograničenjem na VFR privilegije u komercijalnom vazdušnom prevozu i sticanje CPL(H).

2. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati integrisani ATP(H) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja koji je organizovao ATO.

3. Podnosiocu zahtjeva se može dopustiti da započne obuky ili kao početnik, ili kao imalac PPL(H) izdatog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnosiocu zahtjeva koji je imalac PPL(H), priznaće se 50 % sati određenog iskustva, i to do maksimalno:

(a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti obuka sa instruktorom; ili

(b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti obuka sa instruktorom, ako ima ovlašćenje za noćno letenje za helikopter.

4. Kurs mora sadržavati:

(a) obuky za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za ATPL(H);

(b) obuky za vizuelno i osnovno instrumentalno letenje; i

(c) obuky za MCC za rad na višepilotnim helikopterima.

5. Podnosilac zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni ATP(H) kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANjE

6. Kurs ATP(H) osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 650 sati osposobljavanja.

7. MCC kurs mora sadržavati najmanje 20 sati vježbi za obuku za teorijsko znanje.

POLAGANjE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANjA

8. Podnosilac zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih ATPL(H) daje.

LETAČKA OBUKA

9. Letačka obuka mora sadržavati ukupno najmanje 150 sati, uključujući sve testove napretka. Unutar ukupnih150 sati, podnosioci zahtjeva moraju završiti najmanje:

(a) 95 sati osposobljavanja sa instruktorom, od čega:

i. 75 sati osposobljavanja za vizuelno letenje može uključivati:

1. 30 sati na helikopteru FFS nivoa C/D; ili

2. 25 sati na helikopteru FTD 2, 3; ili

3. 20 sati na helikopteru FNPT II/III; ili

4. 20 sati na avionu ili TMG-u;

ii. 10 sati osnovnog osposobljavanja za instrumentalno letenje može uključivati 5 sati na najmanje helikopteru FNPT I ili na avionu;

iii. 10 sati MCC-a, koji se mogu izvesti na helikopteru: helikopteru FFS-u ili FTD-u 2, 3(MCC) ili FNPT-u II/III(MCC).

Ako je helikopter koji se koristio za letačku obuku različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za obuku za vizuelno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.

(b) 55 sati kao PIC, od čega 40 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 samostalnih sati letenja danju i 1 samostalni sat letenja noću;

(c) 50 sati rutnog letenja, uključujući najmanje 10 sati rutnog letenja kao SPIC, uključujući VFR rutno navigacioni let od najmanje 185 km (100 NM) tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(d) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja sa instruktorom uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje.

ISPITI PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI

10. Po završetku odgovarajućeg letačkog osposobljavanja, podnosilac zahtjeva mora pristupiti CPL(H) ispitu praktične osposobljenosti na višemotornom helikopteru i ispuniti MCC zahtjeve.

H. Modularni ATP kurs osposobljavanja - Helikopteri

1. Podnosioci zahtjeva za ATPL(H) koji završe obuky za teorijsko znanje na modularnom kursu moraju imati najmanje PPL(H) i završiti najmanje sljedeći broj sati osposobljavanja unutar perioda od 18 mjeseci:

(a) za podnosioce zahtjeva koji imaju PPL(H) izdatu u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji: 550 sati;

(b) podnosioci zahtjeva koji imaju CPL(H): 300 sati.

2. Podnosioci zahtjeva za ATPL(H)/IR koji završe obuky za teorijsko znanje na modularnom kursu moraju imati najmanje PPL(H) i imati završen najmanje sljedeći broj sati osposobljavanja:

(a) za podnosioce zahtjeva koji imaju PPL(H): 650 sati;

(b) za podnosioce zahtjeva koji imaju CPL(H): 400 sati;

(c) za podnosioce zahtjeva koji imaju IR(H): 500 sati;

(d) za podnosioce zahtjeva koji imaju CPL(H) i IR(H): 250 sati.

I. Integrisani CPL/IR kurs osposobljavanja - Helikopteri

II. UOPŠTENO

1. Cilj integrisanog CPL(H)/IR kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove na jednopilotnim višemotornim helikopterima i sticanje CPL(H)/IR na višemotornim helikopterima.

2. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati integrisani CPL(H)/IR kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja koji je organizovao ATO.

3. Podnosiocu zahtjeva se može dopustiti da započne obuky ili kao početnik, ili kao imalac PPL(H) izdatog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnosiocu zahtjeva koji je imalac PPL(H), priznaće se 50 % sati određenog iskustva, i to do maksimalno:

(a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti obuka sa instruktorom; ili

(b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti obuka sa instruktorom, ako ima ovlašćenje za noćno letenje za helikopter.

4. Kurs mora sadržavati:

(a) obuky za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(H) i do nivoa znanja za IR, i prvo sticanje ovlašćenja za tip višemotornog helikoptera; i

(b) obuky za vizuelno i instrumentalno letenje.

5. Podnosilac zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni CPL(H)/IR kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANjE

6. Kurs CPL(H)/IR osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 500 sati osposobljavanja.

POLAGANjE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANjA

7. Podnosilac zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(H) i IR daju. LETAČKA OBUKA

8. Letačka obuka mora sadržavati ukupno najmanje 180 sati uključujući sve testove napretka. Unutar 180 sati, podnosioci zahtjeva moraju završiti najmanje: (a) 125 sati osposobljavanja sa instruktorom, od čega:

i. 75 sati osposobljavanja za vizuelno letenje, koji mogu uključivati:

1. 30 sati na helikopter FFS-u nivoa C/D; ili

2. 25 sati na helikopter FTD-u 2,3; ili

3. 20 sati na helikopter FNPT-u II/III; ili

4. 20 sati na avionu ili TMG-u;

ii. 50 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje koji mogu uključivati:

1. do 20 sati na helikopter FFS-u ili FTD-u 2,3, ili FNPT-u II, III; ili

2. 10 sati na najmanje helikopter FNPT-u I ili na avionu.

Ako je helikopter koji se koristio za letačku obuku različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za obuku za vizuelno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.

(b) 55 sati kao PIC, od čega 40 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 samostalnih sati letenja danju i 1 samostalni sat letenja noću;

(c) 10 sati rutnog letenja sa instruktorom;

(d) 10 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno-navigacioni let od najmanje 185 km (100 NM) tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja sa zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(e) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja sa instruktorom uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;

(f) 50 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje sa instruktorom sadržavajući:

i. 10 sati osposobljavanja za osnovno instrumentalno letenje; i

ii. 40 sati IR osposobljavanja, koji uključuje najmanje 10 sati na višemotornom IFR sertifikovanom helikopteru.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI

9. Po završetku odgovarajućeg letačkog osposobljavanja, podnosilac zahtjeva mora pristupiti CPL(H) ispitu praktične osposobljenosti ili na višemotornom ili na jednomotornom helikopteru i IR provjeri praktične osposobljenosti na IFR sertifikovanom višemotornom helikopteru.

J. Integrisani CPL kurs osposobljavanja - Helikopteri

UOPŠTENO

1. Cilj integrisanog CPL(H) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koja im je potrebna za sticanje CPL(H).

2. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati integrisani CPL(H) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja koji je organizovao ATO.

3. Podnosiocu zahtjeva se može dopustiti da započne obuky ili kao početnik, ili kao imalac PPL(H) izdatog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnosiocu zahtjeva koji je imalac PPL(H), priznaće se 50 % sati određenog iskustva, i to do maksimalno:

(a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti obuka sa instruktorom; ili

(b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti obuka sa instruktorom ako ima ovlašćenje za noćno letenje za helikopter.

4. Kurs mora sadržavati:

(a) obuky za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(H); i

(b) obuky za vizuelno i instrumentalno letenje.

5. Podnosilac zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni CPL(H) kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANjE

6. Odobreni CPL(A) kurs osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 350 sati osposobljavanja ili 200 sati ako je podnosilac zahtjeva imalac PPL.

POLAGANjE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANjA

7. Podnosilac zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(H) daje.

LETAČKA OBUKA

8. Letačka obuka mora sadržavati ukupno najmanje 135 sati, uključujući sve testove napretka, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar 135 sati ukupno, podnosioci zahtjeva moraju završiti najmanje:

(a) 85 sati osposobljavanja sa instruktorom, od čega:

i. do 75 sati može biti obuka za vizuelno letenje, i može uključivati:

1. 30 sati na helikopteru FFS nivoa C/D; ili

2. 25 sati na helikopter FTD-u 2,3; ili

3. 20 sati na helikopter FNPT-u II/III; ili

4. 20 sati na avionu ili TMG-u;

ii. do 10 sati može biti obuka za instrumentalno letenje, i može uključivati 5 sati na najmanje FNPT-u I helikoptera ili na avionu.

Ako je helikopter koji se koristio za letačku obuku različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za obuku za vizuelno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.

(b) 50 sati kao PIC, od čega 35 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 samostalnih sati letenja danju i 1 samostalni sat letenja noću;

(c) 10 sati rutnog letenja sa instruktorom;

(d) 10 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno-navigacioni let od najmanje 185 km (100 NM) tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja sa zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(e) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja sa instruktorom uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću.

Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;

(f) 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje sa instruktorom, uključujući najmanje 5 sati na helikopteru.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI

9. Po završetku određenog letačkog osposobljavanja, podnosilac zahtjeva mora pristupiti CPL(H) ispitu praktične osposobljenosti.

K. Modularni CPL kurs osposobljavanja - Helikopteri

UOPŠTENO

1. Cilj modularnog CPL(H) kursa osposobljavanja je osposobiti imaoce PPL(H) do nivoa stručnosti koja im je potrebna za sticanje CPL(H).

2. Prije pohađanja modularnog CPL(H) kursa osposobljavanja, kandidat mora biti imalac PPL(H) izdatog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji.

3. Prije početka letačkog osposobljavanja podnosilac zahtjeva mora:

(a) odletjeti 155 sati naleta, uključujući 50 sati kao PIC na helikopterima od čega je 10 sati rutnonavigaciono letenje. Sati kao PIC na drugim kategorijama vazduhoplova mogu se ubrojati u 155 sati naleta kako je određeno u stavu 11. odjeljka K;

(b) udovoljavati zahtjevima FCL.725 i FCL.720.H ako će se višemotorni helikopter koristiti za ispit praktične osposobljenosti.

4. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati modularni CPL(H) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja koji je organizovao ATO. Osposobljavanju za teorijsko znanje može se pristupiti u ATO-u koji sprovodi samo obuky za teorijsko znanje.

5. Kurs mora sadržavati:

(c) obuky za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(H); i

(d) obuky za vizuelno i instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANjE

6. Odobreni CPL(H) teorijski kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 250 sati osposobljavanja.

POLAGANjE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANjA

7. Podnosilac zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(H) daje.

LETAČKA OBUKA

8. Podnosioci zahtjeva bez IR-a moraju obaviti najmanje 30 sati letačkog osposobljavanja sa instruktorom, od čega:

(e) 20 sati osposobljavanja za vizuelno letenje, koji mogu uključivati 5 sati na helikopter FFS-u ili FTD-u 2, 3 ili FNPT-u II, III; i

(f) 10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje, koji mogu uključivati 5 sati na najmanje helikopter FTD-u 1 ili FNPT-u I ili avionu.

9. Podnosiocima zahtjeva koji imaju valjano IR(H) ovlašćenje, u potpunosti će se priznati nalet koji su stekli u svrhu osposobljavanja za instrumentalno letenje sa instruktorom. Podnosioci zahtjeva koji imaju valjano IR(A) ovlašćenje, moraju završiti najmanje 5 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje na helikopteru.

10. Podnosioci zahtjeva koji nemaju ovlašćenje za noćno letenje za helikopter moraju dodatno završiti najmanje 5 sati naleta letačkog osposobljavanja za noćno letenje koje sadrži 3 sata osposobljavanja sa instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova po noći. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje.

ISKUSTVO

11. Podnosilac zahtjeva za CPL(H) mora završiti najmanje 185 sati naleta, uključujući 50 sati kao PIC, od čega 10 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacioni let od najmanje 185 km (100 NM), tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja sa zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja.

PIC sati za druge kategorije vazduhoplova mogu se uračunati u 185 sati naleta, u sljedećim slučajevima:

(g) 20 sati na avionima ako je podnosilac zahtjeva imalac PPL(A); ili

(h) 50 sati na avionima ako je podnosilac zahtjeva imalac CPL(A); ili

(i) 10 sati na TMG-ovima ili jedrilicama; ili

(j) 20 sati na vazdušnim brodovima ako je podnosilac zahtjeva imalac PPL(As); ili

(k) 50 sati na vazdušnim brodovima ako je podnosilac zahtjeva imalac CPL(As).

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI

12. Po završetku određenog letačkog osposobljavanja i određenog iskustva, podnosilac zahtjeva će pristupiti CPL(H) ispitu praktične osposobljenosti.

L. Integrisani CPL/IR kurs osposobljavanja - Vazdušni brodovi

UOPŠTENO

1. Cilj integrisanog CPL(As)/IR(A) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove na vazdušnim brodovima i sticanje CPL(As)/IR.

2. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati integrisani CPL(As)/IR kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja koji je organizovao ATO.

3. Podnosiocu zahtjeva se može dopustiti da započne obuky ili kao početnik, ili kao imalac PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) izdatog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. U slučaju da je podnosilac zahtjeva imalac PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) priznaće mu se najviše do:

(a) 10 sati, od čega do 5 sati može biti obuka sa instruktorom; ili

(b) 15 sati, od čega najviše do 7 sati može biti obuka sa instruktorom ako je podnosilac zahtjeva imalac ovlašćenja za noćno letenje za vazdušni brod.

4. Kurs mora sadržavati:

(a) obuky za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(As) i do nivoa znanja potrebnog za IR; i prvo ovlašćenje za tip za vazdušni brod; i

(b) obuky za vizuelno i instrumentalno letenje.

5. Podnosilac zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni CPL/IR(As) kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANjE

6. CPL(As)/IR teorijski kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 500 sati osposobljavanja.

POLAGANjE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANjA

7. Podnosilac zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(As) i IR daju.

LETAČKA OBUKA

8. Letačka obuka mora sadržavati ukupno najmanje 80 sati uključujući sve testove napretka. Unutar 80 sati, podnosioci zahtjeva moraju završiti najmanje:

(a) 60 sati obuke sa instruktorom, od čega:

i. 30 sati obuke za vizuelno letenje, koji mogu uključivati:

1. 12 sati na FFS-u vazdušnog broda; ili

2. 10 sati na FTD-u vazdušnog broda; ili

3. 8 sati na FNPT-u II/III vazdušnog broda; ili 4. 8 sati na avionu, helikopteru ili TMG-u;

ii. 30 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje koji mogu uključivati:

1. do 12 sati na FFS-u ili FTD-u ili FNPT-u II, III vazdušnog broda; ili

2. 6 sati na najmanje FTD-u 1 ili FNPT-u I vazdušnog broda ili na avionu.

Ako je vazdušni brod koji se koristio za letačku obuku različitog tipa od FFS-a koji se koristio za obuku za vizuelno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno na 8 sati.

(b) 20 sati kao PIC, od čega 5 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 samostalnih sati letenja danju i 1 samostalni sat letenja noću;

(c) 5 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutni navigacioni let od najmanje 90 km (50 NM) tokom kojeg se moraju obaviti 2 slijetanja sa zaustavljanjem na odredišnom aerodromu;

(d) 5 sati naleta na vazdušnim brodovima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja sa instruktorom uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;

(e) 30 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom sadržavajući:

i. 10 sati naleta osposobljavanja za osnovno instrumentalno letenje; i

ii. 20 sati IR osposobljavanja, koje mora uključivati najmanje 10 sati na višemotornom IFR sertifikovanom vazdušnom brodu.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI

9. Po završetku određenog letačkog osposobljavanja, podnosilac zahtjeva mora pristupiti CPL(As) ispitu praktične osposobljenosti ili na višemotornom ili na jednomotornom vazdušnom brodu i IR ispitu praktične osposobljenosti na IFR sertifikovanom višemotornom vazdušnom brodu.

M. Integrisani CPL kurs osposobljavanja - Vazdušni brodovi

UOPŠTENO

1. Cilj integrisanog CPL(As) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koja im je potrebna za sticanje CPL(As).

2. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati integrisani CPL(As) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja koji je organizovao ATO.

3. Podnosiocu zahtjeva se može dopustiti da započne obuky ili kao početnik, ili kao imalac PPL(AS), PPL(A) ili PPL(H) izdatog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. U slučaju da je podnosilac zahtjeva imalac PPL(AS), PPL(A) ili PPL(H) priznaće mu se najviše do:

(a) 10 sati, od čega do 5 sati može biti obuka sa instruktorom; ili

(b) 15 sati, od čega najviše do 7 sati može biti obuka sa instruktorom ako je podnosilac zahtjeva imalac ovlašćenja za noćno letenje za vazdušni brod.

4. Kurs mora sadržavati:

(a) obuky za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(As); i

(b) obuky za vizuelno i instrumentalno letenje.

5. Podnosilac zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni CPL (As) kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANjE

6. Odobreni CPL(As) teorijski kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 350 sati osposobljavanja ili 200 sati ako je podnosilac zahtjeva imalac PPL.

POLAGANjE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANjA

7. Podnosilac zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(As) daje.

LETAČKA OBUKA

8. Letačka obuka mora sadržavati ukupno najmanje 50 sati, uključujući sve testove napretka, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar ukupnih 50 sati, podnosioci zahtjeva moraju završiti najmanje:

(a) 30 sati osposobljavanja sa instruktorom, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju;

(b) 20 sati kao PIC;

(c) 5 sati rutnog letenja sa instruktorom;

(d) 5 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutni navigacioni let od najmanje 90 km (50 NM) tokom kojeg se moraju obaviti 2 slijetanja sa zaustavljanjem na odredišnom aerodromu;

(e) 5 sati naleta na vazdušnim brodovima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja sa instruktorom uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih krugova noću. Svaki krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;

(f) 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje sa instruktorom, uključujući najmanje 5 sati na vazdušnom brodu.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI

9. Po završetku određenog letačkog osposobljavanja, podnosilac zahtjeva mora pristupiti CPL(As) ispitu praktične osposobljenosti.

N. Modularni CPL kurs osposobljavanja - Vazdušni brodovi

UOPŠTENO

1. Cilj modularnog CPL(As) kursa osposobljavanja je osposobiti imaoce PPL(AS) do nivoa stručnosti koja im je potrebna za sticanje CPL(As).

2. Prije pohađanja modularnog CPL(As) kursa osposobljavanja, podnosilac zahtjeva mora:

(a) biti imalac PPL(As) izdatog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;

(b) imati završenih 200 sati naleta kao pilot vazdušnih brodova, uključujući 100 sati kao PIC, od čega 50 sati mora biti rutno navigaciono letenje.

3. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati modularni CPL(As) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja koji je organizovao ATO. Osposobljavanju za teorijsko znanje može se pristupiti u ATO-u koji sprovodi samo obuky za teorijsko znanje.

4. Kurs mora sadržavati:

(a) obuky za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(As); i

(b) obuky za vizuelno i instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANjE

5. Odobreni CPL(As) teorijski kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 250 sati osposobljavanja.

POLAGANjE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANjA

6. Podnosilac zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(As) daje.

LETAČKA OBUKA

7. Podnosioci zahtjeva bez IR-a moraju završiti najmanje 20 sati letačkog osposobljavanja sa instruktorom, od čega:

i. 10 sati osposobljavanja za vizuelno letenje, koji mogu uključivati 5 sati na FFS-u ili FTD-u 2,3 ili FNPT II, III vazdušnog broda; i

ii. 10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje, koji mogu uključivati 5 sati na najmanje FTD-u 1 ili FNPT-u I vazdušnog broda ili na avionu.

8. Podnosiocima zahtjeva koji imaju valjano IR(As) ovlašćenje, priznaće se u potpunosti nalet osposobljavanja za instrumentalno letenje sa instruktorom. Podnosioci zahtjeva koji imaju valjano IR ovlašćenje u drugim kategorijama vazduhoplova moraju završiti najmanje 5 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje na vazdušnom brodu.

9. Podnosioci zahtjeva koji nemaju ovlašćenje za noćno letenje za vazdušni brod moraju dodatno završiti najmanje 5 sati naleta letačkog osposobljavanja za noćno letenje koje sadrži 3 sata osposobljavanja sa instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova po noći. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje.

ISKUSTVO

10. Podnosioci zahtjeva za CPL(As) moraju imati završenih najmanje 250 sati naleta na vazdušnim brodovima, uključujući 125 sati kao PIC, od čega 50 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacioni let od najmanje 90 km (50 NM), tokom kojeg se mora obaviti slijetanje sa zaustavljanjem na odredišnom aerodromu.

PIC sati za druge kategorije vazduhoplova mogu se uračunati u 185 sati naleta, u sljedećim slučajevima:

(a) 30 sati na avionima ili helikopterima, ako podnosilac zahtjeva ima PPL(A) ili PPL(H); ili

(b) 60 sati na avionima ili helikopterima, ako podnosilac zahtjeva ima CPL(A) ili CPL(H); ili

(c) 10 sati na TMG-ovima ili jedrilicama; ili

(d) 10 sati na balonima.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI

11. Po završetku određenog letačkog osposobljavanja i određenog iskustva, podnosilac zahtjeva će pristupiti CPL(As) ispitu praktične osposobljenosti.

Dodatak 4.

Ispit praktične osposobljenosti za sticanje CPL-a

A. Uopšteno

1. Podnosilac zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za CPL mora završiti obuku na istoj klasi ili tipu vazduhoplova koji će se koristiti na ispitu.

2. Podnosilac zahtjeva mora uspješno položiti sve odgovarajuće sekcije ispita praktične osposobljenosti. Ako bilo koji dio sekcije nije uspješno položen, smatraće se da ta sekcija nije uspješno položena. Neuspjeh u više od jedne sekcije zahtijevaće da podnosilac zahtjeva mora ponoviti cijelu provjeru. Podnosilac zahtjeva koji nije uspješno položio samo jedan odjeljak mora ponoviti samo neuspješno položeni odjeljak. Neuspjeh u bilo kojoj sekciji tokom ponovljene provjere, uključujući one sekcije koje su uspješno položene u prethodnom pokušaju, zahtijevaće da podnosilac zahtjeva mora ponoviti cijelu

provjeru. Sve odgovarajuće sekcije provjere praktične osposobljenosti moraju se završiti unutar 6 mjeseci.

Neuspjeh da se postigne uspješan prolaz u svim odgovarajućim sekcijama provjere u dva pokušaja zahtijevaće dodatny obuky.

3. Dodatna obuka može se zahtijevati nakon bilo kog neuspješno položenog ispita praktične osposobljenosti.

SPROVOĐENjE ISPITA

4. Ako podnosilac zahtjeva izabere da se ispit praktične osposobljenosti prekine zbog razloga koje ispitivač u letu (FE) smatra neopravdanim, podnosilac zahtjeva mora ponoviti cijeli ispit. Ako je provjera prekinuta zbog razloga koje FE smatra opravdanim, na dodatnom letu moraju se sprovesti/ispitati samo one sekcije koje nisu završene.

5. Na diskreciju FE-a, podnosilac zahtjeva može ponoviti jednom bilo koji manevar ili proceduru provjere.

FE može prekinuti provjeru u bilo kojoj fazi ako smatra da pokazane letačke vještine/sposobnosti podnosioca zahtjeva zahtijevaju ponavljanje cijele provjere.

6. Od podnosioca zahtjeva se mora zahtijevati da leti vazduhoplovom sa pozicije sa koje je moguće obaviti PIC dužnosti i da obavi provjeru kao da drugi član posade nije prisutan. Odgovornost za let se preuzima u skladu sa nacionalnim propisima.

7. Podnosilac zahtjeva mora ukazati FE-u koje je provjere i dužnosti obavio, uključujući identifikaciju radio navigacionih sredstava. Provjere moraju biti završene u skladu sa listom provjere vazduhoplova na kom se ispit održava. Tokom predletne pripreme za ispit, podnosilac zahtjeva je obavezan odrediti postavke snage i brzine. Performanse za polijetanje, prilaz i slijetanje moraju biti izračunate od strane podnosioca zahtjeva u skladu sa operativnim priručnikom ili priručnikom za letenje vazduhoplova koji se koristi.

8. FE neće učestvovati u upravljanju vazduhoplovom osim kada je potrebna intervencija u svrhu bezbjednosti ili da se izbjegne neprihvatljivo zadržavanje/kašnjenje ostalog saobraćaja.

B. Sadržaj ispita praktične osposobljenosti za sticanje CPL-a - Avioni

1. Avion koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti mora udovoljavati zahtjevima za avione koji se koriste u svrhu osposobljavanja, i mora biti sertifikovan za prevoz najmanje 4 osobe, imati elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

2. Ruta koja će se odletjeti mora biti izabrana od FE-a i odredište mora biti kontrolisani aerodrom.

Podnosilac zahtjeva je odgovoran za planiranje leta i mora osigurati da je sva oprema i dokumentacija za izvršenje leta u avionu. Trajanje leta mora biti najmanje 90 minuta.

3. Podnosilac zahtjeva mora dokazati sposobnosti:

(a) upravljanja avionom unutar njegovih ograničenja;

(b) izvođenja svih manevara s mirnoćom i preciznošću;

(c) ispravno donošenje odluka i vođenje vazduhoplova;

(d) primjenjivanja vazduhoplovnog znanja; i

(e) održavanja kontrole vazduhoplova u svakom trenutku na takav način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

ODSTUPANjA TOKOM ISPITA U LETU

4. Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvaliteta upravljanja i performansi aviona koji se koristi za ispit.

Visina	
normalan let	± 100 stopa (ft)
pri simuliranom otkazu motora	± 150 stopa (ft)
Putanja leta po radio sredstvu	± 5°
Smjer leta	
normalan let	± 10°
pri simuliranom otkazu motora	± 15°
Brzina	
polijetanje i prilaz	± 5 čvorova
svi ostali režimi leta	± 10 čvorova

SADRŽAJ ISPITA

5. Dijelovi sekcije 2(c) i (e)(iv), i cjelokupne sekcije 5 i 6 mogu biti izvedene na FNPT-u II ili na FFS-u.

Korišćenje lista provjera aviona, vođenje vazduhoplova, upravljanje avionom korišćenjem vanjskih vizuelnih referenci, procedura sprečavanja zaleđivanja odnosno procedura odleđivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

ODJELjAK 1. PRETPOLETNE OPERACIJE (POSTUPCI) I ODLET	
a	Pretpoletne operacije; uključujući: Planiranje leta, Dokumentacija, Obračun mase i ravnoteže aviona, Meteorološki izvještaj, NOTAM-i
b	Predletni pregled aviona i održavanje
c	Vožnja po tlu i polijetanje
d	Provjere performansi nakon polijetanja i podešavanje (*trim*)
e	Operacije u zoni aerodroma i u školskom krugu
f	Procedura odleta, podešavanje visinomjera i sprečavanje sudara (posmatranje)
g	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanja prema uputstvima ATC-a, R/T postupci
ODJELjAK 2. OPŠTI VAZDUHOPLOVNI POSTUPCI	
a	Upravljanje avionom prema vanjskim vizuelnim orijentirima, uključujući pravolinijski, horizontalni, penjući i spuštajući let te posmatranje okoline
b	Let na kritično malim brzinama uključujući prepoznavanje i vađenje iz početne faze i faze potpunog sloma uzgona

c	Zaokreti, uključujući zaokrete u konfiguraciji za slijetanje. Oštri okreti nagiba 45°
d	Let na kritično velikim brzinama, uključujući i prepoznavanje i izvlačenje iz spiralnog poniranja
e	Let isključivo po instrumentima, uključujući: i. Horizontalni let, konfiguracija za horizontalni let, kontrola smjera, visine i brzine letaii. Penjući i spuštajući zaokreti 10°30° nagiba iii. Ispravljanje aviona iz neuobičajenih položaja iv. Upotreba ograničenog broja instrumenata
f	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputstvima ATC-a, R/T postupci
ODJELjAK 3. POSTUPCI NA RUTI	
a	Upravljanje avionom prema vanjskim vizuelnim orijentirima, uključujući postavke vazduhoplova u krstarenju za dolet/izdržljivost
b	Orijentacija, čitanje karte
c	Visina, brzina, kontrola smjera aviona, posmatranje
d	Podešavanje visinomjera, održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputstvima ATC-a, R/T postupci
e	Nadgledanje toka leta, dnevnik letenja, potrošnja goriva, procjena odstupanja od zadane linije puta i ispravljanje
f	Posmatranje meteoroloških uslova, procjena razvoja meteorološke situacije, planiranje promjene plana leta
g	Let po zadanoj liniji puta, određivanje položaja (NDB, VOR), identifikacija sredstava (letenje po instrumentima), primjena promijenjenog plana leta na alternativni aerodrom (vizuelno letenje)
ODJELjAK 4. PRILAZ I SLIJETANjE	
a	Postupci prilaza, postavljanje visinomjera, provjere, posmatranje
b	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputstvima ATC-a, R/T postupci
c	Produžavanje s male visine
d	Normalno slijetanje, slijetanje s bočnim vjetrom (u pogodnim uslovima)
e	Slijetanje na kratku stazu
f	Prilaz i slijetanje bez snage (jednomotorni avioni samo)
g	Slijetanje bez upotrebe zakrilaca
h	Radnje poslije leta
ODJELjAK 5. VANREDNI POSTUPCI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI	

Ovaj odjeljak se može kombinovati s odjeljcima 1. do 4.	
a	Simulirani otkaz motora poslije polijetanja (na sigurnoj visini), vježba za slučaj požara
b	Otkazi opreme uključujući izvlačenje stajnog trapa zamjenskim načinom, otkazi kočnica i elektroopreme
c	Prisilno slijetanje (simulirano)
d	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputstvima ATC-a, R/T postupci
e	Usmeno ispitivanje
ODJELjAK 6. SIMULIRANI ASIMETRIČNI LET I RELEVANTNE STAVKE ZA KLASU ILI TIP	
Ovaj odjeljak se može kombinovati s odjeljcima 1. do 5.	
a	Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na sigurnoj visini ako se ne izvodi na FFS)
b	Asimetrični prilaz s produžavanjem *(go-around)*
c	Asimetrični prilaz sa slijetanjem s potpunim zaustavljanjem
d	Gašenje motora i ponovo pokretanje (*engine shutdown*)
e	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputstvima ATC-a, R/T postupci, vođenje vazduhoplova
f	Kako je odredio FE bilo koja bitna stavka ispita praktične osposobljenosti za klasu/tip aviona ako je primjenjivo: i. Sistemi aviona uključujući upotrebu auto-pilota ii. Sistem za održavanje pritiska *(pressurasation system*)iii. Upotreba sistema za odleđivanje i protiv zaleđivanja
g	Usmeno ispitivanje

C. Sadržaj ispita praktične osposobljenosti za sticanje CPL-a - Helikopteri

1. Helikopter koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti mora udovoljavati zahtjevima za helikoptere koji se koriste u svrhu osposobljavanja.

2. Područje i ruta koja će se odletjeti mora biti izabrana od FE-a i sve operacije na malim visinama i lebdenje mora biti na odobrenim aerodromima/ lokacijama. Rute koje se koriste za odjeljak 3 mogu završiti na aerodromu polaska ili na drugom aerodromu, a jedno odredište mora biti kontrolisani aerodrom. Ispit praktične osposobljenosti može se provesti u 2 leta. Ukupno trajanje leta/-ova mora biti najmanje 90 minuta.

3. Podnosilac zahtjeva mora dokazati sposobnost:

(a) upravljanja helikopterom unutar njegovih ograničenja;

(b) izvođenja svih manevara s mirnoćom i preciznošću;

(c) ispravno donošenje odluka i vođenje vazduhoplova;

(d) primjenjivanja vazduhoplovnog znanja; i

(e) održavanja kontrole helikoptera u svakom trenutku na takav način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

ODSTUPANjA TOKOM ISPITA U LETU

4. Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvaliteta upravljanja i performansi helikoptera koji se koristi za provjeru.

Visina	
normalan let	± 100 stopa (ft)
pri simuliranom otkazu motora	± 150 stopa (ft)
Putanja leta po radio sredstvu	± 10°
Smjer leta	
normalan let	± 10°
pri simuliranom otkazu motora	± 15°
Brzina	
polijetanje i prilaz	+ 5 čvorova
svi ostali režimi leta	± 10 čvorova
Zanošenje *(ground drift)*	
T.O. lebdenje I.G.E.	± 3 stope (ft)
Slijetanje bez zanošenja bočno ili unatrag	

SADRŽAJ ISPITA

5. Dijelovi sekcije 4 mogu biti izvedeni na FNPT-u helikoptera ili na FFS-u helikoptera. Korišćenje lista provjera helikoptera, vođenje vazduhoplova, upravljanje helikopterom korišćenjem vanjskih vizuelnih referenci, procedure sprečavanja zaleđivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

ODJELjAK 1. PREDLETNE/POSLIJELETNE PROVJERE I PROCEDURE	
a	Znanje o helikopterima (npr. tehnička knjiga, gorivo, masa i ravnoteža, performanse), planiranje leta, dokumentacija, NOTAM-i, meteorologija
b	Predletni pregled/postupci, položaj i svrha dijelova
c	Pregled pilotske kabine, procedure pokretanja motora
d	Provjera komunikacijske i navigacione opreme, izbor i postavljanje frekvencija
e	Predletne procedure, R/T postupci, održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputstvima ATC-a

f	Parkiranje, gašenje motora i poslijeletne procedure
ODJELjAK 2. MANEVRI LEBDENjA, NAPREDNO UPRAVLjANjE UKLjUČUJUĆI OGRANIČENO PODRUČJE	
a	Polijetanje i slijetanje (uzdizanje i slijetanje)
b	Vožnja po tlu (taksiranje), taksiranje u lebdenju
c	Stacionarno lebdenje s čeonim/bočnim/leđnim vjetrom
d	Zaokreti u stacionarnom lebdenju za 360° lijevi i desni (zaokreti u mjestu)
e	Manevri lebdenja prema naprijed, bočno i nazad
f	Simulirani otkaz motora u lebdenju
g	Brzo zaustavljanje u vjetar i niz vjetar
h	Slijetanje i polijetanje s nepripremljenih/kosih terena
i	Polijetanje (različiti profili)
j	Polijetanje s bočnim vjetrom i niz vjetar (ako je primjenjivo)
k	Polijetanje s maksimalnom masom polijetanja (stvarno ili simulirano)
l	Prilazi (različiti profili)
m	Polijetanje i slijetanje s ograničenom snagom
n	Autorotacije (FE će izabrati dvije od sljedećih predloženih stavki za izvođenje autorotacija - osnovna autorotacija, autorotacija brzinom najvećeg doleta, autorotacija na minimalnoj brzini, autorotacija sa zaokretom za 360°)
o	Slijetanje iz autorotacije
p	Izvođenje prinudnog slijetanja s povratom (dodavanjem) snage
q	Provjera snage, tehnika nadzora, tehnika prilaza i odleta
ODJELjAK 3. NAVIGACIJA - PROCEDURE NA RUTI	
a	Navigacija i orijentacija na različitim visinama, čitanje karata
b	Održavanje visine, brzine i smjera leta, opažanje prostora letenja, podešavanje visinomjera
c	Praćenje leta, navigacioni plan leta, kontrola potrošnje goriva, dolet s preostalom količinom goriva, ETA, procjena odstupanja od zadane linije puta i ispravljanje, praćenje instrumenata
d	Posmatranje meteoroloških uslova, procjena razvoja meteorološke situacije, planiranje promjene plana leta

e	Let po zadanoj liniji puta, određivanje položaja (NDB,VOR), identifikacija sredstava
f	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputstvima ATC-a i pridržavanje pravila itd.

ODJELjAK 4. PROCEDURE U LETU I MANEVRI SAMO PO INSTRUMENTIMA	
a	Horizontalni let, kontrola pravca, visine, brzine
b	Standardni horizontalni zaokreti s nagibom do 30° u zadane smjerove, lijevi i desni za 180° do 360°
c	Penjući i spuštajući zaokreti, uključujući standardne zaokrete u zadane smjerove
d	Povratak iz nepravilnih položaja
e	Zaokreti s nagibom od 30°, sa skretanjem za 90° lijevo i desno

ODJELjAK 5. NEREDOVNI I POSTUPCI U OPASNOSTI (SIMULIRANO GDJE JE MOGUĆE)	
Primjedba (1) Kada se ispit sprovodi na višemotornom helikopteru vježba simuliranog otkaza motora, uključujući prilaz i slijetanje s jednim motorom, moraju biti uključeni u provjeru.	
Primjedba (2) FE će izabrati četiri stavke od sljedećih:	
a	Kvarovi motora, uključujući kvarove uređaja za automatsko doziranje goriva (*governor)*, zaleđivanje karburatora i motora, uljnih sistema ako je primjenjivo
b	Kvarovi sistema goriva
c	Kvarovi električnog sistema
d	Kvarovi hidrauličnog sistema, uključujući prilaz i slijetanje bez hidraulike ako je primjenjivo
e	Kvar glavnog rotora i/ili repnog rotora (samo na FFS-u ili kroz diskusiju)
f	Vježbe za slučaj požara, uključujući kontrolu i otklanjanje dima ako je primjenjivo

g	Druge nestandardne i procedure u opasnosti, kao što su opisane u odgovarajućem letačkom priručniku, uključujući za višemotorne helikoptere: Simulirani otkaz motora u polijetanju: Prekinuto polijetanje na ili prije TDP ili sigurno prinudno slijetanje na ili prije DPATO, ubrzo nakon TDP ili DPATO Slijetanje sa simuliranim otkazom motora: Slijetanje ili produžavanje nakon otkaza motora prije LDP ili DPBL, nakon LDP ili sigurno prinudno slijetanje nakon DPBL

D. Sadržaj ispita praktične osposobljenosti za sticanje CPL - Vazdušni brodovi

1. Vazdušni brod koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti mora udovoljavati zahtjevima za vazdušne brodove koji se koriste u svrhu osposobljavanja.

2. Područje i ruta koja će se odletjeti mora biti izabrana od FE-a. Rute koje se koriste za odjeljak 3 mogu završiti na aerodromu polaska ili na drugom aerodromu i jedno odredište mora biti kontrolisani aerodrom. Ispit praktične osposobljenosti može se provesti u 2 leta. Ukupno trajanje leta/-ova mora biti najmanje 60 minuta.

3. Podnosilac zahtjeva mora dokazati sposobnost:

(a) upravljanja vazdušnim brodom unutar njegovih ograničenja;

(b) izvođenja svih manevara s mirnoćom i preciznošću;

(c) ispravno donošenje odluka i vođenje vazduhoplova;

(d) primjene vazduhoplovnog znanja; i

(e) održavanja kontrole vazdušnog broda u svakom trenutku na takav način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

ODSTUPANjA TOKOM ISPITA U LETU

4. Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvaliteta upravljanja, i performansi vazdušnog broda koji se koristi za ispit.

Visina	
normalan let	± 100 stopa (ft)
pri simuliranom otkazu motora	± 150 stopa (ft)
Putanja leta po radio sredstvu	± 10°
Smjer leta	
normalan let	± 10°
pri simuliranom otkazu motora	± 15°

SADRŽAJ ISPITA

5. Dijelovi sekcije 5 i 6 mogu biti izvedeni na FNPT-u vazdušnog broda ili na FFS-u vazdušnog broda. Korišćenje lista provjera, vođenje vazduhoplova, upravljanje vazdušnim brodom korišćenjem vanjskih

vizuelnih referenci, procedure sprečavanja zaleđivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

ODJELjAK 1. PRETPOLETNE OPERACIJE (POSTUPCI) I ODLET	
a	Pretpoletne operacije; uključujući: Planiranje leta, Dokumentacija, Obračun mase i ravnoteže, Meteorološki izvještaj, NOTAM-i
b	Pretpoletni pregled vazdušnog broda i održavanje
c	Procedura odvezivanja vazdušnog broda, upravljanje na zemlji i polijetanje
d	Provjere performansi nakon polijetanja i podešavanje *(trim)*
e	Operacije u zoni aerodroma i u školskom krugu
f	Procedura odleta, podešavanje visinomjera i sprečavanje sudara (posmatranje)
g	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputstvima ATC-a, R/T postupci
ODJELjAK 2. OPŠTI VAZDUHOPLOVNI POSTUPCI	
a	Upravljanje vazdušnim brodom prema vanjskim vizuelnim orijentirima, uključujući pravolinijski, horizontalni, penjući i poniruć let te posmatranje okoline
b	Let na visini pritiska
c	Zaokreti
d	Strma poniranja i penjanja
e	Let isključivo po instrumentima, uključujući: i. Horizontalni let, kontrola smjera, visine i brzine leta ii. Penjući i poniruć zaokreti iii. Ispravljanje iz neuobičajenih položaja iv. Upotreba ograničenog broja instrumenata
f	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputstvima ATC-a, R/T postupci
ODJELjAK 3. POSTUPCI NA RUTI	
a	Upravljanje vazdušnim brodom prema vanjskim vizuelnim orijentirima, uzimajući u obzir dolet/izdržljivost
b	Orijentacija, čitanje karte
c	Visina, brzina, kontrola smjera aviona, posmatranje
d	Podešavanje visinomjera, održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputstvima ATC-a, R/T postupci

e	Nadgledanje toka leta, dnevnik letenja, potrošnja goriva, procjena odstupanja od zadane linije puta i ispravljanje
f	Posmatranje meteoroloških uslova, procjena razvoja meteorološke situacije, planiranje promjene plana leta
g	Let po zadanoj liniji puta, određivanje položaja (NDB, VOR), identifikacija sredstava (letenje po instrumentima), primjena promijenjenog plana leta na alternativni aerodrom (vizuelno letenje)
ODJELjAK 4. PRILAZ I SLIJETANjE	
a	Postupci prilaza, postavljanje visinomjera, provjere, posmatranje
b	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputstvima ATC-a, R/T postupci
c	Produžavanje s male visine
d	Normalno slijetanje, slijetanje s bočnim vjetrom (u pogodnim uslovima)
e	Slijetanje na kratku stazu
f	Prilaz i slijetanje bez snage (jednomotorni avioni samo)
g	Slijetanje bez upotrebe zakrilaca
h	Radnje poslije leta
ODJELjAK 5. VANREDNI POSTUPCI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI	
Ovaj odjeljak se može kombinovati s odjeljcima 1. do 4.	
a	Simulirani otkaz motora poslije polijetanja (na sigurnoj visini), vježba za slučaj požara
b	Otkazi opreme
c	Prisilno slijetanje (simulirano)
d	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputstvima ATC-a, R/T postupci
e	Usmeno ispitivanje
ODJELjAK 6. BITNE STAVKE ZA POJEDINU KLASU/TIP	
Ovaj odjeljak se može kombinovati s odjeljcima 1. do 5.	
a	Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na sigurnoj visini ako se ne izvodi na FFS)
b	Prilaz i produžavanje *(go around*) s otkazanim motorom(ima)
c	Prilaz i slijetanje sa zaustavljanjem sa otkazanim motorom(ima)
d	Nepravilnosti u radu/otkazi u sistemu održavanja pritiska

e	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputstvima ATC-a, R/T postupci, vođenje vazduhoplova
f	Kako je odredio FE, bilo koja bitna stavka ispita praktične osposobljenosti za klasu/tip ako je primjenjivo: i. sistemi vazdušnog broda ii. upravljane sistemom za održavanje pritiska
g	Usmeno ispitivanje

Dodatak 5.

Integrisani MPL kurs osposobljavanja

UOPŠTENO

1. Cilj integrisanog MPL kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove kopilota na višemotornim višepilotnim mlaznim avionima u komercijalnom vazdušnom prevozu u VFR i IFR uslovima i sticanje MPL.

2. Kurs osposobljavanja za MPL odobrava se samo ATO-u koji je dio operatora komercijalnog vazdušnog prevoza koji je dobio odobrenje u skladu sa dijelom ORO ili koji ima poseban sporazum s takvim operatopom. Dozvola/ odobrenje ograničeno je na tog posebnog operatora sve do završetka operaterova kursa osposobljavanja za prelaz.

3. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati integrisani MPL kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu ospsobljavanja u ATO-u. Obuka će se zasnivati na kompentenciji i sprovešće se u operativnom okruženju sa višečlanom posadom.

4. Obuka se može dopustiti samo podnosiocima zahtjeva koji su početnici.

5. Kurs mora sadržavati:

(a) obuky za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za ATPL(A);

(b) obuky za vizuelno i instrumentalno letenje;

(c) obuky za MCC za rad na višepilotnim avionima; i

(d) obuky za ovlašćenje za tip.

6. Podnosilac zahtjeva koji nije uspješno položio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni MPL kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANjE

7. Odobreni MPL kurs osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 750 sati osposobljavanja do nivoa teorijskog znanja za ATPL(A), kao i broj sati koji su potrebni za teorijsko obuka za relevantno ovlašćenje za tip, u skladu sa poddijelom H.

LETAČKA OBUKA

8. Letačka obuka mora sadržavati ukupno najmanje 240 sati, komponovanih kao sati PF i PNF, u stvarnom i simuliranom letu, i mora pokrivati sljedeće 4 faze osposobljavanja:

(a) Faza 1 - Ključne *(core)*letačke vještine

Posebno osnovny obuky za jednopilotni avion.

(b) Faza 2 - Osnovna

Uvođenje višečlanih operacija i instrumentalnog leta.

(c) Faza 3 - Prelazna

Primjena višečlanih operacija na višemotorne mlazne avione koji su sertifikovani kao avioni visokih performansi u skladu sa dijelom 21.

(d) Faza 4 - Napredna

Obuka za ovlašćenje za tip u kompanijskom okruženju.

Letačko iskustvo u stvarnom letu mora uključivati sve zahtjeve iskustva poddijela H, obuka za vađenje iz nepravilnih položaja *(upset recovery)*, letenje noću, letenje samo isključivo prema instrumentima i iskustvo potrebno za postizanje relevantnog vođenja vazduhoplova.

MCC zahtjevi moraju biti uklopljeni u relevantne faze iznad.

Obuka u asimetričnom letu mora se obaviti na avionu ili na FFS-u.

9. Svaka faza osposobljavanja u programu letačkog osposobljavanja mora biti sastavljena i od utvrđivanja znanja i od segmenata praktičnog osposobljavanja.

10. Kurs osposobljavanja mora uključivati proces kontinuirane procjene programa osposobljavanja i kontinuiranu procjenu učenika koji slijede spomenuti program. Procjena mora osigurati:

(a) da su kompetencije i povezana procjena relevantni poslu kopilota u višečlanim operacijama aviona; i

(b) da učenici steknu potrebne kompetencije progresivno i na zadovoljavajući način.

11. Kurs osposobljavanja mora uključivati najmanje 12 polijetanja i slijetanja kako bi se osigurala sposobnost. Navedena polijetanja i slijetanja moraju se obaviti pod nadzorom instruktora u avionu za koji se stiče ovlašćenje za tip.

NIVO PROCJENE

12. Podnosilac zahtjeva za MPL mora dokazati uspješnost u svih 9 jedinica sposobnosti kako je naznačeno u stavu 13. ispod, na naprednom nivou sposobnosti koja je potrebna za obavljanje poslova i interakciju/ međudjelovanje kao kopilot u mlazno pogonjenom višepilotnom avionu, u vizuelnim i instrumentalnim uslovima. Procjena mora potvrditi da je kontrola nad avionom ili situacijom održana svo vrijeme, kako bi se osigurao uspješan ishod procedure ili manevra. Podnosilac zahtjeva mora dosljedno dokazati znanje, sposobnosti i stavove koji su potrebni za sigurno izvođenje operacija na primjenjivom tipu aviona, u skladu sa MPL kriterijima uspješnosti.

JEDINICE SPOSOBNOSTI

13. Podnosilac zahtjeva mora dokazati sposobnost u sljedećih 9 jedinica sposobnosti:

1. primjenjivanje elemenata ljudskih mogućnosti, uključujući elemente upravljanja greškama;

2. izvođenje operacija na avionu dok je avion na zemlji;

3. izvođenje polijetanja;

4. izvođenje penjanja;

5. izvođenje krstarenja;

6. izvođenje poniranja;

7. izvođenje prilaza;

8. izvođenje slijetanja; i

9. izvođenje poslova nakon slijetanja i nakon leta aviona.

SIMULIRANI LET

14. Minimalni zahtjevi za FSTD-ove:

(a) Faza 1 - Ključne *(core)*letačke vještine

E-obuka i uređaji za sprovođenje dijela zadataka odobreni od nadležnog organa koji imaju sljedeće karakteristike:

- uključuju dodatnu opremu koja nije uobičajeno vezana sa stolnim računarima, poput funkcio-nalnih replika komande potiska (throttle quadrant), palica za upravljanje (*side-stick controller*); ili FMS tastatura, i

- uključujući psihomotorne aktivnosti s odgovarajućom primjenom sile i vremenom mjerenja reakcije.

(b) Faza 2 - Osnovna

FNPT II MCC koji predstavlja generički višemotorni mlazno pogonjen avion.

(c) Faza 3 - Prelazna

FSTD koji predstavlja višemotorni mlazno pogonjen avion za čije upravljanje je potreban i kopilot, a koji je kvalifikovan za standard adekvatan nivou B, koji dodatno uključuje:

- vizuelni sistem kokpita za dan/sumrak/noć s minimalnim uporednim vidnim poljem koje pruža svakom pilotu 180 stepeni vodoravne i 40 stepeni okomite vidljivosti; i

- simulaciju ATC okruženja.

(d) Faza 4 - Napredna

FFS koji je potpuno ekvivalentan nivou D ili nivou C sa poboljšanim vizuelnim sistemom za dan, uključujući simulaciju ATC okruženja.

Dodatak 6.

Modularni kursevi osposobljavanja za IR A. Modularni IR(A) - kurs osposobljavanja

UOPŠTENO

1. Cilj modularnog IR(A) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti potrebne za upravljanje avionom u IFR-u i u IMC uslovima. Kurs se sastoji od dva modula, koji se mogu pohađati svaki zasebno ili kombinovano:

(a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja

Ovaj modul se sastoji od 10 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom, od čega do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na BIDT-u, FNPT I-u ili II, ili na FFS-u. Nakon završetka modula osnovnog instrumentalnog letenja, podnosiocu zahtjeva se mora izdati sertifikat o završetku osposobljavanja.

(b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja Ovaj modul sastoji se od preostalog dijela programa osposobljavanja za IR(A), 40 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom na jednomotornom avionu ili 45 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom na višemotornom avionu, i kurs teorijskog znanja za IR(A).

2. Kandidat koji želi pohađati modularni kurs za sticanje ovlašćenja IR(A) mora posjedovati PPL(A) ili CPL(A) dozvolu. Podnosilac zahtjeva za modul proceduralnog instrumentalnog letenja, koji nije imalac CPL(A), mora posjedovati sertifikat o završenom osposobljavanju za modul osnovnog instrumentalnog letenja.

ATO osigurava da je podnosilac zahtjeva za kurs višemotornog IR(A), koji nema ovlašćenje za klasu ili tip za višemotorni avion, završio obuku za višemotorni avion kako je navedeno u poddijelu H prije započinjanja letačkog osposobljavanja za IR(A).

3. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati modul proceduralnog instrumentalnog letenja modularnog IR(A) kursa osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom odobrenom kursu osposobljavanja. Prije započinjanja osposobljavanja za modul proceduralnog instrumentalnog letenja, ATO mora osigurati sposobnost podnosioca zahtjeva u osnovnim instrumentalnim letačkim vještinama. Ako je potrebno, mora se pristupiti osposobljavanju za osvježenje znanja.

4. Kurs osposobljavanja za teorijsko znanje mora se završiti unutar 18 mjeseci. Modul proceduralnog instrumentalnog letenja i ispit praktične osposobljenosti mora se završiti unutar perioda valjanosti uspješno položenih ispita iz teorijskog znanja.

5. Kurs mora sadržavati:

(a) obuku za teorijsko znanje do IR nivoa znanja;

(b) obuku za instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANjE

6. Odobreni modularni IR(A) kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 150 sati osposobljavanja za teorijsko znanje.

LETAČKA OBUKA

7. Jednomotorni IR(A) kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 50 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom od čega najviše do 20 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT-u I, ili najviše do 35 sati na FFS-u ili FNPT-u II. Najviše 10 sati od instrumentalnog naleta na uređaju na FNPT-u II ili FFS-u može biti izvedeno na FNPT-u I.

8. Višemotorni IR(A) kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 55 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom, od čega najviše do 25 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT-u I, ili najviše do 40 sati na FFSu ili FNPT-u II. Najviše 10 sati od instrumentalnog naleta na uređaju na FNPT-u II ili FFS-u može biti izvedeno na FNPT-u I. Preostali dio osposobljavanja za instrumentalno letenje mora uključivati najmanje 15 sati na višemotornim avionima.

9. Imalac jednomotornog IR(A), koji je isto imalac višemotornog ovlašćenja za klasu ili tip, a koji želi steći više-motorni IR(A) po prvi put, mora završiti kurs u ATO-u koji sadrži najmanje 5 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje na višemotornim avionima, od čega 3 sata mogu biti na FFS-u ili FNPT-u II.

10.1. Imaocu CPL(A) ili imaocu sertifikata o završenom osposobljavanju za modul osnovnog instrumentalnog letenja može se umanjiti ukupan broj sati osposobljavanja zahtjevan u stavu 7. ili 8. gore za 10 sati.

10.2. Imaocu IR(H) može se smanjiti ukupan zahtijevani broj sati osposobljavanja naveden u prethodnim stavovima 7. ili 8. na 10 sati.

10.3. Ukupna obuka za instrumentalno letenje u avionu mora biti usklađena sa stavom 7. ili 8. kako odgovara.

11. Do ispita praktične osposobljenosti za IR(A), letačka obuka mora sadržavati:

(a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja: Procedure i manevri za osnovni instrumentalni let koje pokrivaju najmanje:

osnovni instrumentalni let bez vanjskih vizuelnih pomagala:

- horizontalni let;

- penjanje;

- poniranje;

- okreti u ravnom letu, penjanju,

- poniranju; instrumentalni uzorak;

oštri zaokret;

radionavigacija;

vađenje iz neuobičajenih položaja; upotreba ograničenog broja instrumenata;

prepoznavanje i vađenje iz početne faze i faze potpunog sloma uzgona;

(b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja:

i. predletne postupke za IFR letenje, uključujući korišćenje priručnika za letenje i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;

ii. postupke i manevre za IFR operacije pod normalnim, vanrednim i prinudnim uslovima leta, a najmanje za:

- prelaz iz vizuelnog na instrumentalni let tokom polijetanja;

- standardne instrumentalne odlaske i prilaze;

- IFR postupke na ruti;

- postupke za krug čekanja;

- instrumentalne prilaze do određenih minimuma;

- postupke prekinutog prilaza;

- slijetanja poslije instrumentalnog prilaza, uključujući niski krug;

iii. manevre u letu i određene karakteristike leta;

iv. ako je potrebno, upravljanje višemotornim avionom u navedenim vježbama, uključujući letove isključivo po instrumentima sa simulacijom otkaza jednog motora, te gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe trebaju se izvoditi na sigurnoj visini osim ako se izvode na FFS-u ili FNPT-u II).

Aa. IR(A) - Modularni kurs letačkog osposobljavanja na osnovu sticanja vještina

UOPŠTENO

1. Svrha je modularnog kursa letačkog osposobljavanja na osnovu sticanja vještina osposobiti imaoce dozvole PPL ili CPL za sticanje ovlašćenja za instrumentalno letenje, uzimajući u obzir prethodna iskustva i osposobljavanja za instrumentalno letenje. Kurs je osmišljen tako da kandidatima omogući sticanje potrebnog nivoa stručnosti za upravljanje avionima u skladu sa pravilima IFR i u uslovima IMC. Kurs se provodi u organizaciji za obuku ili je kombinacija osposobljavanja za instrumentalno letenje sa instruktorom IRI(A) ili sa instruktorom FI(A) ovlašćenim za obuku za IR i letačkog osposobljavanja u organizaciji za obuku.

2. Kandidat koji želi pohađati takav modularni kurs zasnovan na sticanju vještina za ovlašćenje IR(A) mora posjedovati PPL(A) ili CPL(A) dozvolu.

3. Teorijska obuka mora se završiti u roku od 18 mjeseci. Obuka za instrumentalno letenje i ispit praktične osposobljenosti moraju se obaviti u periodu valjanosti položenih teorijskih ispita.

4. Kurs obuhvata:

(a) teorijska obuka do nivoa znanja potrebnih za sticanje ovlašćenja IR(A);

(b) instrumentalna letačka obuka

TEORIJSKO ZNANjE

5. Odobrena modularna obuka za IR(A) na osnovu sticanja vještina iznosi najmanje 80 sati teorijskog osposobljavanja. Kurs teorijskog osposobljavanja može obuhvatati rad na računaru i elemente e-učenja. U skladu sa ORA.ATO.305, treba osigurati minimalno trajanje podčavanja u učionici.

LETAČKA OBUKA

6. Metoda sticanja ovlašćenja IR(A) u okviru ovog modularnog kursa zasniva se na sticanju vještina. Međutim, kandidat mora ispunjivati minimalne uslove navedene u nastavku. Za sticanje potrebnih vještina može biti potrebna dodatna obuka.

(a) Modularni kurs osposobljavanja za ovlašćenje IR(A) zasnovan na sticanju vještina za jednomotorni avion sastoji se od najmanje 40 sati instrumentalnog letenja sa instruktorom, od kojih je do 10 sati

instrumentalnog naleta na zemlji u FNPT I ili do 25 sati u FFS-u ili FNPT II. Najviše 5 sati instrumentalnog naleta na zemlji u FNPT II ili FFS-u može biti odrađeno na FNPT I.

i. Ako je kandidat:

(A) završio instrumentalnu letačku obuku sa instruktorom IRI(A) ili FI(A) ovlašćenim za obuku za IR, ili

(B) već ima iskustvo instrumentalnog naleta u letu kao PIC na avionima, u skladu sa ovlašćenjem za privilegiju letenja prema IFR pravilima i u IMC uslovima, ti se sati mogu priznati u okviru prethodnih 40 sati do najviše 30 sati,

ii. Ako je kandidat već odradio instrumentalni nalet sa instruktorom, izuzev onih navedenih u prethodnoj tački (a) podtački *i*., ti se sati mogu priznati u okviru potrebnih 40 sati do najviše 15 sati.

iii. Letačka obuka u svakom slučaju uključuje najmanje 10 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom u avionu u ATO-u.

iv. ukupno trajanje instrumentalnog osposobljavanja sa instruktorom ne smije iznositi manje od 25 sati.

(b) Modularni kurs osposobljavanja za ovlašćenje IR(A) zasnovan na sticanju vještina za višemotorni avion sastoji se od najmanje 45 sati instrumentalnog letenja sa instruktorom, od kojih do 10 sati instrumentalnog naleta na zemlji u FNPT I, ili do 30 sati u FFS-u ili FNPT II. Najviše 5 sati instrumentalnog naleta na zemlji u FNPT II ili FFS može biti odrađeno na FNPT I.

i. Ako je kandidat:

(A) završio instrumentalnu letačku obuku sa instruktorom IRI(A) ili FI(A) ovlašćenim za obuku za IR; ili

(B) već ima iskustvo instrumentalnog naleta u letu kao PIC na avionima, u skladu sa ovlašćenjem za privilegiju letenja prema IFR pravilima i u IMC uslovima; ti se sati mogu priznati u okviru prethodnih 45 sati do najviše 35 sati.

ii. Ako je kandidat već odradio instrumentalni nalet sa instruktorom, izuzev onih navedenih u gornjoj tački (a) podtački *i*, ti se sati mogu priznati u okviru potrebnih 45 sati do najviše 15 sati.

iii. Letačka obuka u svakom slučaju mora iznositi najmanje 10 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom u višemotornom avionu u ATO-u.

iv. Ukupno trajanje instrumentalnog osposobljavanja sa instruktorom ne smije biti manje od 25 sati, od kojih najmanje 15 sati mora biti odrađeno u višemotornom avionu.

(c) Za utvrđivanje broja sati za priznavanje te potreba za obukom, kandidat mora obaviti procjenu sa provjerom u letu kod prijema na obuku u ATO-u.

(d) Letačka instrumentalna obuku sa instruktorom IRI(A) ili FI(A), u skladu sa prethodnom tačkom (a) podtačkom *i*. ili (b) podtačkom *i.*, dokumentovana je u posebnoj evidenciji osposobljavanja uz potpis instruktora.

7. Letačka obuka za modularno sticanje vještina za ovlašćenje IR(A) uključuje:

(a) procedure i manevre za osnovni instrumentalni let koji obuhvataju najmanje:

i. osnovni instrumentalni let bez vanjskih vizuelnih pomagala;

ii. horizontalni let;

iii. penjanje;

iv. poniranje;

v. okrete u ravnom letu, penjanje i poniranje;

vi. instrumentalni uzorak;

vii. oštri zaokret;

viii. radionavigaciju;

ix. povratak s neuobičajenih visina;

x. ograničeni panel; i

xi. prepoznavanje i povratak s djelomičnog i punog prevlačenja;

(b) predletne postupke za IFR, uključujući korišćenje letačkog priručnika i odgovaraju-ćih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;

(c) postupke i manevre za operacije IFR u normalnim, vanrednim i prinudnim uslovima leta, a najmanje za:

i. prelaz s vizuelnog na instrumentalni let tokom polijetanja;

ii. standardne instrumentalne odlaske i prilaze;

iii. postupke IFR na ruti;

iv. postupke za krug čekanja;

v. instrumentalne prilaze do određenih minimuma;

vi. postupke prekinutog prilaza i

vii. slijetanja poslije instrumentalnog prilaza, uključujući niski krug;

(d) manevre u letu i određene karakteristike leta;

(e) ako je potrebno, upravljanje višemotornim avionom u navedenom osposobljavanju, uključujući;

i. letove isključivo pomoću instrumenata sa simulacijom otkazivanja jednog motora;

ii. gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe trebaju se izvoditi na sigurnoj visini osim ako se izvode u simulatoru letenja ili FNPT II).

8. Kandidatima za sticanje vještina u sklopu modularnog osposobljavanja za ovlašćenje IR(A) koji imaju dozvolu PPL ili CPL iz dijela FCL te valjano ovlašćenje IR(A) koje je, u skladu sa odredbama iz Priloga 1. Čikaškoj konvenciji, izdala treća zemlja, mogu se u cjelini priznati zahtjevi vezani uz kurs osposobljavanja iz stava 4. kako bi mu se izdalo ovlašćenje IR(A), kandidat:

(a) mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti za ovlašćenje IR(A) u skladu sa Dodatkom 7;

(b) tokom ispita praktične osposobljenosti dokazati ispitivaču da posjeduje odgovarajući nivo teorijskog znanja iz vazduhoplovnog prava, meteorologije te planiranja i provođenja leta (IR) i

(c) mora posjedovati minimalno iskustvo od najmanje 50 sati naleta po IFR pravilima, kao PIC aviona.

PROCJENA PROVJERE U LETU KOD PRIJEMA NA OBUKU

9. Sadržaj i trajanje procjene provjere u letu kod prijema na obuku utvrđuje ATO na osnovu prethodnog instrumentalnog letačkog iskustva kandidata.

VIŠEMOTORNI AVIONI

10. Imalac ovlašćenja IR(A) za jednomotorne avione koji posjeduje i ovlašćenje za klasu ili tip višemotornih aviona, a želi po prvi put steći ovlašćenje IR(A) za višemotorne avione, mora završiti kurs u ATO-u koji obuhvata najmanje 5 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom u višemotornim avionima, od kojih 3 sata može biti u FFS-u ili FNPT II, te mora položiti ispit praktične osposobljenosti.

B. Modularni IR(H) kurs osposobljavanja

1. Cilj modularnog IR(H) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti potrebnog za upravljanje helikopterom u IFR-u i u IMC uslovima.

2. Podnosilac zahtjeva za modularni kurs za IR(H) mora posjedovati PPL(H) ili CPL(H) ili ATPL(H). Prije započinjanja faze IR(H) kursa osposobljavanja na vazduhoplovu, podnosilac zahtjeva mora posjedovati ovlašćenje za tip helikoptera koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti za IR(H) ili završenu odobrenu obuku za ovlašćenje za tip na tom tipu. Podnosilac zahtjeva mora posjedovati

sertifikat o uspješno završenom MCC-u ako se ispit praktične osposobljenosti bude provodio u višepilotnim uslovima.

3. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati modularni IR(H) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom odobrenom kursu osposobljavanja.

4. Kurs osposobljavanja za teorijsko znanje mora se završiti unutar 18 mjeseci. Letačka obuka i ispit praktične osposobljenosti moraju se završiti unutar perioda valjanosti uspješno položenih ispita iz teorijskog znanja.

5. Kurs mora sadržavati:

(a) obuku za teorijsko znanje do IR nivoa znanja;

(b) obuku za instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANjE

6. Odobreni modularni IR(H) kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 150 sati osposobljavanja.

LETAČKA OBUKA

7. Jednomotorni IR(H) kurs mora sadržavati najmanje 50 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom, od čega: (a) do 20 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT-u I(H) ili (A). Navedenih 20 sati naleta osposobljavanja na FNPT-u I(H) ili (A) može se zamijeniti sa 20 sati naleta osposobljavanja za IR(H) na avionu, koji je odobren za ovaj kurs; ili

(b) do 35 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FTD-u 2/3, FNPT-u II/III ili FFS-u helikoptera. Obuka za instrumentalno letenje mora uključivati najmanje 10 sati na IFR sertifikovanom helikopteru.

8. Višemotorni IR(H) kurs mora sadržavati najmanje 55 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom od čega;

(a) do 20 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT-u I (H) ili (A). Navedenih 20 sati naleta osposobljavanja na FNPT-u I (H) ili (A) može se zamijeniti sa 20 sati naleta osposobljavanja za IR(H) na avionu, koji je odobren za ovaj kurs; ili

(b) do 40 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju FTD-u 2/3, FNPT-u II/III ili FFS-u helikoptera.

Obuka za instrumentalno letenje mora uključivati najmanje 10 sati na IFR sertifikovanom višemotornom helikopteru.

9.1. Imaocima ATPL(H) će se umanjiti teorijska obuka za 50 sati.

9.2. Imaocu IR(A) može se smanjiti ukupan broj sati osposobljavanja na 10 sati.

9.3. Imaocu PPL(H)-a s ovlašćenjem za noćno letenje za helikopter ili imaocu CPL(H) ukupan iznos potrebnog instrumentalnog naleta u okviru obuke može biti umanjen za 5 sati.

10. Do ispita praktične osposobljenosti za IR(A), letačka obuka mora sadržavati:

(a) predletne postupke za IFR letove, uključujući korišćenje priručnika za letenje i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;

(b) postupke i manevre za IFR operacije pod normalnim, vanrednim i prinudnim uslovima leta, pokrivajući najmanje:

prelaz iz vizuelnog na instrumentalni let tokom polijetanja;

standardne instrumentalne odlaske i prilaze;

rutne IFR postupke;

postupke za krug čekanja;

instrumentalne prilaze do određenih minimuma;

postupke prekinutog prilaza;

slijetanja poslije instrumentalnog prilaza,

uključujući niski krug;

(c) manevre u letu i određene karakteristike leta;

(d) ako je potrebno, upravljanje višemotornim helikopterom u gore navedenim vježbama, uključujući letove isključivo po instrumentima sa simulacijom otkaza jednog motora te gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe trebaju se izvoditi na FFS-u ili FNPT-u II ili FTD-u 2/3).

C. Modularni IR(As) kurs osposobljavanja

UOPŠTENO

1. Cilj modularnog IR(As) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti potrebne za upravljanje vazdušnim brodovima u IFR-u i u IMC uslovima. Kurs se sastoji od dva modula, koji se mogu pohađati svaki zasebno ili kombinovano:

(a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja

Ovaj modul se sastoji od 10 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom, od čega do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na BIDT-u, FNPT I-u ili II, ili na FFS-u. Nakon završetka modula osnovnog instrumentalnog letenja, podnosiocu zahtjeva se mora izdati sertifikat o završetku osposobljavanja.

(b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja

Ovaj modul sastoji se od preostalog dijela programa osposobljavanja za IR(As), 25 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom, i kursa teorijskog znanja za IR(As).

2. Podnosilac zahtjeva za modularni IR(As) kurs osposobljavanja mora biti imalac PPL(AS) s ovlašćenjem za noćno letenje ili CPL(As). Podnosilac zahtjeva za modul proceduralnog instrumentalnog letenja, a koji nije imalac CPL(As), mora biti imalac sertifikata o završenom osposobljavanju za modul osnovnog instrumentalnog letenja.

3. Podnosilac zahtjeva koji želi pohađati modul proceduralnog instrumentalnog letenja modularnog IR(As) kursa osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom odobrenom kursu osposobljavanja. Prije započinjanja osposobljavanja za modul proceduralnog instrumentalnog letenja, ATO mora osigurati sposobnost podnosioca zahtjeva u osnovnim instrumentalnim letačkim vještinama. Ako je potrebno, mora se pristupiti osposobljavanju za osvježenje znanja.

4. Kurs osposobljavanja za teorijsko znanje mora se završiti unutar 18 mjeseci. Modul proceduralnog instrumentalnog letenja i ispit praktične osposobljenosti mora se završiti unutar perioda valjanosti uspješno položenih ispita iz teorijskog znanja.

5. Kurs mora sadržavati:

(a) obuku za teorijsko znanje do IR nivoa znanja;

(b) obuku za instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANjE

6. Odobreni modularni IR(As) kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 150 sati osposobljavanja za teorijsko znanje.

LETAČKA OBUKA

7. Modularni IR(As) kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 35 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom od čega do 15 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT-u I, ili do 20 sati na FFS-u ili FNPT-u II. Najviše do 5 sati instrumentalnog naleta na uređaju može se izvoditi na FNPT-u I.

8. Imalac CPL(As) ili imalac sertifikata o završenom kursu za osnovni instrumentalni letački modul može imati ukupan broj sati osposobljavanja zahtijevanog u stavu 7. umanjen za 10 sati. Ukupna letačka obuka za instrumentalno letenje mora biti usklađena sa stavom 7.

9. Ako je podnosilac zahtjeva imalac IR u drugoj kategoriji vazduhoplova ukupan zahtijevani broj sati letačkog osposobljavanja može se umanjiti za 10 sati na vazdušnim brodovima.

10. Do ispita praktične osposobljenosti za IR(A), letačka obuka mora sadržavati:

(a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja:

Procedure i manevri za osnovni instrumentalni let koji pokrivaju najmanje:

osnovno instrumentalno letenje bez vanjskih vizuelnih pomagala:

- horizontalni let;

- penjanje;

- poniranje;

- zaokreti u ravnom letu, penjanju, poniranju;

instrumentalni uzorak;

radionavigacija;

vađenje iz neuobičajenih položaja;

upotreba ograničenog broja instrumenata;

(b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja:

i. predletne postupke za IFR letenje, uključujući korišćenje priručnika za letenje i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;

ii. postupke i manevre za IFR operacije pod normalnim, vanrednim i prinudnim uslovima leta, koje pokrivaju najmanje:

- prelaz iz vizuelnog na instrumentalni let tokom polijetanja;

- standardne instrumentalne odlaske i prilaze;

- IFR postupke na ruti;

- postupke za krug čekanja;

- instrumentalne prilaze do određenih minimuma;

- postupke prekinutog prilaza;

- slijetanja poslije instrumentalnog prilaza, uključujući niski krug;

iii. manevre u letu i određene karakteristike leta;

iv. ako je potrebno, upravljanje vazdušnim brodom u navedenim vježbama, uključujući letove isključivo po instrumentima sa simulacijom otkaza jednog motora te gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe trebaju se izvoditi na sigurnoj visini osim ako se izvode na FFS-u ili FNPT-u II).

Dodatak 7.

IR ispit praktične osposobljenosti

1. Podnosilac zahtjeva za IR mora biti provjeren na istom tipu ili klasi aviona na kom je bio osposobljavan.

2. Podnosilac zahtjeva mora uspješno položiti sve relevantne sekcije provjere. Ako ne zadovolji bilo koju stavku u sekciji, smatra se da tu sekciju nije zadovoljio. Ako podnosilac zahtjeva ne položi više od jedne sekcije, podnosilac zahtjeva će morati ponovo pristupiti polaganju cijele provjere. Podnosilac zahtjeva koji je pao samo jednu sekciju, polagaće ponovo samo tu sekciju. Ako kod ponovog polaganja podnosilac

zahtjeva nije položio bilo koju sekciju, uključujući i onu koju je pao na prethodnom polaganju, podnosilac zahtjeva će morati ponovo polagati cijelu provjeru ponovo. Sve relevantne sekcije provjere praktične osposobljenosti podnosilac zahtjeva mora položiti u periodu od 6 mjeseci. Ako ne položi sve relevantne sekcije provjere u dva pokušaja, podnosilac zahtjeva će biti poslan na dodatnu obuku.

3. Dodatna obuka može biti potrebna ako provjera nije uspješno položena. Broj polaganja provjere praktične osposobljenosti nije ograničen.

SPROVOĐENjE PROVJERE

4. Provjerom se simulira stvaran let. Rutu kojom će se letjeti će izabrati ispitivač na provjeri. Važan element je sposobnost podnosioca zahtjeva da isplanira i provede let koristeći dobiveni brifing materijal. Podnosilac zahtjeva mora obaviti pripremu leta i osigurati da su sva potrebna oprema i dokumentacija za izvršenje leta u avionu. Let mora trajati najmanje 1 sat.

5. Ako podnosilac zahtjeva odluči da prekine ispit praktične osposobljenosti iz razloga koje ispitivač smatra neopravdanim, podnosilac zahtjeva će ponoviti cijeli ispit praktične osposobljenosti. Ako je let prekinut iz razloga koje ispitivač smatra opravdanim, provjeriće se samo one sekcije koje nisu obavljene.

6. Prema nahođenju ispitivača, bilo koji manevar ili procedura ispita se može jednom ponoviti. Ispitivač može prekinuti ispit u bilo kojoj fazi ispita ako ustanovi da je potrebno ponoviti cijeli ispit.

7. Podnosilac zahtjeva mora upravljati vazduhoplovom s pozicije gdje može obavljati sve zadatke vođe vazduhoplova, te će izvoditi ispit kao da nema drugih članova posade. Ispitivač neće učestvovati niti u jednom dijelu rada sa vazduhoplovom, osim ako je potrebno da interveniše u interesu bezbjednosti, ili kako bi se izbjegao nepotrebni zastoj ostalog saobraćaja. Odgovornost za let se mora uskladiti s nacionalnim propisima.

8. Visinu odluke, minimalnu visinu poniranja i tačku neuspjelog prilaza će odrediti podnosilac zahtjeva i usaglasiti sa ispitivačem.

9. Podnosilac zahtjeva za IR će pokazivati ispitivaču provjere i zadatke koje izvodi, uključujući identifikaciju radionavigacionih sredstava. Provjere se moraju obaviti u skladu sa odobrenim *ček*listama za vazduhoplov na kom se provodi ispit. Tokom pretpoletne provjere za ispit, podnosilac zahtjeva mora obaviti podešavanje snage i brzine. Podatke o performansama za polijetanje, prilaz i slijetanje podnosilac zahtjeva mora izračunati u skladu sa operativnim priručnikom ili letačkim priručnikom vazduhoplova kojim se koristi.

ODSTUPANjA TOKOM LETAČKOG ISPITA

10. Podnosilac zahtjeva mora dokazati sposobnost da: upravlja vazduhoplovom unutar njegovih ograničenja; izvodi sve manevre glatko i precizno; pokazuje dobro prosuđivanje i vođenje vazduhoplova; primjenjuje aeronautička znanja; i održava kontrolu vazduhoplova cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod procedure ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje.

11. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje radi turbulencije i kvaliteta upravljanja i performanse vazduhoplova koji se koristi.

Visina		
	Uopšteno	±100 stopa
	Početak prekinutog prilaza na visini odluke	+50 stopa/-0 stopa
	Minimalna visina poniranja/MAP/visine	+50 stopa/-0 stopa
Putanja		

	Po radio sredstvu	±5°
	Precizni prilaz	pola otklona, azimut i
	ravan poniranja	
Smjer leta		
	Sa svim ispravnim motorima	±5°
	pri simuliranom otkazu motora	±10°
Brzina		
	Sa svim ispravnim motorima	±5 čvorova
	Pri simuliranom otkazu motora	+10 čvorova/-5 čvorova

SADRŽAJ ISPITA Avioni

ODJELjAK 1. - PRETPOLETNE OPERACIJE I ODLET Korišćenje ček-liste, letačke vještine, postupci protiv zaleđivanja i za odleđivanje itd. primjenjivi u svim odjeljcima	
a	Korišćenje letačkog priručnika (ili slično) posebno za izračunavanje performansi, mase i ravnoteže
b	Korišćenje dokumenata servisa vazdušnog saobraćaja, meteoroloških dokumenata
c	Priprema ATC plana leta, IFR plan leta/log
d	Prepoletni pregled
e	Meteorološki minimumi
f	Taksiranje
g	Pretpoletni brifing, polijetanje
h (0)	Prelaz na instrumentalni let
i (0)	Postupci instrumentalnog odleta, podešavanje visinomjera
j (0)	Saradnja sa ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELjAK 2. - OPŠTE UPRAVLjANjE (0)	

a	Upravljanje avionom koristeći isključivo instrumente, uključujući: horizontalni let pri različitim brzinama, *trim*
b	Penjući i poniruć zaokreti s održavanjem standardnog *(Rate 1)*zaokreta
c	Vraćanje iz neuobičajenih položaja, uključujući zaokrete od 45° stepeni i oštre poniruće zaokrete
d (*)	Vraćanje iz prevlačenja u horizontalni let, penjući/poniruć zaokreti u konfiguraciju za slijetanje
e	Ograničeni panel: stabilizijuće penjanje ili poniranje, horizontalni standardni *(Rate 1)*zaokreti u zadati smjer leta, vraćanje iz neuobičajenih položaja - primjenjivo samo za avion
ODJELjAK 3. - IFR POSTUPCI NA RUTI (0)	
a	Praćenje, uključujući presretanje signala, npr. NDB, VOR, RNAV
b	Korišćenje radionavigacionih uređaja
c	Horizontalni let, kontrola smjera letenja, visina i brzina, postavke snage, tehnike trimanja
d	Postavke visinomjera
e	Mjerenje vremena i revizija predviđenog vremena dolaska (ETA) (čekanje na ruti ako je potrebno)
f	Nadzor napretka leta, evidnecije s leta, potrošnja goriva, upravljanje sistemima
g	Procedure zaštite od zaleđivanja ako je potrebno simulirati
h	Saradnja sa ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELjAK 4. - PROCEDURE PRECIZNOG PRILAZA (0)	
a	Podešavanje i provjera navigacionih sredstava, identifikacija sredstava
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera
c	Brifing za slijetanje i polijetanje, uključujući provjere poniranja/prilaza/slijetanja
d (+)	Procedure kruga čekanja
e	Usklađenost sa objavljenim procedurama prilaza
f	Tempiranje prilaza
g	Visina, brzina, kontrola brzine i smjera (stabilizovani prilaz)
h (+)	Prekinuti prilaz

i (+)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje
j	Saradnja sa ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELjAK 5. - PROCEDURE NEPRECIZNOG PRILAZA (0)	
a	Podešavanje i provjera navigacionih sredstava, identifikacija sredstava
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera
c	Brifing za slijetanje i polijetanje, uključujući provjere poniranja/prilaza/slijetanja
d (+)	Procedure kruga čekanja
e	Usklađenost sa objavljenim procedurama prilaza
f	Tempiranje prilaza
g	Brzina, kontrola brzine i smjera (stabilizovani prilaz)
h (+)	Prekinuti prilaz
i (+)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje
j	Saradnja sa ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELjAK 6. - LET SA NEOPERATIVNIM MOTOROM (samo višemotorni avioni) (0)	
a	Simulirani otkaz motora poslije polijetanja i tokom prekinutog prilaza
b	Prilaz, prekinuti prilaz i proceduralni prekinuti prilaz s jednim neoperativnim motorom
c	Prilaz i slijetanje s jednim neoperativnim motorom
d	Saradnja sa ATC - usklađenost, R/T procedure

(*) Može biti obavljeno u FFS, FTD 2/3 ili FNPT II

(+) Može biti obavljeno ili u odjeljku 4. ili odjeljku 5.

(°) Mora biti obavljeno samo koristeći instrumente

Helikopteri

ODJELjAK 1. - PRETPOLETNE OPERACIJE I ODLET Korišćenje ček-liste, letačke vještine, postupci protiv zaleđivanja i odleđivanje itd. primjenjivi u svim sekcijama	
a	Korišćenje letačkog priručnika (ili slično) posebno za izračunavanje performanse, mase i ravnoteže

b	Korišćenje dokumenata servisa vazdušnog saobraćaja, meteoroloških dokumenata
c	Priprema ATC plana leta, IFR plan leta/log
d	Pretpoletni pregled
e	Meteorološki minimumi
f	Taksiranje/Vazdušno taksiranje u skladu sa ATC ili instrukcijama instruktora
g	Pretpoletni brifing. Procedure i provjere
h	Prelaz na instrumentalni let
i	Postupci instrumentalnog odleta

ODJELjAK 2. - OPŠTE UPRAVLjANjE	
a	Upravljanje avionom koristeći isključivo instrumente, uključujući:
b	Penjući i ponirući zaokreti sa održavanjem ***Rate***1 zaokreta
c	Vraćanje iz neuobičajenih položaja, uključujući zaokrete od 30° stepeni i oštre poniruće zaokrete
ODJELjAK 3. - IFR POSTUPCI NA RUTI	
a	Praćenje, uključujući presretanje signala, npr. NDB, VOR, RNAV
b	Korišćenje radionavigacionih uređaja
c	Horizontalni let, kontrola smjera letenja, visina i brzina, postavke snage
d	Postavke visinomjera
e	Mjerenje vremena i revizija ETA
f	Nadziranje napretka leta, evidnecije s leta, potrošnja goriva, upravljanje sistemima
g	Procedure zaštite od zaleđivanja ako je potrebno simulirati
h	Saradnja sa ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELjAK 4. - PROCEDURE PRECIZNOG PRILAZA	
a	Podešavanje i provjera navigacionih sredstava, identifikacija sredstava
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera
c	Brifing za slijetanje i polijetanje, uključujući provjere poniranja/prilaza/slijetanja

d (*)	Procedure kruga čekanja
e	Usklađenost s objavljenim procedurama prilaza
f	Tempiranje prilaza
g	Visina, brzina, kontrola brzine i smjera (stabilizovani prilaz)
h (*)	Prekinuti prilaz
i (*)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje
j	Saradnja sa ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELjAK 5. - PROCEDURE NEPRECIZNOG PRILAZA	
a	Podešavanje i provjera navigacionih sredstava, identifikacija sredstava
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera
c	Brifing za slijetanje i polijetanje, uključujući provjere poniranja/prilaza/slijetanja
d (*)	Procedure kruga čekanja
e	Usklađenost s objavljenim procedurama prilaza
f	Tempiranje prilaza
g	Brzina, kontrola brzine i smjera (stabilizovani prilaz)
h (*)	Prekinuti prilaz
i (*)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje (*)
j	Saradnja sa ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELjAK 6. - ABNORMALNE PROCEDURE I PROCEDURE U VANREDNIM SITUACIJAMA *(emergency)* Ovaj odjeljak se može kombinovati s odjeljcima 1. do 5. Ispit se mora odnositi na kontrolisanje helikoptera, identifikovanje motora koji je otkazao, neposredne akcije (drilovi dodira), akcije nakon otkaza i provjere i preciznost letenja, u sljedećim situacijama:	
a	Simulirani otkaz motora nakon polijetanja i na/tokom prilaza (**) (na sigurnoj visini osim ako se provodi u FFS ili FNPT II/III, FTD 2,3)

b	Otkaz sistema za stabilnost leta/hidrauličnog sistema
c	Ograničeni panel
d	Autorotacija i povratak na prethodno utvrđenu brzinu
e	Precizni prilaz ručno bez komandnog navigacionog uređaja *(flight director)*(***) Precizni prilaz ručno sa komandnim navigacionim uređajem (***)

(*) Provešće se u odjeljku 4. ili 5.

(**) Samo na višemotornim helikopterima (***) Samo jedna stavka se provjerava

Vazdušni brodovi

ODJELjAK 1. - PRETPOLETNE OPERACIJE I ODLET Korišćenje ček-liste, letačke vještine, postupci protiv zaleđivanja i odleđivanje itd. primenjivi u svim sekcijama	
a	Korišćenje letačkog priručnika (ili slično) posebno za izračunavanje performanse, mase i ravnoteže
b	Korišćenje dokumenata servisa vazdušnog saobraćaja, meteoroloških dokumenata
c	Priprema ATC plana leta, IFR plan leta/log
d	Pretpoletni pregled
e	Meteorološki minimumi
f	Pretpoletni brifing, postupak oslobađanja veza (*off-mast*), manevrisanje na zemlji
g	Polijetanje
h	Prelaz na instrumentalni let
i	Postupci instrumentalnog odleta, podešavanje visinomjera
j	Saradnja sa ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELjAK 2. - OPŠTE UPRAVLjANjE	
a	Upravljanje vazdušnim brodom koristeći isključivo instrumente
b	Penjući i poniruć zaokreti sa održanom ugaonom brzinom skretanja
c	Vraćanje iz neuobičajenih položaja
e	Ograničeni panel
ODJELjAK 3. - IFR POSTUPCI NA RUTI	
a	Praćenje, uključujući presretanje signala, npr. NDB, VOR, RNAV

b	Korišćenje radionavigacionih uređaja
c	Horizontalni let, kontrola smjera letenja, visine i brzine, postavke snage, tehnike trimanja
d	Postavke visinomjera
e	Mjerenje vremena i revizija ETA
f	Nadziranje napretka leta, evidnecije sa leta, potrošnja goriva, upravljanje sistemima
g	Saradnja sa ATC - usklađenost, R/T procedure

ODJELjAK 4. - PRECIZNOG PRILAZA	
a	Podešavanje i provjera navigacionih sredstava, identifikacija sredstava
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera
c	Brifing za slijetanje i polijetanje, uključujući provjere poniranja/prilaza/slijetanja
d (+)	Procedure kruga čekanja
e	Usklađenost s objavljenim procedurama prilaza
f	Tempiranje prilaza
g	Stabilizovani prilaz (visina, brzina i kontrola smjera)
h (+)	Prekinuti prilaz
i (+)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje
j	Saradnja sa ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELjAK 5. - PROCEDURE NEPRECIZNOG PRILAZA (°)	
a	Podešavanje i provjera navigacionih sredstava, identifikacija sredstava
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera
c	Brifing za slijetanje i polijetanje, uključujući provjere poniranja/prilaza/slijetanja
d (+)	Procedure kruga čekanja
e	Usklađenost s objavljenim procedurama prilaza

f	Tempiranje prilaza
g	Stabilizovani prilaz (visina, brzina i kontrola smjera)
h (+)	Prekinuti prilaz
i (+)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje
j	Saradnja sa ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELjAK 6. - LET S NEOPERATIVNIM MOTOROM Ovaj se odjeljak može kombinovati s odjeljcima 1. do 5. Testiranje se odnosi na vladanje vazdušnim brodom, identifikaciju neoperativnog motora, hitne mjere, mjere koje slijede te provjere i tačnost leta u sljedećim situacijama.	
a	Simulirani otkaz motora poslije polijetanja i tokom prekinutog prilaza
b	Prilaz, prekinuti prilaz i proceduralni prekinuti prilaz s jednim neoperativnim motorom
c	Prilaz i slijetanje s jednim neoperativnim motorom
d	Saradnja sa ATC - usklađenost, R/T procedure

(+) Može biti obavljeno ili u odjeljku 4. ili odjeljku 5.

Dodatak 8.

Priznavanje IR dijela provjere praktične osposobljenosti na klasi ili tipu

A. Avioni

Priznavaće se samo kada imalac dozvole produžava IR privilegije za jednomotorni ili jednopilotni višemotorni avion, kako odgovara.

Kada je provedena provjera stručnosti uključujući IR, i imalac ima valjan:	Priznavanje se priznaje za IR dio u provjeri stručnosti za:
MP ovlašćenje za tip: Ovlašćenje za tip za složene vazduhoplove visokih performansi	SE klasu (*) i SE ovlašćenje za tip (*) i SP ME klasu, i SP ME ovlašćenje za tip složenog vazduhoplova koji nema visoke performanse, samo se priznaje sekcija 3B ispita praktične osposobljenosti za jednopilotni složeni avion koji nema visoke performanse (*)
SE ME ovlašćenje za tip složenog vazduhoplova koji nema visoke performanse, kojim se izvode jednopilotne operacije	SE ME klasu (*) i SP ME ovlašćenje za tip složenog vazduhoplova koji nema visoke performanse, i SE ovlašćenje za klasu i tip (*)

SP ME ovlašćenje za tip složenog vazduhoplova koji nema visoke performanse, ograničen na višepilotne operacije	(a) SP ME klasu (*) i (b) SP ME ovlašćenje za tip složenog vazduhoplova koji nema visoke performanse (*), i (c) SE ovlašćenje za klasu i tip (*)
SP ME ovlašćenje za klasu, kojim se izvode jednopilotne operacije	SE ovlašćenje za klasu i tip, i SP ME klasu, i SE ME ovlašćenje za tip složenog vazduhoplova koji nema visoke performanse (*)
SP ME ovlašćenje za klasu, ograničen na višepilotne operacije	SE ovlašćenje za klasu i tip (*), i SP ME klasu (*), i SP ME ovlašćenje za tip složenog vazduhoplova koji nema visoke performanse (*)
SP SE ovlašćenje za klasu	SE ovlašćenje za klasu i tip
SP SE ovlašćenje za tip	SE ovlašćenje za klasu i tip

(*) Ako je unutar posljednjih 12 mjeseci podnosilac zahtjeva odletio barem tri IFR odleta i prilaza na SP klasi ili tipu aviona u jednopilotnim operacijama, ili, za višemotorne složene avione koji nemaju visoke performanse, podnosilac zahtjeva mora položiti odjeljak 6. ispita praktične osposobljenosti za jednopilotni avion koji nije složen i nema visoke performanse leteći i isključivo koristeći instrumente u jednopilotnim operacijama.

B. Helikopteri

Priznavaće se samo kada imalac dozvole produžava IR privilegije za jednomotorni ili jednopilotni višemotorni avion, kako odgovara.

Kada je provedena provjera stručnosti uključujući IR, i imalac ima valjan:	Priznavanje se priznaje za IR dio u provjeri stručnosti za:
MPH ovlašćenje za tip	SE ovlašćenje za tip (*), i SP ME ovlašćenje za tip (*).
SP ME ovlašćenje za tip, kojim se izvode jednopilotne operacije	SE ovlašćenje za tip, SP ME ovlašćenje za tip
SP ME ovlašćenje za tip, ograničen na višepilotne operacije	SE ovlašćenje za tip (*), SP ME ovlašćenje za tip (*)

(*) Ako su unutar zadnjih posljednjih 12 mjeseci obavljena najmanje 3 IFR odleta i prilaza na SP tipu helikoptera u SP operacijama

Dodatak 9.

Obuka, ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za MPL, ATPL, ovlašćenje za tip i klasu, i provjera stručnosti za IR

A. Uopšteno

1. Podnosilac zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti mora biti osposobljavan na istoj klasi ili tipu vazduhoplova koji će se koristiti na ispitu.

2. Ako se ne polože sve sekcije ispita u dva pokušaja, zahtjevaće se dodatna obuka.

3. Ne postoji ograničenje koliko se puta može pristupiti ispitu praktične osposobljenosti.

SADRŽAJ OSPOSOBLjAVANjA, ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

4. Ako nije drugačije određeno u podacima o operativnoj prikladnosti ustanovljenim u skladu sa dijelom 21, silabus letačkog osposobljavanja, ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti moraju biti u skladu sa ovim Dodatkom. Silabus, ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti mogu biti smanjeni kad se priznaje prethodno iskustvo na sličnom tipu vazduhoplova, kako je određeno u podacima o operativnoj prikladnosti ustanovljenim u skladu sa dijelom 21.

5. Osim u slučaju ispita praktične osposobljenosti za sticanje ATPL, kada je to određeno u podacima o operativnoj prikladnosti ustanovljenim u skladu sa dijelom 21. za određeni vazduhoplov, mogu se priznati stavke ispita praktične osposobljenosti specifične za druge tipove i varijante ako je pilot za njih kvalifikovan.

SPROVOĐENjE ISPITA/PROVJERE

6. Ispitivač može izabrati za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti između različitih scenarija relevantnih operacija razvijenih i odobrenih od strane nadležnog organa. Simulator letenja ili drugi uređaji za vježbanje, kada su raspoloživi, će se koristiti, kako je definisano u ovom dijelu.

7. Tokom provjera stručnosti, ispitivač će provjeriti da imalac ovlašćenja za klasu ili tip posjeduje adekvatan nivo teorijskog znanja.

8. Ako podnosilac zahtjeva odluči da prekine ispit praktične osposobljenosti iz bilo kojeg razloga koji ispitivač smatra neopravdanim, podnosilac zahtjeva će morati ponovo polagati cijeli ispit. Ako je ispit prekinut iz bilo kojeg razloga koji ispitivač smatra opravdanim, u naknadnom letu će se ispitati samo one sekcije koje nisu provjerene.

9. Svaki manevar ili procedura ispita može se ponoviti, na diskreciju ispitivača. Ispitivač može prekinuti ispit u bilo kojoj fazi ako smatra kako podnosioceva demonstracija letačkih sposobnosti zahtijeva ponavljanje cijelog ispita.

10. Od podnosioca zahtjeva će se zahtijevati da upravlja vazduhoplovom sa mjesta, gdje može dokazati sve relevantne funkcije PIC-a ili kopilota i izvesti ispit kao da ne postoji drugi član posade, ako se ispit/provjera izvodi u jednopilotnom okruženju.

11. Tokom predletne pripreme za ispit od podnosioca zahtjeva će se tražiti da odredi postavke snaga i brzina. Podnosilac zahtjeva će ispitivaču ukazivati na sve provjere i zadatke koje izvodi, uključujući identifikaciju radionavigacionih sredstava. Provjere se moraju obaviti u skladu sa odobrenim čeklistama za vazduhoplov na kom se provodi ispit, te ako je primjenjivo, u provjeru će se uključiti MCC koncept. Podatke o performansama za polijetanje, prilaz i slijetanje podnosilac zahtjeva mora izračunati u skladu sa operativnim priručnikom ili letačkim priručnikom vazduhoplova kojim se koristi. Visine odluke, minimalne visine poniranja i tačka prekinutog prilaza će se odrediti uz saglasnost ispitivača.

12. Ispitivač neće ni na koji način učestvovati u operaciji vazduhoplova, osim ako je potrebna njegova intervencija u interesu bezbjednosti ili da izbjegnu neprihvatljiva kašnjenja drugog saobraćaja.

SPECIFIČNI ZAHTJEVI ZA ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI ZA OVLAŠĆENjE ZA TIP ZA VIŠEPILOTNI VAZDUHOPLOV, ZA OVLAŠĆENjE ZA TIP ZA JEDNOPILOTNI VAZDUHOPLOV, KADA SE DJELUJE U VIŠEPILOTNIM OPERACIJAMA, ZA MPL I ATPL

13. Ispit praktične osposobljenosti za višepilotni vazduhoplov ili za jednopilotni avion kojim se djeluje u višepilotnom operacijama će se izvoditi u višepilotnom okruženju. Drugi podnosilac zahtjeva ili drugi

kvalifikovani pilot za taj tip može imati funkciju drugog pilota. Ako se koristi vazduhoplov, drugi pilot će biti ispitivač ili instruktor.

14. Podnosilac zahtjeva će djelovati kao PF tokom izvođenja svih sekcija ispita praktične osposobljenosti, osim tokom nenormalnih ili hitnih *(emergency)*procedura, koje može izvoditi kao PF ili kao PNF u skladu sa MCC procedurama. Podnosilac zahtjeva za inicijalno sticanje ovlašćenja za tip višepilotnog vazduhoplova ili za ATPL će takođe dokazati sposobnost da bude u ulozi kao PNF. Podnosilac zahtjeva može izabrati da li će ispit praktične osposobljenosti provoditi u lijevom ili desnom sjedištu, ako će se svi dijelovi ispita provoditi sa izabranog sjedišta.

15. Sljedeće dijelove će ispitivač specifično provjeriti za podnosioce zahtjeva za ATPL ili ovlašćenje za tip višepilotnog vazduhoplova ili za višepilotne operacije u jednopilotnom avionu proširujući dužnosti podnosioca zahtjeva na PIC, bez obzira da li je podnosilac zahtjeva u ulozi PF ili PNF:

a) upravljanje koordinacijom osoblja

b) održavanje uopštenog nadziranja operacija vazduhoplova koristeći prikladan nadzor, i

c) postavljanje prioriteta i donošenje odluka u skladu sa aspektom bezbjednosti i relevantnim pravilama i regulativama prikladnim za operativnu situaciju, uključujući hitne slučajeve.

16. Ispit/provjera bi trebala biti pod IFR ako je uključeno ovlašćenje za IR, te koliko god je moguće treba se simulirati okruženje komercijalnog vazdušnog saobraćaja. Suštinski elementi koji se moraju provjeriti su sposobnost planiranja i izvođenje leta koristeći rutinski materijal za brifing.

17. Kada je u kursu za ovlašćenje za tip uključeno manje od dva sata letenja na vazduhoplovu, ispit praktične osposobljenosti se može obaviti u FFS i može se odraditi prije letačkog osposobljavanja na vazduhoplovu. U tom slučaju, sertifikat o završenom kursu za ovlašćenje za tip uključujući letačku obuku na vazduhoplovu će se proslijediti nadležnom organu prije nego se ovlašćenje za tip upiše u dozvolu podnosioca zahtjeva.

B. Specifični zahtjevi za kategorije aviona

PROLAZNE OCJENE

1. U slučaju jednopilotnih aviona, uz izuzetak složenih aviona visokih performansi, podnosilac zahtjeva mora položiti sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti. Ako se ne položi neki dio sekcije, smatra se da ta sekcija nije položena. Ako se ne položi više od jedne sekcije, podnosilac zahtjeva mora polagati cijeli ispit ili provjeru ponovo u cijelosti. Podnosilac zahtjeva koji ne položi samo jedan odjeljak će polagati odjeljak koju nije položio. Pad bilo koje sekcije ponovog polaganja ispita ili provjere, uključujući sekcije koje je podnosilac zahtjeva na prethodnom ispitu/provjeri položio, znači da podnosilac zahtjeva mora u cjelini ponoviti cijeli ispit ili provjeru. Za jednopilotne višemotorne avione, sekcija 6. relevantnog ispita ili provjere, koja se odnosi na asimetrični let, mora se položiti.

2. U slučaju višepilotnih i jednopilotnih složenih aviona visokih performansi, podnosilac zahtjeva mora položiti sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti. Pad u više od pet dijelova znači da podnosilac zahtjeva mora ponovo polagati cijeli ispit ili provjeru. Svaki podnosilac zahtjeva koji padne pet ili manje dijelova će polagati dijelove koje je pao ponovo. Pad bilo kojeg dijela ispita u ponovljenom ispitu ili provjeri, uključujući one dijelove koje je podnosilac zahtjeva na prethodnom ispitu/provjeri položio, znači da podnosilac zahtjeva mora u cjelini ponoviti cijeli ispit ili provjeru. Sekcija 6. nije dio ispita praktične osposobljenosti za ATPL ili MPL. Ako podnosilac zahtjeva padne ili ne pristupi polaganju sekcije 6., ovlašćenje za tip će se upisati bez privilegije za CAT II ili CAT III. Kako bi proširio privilegije na CAT II ili CAT III, podnosilac zahtjeva mora položiti odjeljak 6. na odgovarajućem tipu vazduhoplova.

ODSTUPANjA TOKOM LETAČKOG ISPITA

3. Podnosilac zahtjeva mora dokazati sposobnost da:

(a) upravlja vazduhoplovom unutar njegovih ograničenja;

(b) izvodi sve manevre glatko i precizno;

(c) pokazuje dobro prosuđivanje i vođenje vazduhoplova;

(d) primjenjuje aeronautička znanja; i

(e) održava kontrolu vazduhoplova cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod procedure ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;

(f) razumije i primjenjuje procedure za koordinaciju posade i za onesposobljenost člana letačke posade; i

(g) komunicira efikasno sa ostalim članovima posade ako je primjenjivo

4. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje radi turbulencije i kvaliteta upravljanja i performanse vazduhoplova koji se koristi:

Visina			
	Uopšteno	±	
	100 stopa		
	Početak prekinutog prilaza na visini odluke stopa/0 stopa		+ 50
	Minimalna visina poniranja/MAP/visine		
	+ 50 stopa/0 stopa		
Putanja			
	Po radio sredstvu		± 5°
	Precizni prilaz		pola otklona,
	azimut i ravan poniranja		
Smjer leta			
	Sa svim ispravnim motorima		± 5°
	Pri simuliranom otkazu motora		± 10°
Brzina			
	Sa svim ispravnim motorima		± 5 čvorova
	Pri simuliranom otkazu		
	motora		+ 10 čvorova/5 čvorova

SADRŽAJ OSPOSOBLjAVANjA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

5. Jednopilotni avioni, osim kod složenih aviona visokih performansi:

(a) Sljedeći simboli znače:

P = Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao pilot koji pilotira (PF) i pilot koji (trenutno) ne pilotira (PNF)

H = Koriste se simulatori letenja za ovu vježbu, ako su raspoloživi, u slučaju da nisu avion se može koristiti za manevre i procedure

P# = Obuka će biti dopunjena nadzornom inspekcijom aviona

(b) Praktična obuka će se izvoditi na nivou opreme za obuku prikazanu kao (P), ili se može izvoditi na većem nivou opreme prikazanoj kao strelica (-->)

Sljedeće skraćenice se koriste za označavanje opreme za obuku

A = Avion

FFS = Simulator letenja

FTD = Uređaj za letačku obuku (uključujući FNPT II za ME ovlašćenje za klasu)

(c) Dijelovi označeni zvjezdicom (*) sekcije 3B i, za višemotorne, sekcija 6, će se letjeti samo koristeći instrumente ako je produžavanje/obnavljanje uključeno u ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti. Ako se dio označen zvjezdicom (*) ne leti samo koristeći instrumente tokom ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti, i kada nema priznavanja privilegija za IR, ovlašćenje za klasu ili tip će biti ograničeno na VFR.

(d) Sekcija 3A mora biti odrađena za produžavanje tipa ili višemotorne klase, samo VFR, kada zahtijevano iskustvo od 10 rutnih sektora nije odrađeno unutar zadnjih 12 mjeseci. Sekciju 3A nije potrebno odraditi ako je odrađena sekcija 3B.

(e) Gdje se pojavljuje slovo "M" u ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, označava obaveznu vježbu ili izbor gdje se pojavljuje više od jedne vježbe.

(f) FFS ili FNPT II će se koristiti za praktičnu obuku za tip ili klasu višemotornih aviona ako su dio odobrenog kursa za ovlašćenje za klasu ili tip.

Sljedeće će biti primjenjivo za odobrenje takvog kursa.:

i. kvalifikacija FFS ili FNPT II kako je utvrđena u odgovarajućim zahtjevima dijela ARA i dijela ORA;

ii. kvalifikovanost instruktora;

iii. količina osposobljavanja na FFS ili FNPT II tokom kursa;

iv. kvalifikacije i prethodno iskustvo na sličnim tipovima pilota koji se osposobljava.

(g) Kada se ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti provodi u višepilotnim operacijama, ovlašćenje za tip će biti ograničeno na višepilotne operacije.

JEDNOPILOTNI AVIONI, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNA OBUKA				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure	FTD	FFS	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera FFS A	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
ODJELjAK 1						
1 Odlet 1.1 Priprema za let uključuje: Dokumentacija						

Masa i ravnoteža Meteorološki izvještaj NOTAM						
1.2 Provjera prije pokretanja motora						
1.2.1 Vanjska	P#		P			
1.2.2 Unutrašnja			P		M	
1.3 Pokretanje motora: Normalno Tehničke neispravnosti	P-->	-->	-->		M	
1.4 Taksiranje		P-->	-->		M	
1.5 Predletne provjere: Provjera motora (ako je primjenjivo)	P-->	-->	-->		M	
1.6 Procedure polijetanja: Normalna s namještanjem zakrilaca po letačkom priručniku Bočni vjetar (ako postoje uslovi)		P-->	-->			
1.7 Penjanje: Vx/Vy Zaokreti u zadani smjer Izravnavanje		P-->	-->		M	
1.8 ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure						
ODJELjAK 2.						
2 Rad iz vazduha 2.1 Ravan i horizontalan let na različitim brzinama uključujući let na kritično malim brzinama sa i bez zakrilaca (uključujući dolazak na VMCA kada je prihvatljivo)		P-->	-->			
2.2 Oštri zaokret (360° lijevo i desno 45° nagiba)		P-->	-->		M	
2.3 Prevlačenje i oporavak: i. Čisto prevlačenje ii. Prevlačenje u spuštajućem		P-->	-->		M	

zaokretu s prilaznom konfiguracijom i snagom iii. Prevlačenje s prilaznom konfiguracijom i snagom iv. Prevlačenje, penjući zaokret sa zakrilcima za polijetanje i snagom za penjanje (samo jednomotorni)						
2.4 Upravljanje koristeći autopilota i komandni navigacioni uređaj (flight director) (može biti izvedeno u sekciji 3) ako je prihvatljivo		P-->	-->		M	
2.5 ATC saradnja - razumijevanje, R/T procedure						
ODJELjAK 3.A						
3A Rutne VFR procedure (vidjeti B.5(c) i (d)) 3A.1 Plan leta, računska navigacija i čitanje karte						
3A.2 Održavanje visine, smjera i brzine						
3A.3 Orijentacija, vremenska tačnost i ispravljanje ETA-e						
3A.4 Upotreba radio-navigacionih sredstava (ako je primjenjivo)						
3A.5 Upravljanje letom (zapisnik toka leta, rutinske provjere uključujući gorivo, sisteme i zaleđivanje)						
3A.6 ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure						

JEDNOPILOTNI AVIONI, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNA OBUKA	ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI

Manevri/Procedure	FTD	FFS	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera FFS A	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
ODJELjAK 3. B						
3B Instrumentalno letenje 3B.1* IFR odlet		P-->	-->		M	
3B.2* Rutno IFR		P-->	-->		M	
3B.3* Procedure kruga čekanja		P-->	-->		M	
3B.4* ILS do DH/A na 200' (60 m) ili do procedura minimuma (autopilot se može koristiti za presretanje prilazne putanje vazduhoplova po visini)		P-->	-->		M	
3B.5* Neprecizni prilaz do MDH/A i MAP		P-->	-->		M	
3B.6* Vježbe letenja uključujući simulirani otkaz kompasa i indikatora položaja: Standardni zaokreti Vađenje iz neuobičajenih položaja	P-->	P-->	-->		M	
B.7* Otkaz predajnika prilazne putanje vazduhoplova po visini ili po smjeru	P-->	-->	-->			
3B.8* ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure						
Namjerno ostavljeno prazno						
ODJELjAK 4.						
4 Dolazak i slijetanja 4.1 Aerodromska dolazna procedura		P-->	-->		M	
4.2 Normalno slijetanje		P-->	-->		M	
4.3 Slijetanje bez zakrilaca		P-->	-->		M	

4.4 Slijetanje s bočnim vjetrom (ako su odgovarajući uslovi)		P-->	-->			
4.5 Prilaz i slijetanje s oduzetom snagom od 2 000' iznad poletno-sletne staze (samo jednomotorni vazduhoplovi)		P-->	-->			
4.6 Produžavanje s minimalne visine		P-->	-->		M	
4.7 Noćno produžavanje i slijetanje (ako je prihvatljivo)	P-->	-->	-->			
4.8 ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure						
ODJELjAK 5.						
5 Abnormalne procedure i hitni postupci (Ovaj odjeljak se može kombinovati sa odjeljcima 1. do 4.)						
5.1 Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini		P-->	-->		M	
5.2 Simulirani otkaz motora nakon polijetanja (samo jednomotorni vazduhoplovi)			P		M	
5.3 Simulirano prisilno slijetanje bez snage (samo jednomotorni vazduhoplovi)			P		M	
5.4 Simulirani hitni postupci: i. Vatra ili dim u letu ii. Primjerene tehničke neispravnosti sistema (ako je primjenjivo)	P-->	-->	-->			
5.5 Gašenje i pokretanje motora (samo ME provjera vještine) (na sigurnoj visini ako se provodi u avionu)	P-->	-->	-->			
5.6 ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure						

ODJELjAK 6.						
6 Simulirani asimetrični let 6.1* (Ovaj odjeljak se može kombinovati s odjeljcima 1. do 5.) Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na sigurnosnoj visini, osim ako se izvodi na FFS ili FNPT II)	P-->	-->	-- >X		M	
6.2* Asimetrični prilaz i prekinuti prilaz	P-->	-->	-->		M	
6.3* Asimetrični prilaz i slijetanje sa zaustavljanjem	P-->	-->	-->		M	
6.4 ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure						

6. Višepilotni avioni i jednopilotni složeni avioni visokih performansi:

(a) Sljedeći simboli znače:

P = Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao pilot koji pilotira (PF) i pilot koji (trenutno) ne pilotira (PNF) za izdavanje ovlašćenja za tip kako je primjenjivo.

H = Koriste se simulatori za ovu vježbu ako su raspoloživi, u slučaju da nisu, avion se može koristiti za manevre i procedure.

P# = Obuka će biti dopunjena nadzornom inspekcijom aviona.

(b) Praktična obuka će se izvoditi na nivou opreme za obuku prikazanu kao (P), ili se može izvoditi na većem nivou opreme prikazanom strelicom (-->)

Sljedeće skraćenice se koriste za označavanje opreme za obuku

A = Avion

FFS = Simulator letenja

FTD = uređaj za letačku obuku (uključujući FNPT II za ME ovlašćenje za klasu) OTD = Drugi uređaji za vježbanje

(c) Dijelovi označeni zvjezdicom (*) će se letjeti isključivo koristeći instrumente. Ako se ovaj uslov ne zadovolji tokom ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti, ovlašćenje za tip će biti ograničeno samo na VFR.

(d) Gdje se pojavljuje slovo "M" u ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, označava obaveznu vježbu.

(e) FFS će se koristiti za praktičnu obuku i ispitivanje za ovlašćenje za tip ako je FFS dio odobrenog kursa osposobljavanja za ovlašćenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo za odobrenje takvog kursa.:

i. kvalifikacija FFS ili FNPT II, kako je naznačeno u dijelu-OR;

ii. kvalifikovanost instruktora;

iii. količina osposobljavanja na FFS ili FNPT

II tokom kursa;

iv. kvalifikacije i prethodno iskustvo na sličnim tipovima pilota koji se osposobljava.

(f) Manevri i procedure će uključivati i MCC za pilote višemotornih aviona i za jednopilotne složene avione visokih performansi u više-pilotnim operacijama.

(g) Manevri i procedure će se izvršavati u jednopilotnoj ulozi za privilegije za jednopilotne operacije za jednopilotne složene avione visokih performansi.

(h) U slučaju jednopilotnih složenih aviona visokih performansi, kada se ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti obavlja u višepilotnim operacijama, ovlašćenje za tip će biti ograničeno na višepilotne operacije. Ako podnosilac zahtjeva traži privilegije za jednopilotne operacije, manevri/procedure u 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 i barem jedan manevar/procedura iz sekcije 3.4 mora biti dodatno odrađen u jednopilotnim operacijama.

(i) U slučaju kada je izdato ovlašćenje za tip s restrikcijom, a u skladu sa FCL 720.A(e), podnosioci zahtjeva će morati ispuniti jednake zahtjeve za ovlašćenje za tip kao i drugi podnosioci zahtjeva osim praktičnih vježbi koje se odnose na faze polijetanja i slijetanja.

VIŠEPILOTNI AVION I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVION VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNA OBUKA					ATPL/MPL/OVLAŠĆENjE ZA TIP ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	FFS A	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
ODJELjAK 1							
1 Priprema leta 1.1 Izračun sposobnosti	P						
1.2 Vizuelni vanjski pregled aviona; lokacija svake stavke i svrha inspekcije	P#			P			
1.3 Provjera kokpita		P-->	-->	-->			
1.4 Korišćenje ček-liste prije startanja	P-->	-->	-->	-->		M	

motora, procedura startanja, provjera radio navigacione opreme, provjera opreme, izbor i postavljanje navigacione i komunikacijske opreme							
1.5 Taksiranje u skladu sa instrukcijama kontrole leta ili instruktora letenja			P-->	-->			
1.6 Pretpoletna provjera		P-->	-->	-->		M	
ODJELjAK 2.							
2 Polijetanja .1 Normalno polijetanje s različitim korišćenjem zakrilaca, uključujući ubrzano polijetanje			P-->	-->			
2.2* Instrumentalno polijetanje: prelazak na instrumentalno letenje prilikom rotacije ili neposredno nakon uzleta			P-->	-->			
2.3 Polijetanje s bočnim vjetrom			P-->	-->			
2.4 Polijetanje s maksimalnom masom polijetanja (pravo ili simulirano polijetanje s maksimalnom masom polijetanja)			P-->	-->			

2.5 Polijetanje sa simulacijom otkaza motora 2.5.1* ubrzo nakon V2 (u avionima koji nisu odobreni kao transportna ili kao kategorija za kratke linije *(commuter)*, otkaz motora neće se simulirati dok se ne dosegne minimalna visina od 500 ft iznad kraja staze. U avionima koji imaju iste performanse kao transportna kategorija bez obzira na masu aviona pri polijetanju i visine po gustini, instruktor može simulirati otkaz motora ubrzo nakon V2)			P-->	-->			
2.5.2* između V1 i V2			P	X		M Samo FFS	
2.6 Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini prije dostizanja V1			P-->	-->X		M	
ODJELjAK 3.							
3 Manevri leta i procedure 3.1 Zaokreti sa i bez spojlera			P-->	-->			

3.2 Podrhtavanje prije i nakon kritičnog Machovog broja, i ostale specifične karakteristike leta aviona, (npr. "holandski korak" (*Dutch roll*)			P-->	-->X Vazduhoplov se ne može koristiti za ovu vježbu			
3.3 Normalan rad sistema i kontrola inženjerskog panela	P-->	-->	-->	-->			
Normalne i vanredne operacije sljedećih sistema:						M	Moraju biti odabrane najmanje tri stavke (od 3.4.0 do 3.4.14 uključujući)
3.4.0 Motor (ako je potrebno propeler)	P-->	-->	-->	-->			
3.4.1 Presurizacija i klimatizacija	P-->	-->	-->	-->			
3.4.2 Pitot/statički sistem	P-->	-->	-->	-->			
3.4.3 Sistem goriva	P-->	-->	-->	-->			
3.4.4 Električni sistem	P-->	-->	-->	-->			
3.4.5 Hidraulični sistem	P-->	-->	-->	-->			
3.4.6 Sistem trimera i upravljačkih površina	P-->	-->	-->	-->			
3.4.7 Sistem za zaštitu od zaleđivanja i odleđivanje, grijanje vjetrobrana	P-->	-->	-->	-->			

3.4.8 Autopilot/Komandni navigacioni uređaj *(flight director)*	P-->	-->	-->	-->		M (samo jednopilotni)	
3.4.9 Uređaj za indikaciju gubitka uzgona ili uređaj za izbjegavanje gubitka uzgona i uređaj za povećanje stabilnosti	P-->	-->	-->	-->			
3.4.10 Uređaj za upozorenje blizine zemlje meteorološki radar, radiovisinomjer, transponder		P-->	-->	-->			
3.4.11 Radio, navigaciona oprema, instrumenti, sistem upravljanja letom	P-->	-->	-->	-->			
3.4.12 Sistem stajnog trapa i kočnica	P-->	-->	-->	-->			
3.4.13 Sistem slatova i zakrilaca	P-->	-->	-->	-->			
3.4.14 Pomoćna pogonska grupa	P-->	-->	-->	-->			
Namjerno ostavljeno prazno							
3.6 Abnormalne procedure i hitne procedure						M	Moraju biti odabrane najmanje tri stavke od 3.6.1 do 3.6.9
3.6.1 Vježbe u slučaju požara npr. motora, APU, kabine, odjeljka za teret, pilotske		P-->	-->	-->			

kabine, krila i električne mreže, uključujući evakuaciju							
3.6.2 Kontrola i uklanjanje dima		P-->	-->	-->			
3.6.3 Otkaz motora, gašenje i ponovo startanje na sigurnoj visini		P-->	-->	-->			
3.6.4 Izbacivanje goriva (simulacija)		P-->	-->	-->			
3.6.5 Bočni udar vjetra u fazi polijetanja/slijetanja			P	X		Samo FFS	
3.6.6 Simulacija pada pritiska u kabini aviona/vanredno poniranje			P-->	-->			
3.6.7 Onesposobljenost jednog od članova letačke posade		P-->	-->	-->			
3.6.8 Ostale procedure vanrednih situacija kako je istaknuto u odgovarajućem letačkom priručniku		P-->	-->	-->			
3.6.9 ACAS događaj	P-->	-->	-->	Ne može se koristiti vazduhoplov		Samo FFS	
3.7 Oštri zaokret sa 45° nagiba, za 180° do 360° lijevi i desni		P-->	-->	-->			
3.8 Rano prepoznavanje i mjere protiv			P--> P	--> X			

prevlačenja aviona. Do aktiviranja sistema za upozorenje približavanja uglu gubitka uzgona u konfiguraciji za polijetanje (zakrilca u poziciji polijetanja), u konfiguraciji krstarenja za slijetanje (zakrilca u konfiguraciji za slijetanje, izvučeni stajni trap); 3.8.1 Izlazak iz potpunog prevlačenja aviona ili poslije upozorenja za približavanje kritičnom napadnom uglu u režimu penjanja, krstarenja i konfiguraciji za slijetanje.							
3.9 Procedure instrumentalnog letenja							
3.9.1* Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcije		P-->	-->	-->		M	
3.9.2* Procedure kruga čekanja		P-->	-->	-->			
3.9.3* Precizni prilaz do visine odluke (DH) ne niže od 60 m (200 ft)							
3.9.3.1* Ručno upravljanje, bez uređaja za upravljanje letom (*flight director*)			-->	-->		M (samo ispit praktične osposobljenosti)	

3.9.3.2* Ručno upravljanje, sa komandnim navigacionim uređajem *(flight director)*			P-->	-->			
3.9.3.3* Sa autopilotom			P-->	-->			
3.9.3.4* Ručno, simulacijom otkaza jednog motora; simulacija otkaza jednog motora mora započeti za vrijeme završnog prilaza prije prelaska spoljnog markera (OM) pa sve do slijetanja ili tokom cijeloga prekinutog prilaza. U avionu koji nije odobren kao transportna kategorija aviona (JAR/FAR 25) ili kao kategorija aviona za kratke linije *(commuter)* (SFAR 23), prilaz sa simuliranim otkazom motora i procedurom prekinutog prilaza se mora započeti u skladu sa NDB ili VOR prilazom opisanim u 3.9.4. Procedura prekinutog prilaza mora se započeti prilikom dolaska na dozvoljenu visinu u odnosu na prepreku *(obstacle clearance height) (OCH/A)*ali			P-->	-->		M	

ne kasnije od dolaska na minimalnu visinu snižavanja (MDH/A) od 500 ft iznad nadmorske visine početka staze. U avionu koji ima jednake karakteristike kao transportna kategorija aviona koja se odnosi na masu polijetanja i visinu po gustoći, instruktor može simulirati otkaz motora u skladu sa 3.9.3.4							
3.9.4* Neprecizni prilaz do MDH/A			P*-->	-->		M	
3.9.5 Krug prilaženja pod sljedećim uslovima: (a)* prilaz do minimalne dopuštene visine za krug prilaženja na dotičnom aerodromu u skladu sa lokalnim instrumentalnim prilaznim sredstvima u simuliranim instrumentalnim uslovima leta; nakon kojeg slijedi: (b) krug prilaženja na drugu stazu za slijetanje najmanje 900 od centralne linije završnog prilaza koji se koristi u tački (a), na minimalnoj dopuštenoj visini			P-->	-->			

kruga prilaženja Primjedba: ako (a) i (b) nije moguće izvesti iz razloga ATC, može se izvesti simulirani niski vizuelni krug prilaženja.							
ODJELjAK 4.							
4 Procedura prekinutog prilaza							
4.1 Procedura prekinutog prilaza sa svim motorima operativnim* poslije ILS prilaza, a prilikom dostizanja visine odluke			P*->	-->			
4.2 Ostale procedure prekinutog prilaza			P*->	-->			
4.3* Ručna procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom kritičnog motora poslije instrumentalnog prilaza do dostizanja DH, MDH ili MAPt			P*->	-->		M	
4.4 Prekinuto slijetanje na 15 m (50 ft) iznad početka staze i procedura prekinutog prilaza			P*->	-->			
ODJELjAK 5.							
5 Slijetanja 5.1 Normalna slijetanja* također poslije ILS prilaza s prelaskom na vizuelni prilaz			P				

prilikom dostizanja DH							
5.2 Slijetanje sa simulacijom zaglavljenja horizontalnog stabilizatora u bilo kom položaju koji nije onaj na koji je podešen			P-->	Ne može se koristiti vazduhoplov za ovu vježbu			
5.3 Slijetanje s bočnim vjetrom (avion ako je prikladno)			P-->	-->			
5.4 Školski krug i slijetanje bez izvučenih ili djelomično izvučenih zakrilaca i pretkrilaca			P-->	-->			
5.5 Slijetanje sa simulacijom kritičnog otkaza motora			P-->	-->		M	
5.6 Slijetanje sa simulacijom otkaza dvaju motora: avion sa tri motora: centralni i jedan vanjski motor koliko je to moguće u skladu sa podacima iz AFM avion sa četiri motora: dva motora na jednoj strani			P	X		M samo FFS (samo praktični ispit)	
Opšta napomena: Specijalni zahtjevi za proširenje ovlašćenja za tip za instrumentalne prilaze do visine odluke manje od 200 stopa (60 m), npr. CAT II/III operacije.							
ODJELjAK 6.							
Ovlašćenje za tip za instrumentalne prilaze na visinu							

manju od 60 m (200ft)(CATII/III). Sljedeći manevri i procedure su minimalni uslovi za obuku za odobrenje instrumentalnog prilaza na DH manju od 60 m (200 ft) Tokom sljedećih instrumentalnih prilaza i procedura prekinutog slijetanja koristiće se sva oprema aviona potrebna za izdavanje potvrde tipa za instrumentalni prilaz na DH manju od 60 m (200 ft)							
6.1* Prekinuto polijetanje na minimalno dopuštenom RVR			P*-->	-->X Vazduhoplov se ne može koristiti za ovu vježbu		M*	
6.2* ILS Prilaz: U simuliranim instrumentalnim uslovima leta do primjenjive DH, koristeći se sistemom za navođenje.			P-->	-->		M	
Standardne procedure za koordinaciju posade (SOP) će se kontrolisati							
6.3* Prekinuti prilaz: Poslije prilaza kako je prikazano u 6.2 prilikom dostizanja DH.			P-->	-->		M*	

Obuka će uključivati i proceduru prekinutog prilaza zbog (simuliranog) nedovoljnog RVR, smicanja vjetra, skretanja vazduhoplova izvan granica prilaza za uspješan prilaz, otkaz zemaljske/avionske opreme prije dostizanja DH i procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom opreme u avionu.							
6.4* Slijetanje(a) s vizuelnom referencom uspostavljenom na DH koja slijedi nakon instrumentalnog prilaza. Zaviseći od specifičnog sistema navođenja, obavljaće se automatsko slijetanje.			P-->	-->		M	
Primjedba: CAT II/III operacije se trebaju provesti u skladu sa odgovarajućim zahtjevima vazdušnog saobraćaja							

7. Ovlašćenje za klasu - voda.

Sekcija 6 će se izvoditi za produžavanje ovlašćenja za višemotornu klasu za vodu, samo VFR, kada nije udovoljeno zahtjevu iskustva od 10 rutnih sektora u zadnjih 12 mjeseca.

OVLAŠĆENjE ZA KLASU VODA	PRAKTIČNA OBUKA	
Manevri/Procedure	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
ODJELjAK 1.		
1 Odlet 1.1 Priprema za let uključuje: Dokumentacija Masa i ravnoteža Meteorološki izvještaj NOTAM		
1.2 Provjera prije pokretanja motora Vanjska/Unutrašnja		
1.3 Pokretanje motora i gašenje: Normalne tehničke neispravnosti		
1.4 Taksiranje		
1.5 Step taksiranje		
1.6 Pristajanje: Plaža Mol Plovak		
1.7 Jedrenje sa ugašenim motorima		
1.8 Predletne provjere: Paljenje motora (ako je primjenjivo)		
1.9 Procedura polijetanja Normalno s postavljanjem pretkrilaca po letačkom priručniku (ako uslovi dozvoljavaju		
1.10 Penjanje Zaokreti u zadani smjer Izravnavanje		
1.11 ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure		
ODJELjAK 2.		
2 Rad iz vazduha (VFR) 2.1 Ravan i horizontalan let na različitim brzinama uključujući let na kritično malim brzinama sa i bez zakrilaca (uključujući dolazak na VMCA kada je prihvatljivo)		
2.2 Oštri zaokret (360° lijevo i desno 45° nagiba)		
2.3 Prevlačenje i oporavak: i. Čisto prevlačenje		

ii. Prevlačenje u spuštajućem zaokretu s prilaznom konfiguracijom i snagom iii. Prevlačenje s prilaznom konfiguracijom i snagom iv. Prevlačenje, penjući zaokret sa zakrilcima za polijetanje i snagom za penjanje (samo jednomotorni)		
2.4 ATC saradnja - razumijevanje, R/T procedure		
ODJELjAK 3.		
3 Rutne procedure VFR 3.1 Plan leta, računska navigacija i čitanje karte		
3.2 Održavanje visine, smjera i brzine		
3.3 Orijentacija, vremenska tačnost i ispravljanje ETA-e		
3.4 Upotreba radio-navigacionih sredstava (ako je primjenjivo)		
3.5 Upravljanje letom (zapisnik toka leta, rutinske provjere uključujući gorivo, sisteme i zaleđivanje)		
3.6 ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure		
ODJELjAK 4.		
4 Dolasci slijetanja 4.1 Aerodromska dolazna procedura		
4.2 Normalno slijetanje		
4.3 Slijetanje bez zakrilaca		
4.4 Slijetanje s bočnim vjetrom (ako su odgovarajući uslovi)		
4.5 Prilaz i slijetanje s oduzetom snagom od 2 000’ iznad sletne staze (samo jednomotorni vazduhoplovi)		
4.6 Produžavanje s minimalne visine		
4.7 Slijetanje na staklactu vodu Tvrdo slijetanje na vodu		
4.8 ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure		
ODJELjAK 5.		
5 Abnormalne procedure i hitni postupci (Ovaj odjeljak se može kombinovati s odjeljcima 1. do 4.)		

5.1 Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini		
5.2 Simulirani otkaz motora nakon polijetanja (samo jednomotorni vazduhoplovi)		
5.3 Simulirano prisilno slijetanje bez snage (samo jednomotorni vazduhoplovi)		
5.4 Simulirani hitni postupci: i. Vatra ili dim u letu ii. Primjerene tehničke neispravnosti sistema (ako je primjenjivo)		
5.5 ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure		
ODJELjAK 6.		
6 Simulirani asimetrični let (Ovaj odjeljak se može kombinovati s odjeljcima 1. do 5.)		
6.1 Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na sigurnosnoj visini, osim ako se izvodi na FFS ili FNPT II)		
6.2 Gašenje i ponovno paljenje motora (samo ME ispit praktične osposobljenosti)		
6.3 Asimetrični prilaz i prekinuti prilaz		
6.4 Asimetrični prilaz i slijetanje sa zaustavljanjem		
6.5 ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure		

Specifični zahtjevi za kategorije helikoptera

1. U slučaju ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za ovlašćenje za tip ili ATPL podnosilac zahtjeva mora položiti sekcije 1 do 4 i 6 (ako je primjenjivo) ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti. Pad u više od pet dijelova znači da podnosilac zahtjeva mora ponovo polagati cijeli ispit ili provjeru. Svaki podnosilac zahtjeva koji padne pet ili manje dijelova će polagati dijelove koje je pao ponovo. Pad bilo kojeg dijela ispita u ponovljenom ispitu ili provjeri, uključujući one dijelove koje je podnosilac zahtjeva na prethodnom ispitu/provjeri položio, znači da podnosilac zahtjeva mora u cjelini ponoviti cijeli ispit ili provjeru. Sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti moraju biti odrađene u roku od 6 mjeseci.

2. U slučaju provjere stručnosti za IR podnosilac zahtjeva mora položiti odjeljak 5 provjere stručnosti. Pad u više od tri dijela sekcije znači da podnosilac zahtjeva mora ponovo polagati cijeli odjeljak 5. Svaki podnosilac zahtjeva koji padne manje od tri dijela sekcije će polagati dijelove koje je pao ponovo. Pad bilo kojeg dijela provjere u ponovljenoj provjeri, ili pad bilo kojeg dijela sekcije 5 koji je podnosilac zahtjeva na prethodnoj provjeri položio, znači da podnosilac zahtjeva mora u cjelini ponoviti cijeli ispit ili provjeru.

ODSTUPANjA TOKOM LETAČKOG ISPITA

3. Podnosilac zahtjeva mora dokazati sposobnost da:

(a) upravlja helikopterom unutar njegovih ograničenja;

(b) izvodi sve manevre glatko i precizno;

(c) pokazuje dobro prosuđivanje i vođenje vazduhoplova;

(d) primjenjuje aeronautička znanja;

(e) održava kontrolu vazduhoplova cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod procedure ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;

(f) razumije i primjenjuje procedure koordinacije posade i onesposobljenost člana letačke posade; i

(g) komunicira efikasno s ostalim članovima posade ako je primjenjivo.

4. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvaliteta upravljanja i performansi helikoptera koji se koristi za provjeru:

(a) IFR ograničenja u letu

Visina		
	Uopšteno	± 100 stopa
	Početak prekinutog prilaza	
	na visini odluke	+ 50 stopa/0 stopa
	Minimalna visina poniranja/MAP/visine	
	+ 50 stopa/0 stopa	
Putanja		
	Po radio sredstvu	± 5°
	Precizni prilaz	pola otklona, azimut i ravan poniranja
Smjer leta		
	Normalne operacije	± 5°
	Abnormalne operacije/hitni postupci	± 10°
Brzina		
	Opšte	± 5 čvorova
	Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/5 čvorova
(b)	VFR ograničenja u letu	
Visina:		
	Uopšteno	± 100 stopa

Smjer leta:		
	Normalne operacije	± 5°
	Abnormalne operacije/hitni postupci	± 10°
Brzina:		
	Opšte	± 10 čvorova
	Pri simuliranom otkazu motora	+10 čvorova/-5 čvorova
Zanošenje *(ground drift):*		
	T.O. lebdjenje I.G.E.	± 3 stope
	Slijetanje (0 stopa let unazad ili lateralno)	± 2 stope

SADRŽAJ OSPOSOBLjAVANjA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

UOPŠTENO

5. Sljedeći simboli znače:

P = Osposobljen kao PIC ili kopilot za izdavanje ovlašćenja za tip za SPH ili osposobljen kao PIC ili kopilot i kao PF i PNF za izdavanje ovlašćenja za tip za MPH.

6. Praktična obuka će se izvoditi na nivou opreme za obuku prikazanu kao (P), ili se može izvoditi na većem nivou opreme prikazane strelicom (-->) Sljedeće skraćenice se koriste za označavanje opreme:

FFS = Simulator letenja

FTD = Uređaj za letačku obuku

H = Helikopter

7. Dijelovi označeni zvjezdicom (*) će se letjeti u stvarnim ili simuliranim IMC uslovima, samo za podnosioce zahtjeva koji žele produžiti ili obnoviti IR(H), ili proširiti privilegije tog ovlašćenja na drugi tip.

8. Instrumentalne procedure (sekcija 5) će izvoditi samo podnosioci zahtjeva koji žele produžiti ili obnoviti IR(H), ili proširiti privilegije tog ovlašćenja na drugi tip. FFS ili FTD 2/3 se mogu koristiti u tu svrhu.

9. Gdje se pojavljuje slovo "M" u ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, to će značiti da je vježba obavezna.

10. FSTD će se koristiti za praktičnu obuku i ispitivanje ako je FSTD dio kursa za ovlašćenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo na takav kurs:

i. kvalifikacija FSTD kako je utvrđena u odgovarajućim zahtjevima dijela ARA i dijela ORA;

ii. kvalifikovanost instruktora i ispitivača;

iii. količina osposobljavanja na FSTD-u tokom kursa;

iv. kvalifikacije i prethodno iskustvo na sličnim tipovima pilota koji se osposobljava; i

v. količina letačkog iskustva pod nadzorom nakon izdavanja novog ovlašćenja za tip.

VIŠEPILOTNI HELIKOPTERI

11. Podnosioci zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za sticanje ovlašćenja za tip za višepilotni helikopter i ATPL(H) će polagati samo sekcije od 1 do 4, i ako je primjenjivo, odjeljak 6.

12. Podnosioci zahtjeva za provjeru stručnosti za produžavanje i obnavljanje ovlašćenja za tipvišepilotnog helikoptera će polagati samo sekcije 1 do 4, i ako je primjenjivo, odjeljak 6.

JEDNOPILOTNI/VIŠEPILOTNI HELIKOPTER	PRAKTIČNA OBUKA				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure	FTD	FFS	H	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera FFS H	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
ODJELjAK 1. - Predletne pripreme i provjere						
1.1 Vizuelni vanjski pregled helikoptera; lokacija svake stavke i svrha inspekcije			P		M (ako je obavljena u helikopteru)	
1.2 Provjera kokpita		P	-->		M	
1.3 Procedura startanja, provjera radio navigacione opreme, izbor i postavljanje navigacione i komunikacijske opreme	P	-->	-->		M	
1.4 Taksiranje/vazdušno taksiranje u skladu sa instrukcijama kontrole leta ili instruktora letenja		P	-->		M	
1.5 Predletne procedure i provjere	P	-->	-->		M	
ODJELjAK 2. - Manevri i procedure u letu						
2.1 Polijetanja (različiti profili)		P	-->		M	
2.2 Polijetanja i slijetanja na neravan teren ili s bočnim vjetrom		P	-->			
2.3 Polijetanje s maksimalnom masom polijetanja (prava ili simulirana maksimalna masa polijetanja)	P	-->	-->			

2.4 Polijetanje sa simulacijom otkaza motora ubrzo prije TDP ili DPATO		P	-->		M	
2.4.1 Polijetanje sa simulacijom otkaza motora ubrzo poslije TDP ili DPATO		P	-->		M	
2.5 Penjanje i poniranje u zadanom pravcu leta	P	-->	-->		M	
2.5.1 Zaokreti s 30° nagiba, 180° do 360°, lijevi i desni prema instrumentima	P	-->	-->		M	
2.6 Poniranje u autorotaciji	P	-->	-->		M	
2.6.1 Slijetanje u autorotaciji (samo SEH) ili ponovno paljenje motora		P	-->		M	
2.7 Slijetanja (različiti profili)		P	-->		M	
2.7.1 Slijetanje sljedeći simulirani otkaz motora prije LDP ili DPBL		P	-->		M	
2.7.2 Slijetanje sljedeći simulirani otkaz motora poslije LDP ili DPBL		P	-->		M	
ODJELjAK 3. - Normalne i nenormalne operacije sljedećih sistema i procedura						
3 Normalne i nenormalne operacije sljedećih sistema i procedura					M	Obavezno 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
3.1 Motor	P	-->	-->			
3.2 Klimatizacija (grijanje, ventilacija)	P	-->	-->			
3.3 Pitostatički sistem	P	-->	-->			
3.4 Sistem goriva	P	-->	-->			

3.5 Električni sistem	P	-->	-->			
3.6 Hidraulični sistem	P	-->	-->			
3.7 Sistem komandi leta i trimanja	P	-->	-->			
3.8 Zaštita protiv zaleđivanja	P	-->	-->			
3.9 Autopilot, komandni navigacioni uređaj (*flight director*)	P	-->	-->			
3.10 Uređaji za stabilnost leta	P	-->	-->			
3.11 Meteo radar, radiovisinomjer, transponder	P	-->	-->			
3.12 Navigacioni sistem	P	-->	-->			
3.13 Sistemi stajnog trapa	P	-->	-->			
3.14 Pomoćni izvor snage	P	-->	-->			
3.15 Radio, navigaciona oprema, sistem instrumentalnog letenja	P	-->	-->			
ODJELjAK 4. - Nenormalne i procedure u nuždi						
4 Nenormalne i procedure u nuždi					M	Obavezno 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
4.1 Vježbe u slučaju požara (uključujući evakuaciju ako je primjenjivo)	P	-->	-->			
4.2 Kontrola i uklanjanje dima	P	-->	-->			
4.3 Otkaz motora, gašenje i ponovo startanje na sigurnoj visini	P	-->	-->			
4.4 Izbacivanje goriva (simulacija)	P	-->	-->			

4.5 Kontrola greške repnog rotora (ako je primjenjivo)	P	-->	-->			
4.5.1 Otkaz repnog rotora (ako je primjenjivo)	P	-->	H ne može biti upotrijebljen za ovu vježbu			
4.6 Nesposobnost jednog od članova posade - MPH	P	-->	-->			
4.7 Kvar transmisije	P	-->	-->			
4.8 Ostale procedure vanrednih situacija kako je istaknuto u odgovarajućem letačkom priručniku	P	-->	-->			
ODJELjAK 5. - Procedure instrumentalnog letenja (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uslovima)						
5.1 Instrumentalno polijetanje - prelaz na instrumentalni let što je prije moguće nakon polijetanja	P*	-->*	-->*			
5.1.1 Simulirani otkaz motora tokom polijetanja	P*	-->*	-->*		M*	
5.2 Pridržavanje odlaznih dolaznih ruta i instrukcije ATC	P*	-->*	-->*		M*	
5.3 Procedure kruga čekanja	P*	-->*	-->*			
5.4 ILS prilaz do visine odluke CAT I	P*	-->*	-->*			
5.4.1 Ručno upravljanje, bez uređaja za upravljanje letom *(flight director)*	P*	-->*	-->*		M*	
5.4.2 Precizni prilaz ručno, sa ili bez uređaja za upravljanje letom *(flight director)*	P*	-->*	-->*		M*	
5.4.3 Automatski s autopilotom	P*	-->*	-->*			
5.4.4 Ručno, simulacijom otkaza jednog motora (simulacija otkaza jednog motora mora započeti za	P*	-->*	-->*		M*	

vrijeme završnog prilaza prije prelaska spoljnjeg markera (OM) pa sve do slijetanja ili tokom cijeloga prekinutog prilaza)						
5.5 Neprecizni prilaz do minimalne visine poniranja DA/DH ili MDA/MDH	P*	-->*	-->*		M*	
5.6 Procedura prekinutog prilaza sa svim motorima operativnim prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	P*	-->*	-->*			
5.6.1 Ostale procedure prekinutog prilaza	P*	-->*	-->*			
5.6.2 Procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	P*				M*	
5.7 IMC autorotacija s ponovnim postizanjem pune snage	P*	-->*	-->*		M*	
5.8 Vađenje iz nepravilnih položaja	P*	-->*	-->*		M*	
ODJELjAK 6. - Upotreba dodatne opreme						
6 Upotreba dodatne opreme	P	-->	-->			

C. Specifični zahtjevi za kategorije vazduhoplova s pogonjenim uzgonom(*powered-lift*)

1. U slučaju ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za ovlašćenje za tip vazduhoplova s pogonjenim uzgonom, podnosilac zahtjeva mora položiti sekcije 1 do 5 i 6 (kako je primjenjivo). Pad u više od pet dijelova sekcije znači da podnosilac zahtjeva mora polagati cijeli ispit ili provjeru ponovo. Podnosilac zahtjeva koji padne u manje od 5 dijelova sekcije će ponovo polagati samo dijelove sekcije koje je pao. Pad bilo kojeg dijela ispita u ponovljenom ispitu ili provjeri, uključujući one dijelove koje je podnosilac zahtjeva na prethodnom ispitu/provjeri položio, znači da podnosilac zahtjeva mora u cjelini ponoviti cijeli ispit ili provjeru. Sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti moraju biti odrađene u roku od 6 mjeseci.

ODSTUPANjA TOKOM LETAČKOG ISPITA

2. Podnosilac zahtjeva mora dokazati sposobnost da:

(a) upravlja vazduhoplovom s pogonjenim uzgonom unutar njegovih ograničenja;

(b) izvodi sve manevre glatko i precizno;

(c) pokazuje dobro prosuđivanje i vođenje vazduhoplova;

(d) primjenjuje aeronautička znanja;

(e) održava kontrolu vazduhoplova s pogonjenim uzgonom cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod procedure ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;

(f) razumije i primjenjuje procedure koordinacije posade i onesposobljenost člana letačke posade;

(g) komunicira efikasno s ostalim članovima posade.

3. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje radi turbulencije i kvaliteta upravljanja i performanse vazduhoplova s pogonjenim uzgonom koji se koristi:

(a) IFR ograničenja u letu

Visina		
	Uopšteno	± 100 stopa
	Početak prekinutog prilaza na visini odluke	+ 50 stopa/0 stopa
	Minimalna visina poniranja/visine	+ 50 stopa/0 stopa
Putanja		
	Po radio sredstvu	± 5°
	Precizni prilaz,	pola otklona, azimut i ravan poniranja
Smjer leta		
	Normalne operacije	± 5°
	Abnormalne operacije/hitni postupci	± 10°
Brzina		
	Opšte	± 10 čvorova
	Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/5 čvorova
(b)	VFR ograničenja u letu	
Visina:		
	Uopšteno	± 100 stopa
Smjer leta:		
	Normalne operacije	± 5°
	Abnormalne operacije/hitni postupci	± 10°
Brzina:		
	Opšte	± 10 čvorova
	Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/5 čvorova

	T.O. lebdjenje I.G.E.	± 3 stope
	Slijetanje	± 2 stope (0 stopa let unazad ili lateralno)

SADRŽAJ OSPOSOBLjAVANjA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

4. Sljedeći simboli znače:

P = Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao pilot koji pilotira (PF) i pilot koji (trenutno) ne pilotira (PNF) za izdavanje ovlašćenja za tip

5. Praktična obuku će se izvoditi na nivou opreme za obuku prikazano kao (P), ili se može izvoditi na većem nivou opreme prikazanoj strelicom (-->)

6. Sljedeće skraćenice se koriste za označavanje opreme:

FFS = Simulator letenja

FTD = Uređaj za letačku obuku (uključujući FNPT II za ME ovlašćenje za klasu)

OTD = Drugi uređaji za vježbanje

PL = Vazduhoplov s pogonjenim uzgonom

(a) Podnosioci zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za vazduhoplov s pogonjenim uzgonom moraju polagati sekcije 1 do 5, i ako je primjenjivo, odjeljak 6.

(b) Podnosioci zahtjeva za provjeru stručnosti za produžavanje i obnavljanje ovlašćenja za tip vazduhoplova s pogonjenim uzgonom moraju polagati sekcije 1 do 5, i ako je primjenjivo, odjeljak 6 i/ili 7.

(c) Dijelovi sekcije označene zvjezdicom (*) letjeti samo koristeći instrumente. Ako ti uslovi nisu zadovoljeni na ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, ovlašćenje za tip će biti ograničeno samo na VFR.

7. Gdje se pojavljuje slovo "M" u ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, to će značiti da je vježba obavezna.

8. FSTD će se koristiti za praktičnu obuku i ispitivanje ako je dio kursa za ovlašćenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo odobrenje takvog kursa:

(a) kvalifikacija simulatora letenja i uređaja za letačku obuku kako je utvrđena u odgovarajućim zahtjevima dijela ARA i dijela ORA;

(b) Kvalifikovanost instruktora.

VAZDUHOPLOV S POGONjENIM UZGONOM (*powered-lift*)	PRAKTIČNA OBUKA					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera FFS PL	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita

ODJELjAK 1. - Predletne pripreme i provjere							
1.1 Vizuelni vanjski pregled vazduhoplova s pogonjenim uzgonom; lokacija svake stavke i svrha inspekcije				P			
1.2 Provjera kokpita	P	-->	-->	-->			
1.3 Procedura startanja, provjera radio navigacione opreme, izbor i postavljanje navigacione i komunikacijske opreme	P	-->	-->	-->		M	
1.4 Taksiranje u skladu sa instrukcijama kontrole leta ili instruktora letenja		P	-->	-->			
1.5 Predletne procedure i provjere	P	-->	-->	-->		M	
ODJELjAK 2. - Manevri i procedure u letu							
2.1 Normalni VFR profili polijetanja		P	-->	-->		M	
Operacije na pisti za slijetanje (STOL i VTOL) uključujući vjetar sa strane							
2.2 Polijetanje s maksimalnom masom polijetanja (prava ili simulirana maksimalna masa polijetanja)		P	-->				
2.3.1 Prekinuto polijetanje: Tokom operacija na pisti Tokom operacija na uzdignutom heliodromu Tokom operacija na nivou zemlje		P	-->			M	

2.3.2 Polijetanje sa simulacijom otkaza motora nakon prelaženja tačke odluke: Tokom operacija na pisti Tokom operacija na uzdignutom heliodromu Tokom operacija na nivou zemlje		P	-->			M	
2.4 Poniranje s autorotacijom u helikopterskom modu do nivoa zemlje (vazduhoplov se neće koristiti za ovu vježbu)	P	-->	-->			M Samo FFS	
2.4.1 Poniranje vjetrenjača u avionskom modu (vazduhoplov se neće koristiti za ovu vježbu)		P	-->			M Samo FFS	
2.5 Normalni VFR profili slijetanja: Operacija na pisti (STOL ili VTOL) Operacija na uzdignutom heliodromu Operacija na nivou zemlje		P	-->	-->		M	
2.5.1 Slijetanje sa simuliranjem otkaza motora nakon dostizanja tačke odluke: Tokom operacija na pisti Tokom operacija na uzdignutom heliodromu Tokom operacija na nivou zemlje							
2.6 Prekinuti prilaz ili slijetanje slijedeći simulirani otkaz motora prije tačke odluke		P	-->			M	
ODJELjAK 3. - Normalne i nenormalne operacije sljedećih sistema i procedura							

3 Normalne i nenormalne operacije sljedećih sistema i procedura (može se obaviti i u FFS ako je kvalifikovan za vježbu):						M	Obavezno 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
3.1 Motor	P	-->	-->				
3.2 Klimatizacija (grijanje, ventilacija)	P	-->	-->				
3.3 Pitostatički sistem	P	-->	-->				
3.4 Sistem goriva	P	-->	-->				
3.5 Električni sistem	P	-->	-->				
3.6 Hidraulični sistem	P	-->	-->				
3.7 Sistem komandi leta i trimanja	P	-->	-->				
3.8 Zaštita protiv zaleđivanja (ako je prikladno)	P	-->	-->				
3.9 Autopilot, komandni navigacioni uređaj *(flight director)*	P	-->	-->				
3.10 Uređaj za upozoravanje od prevlačenja, uređaji za izbjegavanje prevlačenja, uređaji za stabilnost leta	P	-->	-->				
3.11 Meteo radar, radiovisinomjer, transponder	P	-->	-->				
3.12 Sistemi stajnog trapa	P	-->	-->				
3.13 Pomoćni izvor snage	P	-->	-->				

3.14 Radio, navigaciona oprema, sistem instrumentalnog letenja	P	-->	-->				
3.15 Sistemi flapsa	P	-->	-->				
ODJELjAK 4. - Nenormalne i procedure u nuždi							
4. Nenormalne i procedure u nuždi						M	Obavezno 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
4.1 Vježbe u slučaju požara, APU, pretinac skladišta, kokpit i električni požar uključujući evakuaciju ako je primjenjivo	P	-->	-->				
4.2 Kontrola i uklanjanje dima	P	-->	-->				
4.3 Otkaz motora, gašenje i ponovo startanje na sigurnoj visini (vazduhoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi) uključujući OEI konverziju s helikopterskog u avionski mode i obrnuto	P	-->	-->			Samo FFS	
4.4 Ispustiti gorivo (simulirano, ako odgovara)	P	-->	-->				
4.5 Smicanje vjetra prilikom polijetanja i slijetanja (vazduhoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi)			P			Samo FFS	
4.6 Simulacija pada pritiska u kabini/prinudno slijetanje	P	-->	-->			Samo FFS	

(vazduhoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi)							
4.7 ACAS događaj (vazduhoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi)	P	-->	-->			Samo FFS	
4.8 Nesposobnost jednog od članova posade	P	-->	-->				
4.9 Kvar transmisije	P	-->	-->			Samo FFS	
4.10 Izvlačenje iz punog prevlačenja (snaga uključena i isključena) ili nakon aktiviranja uređaja za upozoravanje od prevlačenja prilikom penjanja, krstarenja ili prilazne konfiguracije (vazduhoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi)	P	-->	-->			Samo FFS	
4.11 Ostale procedure vanrednih situacija kako je istaknuto u odgovarajućem letačkom priručniku	P	-->	-->				
ODJELjAK 5. - Procedure instrumentalnog letenja (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uslovima)							
5.1 Instrumentalno polijetanje prelaz na instrumentalni let što je prije moguće nakon polijetanja	P*	-->*	-->*				
5.1.1 Simulirani otkaz motora tokom polijetanja	P*	-->*	-->*			M*	
5.2 Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcije ATC	P*	-->*	-->*			M*	
5.3 Procedure kruga čekanja	P*	-->*	-->*				
5.4 Precizni prilaz do visine odluke, ne manje od 60 m (200 ft)	P*	-->*	-->*				

5.4.1 Ručno upravljanje, bez uređaja zaupravljanje letom *(flight director)*	P*	-->*	-->*			M* (samo ispit praktične osposobljenosti)	
5.4.2 Ručno upravljanje, s uređajem za upravljanje letom *(flight director)*	P*	-->*	-->*				
5.4.3 Koristeći autopilot	P*	-->*	-->*				
5.4.4 Ručno, simulacijom otkaza jednog motora (simulacija otkaza jednog motora mora započeti za vrijeme završnog prilaza prije prelaska spoljnjeg markera *(OM)*pa sve do slijetanja ili tokom cijelog prekinutog prilaza)	P*	-->*	-->*			M*	
5.5 Neprecizni prilaz do minimalne visine poniranja MDA/H	P*	-->*	-->*			M*	
5.6 Procedura prekinutog prilaza sa svim motorima operativnim prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	P*	-->*	-->*				
5.6.1 Ostale procedure prekinutog prilaza	P*	-->*	-->*				
5.6.2 Procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	P*					M*	
5.7 IMC autorotacija s ponovnim postizanjem pune snage za slijetanje na pistu u helikopterskom modeu (vazduhoplov se neće koristiti za ovu vježbu)	P*	-->*	-->*			M* Samo FFS	

5.8 Vađenje iz nepravilnih položaja (ova vježba zavisi od kvaliteti FFS)	P*	-->*	-->*			M*	
ODJELjAK 6. - Dodatno ovlašćenje za ovlašćenje za tip za instrumentalno prilaženje do tačke odluke ne manje od 60 m (CAT II/III)							
6. Ovlašćenje za tip za instrumentalne prilaze na visinu manju od 60 m (200ft)(CATII/III). Sljedeći manevri i procedure su minimalni uslovi za obuku za dobrenje instrumentalnog prilaza na DH manju od 60 m (200 ft) Tokom sljedećih instrumentalnih prilaza i procedura prekinutog slijetanja koristiće se sva oprema vazduhoplova s pogonjenim uzgonom potrebna za izdavanje potvrde tipa za instrumentalni prilaz na DH manju od 60 m (200 ft)							
6.1 Prekinuto polijetanje na minimalno dopuštenom RVR		P	-->			M*	
6.2 ILS Prilaz U simuliranim instrumentalnim uslovima leta do primjenjive DH, koristeći se sistemom za navođenje. Standardne procedure za koordinaciju posade (SOPa) će se kontrolisati		P	-->	-->		M*	
6.3 Prekinuti prilaz Poslije prilaza kako je prikazano u 6.2 prilikom dostizanja DH. Obuka će		P	-->	-->		M*	

uključivati i proceduru prekinutog prilaza zbog (simuliranog) nedovoljnog RVR, smicanja vjetra, skretanja vazduhoplova izvan granica prilaza za uspješan prilaz, otkaz zemaljske/vazduhoplovne opreme prije dostizanja DH i procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom opreme u avionu.							
6.4 Slijetanje(a) S vizuelnom referencom uspostavljenom na DH koja slijedi nakon instrumentalnog prilaza. Zavisno od specifičnog sistema navođenja, obavljaće se automatsko slijetanje.		P	-->			M*	
ODJELjAK 7. - Upotreba dodatne opreme							
7. Upotreba dodatne opreme		P	-->	-->			

D. Specifični zahtjevi za kategorije vazdušnog broda

1. U slučaju ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za ovlašćenje za tip vazdušnog broda, podnosilac zahtjeva mora položiti sekcije 1 do 5 i 6 (kako je primjenjivo). Pad u više od pet dijelova sekcije znači da podnosilac zahtjeva mora polagati cijeli ispit ili provjeru ponovo. Podnosilac zahtjeva koji padne u manje od 5 dijelova sekcije će ponovo polagati samo dijelove sekcije koje je pao. Pad bilo kojeg dijela ispita u ponovljenom ispitu ili provjeri, uključujući one dijelove koje je podnosilac zahtjeva na prethodnom ispitu/provjeri položio, znači da podnosilac zahtjeva mora u cjelini ponoviti cijeli ispit ili provjeru. Sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti moraju biti odrađene u roku od 6 mjeseci.

ODSTUPANjA TOKOM LETAČKOG ISPITA

2. Podnosilac zahtjeva mora dokazati sposobnost da:

i. upravlja vazdušnim brodom unutar njegovih ograničenja;

ii. izvodi sve manevre glatko i precizno;

iii. pokazuje dobro prosuđivanje i vođenje vazduhoplova;

iv. primjenjuje aeronautička znanja;

v. održava kontrolu vazdušnog broda cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod procedure ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;

vi. razumije i primjenjuje procedure koordinacije posade i onesposobljenost člana letačke posade;

vii. komunicira efikasno s ostalim članovima posade.

3. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje radi turbulencije i kvaliteta upravljanja i performanse vazdušnog broda koji se koristi:

(a) IFR ograničenja u letu

Visina	
Uopšteno	± 100 stopa
Početak prekinutog prilaza na visini odluke	+ 50 stopa/0 stopa
Minimalna visina poniranja/visine	+ 50 stopa/0 stopa
Putanja	
Po radio sredstvu	± 5°
Precizni prilaz	pola otklona, azimut i ravan poniranja
Smjer leta	
Normalne operacije	± 5°
Abnormalne situacije/hitni postupci	± 10° (b) VFR ograničenja u letu
Visina:	
Uopšteno	± 100 stopa
Smjer leta:	
Normalne operacije	± 5°
Abnormalne situacije/hitni postupci	± 10°

SADRŽAJ OSPOSOBLjAVANjA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

4. Sljedeći simboli znače:

P = Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao PF i PNF za izdavanje ovlašćenja za tip

5. Praktična obuka će se izvoditi na nivou opreme za obuku prikazanu kao (P), ili se može izvoditi na većem nivou opreme prikazane strelicom (-->)

6. Sljedeće skraćenice se koriste za označavanje opreme:

FFS = Simulator letenja

FTD = Uređaj za letačku obuku (uključujući FNPT II za ME ovlašćenje za klasu)

OTD = Drugi uređaji za vježbanje

PL = Vazduhoplov s pogonjenim uzgonom

(a) Podnosioci zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za vazduhoplov s pogonjenim uzgonom moraju polagati sekcije 1 do 5, i ako je primjenjivo, odjeljak 6

(b) Podnosioci zahtjeva za provjeru stručnosti za produžavanje i obnavljanje ovlašćenja za tip vazduhoplova s pogonjenim uzgonom moraju polagati sekcije 1 do 5, i ako je primjenjivo, odjeljak 6.

(c) Dijelove sekcije označene zvjezdicom (*) letjeti samo koristeći instrumente. Ako ti uslovi nisu zadovoljeni na ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, ovlašćenje za tip će biti ograničeno samo na VFR.

7. Gdje se pojavljuje slovo "M" u ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, to će značiti da je vježba obavezna.

8. Uređaji za letačku obuku koriste se za praktičnu obuku i ispitivanje ako su dio kursa za ovlašćenje za tip. Sljedeći se uslovi primjenjuju na kurs:

(a) kvalifikacija simulatora letenja i uređaja za letačku obuku kako je utvrđena u odgovarajućem dijelu ARA i dijelu ORA;

(b) Kvalifikovanost instruktora.

VAZDUŠNI BROD	PRAKTIČNA OBUKA					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLjENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera FFS PL	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
ODJELjAK 1. - Predletne pripreme i provjere							
1.1 Pretpoletni pregled				P			
1.2 Provjera kokpita	P	-->	-->	-->			
1.3 Procedura startanja, provjera radio navigacione opreme, izbor i postavljanje navigacione i komunikacijske opreme		P	-->	-->		M	
1.4 Postupak oslobađanja veza (*offmast*), i kretanje po tlu			P	-->		M	
1.5 Predletne procedure i provjere	P	-->	-->	-->		M	
ODJELjAK 2. - Manevri i procedure u letu							

2.1 Normalni VFR profili polijetanja			P	-->		M	
2.2 Polijetanje sa simulacijom otkaza motora			P	-->		M	
2.3 Polijetanje s težinom > 0 (Teški T/O)			P	-->			
2.4 Polijetanje s težinom < 0 (Lagani T/O)			P	-->			
2.5 Normalne procedure penjanja			P	-->			
2.6 Penjanje do visine pritiska			P	-->			
2.7 Prepoznavanje visine pritiska			P	-->			
2.8 Let na ili blizu visine pritiska			P	-->		M	
2.9 Normalno poniranje i prilaz			P	-->			
2.10 Normalni VFR profil slijetanja			P	-->		M	
2.11 Slijetanje s težinom > 0 (Teški T/O)			P	-->		M	
2.12 Slijetanje s težinom < 0 (Lagani T/O)			P	-->		M	
Namjerno ostavljeno prazno							
ODJELjAK 3. - Normalne i nenormalne operacije sljedećih sistema i procedura							
3. Normalne i nenormalne operacije sljedećih sistema i procedura (može se obaviti i u FFS ako je kvalifikovan za vježbu):						M	Obavezno 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije

3.1 Motor	P	-->	-->	-->			
3.2 Presurizacija	P	-->	-->	-->			
3.3 Pitostatički sistem	P	-->	-->	-->			
3.4 Sistem goriva	P	-->	-->	-->			
3.5 Električni sistem	P	-->	-->	-->			
3.6 Hidraulični sistem	P	-->	-->	-->			
3.7 Sistem komandi leta i trimanja	P	-->	-->	-->			
3.8 Balonet *(ballonet)*sistem	P	-->	-->	-->			
3.9 Autopilot, komandni navigacioni uređaj (flight director)	P	-->	-->	-->			
3.10 Uređaji za stabilnost leta	P	-->	-->	-->			
3.11 Meteo radar, radiovisinomjer, transponder	P	-->	-->	-->			
3.12 Sistemi stajnog trapa	P	-->	-->	-->			
3.13 Pomoćni izvor snage	P	-->	-->	-->			
3.14 Radio, navigaciona oprema, sistem instrumentalnog letenja	P	-->	-->	-->			
Namjerno ostavljeno prazno							
ODJELjAK 4. - Nenormalne i procedure u nuždi							

4. Nenormalne i procedure u nuždi (mogu biti obavljene u FSTD ako je kvalifikovan za vježbe)						M	Obavezno 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
4.1 Vježbe u slučaju požara, APU, pretinac skladišta, kokpit i električni požar uključujući evakuaciju ako je primjenjivo	P	-->	-->	-->			
4.2 Kontrola i uklanjanje dima	P	-->	-->	-->			
4.3 Otkaz motora, gašenje i ponovo startanje na sigurnoj visini U određenim fazama leta, uključujući otkaz više motora	P	-->	-->	-->			
4.4 Ispuštanje goriva u slučaju nužde (feul dumping) (simulirano, ako je prikladno)	P	-->	-->	-->			
4.5 Kvar transmisije/mjenjač	P	-->	-->	-->		Samo FFS	
4.6 Ostale procedure vanrednih situacija kako je istaknuto u odgovarajućem letačkom priručniku	P	-->	-->	-->			
ODJELjAK 5. - Procedure instrumentalnog letenja (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uslovima)							
5.1 Instrumentalno polijetanje - prelaz na instrumentalni let što je prije moguće nakon polijetanja	P*	-->*	-->*	-->*			

5.1.1 Simulirani otkaz motora tokom polijetanja	P*	-->*	-->*	-->*		M*	
5.2 Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcije ATC	P*	-->*	-->*	-->*		M*	
5.3 Procedure kruga čekanja	P*	-->*	-->*	-->*			
5.4 Precizni prilaz do visine odluke, ne manje od 60 m (200 ft)	P*	-->*	-->*	-->*			
5.4.1 Ručno upravljanje, bez uređaja za upravljanje letom *(flight director)*	P*	-->*	-->*	-->*		M* (samo ispit praktične osposobljenosti)	
5.4.2 Ručno upravljanje, s uređajem za upravljanje letom (*flight director*)	P*	-->*	-->*	-->*			
5.4.3 Koristeći autopilot	P*	-->*	-->*	-->*			
5.4.4 Ručno, simulacijom otkaza jednog motora (simulacija otkaza jednog motora mora započeti za vrijeme završnog prilaza prije prelaska spoljnjeg markera (OM) pa sve do slijetanja ili tokom cijeloga prekinutog prilaza)	P*	-->*	-->*	-->*		M*	
5.5 Neprecizni prilaz do minimalne visine poniranja MDA/H	P*	-->*	-->*	-->*		M*	
5.6 Procedura prekinutog prilaza sa svim motorima operativnim prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	P*	-->*	-->*	-->*			
5.6.1 Ostale procedure prekinutog prilaza	P*	-->*	-->*	-->*			

5.6.2 Procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	P*					M*	
5.7 Vađenje iz nepravilnih položaja (ova vježba zavisi od kvaliteta FFS)	P*	-->*	-->*	-->*		M*	
ODJELjAK 6. - Dodatno ovlašćenje za ovlašćenje za tip za instrumentalno prilaženje do tačke odluke ne manje od 60 m (CAT II/III)							
6. 6. Ovlašćenje za tip za instrumentalne prilaze na visinu manju od 60 m (200ft) (CATII/III). Sljedeći manevri i procedure su minimalni uslovi za obuku za odobrenje instrumentalnog prilaza na DH manju od 60 m (200 u) Tokom sljedećih instrumentalnih prilaza i procedura prekinutog slijetanja koristiće se sva oprema vazdušnog broda potrebna za izdavanje potvrde tipa za instrumentalni prilaz na u manju od 60 m (200 ft)							
6.1 Prekinuto polijetanje na minimalno dopuštenom RVR		P	-->			M*	
6.2 ILS prilaz u simuliranim instrumentalnim uslovima leta do primjenjive DH, koristeći se sistemom za navođenje. Standardne procedure za		P	-->			M*	

koordinaciju posade (SOP) će se kontrolisati							
6.3 Prekinuti prilaz Poslije prilaza kako je prikazano u 6.2 prilikom dostizanja DH. Obuka će uključivati i proceduru prekinutog prilaza zbog (simuliranog) nedovoljnog RVR, smicanja vjetra, skretanja vazduhoplova izvan granica prilaza za uspješan prilaz, otkaz zemaljske/vazduhoplovne opreme prije dostizanja DH i procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom opreme u vazduhoplovu.		P	-->			M*	
6.4 Slijetanje(a) s vizuelnom referencom uspostavljenom na DH koja slijedi nakon instrumentalnog prilaza. Zavisno od specifičnog sistema navođenja, obavljaće se automatsko slijetanje.		P	-->			M*	
ODJELjAK 7. - Upotreba dodatne opreme							
7. Upotreba dodatne opreme		P	-->				

PRILOG II

USLOVI ZA KONVERZIJU POSTOJEĆIH NACIONALNIH DOZVOLA I OVLAŠĆENjA ZA AVIONE I HELIKOPTERE

A. AVIONI

1. Dozvole pilota

Dozvola pilota izdata od države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima će biti konvertovana u dozvolu iz dijela-FCL pod uslovom da podnosilac zahtjeva ispuni sljedeće zahtjeve:

(a) za ATPL(A) i CPL(A), položi, kroz provjeru stručnosti, zahtjeve za produžavanje ovlašćenja iz dijela-FCL za tip/klasu i ovlašćenje za instrumentalno letenje, relevantno za privilegije dozvole koju posjeduje;

(b) pokazati poznavanje odgovarajućih dijelova operativnih zahtjeva i dijela FCL;

(c) dokaže nivo jezičke sposobnosti u skladu FCL.055; (d) ispuni zahtjeve utvrđene u tabeli u nastavku:

Nacionalna dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz dijela FCL i uslovi (gdje je primjenjivo)	Uklanjanje uslova	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 kao PIC na višepilotnim avionima	Nema	ATPL(A)	Nije primjenjivo	(a)
ATPL(A)	> 1 500 na višepilotnim avionima	Nema	kao u 4.(c)	kao u 5.(c)	(b)
ATPL(A)	> 500 na višepilotnim avionima	Dokazati znanje iz planiranja i izvođenja leta u skladu sa FCL.515	ATPL(A), s ovlašćenjem za tip ograničenim na kopilota	Dokazati mogućnost letenja u svojstvu PIC kako je propisano u Dodatku 9. dijelu FCL	(c)
CPL/IR(A) i položeni ispit teorije ICAO ATPL u državi članici u kojoj je dozvola izdata		dokazati nadležnom organu znanje planiranja i izvođenja leta u skladu sa FCL.310 i FCL.615 tačkom (b) ispuniti preostale zahtjeve iz FCL.720.A	CPL/IR(A) uz priznavanje teorije ATPL	Nije primjenjivo	(d)
CPL/IR(A)	> 500 na višepilotnim avionima, ili višepilotnim operacijama na jednopilotnim avionima kategorije za regionalni prevoz CS-23 ili jednakovrijedne u skladu sa relevantnim zahtjevima iz dijela CAT i dijela ORO za	proći ispit teorije ATPL(A) u državi članici u kojoj je dozvola izdata(*) ispuniti preostale zahtjeve iz FCL.720.A	CPL/IR(A) uz priznavanje teorije ATPL	Nije primjenjivo	(e)

	komercijalni vazdušni prevoz				
CPL/IR(A)	> 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	Nema	CPL/IR(A), s ovlašćenjem za tip/klasu ograničenim na jednopilotne avione	Steći ovlašćenje za višepilotni tip u skladu sa dijelom FCL	(f)
CPL/IR(A)	< 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	Dokazati znanje planiranja i izvođenja leta za nivo CPL/IR	kao u 4.(f)	kao u 5.(f)	(g)
CPL(A)	> 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	Noćno ovlašćenje ako je primjenjivo	CPL(A), s ovlašćenjem za tip/klasu ograničenim na jednopilotne avione		(h)
CPL(A)	< 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	i. noćno ovlašćenje ako je primjenjivo; ii. dokazati znanje izvođenja i planiranja leta kako je propisano u FCL.310	kao u 4.(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 u skladu sa IFR		PPL/IR(A) (IR ograničen samo na PPL)	Dokazati znanje izvođenja i planiranja leta kako je propisano u FCL.615 tački (b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 na avionima	Dokazati znanje korišćenja radionavigacionih uređaja	PPL(A)		(k)

(*) Imaoci CPL-a koji već posjeduju ovlašćenje za tip višepilotnog aviona ne trebaju imati položen ispit iz teorije ATPL(A) sve dok lete na istom tipu aviona, ali im neće biti priznata teorija ATPL(A) za dozvolu

iz dijela FCL. Ako traže ovlašćenje za drugi tip višepilotnog aviona, trebaju udovoljiti uslovima iz stupca 3., reda (e) podtačke i. prethodne tabele."

2. Sertifikati instruktora

Sertifikat instruktora izdat od strane države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima će se konvertovati u dozvoli iz dijela-FCL pod uslovom da podnosilac zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve:

3. SFI sertifikat

Sertifikat SFI izdat od države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima će se konvertovati u dozvole iz dijelaFCL pod uslovom da podnosilac zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve:

Nacionalno ovlašćenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz dijela-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 sati kao pilot u MPA	i. ima ili je imao CPL/MPL ili ATPL za avion izdatu od države članice; ii. uspješno završio obuku na simulatoru za određeni tip aviona uključujući MCC	SFI(A)
SFI(A)	Tri godine skorašnjeg iskustva kao SFI	Uspješno završena obuka na simulatoru za tip aviona uključujući MCC	SFI(A)

Konverzija će biti valjana za period od najviše 3 godine. Produžavanje će se obaviti na način da se udovolji relevantnim zahtjevima iz dijela-FCL.

4. STI sertifikat

Sertifikat STI izdat od države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima može se zamijeniti u dozvoli iz dijelaFCL pod uslovom da podnosilac zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve:

Nacionalni sertifikat koji posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena sertifikata
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 sati na SPA	i. ima ili je imao dozvolu pilota izdatu od države članice ii. položio provjeru stručnosti u skladu sa Prilogom 9. dijela-FCL na FSTD-u primjenjivom za obuku koju namjerava provoditi	STI(A)
STI(A)	3 godine skorašnjeg iskustva kao STI	obavio provjeru stručnosti u skladu sa Prilogom 9. dijela-FCL na FSTD-u primjenjivom za obuku koju namjerava provoditi	STI(A)

Produžavanje sertifikata će se obaviti na način da se udovolji relevantnim uslovima iz dijela-FCL.

B. HELIKOPTERI

1. Dozvole pilota

Dozvola pilota izdata od države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima će biti zamijenjena u dozvolu iz dijela-FCL pod uslovom da podnosilac zahtjeva ispuni sljedeće uslove:

(a) položi, kroz provjeru stručnosti, zahtjeve za produžavanje ovlašćenja iz dijela-FCL za tip/klasu i ovlašćenje za instrumentalno letenje, relevantno za privilegije dozvole koju posjeduje;

(b) pokazati poznavanje odgovarajućih dijelova operativnih zahtjeva i dijela FCL;

(c) demonstrira nivo jezičke sposobnosti u skladu FCL.055;

(d) udovolji zahtjevima iz tabele ispod:

Nacionalna dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz dijela FCL i uslovi (gdje je primjenjivo)	Uklanjanje uslova	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) Važeći IR(H)	> 1 000 kao PIC na višepilotnim helikopterima	nema	ATPL(H) Važeći IR	Nije primjenjivo	(a)
ATPL(H) bez IR(H) privilegija	> 1 000 kao PIC na višepilotnim helikopterima	nema	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) Važeći IR(H)	> 1 000 na višepilotnim helikopterima	Nema	ATPL(H), i IR s ovlašćenjem za tip ograničen na kopilota	Demonstrirati sposobnost da djeluje u svojstvu PIC-a kako je propisano u Dodatku 9. dijelu FCL	(c)
ATPL(H) bez IR(H) privilegija	> 1 000 na višepilotnim helikopterima	Nema	ATPL(H) i ovlašćenje za tip ograničen na kopilota	Demonstrirati sposobnost da djeluje u svojstvu PIC-a kako je propisano u Dodatku 9. dijelu FCL	(d)

ATPL(H) Važeći IR(H)	> 500 na višepilotnim helikopterima	dokazati znanje predmeta Planiranje i performanse vazduhoplova u skladu sa FCL.515 i FCL.615 tačkom (b)	kao 4.(c)	kao 5.(c)	(e)
ATPL(H) bez IR(H) privilegija	> 500 na višepilotnim helikopterima	kao 3.(e)	kao 4.(d)	kao 5.(d)	(f)
CPL/IR(H) i položio teorijski test ICAO ATPL(H) u državi članici koja je izdala dozvolu		i. demonstrirati poznavanje planiranja leta i performansi prema zahtjevima FCL.310 i FCL.615 tačke (b); ii. postići ostale zahtjeve iz FCL.720.H tačke (b)	CPL/IR(H) s priznatom teorijom JARFCL ATPL(H), uz uslov da se ispitna teorija ICAO ATPL(H) procjenjuje kao nivo dijela FCL ATPL	Nije primjenjivo	(g)
CPL/IR(H)	> 500 sati na višepilotnim helikopterima	i. položiti ispitivanje za teoriju JAR FCL ATPL(H) u državi članici koja je dozvolu izdala (*) ii. zadovoljiti preostale zahtjeve FCL.720.H tačke (b)	CPL/IR(H) s priznatom JAR-FCL ATPL(H) teorijom	Nije primjenjivo	(h)
CPL/IR(H)	> 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	Nema	CPL/IR(H) s ovlašćenjima za tip ograničen za jednopilotne helikoptere	Sticanje višepilotnog ovlašćenja za tip kako je propisano dijelom FCL	(i)
CPL/IR(H)	< 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	Demonstrirati znanje planiranja leta i performansi kako je propisano u FCL.310 i FCL.615 tački (b)	kao 4.(i)	Sticanje višepilotnog ovlašćenja za tip kako je propisano dijelom FCL	(j)
CPL(H)	> 500 kao PIC na	noćno letenje	CPL(H) s ovlašćenjima za tip	Sticanje višepilotnog ovlašćenja za tip	(k)

	jednopilotnim helikopterima		ograničen za jednopilotne helikoptere	kako je propisano dijelom FCL	
CPL(H)	< 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	noćno letenje demonstrirati znanje planiranja leta i performansi kako je propisano u FCL.310	kao 4.(k)	Sticanje višepilotnog ovlašćenja za tip kako je propisano dijelom FCL	(l)
CPL(H) Bez noćnog ovlašćenja	> 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima		Kao 4.(k) i ograničeno na VFR operacije danju	Sticanje višepilotnog ovlašćenja za tip kako je propisano u dijelu FCL	(m)
CPL(H) Bez noćnog ovlašćenja	< 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	Dokazati znanje predmeta Planiranje i performanse vazduhoplova u skladu sa FCL.310	Kao 4.(k) i ograničeno na VFR operacije danju	Sticanje višepilotnog ovlašćenja za tip kako je propisano u dijelu FCL	(n)
PPL/IR(H)	≥ 75 u skladu sa IFR		PPL/IR(H) (IR ograničen samo na PPL)	Dokazati znanje predmeta Planiranja leta i Performansi vazduhoplova kako je propisano u FCL.615 tački (b)	(o)
PPL(H)	≥ 75 na helikopterima	Dokazati znanje korišćenja radionavigacionih sredstava	PPL(H)		(p)

(*) Imaoci CPL-a koji već posjeduje ovlašćenje za tip višepilotnog aviona, ne trebaju imati položen ispit teorije ATPL(H) sve dok lete na istom tipu helikoptera, ali im neće biti priznata teorija ATPL(H) za dozvolu iz dijela FCL. Ako traže ovlašćenje za drugi tip višepilotnog helikoptera, trebaju udovoljiti uslovima u stupcu 3. redu (N) podtački i. tabele."

2. Sertifikati instruktora

Sertifikat instruktora izdat od države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima će se zamijeniti u dozvoli iz dijela-FCL pod uslovom da podnosilac zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve:

Nacionalno ovlašćenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz dijela-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)

FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	kako je propisano u dijeluFCL za relevantni sertifikat		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)

Produžavanje sertifikata će se obaviti na način da se udovolji relevantnim uslovima iz dijela-FCL.

3. SFI sertifikat

Sertifikat SFI izdat od države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima će se zamijeniti u dozvoli iz dijela-FCL pod uslovom da podnosilac zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve:

Produžavanje sertifikata će se obaviti na način da se udovolji relevantnim uslovima iz dijela-FCL.

4. STI sertifikat

Sertifikat STI izdat od države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima može se zamijeniti u dozvoli iz dijelaFCL pod uslovom da podnosilac zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve iz tabele ispod:

Nacionalno sertifikat koji posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena sertifikata
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 sati na SPH	i. ima ili je imao dozvolu pilota izdatu od države članice ii. obavio provjeru stručnosti u skladu sa Prilogom 9. dijela-FCL na FSTD-u primjenjivom za obuku koju namjerava provoditi	SFI(H)
STI(H)	3 godine skorašnjeg iskustva kao STI	obavio provjeru stručnosti u skladu sa Prilogom 9. dijela-FCL na FSTD-u primjenjivom za obuku koju namjerava provoditi	STI(H)

Produžavanje sertifikata će se obaviti na način da se udovolji relevantnim uslovima iz dijela-FCL.

PRILOG III

USLOVI ZA PRIHVATANjE DOZVOLA IZDATIH OD TREĆIH ZEMALjA

A. VALIDACIJA DOZVOLA

Uopšteno

1. Dozvolu pilota aviona izdatu u skladu sa zahtjevima Priloga 1. Čikaškoj konvenciji u trećoj zemlji može validirati nadležni organ države članice.

Piloti moraju podnijeti zahtjev nadležnom organu države članice gdje prebivaju ili borave. Ako ne borave na području države članice piloti podnose zahtjev nadležnom organu države članice u kojoj operator za

kojeg rade ili namjeravaju da rade ima glavno mjesto poslovanja ili gdje je registrovan vazduhoplov kojim upravljaju ili planiraju upravljati.

2. Period validacije ne smije trajati više od jedne godine, pod uslovom da je dozvola koja se validira valjana.

Ovaj period se može produžiti samo jednom od nadležnog organa koji je izdao validaciju, kada je, tokom perioda trajanja validacije, pilot podnio zahtjev, ili pohađa obuku, za izdavanje dozvole u skladu sa dijelom-FCL. Ovo produžavanje će pokriti period potreban da bi se izdala dozvola u skladu sa dijelom-FCL. Imaoci dozvole prihvaćene od države članice će koristiti svoje privilegije u skladu sa zahtjevima iz dijela-FCL.

Dozvole pilota za komercijalni vazdušni prevoz i ostale komercijalne aktivnosti

3. U slučaju dozvole pilota za komercijalni vazdušni prevoz i druge komercijalne aktivnosti, imaoci dozvola moraju udovoljiti sljedećim zahtjevima:

(a) položiti, kroz ispit praktične osposobljenosti, relevantne zahtjeve dijela-FCL za produžavanje valjanosti ovlašćenja za tip ili klasu u skladu sa privilegijama dozvole koju posjeduju;

(b) pokazati poznavanje odgovarajućih dijelova operativnih zahtjeva i dijela FCL;

(c) dokazati nivo jezičke sposobnosti u skladu sa FCL.055;

(d) moraju posjedovati sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 u skladu sa dijelom - zdravstvena sposobnosti (*Part-Medical*);

(e) u slučaju aviona, ispuniti zahtjeve u pogledu iskustva utvrđene u tabeli u nastavku:

Dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Privilegije	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 kao PIC na avionima s višečlanom letačkom posadom	Komercijalni vazdušni prevoz na višepilotnim avionima kao PIC	(a)
ATPL(A) ili CPL(A)/IR (*)	> 1 500 sati kao PIC ili kopilot na višepilotnim avionima, u skladu sa operativnim zahtjevima	Komercijalni vazdušni prevoz na višepilotnim avionima kao kopilot	(b)
CPL(A)/IR	> 1 000 sati kao PIC u komercijalnom vazdušnom prevozu od sticanja IR ovlašćenja	Komercijalni vazdušni prevoz na jednopilotnim avionima kao PIC	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 sati kao PIC ili kopilot na jednopilotnim avionima u skladu sa operativnim zahtjevima	Komercijalni vazdušni prevoz na jednopilotnim avionima kao kopilot u skladu sa operativnim zahtjevima	(d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 sati na avionima osim TMG-a, uključujući 200 sati u aktivnost za koju se traži prihvatanje i 50 sati u tom svojstvu u zadnjih 12 mjeseci	Letenje na avionima u operacijama različitim od onih za komercijalni vazdušni prevoz	(e)

CPL(A)	> 1 500 sati kao PIC u komercijalnom vazdušnom prevozu uključujući 500 sati na operacijama u vodi	Komercijalni vazdušni prevoz na jednopilotnim avionima kao PIC	(f)

(*) Imaoci CPL(A)/IR na višepilotnim avionima dokazali su nivo znanja za ICAO ATPL(A) prije prihvatanja. (f) U slučaju helikoptera, udovoljiti uslovima za iskustvo, kako je navedeno u sljedećoj tabeli:

Dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Privilegije	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) važeći IR > 1 000 sati kao PIC na višepilotnim helikopterima Komercijalni vazdušni prevoz na višepilotnim helikopterima kao PIC u VFR i IFR operacijama	ATPL(H) važeći IR > 1 000 sati kao PIC navišepilotnim helikopterima Komercijalni vazdušni prevoz na višepilotnim helikopterima kao PIC u VFR i IFR operacijama	ATPL(H) važeći IR > 1 000 sati kao PIC na višepilotnim helikopterima Komercijalni vazdušni prevoz na višepilotnim helikopterima kao PIC u VFR i IFR operacijama	(a)
TPL(H) bez IR privilegija > 1 000 sati kao PIC na višepilotnim helikopterima Komercijalni vazdušni prevoz na višepilotnim helikopterima kao PIC u VFR operacijama	TPL(H) bez IR privilegija > 1 000 sati kao PIC na višepilotnim helikopterima Komercijalni vazdušni prevoz na višepilotnim helikopterima kao PIC u VFR operacijama	TPL(H) bez IR privilegija > 1 000 sati kao PIC na višepilotnim helikopterima Komercijalni vazdušni prevoz na višepilotnim helikopterima kao PIC u VFR operacijama	(b)
ATPL(H) važeći IR > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni vazdušni prevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot u VFR i IFR operacijama	ATPL(H) važeći IR > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni vazdušni prevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot u VFR i IFR operacijama	ATPL(H) važeći IR > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni vazdušni prevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot u VFR i IFR operacijama	(c)
ATPL(H) bez IR privilegija > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni vazdušni prevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot u VFR operacijama	ATPL(H) bez IR privilegija > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni vazdušni prevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot u VFR operacijama	ATPL(H) bez IR privilegija > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni vazdušni prevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot u VFR operacijama	(d)
CPL(H)/IR(*) > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima	CPL(H)/IR(*) > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni	CPL(H)/IR(*) > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni	(e)

Komercijalni vazdušni prevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot	vazdušni prevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot	vazdušni prevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot	
CPL(H)/IR > 1 000 sati kao PIC u komercijalnom vazdušnom prevozu od sticanja IR ovlašćenja Komercijalni vazdušni prevoz na jednopilotnim helikopterima kao PIC	CPL(H)/IR > 1 000 sati kao PIC u komercijalnom vazdušnom prevozu od sticanja IR ovlašćenja Komercijalni vazdušni prevoz na jednopilotnim helikopterima kao PIC	CPL(H)/IR > 1 000 sati kao PIC u komercijalnom vazdušnom prevozu od sticanja IR ovlašćenja Komercijalni vazdušni prevoz na jednopilotnim helikopterima kao PIC	(f)
ATPL(H) sa ili bez IR privilegija, CPL(H)/IR, CPL (H) > 700 sati na helikopterima različitima od onih sertifikovanih u skladu sa CS	27/29 ili jednakovrijednima, uključujući 200 sati u ulozi za koju se traži prihvatanje i 50 sati u toj ulozi u zadnjih 12 mjeseci Letenje na helikopterima u operacijama različitim od onih za komercijalni vazdušni prevoz.	ATPL(H) sa ili bez IR privilegija, CPL(H)/IR, CPL (H) > 700 sati na helikopterima različitim od onih sertifikovanih u skladu sa CS	(g)

(*) Imaoci CPL(H)/IR na višepilotnim helikopterima dokazali su nivo znanja za ICAO ATPL(H) prije prihvatanja.

Dozvole pilota za nekomercijalne aktivnosti sa ovlašćenjem za instrumentalno letenje

4. U slučaju dozvole privatnog pilota s instrumentalnim ovlašćenjem, ili CPL ili ATPL dozvola s ovlašćenjem za instrumentalno letenje gdje pilot namjerava koristiti samo privilegije privatnog pilota, imalac mora ispuniti sljedeće zahtjeve:

(a) položiti ispit praktične osposobljenosti za ovlašćenje za instrumentalno letenje i za ovlašćenja za tip ili klasu relevantnim za privilegije dozvole koju posjeduje, u skladu sa Dodatkom 7. i Dodatkom 9. dijela-FCL;

(b) dokazati da posjeduje znanje iz predmeta vazduhoplovno pravo, aeronautičke oznake vremena, planiranje leta i izvođenje leta (IR) i ljudsko izvršavanje;

(c) dokazati nivo jezičke sposobnosti u skladu sa FCL.055;

(d) mora posjedovati sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 izdate u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;

(e) posjedovati minimalno iskustvo od najmanje 100 sati naleta kao PIC u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova.

Dozvole pilota za nekomercijalne aktivnosti bez ovlašćenja za instrumentalno letenje

5. U slučaju dozvola privatnog pilota, ili CPL ili dozvole bez ovlašćenja za instrumentalno letenje gdje pilot namjerava koristiti samo privilegije privatnog pilota, imalac mora ispuniti sljedeće uslove:

(a) demonstrirati znanje iz predmeta vazduhoplovno pravo i ljudsko izvršavanje;

(b) položiti PPL ispit praktične osposobljenosti u skladu sa dijelom-FCL;

(c) udovoljiti relevantnim zahtjevima dijela-FCL za izdavanje ovlašćenja za klasu ili za tip relevantnih za privilegije dozvole koju posjeduje;

(d) mora posjedovati sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 izdate u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;

(e) dokazati nivo jezičke sposobnosti u skladu FCL.055;

(f) posjedovati iskustvo od najmanje 100 sati kao pilot na relevantnoj kategoriji vazduhoplova.

Validacija dozvola pilota za specifične zadatke ograničenog trajanja

6. Nezavisno od odredbi stavova gore, u slučaju letova proizvođača vazduhoplova, država članica može prihvatiti dozvolu izdatu u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji od treće zemlje na maksimalan rok valjanosti od 12 mjeseci za specifične zadatke ograničenog trajanja, kao što su letovi osposobljavanja prilikom inicijalnog ulaska nekog vazduhoplova u službu, demonstracijskih, preleta *(ferry)*ili testnih letova, pod uslovom da podnosilac zahtjeva udovoljava sljedećim zahtjevima:

(a) posjeduje prikladnu dozvolu i sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti i pripadajuća ovlašćenja ili kvalifikacije izdate u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;

(b) poslodavac mu je, direktno ili indirektno, proizvođač aviona ili vazduhoplovni organ.

U ovom slučaju, privilegije imaoca će biti ograničene na izvršavanje letačkog osposobljavanja i testiranja za inicijalno sticanje ovlašćenja za tip, nadziranje inicijalnog linijskog letenja pilota operatora, dostavne ili preletne *(ferry)*letove, inicijalno letenje na liniji, letačke demonstracije ili testne letove.

7. Nezavisno od odredbi iz prethodnih stavova, države članice mogu, za letačka takmičenja ili vazduhoplovne priredbe ograničenog trajanja, prihvatiti dozvolu koju je izdala treća zemlja te imaocu dozvole omogućiti korišćenje privilegija PPL, SPL ili BPL pod uslovom da:

(a) prije događanja, organizator takmičenja ili vazduhoplovne priredbe nadležnom organu predoči odgovarajuće dokaze o načinu na koji će osigurati da je pilot upoznat s relevantnim informacijama o bezbjednosti letenja te upravljati rizikom povezanim s letovima; i

(b) podnosilac zahtjeva posjeduje odgovarajuću dozvolu i sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti te pripadajuća ovlašćenja ili kvalifikacije izdate u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji.

8. Nezavisno od odredbi iz prethodnih stavova, države članice mogu prihvatiti PPL, SPL ili BPL koje je u skladu sa zahtjevima iz Priloga 1. Čikaškoj konvenciji izdala treća zemlja za najviše 28 dana po kalendarskoj godini za posebne nekomercijalne zadatke pod uslovom da podnosilac zahtjeva:

(a) posjeduje odgovarajuću dozvolu i sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti te pripadajuća ovlašćenja ili kvalifikacije izdate u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji; i

(b) napravio je najmanje jedan aklimatizacijski let s kvalifikovanim instruktorom prije izvođenja posebnih zadataka ograničenog trajanja.

B. KONVERZIJA DOZVOLA

1. Dozvole PPL/BPL/SPL, CPL ili ATPL izdate u skladu sa zahtjevima Priloga 1. Čikaškoj konvenciji od treće zemlje mogu se konvertovati u dio-FCL PPL/BPL/SPL s ovlašćenjem za jednopilotnu klasu ili tip od strane nadležnog organa države članice.

Pilot će podnijeti zahtjev nadležnom organu države članice gdje prebiva ili boravi.

2. Imalac dozvole će udovoljiti sljedećim minimalnim zahtjevima, za relevantnu kategoriju vazduhoplova:

(a) položiti pismeni test iz vazduhoplovnog prava i ljudskog izvođenja;

(b) položiti ispit praktične osposobljenosti za PPL/BPL/SPL, kako je relevantno, u skladu sa Dio-FCL;

(c) zadovoljiti uslove za izdavanje relevantnog ovlašćenja za klasu ili tip, u skladu sa poddijelom H;

(d) mora posjedovati sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 izdate u skladu sa dijelom - zdravstvena sposobnost *(Part-Medical);*

(e) demonstrirati nivo jezičke sposobnosti u skladu FCL.055;

(f) posjedovati iskustvo od najmanje 100 sati kao pilot.

C. PRIHVATANjE OVLAŠĆENjA ZA KLASU ILI ZA TIP

1. Valjano ovlašćenje za klasu ili za tip sadržano u dozvoli izdatoj u trećoj zemlji može se upisati u dozvolu iz dijela-FCL pod uslovom da podnosilac zahtjeva:

(a) zadovolji sve zahtjeve za iskustvom i sve preduslove za izdavanje primjenjivog ovlašćenja za klasu ili za tip u skladu sa dijelom-FCL;

(b) položi relevantni ispit praktične osposobljenosti za izdavanje primjenjivog ovlašćenja za tip ili za klasu u skladu sa dijelom-FCL;

(c) da aktivno leti;

(d) nema manje od:

i. za ovlašćenja za klasu aviona, 100 sati letačkog iskustva kao pilot na toj klasi;

ii. za ovlašćenja za tip, 500 sati letačkog iskustva kao pilot na tom tipu;

iii. za jednomotorne helikoptere s maksimalnom sertifikovanom masom pri polijetanju do 3 175 kg, 100 sati letačkog iskustva na tom tipu;

iv. za sve ostale helikoptere, 350 sati letačkog iskustva kao pilot na tom tipu.

PRILOG IV

DIO-MED

PODDIO A

OPŠTI ZAHTJEVI

ODJELjAK 1.

Uopšteno

MED.A.001 Nadležni organ

Za potrebe ovog dijela nadležni organ jeste:

(a) za vazduhoplovno-medicinske centre (AeMC):

1. organ određen od države članice gdje AeMC ima glavno mjesto poslovanja;

2. kada je AeMC smješten u trećoj zemlji, Agencija;

(b) za vazduhoplovno-medicinske ispitivače (AME):

1. organ određen od države članice gdje AME ima glavno mjesto obavljanja prakse;

2. ako je glavno mjesto obavljanja prakse u trećoj zemlji, organ određen od države članice kojoj AME podnosi zahtjev za izdavanje AME sertifikata;

(c) za ljekare specijaliste opšte/popodične medicine (GMP), organ određen od države članice koju je GMP obavijestio o svojoj aktivnosti;

(d) za ljekare specijaliste medicine rada (OHMP) koji obavljaju procjenu zdravstvene sposobnosti kabinskog osoblja, organ određen od države članice koju je OHMP obavijestio o svojoj aktivnosti.

MED.A.005 Područje primjene

Ovaj dio utvrđuje zahtjeve za:

(a) sticanje, valjanost, produžavanje i obnavljanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti za korišćenje privilegija dozvole pilota ili učenika pilota;

(b) zdravstvenu sposobnost kabinske posade;

(c) sertifikaciju AME-a; i

(d) kvalifikaciju GMP-ova i ljekara specijalista medicine rada (OHMP).

MED.A.010 Definicije

Za potrebe ovog dijela primjenjuju se sljedeće definicije:

- "Akreditovani medicinski zaključak" znači zaključak jednog ili više medicinskih stručnjaka nadležnom organu za izdavanje dozvola, donesen na osnovu objektivnih i nediskriminirajućih kriterija, za potrebe razmatranog slučaja, u savjetovanju s letačkim operacijama ili drugim stručnjacima prema potrebi;

- "Procjena" znači zaključak o zdravstvenoj sposobnosti lica na osnovu evaluacije lične medicinske istorije i/ili vazduhoplovno-medicinskih pregleda kako se traži u ovome dijelu kao i daljim pregledima ako je potrebno,

- "Specijalista za vid" znači oftalmolog ili specijalista za vid kvalifikovan u optometriji i osposobljen da prepoznaje patološka stanja;

- "Pregled" znači inspekcija, palpacija, perkusija, auskultacija ili drugi način istraživanja posebno za dijagnosticiranje bolesti;

- "Istraživanje" znači procjenu sumnjivog patološkog stanja podnosioca zahtjeva putem pregleda i pretraga u svrhu potvrđivanja prisutnosti ili odsutnosti medicinskog stanja;

- "Nadležni organ za dozvole" znači nadležni organ države članice za izdavanje dozvole, ili kom lice podnosi zahtjev za izdavanje dozvole, ili, kada lice još nije podnijelo zahtjev za izdavanje dozvole, nadležni organ u skladu sa ovim dijelom;

- "Ograničenje" znači uslov stavljen u sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti, dozvolu ili medicinski izvještaj za kabinsku posadu, koji mora biti ispunjen dok se koriste privilegije dozvole, ili potvrde kabinske posade *(cabin crew attestation*),

- "Greška refrakcije" znači odstupanje od emetropije mjereno u dioptrijama u meridijanu s najvećom ametropijom, izmjereno standardnim metodama.

MED.A.015 Medicinska povjerljivost

Sve osobe uključene u ljekarske preglede, procjenu i sertifikaciju moraju osigurati poštovanje medicinske povjerljivosti u svakom trenutku.

MED.A.020 Smanjenje zdravstvene sposobnosti

(a) Imaoci dozvola ne smiju koristiti privilegije svoje dozvole i pripadajućih ovlašćenja ili sertifikata kada:

1. su svjesni smanjenja zdravstvene sposobnosti koje bi moglo imati uticaj na sigurno korišćenje tih privilegija;

2. uzimaju ili koriste lijek koji se izdaje na ljekarski recept ili lijek koji se izdaje bez ljekarskog recepta koji bi mogao imati uticaj na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole;

3. su podvrgnuti medicinskom, hirurškom ili drugom postupku koji bi mogao imati uticaj na bezbjednost letenja.

(b) Dodatno, imaoci dozvola moraju, bez pretjeranog odgađanja, zatražiti vazduhoplovno-medicinski savjet ako su:

1. bili na hirurškoj operaciji ili invazivnom postupku;

2. propisana im je redovna upotreba bilo kakvih lijekova;

3. pretrpjeli su bilo kakvu ličnu povredu koja uključuje nesposobnost funkcionisanja kao člana letačke posade;

4. bolovali su od bilo kakve bolesti koja uključuje nesposobnost funkcionisanja kao člana letačke posade; "Siguran u boje" znači sposobnost podnosioca zahtjeva da lako razlikuje boje korišćene u vazduhoplovnoj navigaciji i tačno identifikuje vazduhoplovna svjetla u boji;

(c) U ovim slučajevima:

1. imaoci kategorije 1 i kategorije 2 sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti moraju potražiti savjet u AeMC-u ili od AME-a. AeMC ili AME mora procijeniti zdravstvenu sposobnost imaoca dozvole i odlučiti da li je sposoban za nastavak korišćenja svojih privilegija;

2. imaoci LAPL sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti moraju zatražiti savjet AeMC-a ili AME-a, ili GMP-a koji je potpisao sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti. AeMC, AME ili GMP mora procijeniti zdravstvenu sposobnost imaoca dozvole i odlučiti da li su sposobni za nastavak korišćenja svojih privilegija.

(d) Članovi kabinske posade ne smiju obavljati dužnosti na vazduhoplovu i, gdje je to primjenjivo, ne smiju koristiti privilegije svojih potvrda za kabinsku posadu, onda kada su svjesni smanjenja zdravstvene sposobnosti, do te mjere da bi to stanje moglo imati uticaj da ih onemogući u sigurnom obavljanju njihovih dužnosti i odgovornosti.

(e) Dodatno, ako su u medicinskim stanjima navedenim u (b)(1) do (b)(5), članovi kabinske posade moraju, bez odgađanja, potražiti savjet AME-a, AeMC-a ili OHMP-a ako je primjenjivo. AeMC, AME ili OHMP mora procijeniti zdravstvenu sposobnost članova kabinske posade i odlučiti da li su sposobni za nastavak svojih sigurnih dužnosti.

MED.A.020 Obaveze AeMC-a, AME-a, GMP-a i OHMP-a

(a) Kada obavljaju ljekarske preglede i/ili procjene AeMC, AME, GMP i OHMP moraju:

1. osigurati da se sa licem može uspostaviti komunikacija bez jezičkih barijera;

2. učiniti lice svjesnim posljedica davanja nepotpune, netačne ili lažne izjave o njegovoj medicinskoj istoriji.

(b) Nakon završetka vazduhoplovno-medicinskog pregleda i/ili procjene, AeMC, AME, GMP i OHMP mora:

1. saopštiti osobi da li je sposobna, nesposobna ili je uputiti u organ nadležan za dozvole, AeMC ili AME kako je primjenjivo;

2. obavijestiti osobu o bilo kom ograničenju koje bi moglo ograničiti letačku obuku ili privilegije dozvole, ili potvrde za kabinsku posadu kako je primjenjivo;

3. ako je lice ocijenjeno kao nesposobno, uputiti ga o njenom/njegovom pravu na drugostepeni postupak; i

4. u slučaju podnosioca zahtjeva za medicinsko uvjerenje, dostaviti, bez odgađanja, organu nadležnom za dozvole, potpisani ili elektronski autentičan izvještaj, koji uključuje rezultat procjene i kopiju medicinskog uvjerenja.

(c) AeMC-ovi, AME-i, GMP-ovi i OHMP-ovi moraju čuvati evidnecije s detaljima ljekarskih pregleda i procjena obavljenih u skladu sa ovim dijelom, kao i njihove rezultate, u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom.

(d) Kada se zahtijeva za medicinsku sertifikaciju i/ili nadzorne funkcije, AeMC-ovi, AME-i, GMP-ovi i OHMP-ovi moraju medicinskom procjenitelju nadležnog organa na zahtjev dostaviti sve vazduhoplovno-medicinske evidnecije i izvještaje, kao i bilo koju drugu relevantnu informaciju.

ODJELjAK 2.

Zahtjevi za sertifikate o zdravstvenoj sposobnosti

MED.A.030 Sertifikati o zdravstvenoj sposobnosti

(a) Učenik pilot ne smije samostalno letjeti osim ako posjeduje sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti, kako se traži za relevantnu dozvolu.

(b) Podnosioci zahtjeva za ili imaoci dozvole pilota lakog vazduhoplova moraju imati barem LAPL sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti.

(c) Podnosioci zahtjeva za ili imaoci dozvole privatnog pilota (PPL), dozvole pilota jedrilice (SPL) ili dozvole pilota slobodnog balona (BPL) moraju imati barem sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2.

(d) Podnosioci zahtjeva za ili imaoci SPL ili BPL uključeni u komercijalne letove jedrilicom ili balonom moraju imati barem sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2.

(e) Ako se na PPL ili LAPL dodaje ovlašćenje za noćno letenje, imalac dozvole mora biti siguran u boje.

(f) Podnosioci zahtjeva za ili imaoci profesionalne dozvole pilota (CPL), dozvole pilota za višečlanu posadu (MPL) ili saobraćajne dozvole pilota moraju imati sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1.

(g) Ako se na PPL dodaje instrumentalno ovlašćenje, imalac dozvole mora napraviti čistu tonalnu audiometriju u skladu sa periodičnosti i standardima zahtijevanim za imaoce sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1.

(h) Imalac dozvole ne smije u bilo koje vrijeme imati više od jednog sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti izdatog u skladu sa ovim dijelom.

MED.A.035 Zahtjev za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti

(a) Zahtjevi za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti će se podnositi u formatu kako odredi nadležni organ.

(b) Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti moraju AeMC-u, AME-u ili GMP-u kako je primjenjivo, dati:

1. dokaz o identitetu;

2. potpisanu izjavu:

i. o medicinskim činjenicama u vezi s medicinskom istorijom;

ii. da li su prethodno bili na pregledu za medicinsko uvjerenje i, ako da, kod koga i s kojim rezultatom;

iii. da li su ikada bili ocijenjeni kao nesposobni ili su imali suspendovano ili opozvano medicinsko uvjerenje.

(c) Kada podnose zahtjev za produžavanje ili obnavljanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti, podnosioci zahtjeva moraju u AeMC, AME ili GMP pokazati sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti prije relevantnog pregleda.

MED.A.040 Izdavanje, produžavanje i obnavljanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti

(a) Sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti će se izdati, produžiti ili obnoviti samo kad se završe traženi ljekarski pregledi i/ili procjene i kada je donesena procjena zdravstvene sposobnosti.

(b) Inicijalno izdavanje:

1. Sertifikati o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju se izdati u AeMC-u.

2. Sertifikati o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 moraju se izdati u AeMC-u ili od AME-a.

3. LAPL sertifikati o zdravstvenoj sposobnosti moraju se izdati u AeMC-u ili od AME-a ili ako je to dopušteno nacionalnim zakonom države članice koja je izdala dozvolu, od GMP-a.

(c) Produženja i obnavljanje:

1. Sertifikati o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i 2 moraju se produžiti ili obnoviti u AeMC-u ili od AME-a.

2. LAPL sertifikati o zdravstvenoj sposobnosti moraju se produžiti ili obnoviti u AeMC-u ili od AME-a ili ako je to dopušteno nacionalnim zakonom države članice koja je izdala dozvolu, od GMP-a.

(d) AeMC, AME ili GMP će izdati, produžiti ili obnoviti sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti samo ako:

1. im je podnosilac zahtjeva dao potpunu medicinsku istoriju i ako je zatraženo od AeMCa, AME-a ili GMP-a, nalaze ljekarskih pregleda i pretraga obavljenih od ljekara podnosioca zahtjeva ili bilo kog drugog ljekara specijaliste; i

2. su AeMC, AME ili GMP obavili vazduhoplovnomedicinsku procjenu na osnovu ljekarskih pregleda i pretraga kako je traženo za relevantni sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kako bi potvrdili da podnosilac zahtjeva udovoljava svim relevantnim zahtjevima ovoga dijela.

(e) AeMC, AME ili nadležni organ za dozvole, u slučaju upućivanja istom, prije nego izda, produži ili obnovi sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti, možezatražiti od podnosioca zahtjeva da obavi dodatne ljekarske preglede i pretrage kada je klinički indicirano.

(f) nadležni organ za dozvole može izdati ili ponovo izdati sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti, kako je primjenjivo, ako:

1. slučaj je upućen;

2. ustanovljeno je da su neophodne ispravke informacija na sertifikatu.

MED.A.045 Valjanost, produžavanje i obnavljanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti

(a) Valjanost

(1) Sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 biće valjan za period od 12 mjeseci.

(2) Period valjanosti sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 biće smanjen na 6 mjeseci za imaoce dozvola koji:

i. su uključeni u jednopilotne operacije komercijalnog vazdušnog prevoza prevozeći putnike i koji su prešli 40 godina starosti;

ii. su prešli 60 godina starosti.

(3) Sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 biće valjan za period od:

i. 60 mjeseci prije nego imalac dozvole napuni 40 godina starosti. Sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti izdat prije navršenih 40 godine starosti prestaće biti valjan kada imalac dozvole napuni 42 godine starosti;

ii. 24 mjeseca između 40 i 50 godina starosti.

Sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti izdat prije navršenih 50 godine starosti prestaće biti valjan kada imalac dozvole napuni 51 godinu starosti; i

iii. 12 mjeseci poslije 50 godina starosti.

(4) LAPL sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti biće valjan za period od:

i. 60 mjeseci prije nego imalac dozvole napuni 40 godina starosti. Sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti izdat prije navršenih 40 godine starosti prestaće biti valjan kada imalac dozvole napuni 42 godine starosti;

ii. 24 mjeseca poslije 40 godina starosti.

(5) Period valjanosti sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti, uključujući bilo koji pridruženi pregled ili specijalne pretrage, biće:

i. određen starošću podnosioca zahtjeva na dan kada je obavljen ljekarski pregled; i

ii. izračunat od datuma ljekarskog pregleda u slučaju inicijalnog izdavanja i obnavljanja, i od datuma isteka prijašnjeg sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti u slučaju produžavanja.

(b) Produžavanje

Pregledi i/ili procjene za produžavanje valjanosti sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti mogu biti obavljeni u roku 45 dana prije datuma isteka sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti.

(c) Obnavljanje

(1) Ako imalac sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti nije udovoljio pod (b), zahtijevaće se pregled i/ili procjena kao za obnavljanje.

(2) U slučaju sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i 2:

i. ako je sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti istekao više od 2 godine, AeMC ili AME mora samo obaviti pregled za obnavljanje nakon procjene vazduhoplovnomedicinskih evidnecija podnosioca zahtjeva;

ii. ako je sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti istekao više od 5 godina, moraju se ispuniti zahtjevi pregleda za inicijalno izdavanje i procjena će biti zasnovana na zahtjevima produženja.

(3) U slučaju LAPL sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti, AeMC, AME ili GMP mora procijeniti medicinsku istoriju podnosioca zahtjeva i obaviti vazduhoplovno-medicinski pregled i/ili procjenu u skladu sa MED.B.095.

MED.A.050 Upućivanje

(a) Kada je podnosilac zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 ili 2 upućen u nadležni organ za dozvole u skladu sa MED.B.001, AeMC ili AME mora prenijeti relevantnu medicinsku dokumentaciju nadležnom organu za dozvole.

(b) Kada je podnosilac zahtjeva za LAPL sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti upućen u AME ili AeMC u skladu sa MED.B.001, GMP mora prenijeti relevantnu medicinsku dokumentaciju nadležnom organu za dozvole.

PODDIO B

ZAHTJEVI ZA SERTIFIKATE O ZDRAVSTVENOJ SPOSOBNOSTI PILOTA

ODJELjAK 1.

Uopšteno

MED.B.001 Ograničenja na sertifikatima o zdravstvenoj sposobnosti

(a) Ograničenja na sertifikatima o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i 2

(1) Ako podnosilac zahtjeva u potpunosti ne udovoljava zahtjevima za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti relevantne kategorije, ali se smatra da to nije vjerovatno ugrožavanje bezbjednosti leta, AeMC ili AME mora:

i. u slučaju podnosioca zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, odluku o sposobnosti podnosioca zahtjeva prepustiti nadležnom organu za dozvole kako je naznačeno u ovome poddijelu;

ii. u slučaju gdje upućivanje nadležnom organu za dozvole nije naznačeno u ovome poddijelu, ocijeniti da li je podnosilac zahtjeva sposoban obavljati dužnosti sigurno ako udovoljava s jednim ili više ograničenja dodatih u sertifikatu o zdravstvenoj sposobnosti, i izdati sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti s ograničenjem/ima ako je potrebno;

iii. u slučaju podnosioca zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2, ocijeniti da li je podnosilac zahtjeva sposoban obavljati dužnosti sigurno ako udovoljava sa jednim ili više ograničenja dodanih u sertifikatu o zdravstvenoj sposobnosti, i izdati sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti sa ograničenjem/ima ako je potrebno, u dogovoru s nadležnim organom za dozvole;

iv. AeMC ili AME mogu produžiti ili obnoviti sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti s istim ograničenjem bez upućivanja podnosioca zahtjeva nadležnom organu za dozvole.

(b) Ograničenja na LAPL medicinskoj uvjerenju

(1) Ako GMP, nakon određenog razmatranja podnosiočevog zahtjeva medicinske istorije zaključi da podnosilac zahtjeva ne zadovoljava zahtjeve zdravstvene sposobnosti, GMP mora uputiti podnosioca zahtjeva u AeMC ili kod AME-a, osim onih koji zahtijevaju ograničenje koje se odnosi samo na korišćenje korektivnih leća.

(2) Ako je podnosilac zahtjeva za LAPL sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti upućen, AeMC ili AME će razmotriti MED.B.095, ocijeniti da li je podnosilac zahtjeva sposoban obavljati dužnosti sigurno ako udovoljava s jednim ili više ograničenja dodatih u sertifikatu o zdravstvenoj sposobnosti, i izdati sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti s ograničenjem/ima ako je potrebno. AeMC ili AME uvijek mora razmotriti potrebu ograničenja pilota da prevozi putnike (Operational Passenger Limitation, OPL).

(3) GMP može produžiti ili obnoviti LAPL sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti sa istim ograničenjem bez upućivanja podnosioca zahtjeva u AeMC ili AME.

(c) Kada se procjenjuje da li je neophodno ograničenje, posebno bi trebalo uzeti u obzir sljedeće:

1. da li akreditovani medicinski zaključak nagovještava da je u specijalnim okolnostima, podnosilac zahtjeva u nemogućnosti udovoljavanja bilo kom zahtjevu, da li numeričkom ili drugom, takva da korišćenje privilegija dozvole za koju aplicira neće vjerovatno ugrožavati bezbjednost leta;

2. Sposobnost podnosioca zahtjeva, vještinu i iskustvo relevantno operaciji koja će se izvoditi.

(d) Oznake operativnih ograničenja

(1) Operativno ograničenje za višečlanu posadu (OML) - samo kategorija 1)

i. Kada imalac CPL, ATPL ili MPL u potpunosti ne udovoljava zahtjevima za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i kada je upućen u nadležni organ za dozvole, mora se procijeniti da li se sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti može izdati s OML "vrijedi samo kao ili sa kvalifikovanim kopilotom". Ova procjena biće provedena od nadležnog organa za dozvole.

ii. Imalac sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti sa OML može upravljati vazduhoplovom samo u višepilotnim operacijama kada je drugi pilot potpuno kvalifikovan na relevantnom tipu vazduhoplova, nije OML ograničen i nije napunio 60 godina starosti.

iii. OML za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 može biti postavljen i ukinut samo od nadležnog organa za dozvole.

(2) Operativna ograničenja pilota u odnosu na bezbjednost (OSL - kategorija 2 i LAPL privilegije)

i. Imalac sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti sa OSL ograničenjem može upravljati vazduhoplovom samo ako je drugi pilot potpuno kvalifikovan za ulogu vođe na relevantnoj klasi ili tipu vazduhoplova, vazduhoplov mora biti opremljen duplim komandama i drugi pilot zauzima mjesto za kontrolama.

ii. OSL za sertifikate o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 može biti postavljen i ukinut od AeMC-a ili AME-a u dogovoru s nadležnim organom za dozvole.

(3) Operativno ograničenje pilota da prevozi putnike (OPL - kategorija 2 i LAPL privilegije)

i. Imalac sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti s OPL ograničenjem smije upravljati vazduhoplovom bez putnika.

ii. OPL za kategoriju 2 sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti može biti postavljen i ukinut od AeMC-a ili AMEa u dogovoru s nadležnim organom za dozvole.

iii. OPL za LAPL sertifikate o zdravstvenoj sposobnosti može biti postavljen od AeMC-a ili AME-a.

(e) Imaocu sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti može biti postavljeno bilo koje drugo ograničenje ako je to potrebno kako bi se osigurala bezbjednost leta.

(f) Bilo koje postavljeno ograničenje imaocu sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti biće i upisano.

ODJELjAK 2.

Medicinski zahtjevi za sertifikate o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i 2

MED.B.005 Uopšteno

(a) Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti moraju biti slobodni od bilo koje:

1. abnormalnosti, urođene ili stečene;

2. aktivne, latentne, akutne ili hronične nesposobnosti;

3. rane, povrede ili postoperativne tegobe;

4. posljedice ili nuspojave ako uzimaju bilo koji propisani lijek ili lijek koji se uzima bez recepta u terapijske, dijagnostičke ili preventivne svrhe,

a koje bi prouzrokovale određeni stepen funkcionalne nesposobnosti, koja bi dovela do iznenadne nesposobnosti za sigurno korišćenje privilegija dozvole.

(b) `U slučajevima kada je odluka o zdravstvenoj sposobnosti podnosioca zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 upućena nadležnom organu za dozvole, taj organ može delegirati tu odluku AeMC-u, osim u slučajevima gdje je potreban OML.

(c) U slučajevima kada je odluka o zdravstvenoj sposobnosti podnosioca zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 upućena nadležnom organu za dozvole, taj organ može delegirati tu odluku AeMC-u ili AME-u, osim u slučajevima gdje je potreban OSL ili OPL.

MED.B.010 Kardio-vaskularni sistem

(a) Pregled

(1) Standardni 12-kanalni elektrokardiogram u mirovanju (EKG) i izvještaj moraju se napraviti na kliničku indikaciju, i:

i. za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, na pregledu za prvo izdavanje medicinskog uvjerenja, zatim svakih 5 godina do 30 godine starosti, zatim svake 2 godine do 40 godine, jednom godišnje do 50 godina, i na svakom pregledu za produžavanje ili obnavljanje iza toga;

ii. za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2, na pregledu za prvo izdavanje medicinskog uvjerenja nakon 40 godine, zatim svake 2 godine iza 50 godine starosti.

(2) Proširena kardiovaskularna procjena će biti potrebna kada postoji klinička indikacija.

(3) Za medicinsko uvjerenje kategorije 1, proširena kardiovaskularna procjena mora se obaviti na prvom pregledu za produžavanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti ili obnavljanje iza 65 godine starosti i zatim svake 4 godine.

(4) Za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti katgorije 1, laboratorijske pretrage lipida seruma/ plazme, uključujući holesterol, će biti potrebne na pregledu za prvo izdavanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti, i na prvom pregledu nakon što se napuni 40 godina starosti.

(b) Kardio-vaskularni sistem - Uopšteno

(1) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati nikakvu abnormalnost kardio-vaskularnog sistema koja bi mogla uticati na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

(2) Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 s bilo kojim od sljedećih stanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni:

i. aneurizma prsne ili trbušne *(supra-renal)*aorte, prije ili poslije operacije;

ii. značajna funkcionalna abnormalnost bilo kog od srčanih zalistaka;

iii. transplantacija srca ili srca/pluća.

(3) Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 s utvrđenom istorijom bolesti ili dijagnozom bilo kog od sljedećih stanja moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole:

i. periferna arterijska bolest, prije ili poslije operacije;

ii. aneurizma trbušne aorte, prije ili poslije operacije;

iii. funkcionalno beznačajne abnormalnosti srčanih zalistaka;

iv. nakon operacije srčanih zalistaka;

v. abnormalnosti perikarda, miokarda ili endokarda;

vi. urođene abnormalnosti srca, prije ili poslije korektivne operacije;

vii. ponavljajuće vazovagalne sinkope;

viii. arterijska ili venska tromboza;

ix. plućna embolija;

x. kardio-vaskularno stanje koje zahtijeva sistemsku antikoagulantnu terapiju

(4) Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 s utvrđenom dijagnozom jednog od stanja navedenog u (2) do (3) gore moraju biti procijenjeni od kardiologa prije nego se može razmatrati ocjena sposobnosti u dogovoru s tijelom nadležnim za dozvole.

(c) Krvni pritisak

(1) Krvni pritisak mora se mjeriti na svakom pregledu;

(2) Krvni pritisak podnosioca zahtjeva mora biti u normalnim granicama;

(3) Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1:

i. sa simptomatskom hipotenzijom; ili

ii. čiji krvni pritisak na pregledu konstantno prelazi 160 mmHg sistolički i/ili 95 mmHg dijastolički, sa ili bez terapije; moraju biti ocijenjeni nesposobnim.

(4) Početak uzimanja terapije za kontrolu krvnog pritiska zahtijeva period privremene suspenzije sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kako bi se uspostavila odsutnost značajnih propratnih nus-pojava.

(d) Koponarna arterijska bolest

(1) Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 sa:

i. sumnjom na miokardijalnu ishemiju;

ii. asimptomatskom manjom bolesti koponarne arterije koja ne zahtijeva anti-anginalni tretman; moraju se uputiti u nadležni organ za dozvole i proći kardiološku obradu da se isključi miokardijalna ishemija prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti.

(2) Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 s bilo kojim stanjem spomenutim u (1) moraju proći kardiološku obradu prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti.

(3) Podnosioci zahtjeva s bilo kojim od sljedećih stanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni:

i. miokardijalna ishemija;

ii. simptomatska bolest koponarne arterije;

iii. simptomatska bolest koponarne arterije kontrolisana lijekovima.

(4) Podnosioci zahtjeva za inicijalno izdavanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 s istorijom bolesti ili dijagnozom bilo kog od sljedećih stanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni:

i. miokardijalna ishemija;

ii. miokardijalni infarkt;

iii. revaskularizacija za bolest koponarne arterije.

(5) Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 koji su nakon miokardijalnog infarkta ili hirurške obrade bolesti koponarne arterije asimptomatski moraju obaviti zadovoljavajuću kardiološku obradu prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti u dogovoru s nadležnim organom za dozvole. Podnosioci zahtjeva za produžavanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole.

(e) Poremećaji ritma/sprovođenja

(1) Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole kada imaju značajne poremećaje kardijalne kondukcije ili ritma, uključujući bilo šta od sljedećeg:

i. poremećaji supraventrikularnog ritma, uključujući povremenu ili uspostavljenu sinoatrijalnu disfunkciju, atrijalnu fibrilaciju i/ili treperenje i asimptomatske sinus pauze;

ii. kompletni blok lijeve grane;

iii. atrioventrikularni blok lijeve grane;

iv. široki i/ili uski kompleks tahikardija;

v. ventrikularna preekscitacija;

vi. asimptomatska QT prolongacija;

vii. Brugada uzorak na elektrokardiografiji.

(2) Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 s bilo kojim stanjem navedenim u (1) moraju obaviti zadovoljavajuću kardiološku obradu prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti u dogovoru s nadležnim organom za dozvole.

(3) Podnosioci zahtjeva s bilo čim od sljedećeg:

i. nekompletni blok lijeve grane;

ii. kompletni blok desne grane;

iii. stabilna devijacija lijeve osi;

iv. asimptomatska sinus bradikardija;

v. asimptomatska sinus tahikardija;

vi. asimptomatski izolovani uniformni supra-ventrikularni ili ventrikularni

ektopični kompleks;

vii. atrioventrikularni blok prvog stepena;

viii. atrioventrikularni blok Mobitz tipa 1;

mogu biti procijenjeni sposobnim u odsutnosti bilo koje druge abnormalnosti i predmet su zadovoljavajuće kardiološke obrade.

(4) Podnosioci zahtjeva koji u istoriji bolesti imaju:

i. terapiju ablacijom;

ii. implantaciju pejsmejkera;

moraju obaviti zadovoljavajuću kardiološku obradu prije nego što se može razmatrati procjena sposobnosti. Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti kategorije 1 moraju se uputiti nadležnom organu za dozvole. Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti kategorije 2 moraju se procijeniti u dogovoru s nadležnim organom za dozvole.

(5) Podnosioci zahtjeva s bilo kojim od sljedećih stanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni:

i. simptomatska sinoastrijalna bolest;

ii. kompletni atrioventrikularni blok;

iii. simptomatska prolongacija QT-a;

iv. automatski implantirani defibrilacijski sistem;

v. pejsmejker za ventrikularnu antitahikardiju.

MED.B.015 Respiratorni sistem

(a) Podnosioci zahtjeva sa značajnim umanjenjem plućne funkcije moraju se ocijeniti kao nesposobni. Procjena sposobnosti može se razmatrati kada je plućna funkcija oporavljena i ako je zadovoljavajuća.

(b) Za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti kategorije 1, podnosioci zahtjeva su obavezni obaviti test plućne funkcije na inicijalnom pregledu i na kliničku indikaciju.

(c) Za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti kategorije 2, podnosioci zahtjeva su obavezni obaviti test plućne funkcije na kliničku indikaciju.

(d) Podnosioci zahtjeva koji imaju istoriju bolesti ili utvrđenu dijagnozu:

1. astme koja zahtijeva lijekove;

2. aktivnu upalnu bolest respiratorng sistema;

3. aktivnu sarkoidozu;

4. pneumotoraks;

5. sindroma apnoje u snu;

6. opsežnu operaciju u prsnom košu;

7. pneumonektomija;

moraju obaviti obradu respiratorng sistema sa zadovoljavajućim rezultatom prije nego se razmatra ocjena sposobnosti. Podnosioci zahtjevi s utvrđenom dijagnozom stanja navedenih u (3) do (5) gore moraju obaviti zadovoljavajuću kardiološku obradu prije nego se razmatra ocjena sposobnosti.

(e) Vazduhoplovno-medicinska procjena:

1. Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti s bilo kojim stanjem navedenim u

(d) gore moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole;

2. Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti kategorije 2 s bilo kojim stanjem navedenim u (d) gore moraju biti procijenjeni u dogovoru s nadležnim organom za dozvole.

(f) Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti kategorije 1 koji su napravili potpunu pneumonektomiju moraju biti ocijenjeni nesposobnim.

MED.B.020 Probavni sistem

(a) Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti ne smiju imati nikakvu funkcionalnu ili strukturalnu bolest probavnog sistema ili pripadajućih adneksa koja bi mogla imati uticaj na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

(b) Podnosioci zahtjeva s bilo kakvom posljedicom bolesti ili hirurške intervencije u bilo kom dijelu probavnog trakta ili pripadajućih adneksa koji bi mogli uzrokovati nesposobnost u letu, naročito opstrukcije usljed striktura ili kompresije, moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.

(c) Podnosioci zahtjeva moraju biti slobodni od hernije koja bi mogla dovesti do simptoma nesposobnosti.

(d) Podnosioci zahtjeva s poremećajima probavnog sistema uključujući:

1. ponavljajući dispeptički poremećaj koji zahtijeva lijekove;

2. pankreatitis;

3. simptomatski žučni kamenci;

4. utvrđena dijagnoza ili istorija bolesti hronične upalne bolesti crijeva;

5. nakon hirurške operacije na probavnom traktu ili njegovim adneksima, uz ostalo i hirurgiju koja uključuje potpuno ili djelomično odstranjenje ili diverziju bilo kog od tih organa; moraju biti ocijenjeni kao nesposobni. Procjena sposobnosti može se razmatrati nakon uspješno završenog liječenja ili potpunog oporavka nakon operacije i predmet je zadovoljavajuće gastroenterološke obrade.

(e) Vazduhoplovno-medicinska procjena:

1. Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti kategorije 1 s dijagnozom stanja navedenih u (2), (4) i (5) moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole.

2. sposobnost podnosioca zahtjeva za kategoriju 2 s pankreatitisom mora biti procijenjena u dogovoru s nadležnim organom za dozvole.

MED.B.025 Metabolički i endokrini sistem

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakav funkcionalni ili strukturalni poremećaj vezan za metabolizam, prehranu i endokrine žlijezde koji bi mogao uticati na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

(b) Podnosioci zahtjeva s metaboličkom, nutritivnom ili

endokrinom disfunkcijom mogu biti ocijenjeni sposobnim ako se dokaže stabilnost stanja i uz zadovoljavajuću vazduhoplovno-medicinsku obradu.

(c) Dijabetes melitus

(1) Podnosioci zahtjevi s dijabetesom melitusom koji zahtijeva insulin moraju se ocijeniti nesposobnim.

(2) Podnosioci zahtjeva s dijabetesom melitusom koji ne zahtijeva insulin moraju se ocijeniti nesposobnim osim ako se može dokazati da je postignuta regulacija šećera u krvi.

(d) Vazduhoplovno-medicinska procjena:

1. Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti kategorije 1 koji ne uzimaju insulin nego druge lijekove za regulaciju šećera u krvi moraju biti upućeni u organ nadležan za dozvole;

2. sposobnost podnosioca zahtjeva za kategoriju 2 koji ne uzimaju insulin nego druge lijekove za regulaciju šećera u krvi mora se procijeniti u dogovoru s nadležnim organom za dozvole.

MED.B.030 Hematologija

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakvu hematološku bolest koja bi mogla uticati na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

(b) Za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti kategorije

1, hemoglobin mora biti testiran na svakom pregledu za izdavanje sertifikata o zdravstvenoj sposobonosti.

(c) Podnosioci zahtjeva s hematološkim stanjem, kao:

1. koagulacijski, hemoragični ili trombotični poremećaj;

2. hronična leukemija; mogu biti procijenjeni sposobnim zavisno od zadovoljavajuće vazduhoplovno-medicinske obrade.

(d) Vazduhoplovno-medicinska procjena:

1. Podnosioci zahtjevi za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti s jednim od stanja navedenih u (c) gore moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole;

2. sposobnost podnosioca zahtjeva za kategoriju 2 s jednim od stanja navedenih u (c) gore mora biti procijenjena u dogovoru s nadležnim organom za dozvole.

(e) Podnosioci zahtjeva za kategoriju 1 s jednim od hematoloških stanja navedenih ispod moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole:

1. abormalni hemoglobin, uključujući, ali ne ograničeno na, anemiju, policitemiju ili hemoglobinopatiju;

2. značajno povećanje limfnih čvorova;

3. uvećanje slezene.

MED.B.035 Uro-genitalni sistem

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakvu funkcionalnu ili strukturalnu bolest bubrega ili uro-genitalnog sistema ili pripadajućih adneksa koja bi mogla imati uticaja na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

(b) Analiza urina mora biti dio svakog vazduhoplovno-medicinskog pregleda. Urin ne smije sadržavati abnormalni element koji bi se smatrao patološki značajnim.

(c) Podnosioci zahtjeva s bilo kakvom posljedicom bolesti ili hirurške intervencije na bubrezima ili urinarnom traktu koji bi mogli uzrokovati nesposobnost u letu, naročito opstrukcije usljed striktura ili kompresije, moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.

(d) Podnosioci zahtjeva s poremećajem uro-genitalnog sistema, kao:

1. bolest bubrega;

2. jedan ili više mokraćnih kamenaca, ili istorija bubrežnih kolika; mogu biti procijenjeni sposobnim zavisno od zadovoljavajuće renalno/urološke obrade.

(e) Podnosioci zahtjeva koji su napravili opsežnu hiruršku operaciju mokraćnog aparata uključujući potpuno ili djelomično odstranjenje ili diverziju bilo kog od tih organa moraju biti ocijenjeni nesposobnim i ponovo procijenjeni nakon potpunog oporavka prije nego što će se razmatrati ocjena sposobnosti. Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti kategorije 1 moraju biti upućeni nadležnom organu za dozvole na ponovnu procjenu.

MED.B.040 Infektivne bolesti

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati ustanovljenu istoriju bolesti ili kliničku dijagnozu bilo kakve infektivne bolesti koja bi mogla uticati na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole koju posjeduje.

(b) Podnosioci zahtjeva koji su HIV pozitivni mogu biti ocijenjeni sposobnim zavisno od zadovoljavajuće vazduhoplovno-medicinske obrade. Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole.

MED.B.045 Opstetricija i ginekologija

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakvu funkcionalno ili strukturalno opstetricijsko ili ginekološko stanje koje bi moglo imati uticaja na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

(b) Podnosioci zahtjeva koji su napravili opsežnu ginekološku operaciju moraju biti ocijenjeni nesposobnim do potpunog oporavka.

(c) Trudnoća

(1) U slučaju trudnoće, ako AeMC ili AME smatra da je imalac dozvole sposoban da koristi privilegije, on/ona će ograničiti period valjanosti sertifikata o zdravstvenoj sposobonosti do kraja 26 gestacijske nedelje. Nakon tog termina sertifikat će se suspendovati. Suspenzija će prestati nakon potpunog oporavka poslije završetka trudnoće.

(2) Imaoci sertifikata o zdravstvenoj sposobonosti kategorije 1 smiju koristiti privilegije dozvole do 26 gestacijske nedelje uz ograničenje OML. Bez obzira na MED.B.001 u ovom slučaju, OML ograničenje može biti upisano i ukinuto od strane AeMC-a ili AME-a.

MED.B.050 Mišićno-koštani sistem

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakvu abnormalnost kostiju, zglobova, mišića ili tetiva, urođene ili stečene koje bi mogle uticati na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

(b) Podnosilac zahtjeva mora imati dovoljnu visinu za sjedenje, dužinu ruku i nogu kao i mišićnu snagu za sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

(c) Podnosilac zahtjeva mora imati zadovoljavajuće funkcionalno korišćenje mišićno-koštanog sistema koje omogućava sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a. Sposobnost podnosioca zahtjeva

mora se procijeniti u dogovoru s nadležnim organom za dozvole.

MED.B.055 Psihijatrija

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati ustanovljenu istoriju bolesti ili kliničku dijagnozu bilo kakve psihijatrijske bolesti ili invalidnost, stanje ili poremećaj, akutno ili hronično, urođeno ili stečeno, koje bi moglo uticati na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

(b) Podnosioci zahtjeva s mentalnim ili poremećajem ponašanja usljed upotrebe ili zloupotrebe alkohola ili drugih psihotropnih supstanci ocjenjuje se kao nesposoban sve do toka oporavka i neuzimanja supstanci i uz zadovoljavajuću psihijatrijsku obradu nakon uspješnog liječenja. Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole.

Sposobnost podnosioca zahtjeva za kategoriju 2 mora biti procijenjena u dogovoru s nadležnim organom za dozvole.

(c) Podnosioci zahtjeva s psihijatrijskim stanjem kao:

1. poremećaj raspoloženja;

2. neurotični poremećaj;

3. poremećaj ličnosti;

4. mentalni poremećaj ili poremećaj ponašanja; moraju napraviti zadovoljavajuću psihijatrijsku obradu prije nego što se može napraviti ocjena sposobnosti.

(d) Podnosioci zahtjeva sa istorijom jednokratnog ili ponavljajućeg čina namjernog samoozljeđivanja moraju

biti ocijenjeni kao nesposobni. Podnosioci zahtjeva moraju proći zadovoljavajuću psihijatrijsku obradu prije nego što se može razmatrati ocjena sposobnosti.

(e) Vazduhoplovno-medicinska procjena:

1. Podnosilac zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti kategorije 1 s jednim od stanja navedenih u (b), (c) ili (d) gore mora biti upućen nadležnom organu za dozvole;

2. sposobnost podnosioca zahtjeva za kategoriju 2 s jednim od stanja navedenih u (b), (c) ili (d) gore mora biti procijenjena u dogovoru s nadležnim organom za dozvole

(f) Podnosioci zahtjeva s ustanovljenom istorijom ili kliničkom dijagnozom šizofrenije, šizoidnog ili sumanutog poremećaja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.

MED.B.060 Psihologija

(a) Podnosilac zahtjeva ne smije imati utvrđene psihološke nedostatke koji bi mogli uticati na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

(b) Psihološka obrada može biti potrebna kao dio, ili kao dopuna, psihijatrijskog ili neurološkog pregleda.

MED.B.065 Neurologija

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati ustanovljenu istoriju bolesti ili kliničku dijagnozu bilo kakvog neurološkog stanja koje bi moglo uticati na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

(b) Podnosioci zahtjeva s ustanovljenom istorijom ili kliničkom dijagnozom:

1. epilepsije;

2. ponavljajućih epizoda poremećaja svijesti nepoznatog uzroka; moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.

(c) Podnosioci zahtjeva s ustanovljenom istorijom ili kliničkom dijagnozom:

1. epilepsije bez recidiva nakon 5 godine starosti;

2. epilepsije bez recidiva i bez svih tretmana više od 10 godina;

3. epileptiformnim abnormalnostima EEG-a i žarištem sporih talasa;

4. progresivnim ili neprogresivnim bolestima nervnog sistema;

5. jednokratni poremećaj svijesti nepoznatog uzroka;

6. gubitak svijesti nakon povrede glave;

7. penetrirajuće povrede mozga;

8. povrede spinalnih ili perifernih živaca;

moraju napraviti dalju obradu prije nego što se može razmatrati procjena sposobnosti. Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobonosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole. Sposobnost podnosioca zahtjeva za kategoriju 2 mora biti procijenjena u dogovoru s nadležnim organom za dozvole.

MED.B.070 Sistem vida

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakvu abnormalnost funkcije oka ili pripadajućih adneksa ili bilo kakvo aktivno patološko stanje, urođeno ili stečeno, akutno ili hronično, ili bilo kakvu posljedicu hirurgije ili traume oka, koja bi mogla uticati na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

(b) Pregled

(1) Za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1:

i. rutinski pregled oka mora biti dio inicijalnog i svih pregleda za produžavanje i obnavljanje; i

ii. sveobuhvatan pregled oka mora se napraviti kada postoji klinička indikacija.

(c) Oštrina vida na daljinu, sa ili bez korekcije, mora biti:

1. u slučaju sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 6/9 (0,7) ili bolja na svakom oku odvojeno te oštrina vida na oba oka mora biti 6/6 (1,0) ili bolja;

2. u slučaju sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 6/12 (0,5) ili bolja na svakom oku odvojeno te oštrina vida na oba oka mora biti 6/9 (0,7) ili bolja. Podnosilac zahtjeva s vidom ispod standarda u jednom oku može biti procijenjen sposobnim u dogovoru s nadležnim organom za dozvole zavisno od zadovoljavajuće oftalmološke procjene;

3. Podnosioci zahtjeva za inicijalno izdavanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti 1 s vidom ispod standarda u jednom oku biće ocijenjeni nesposobnim. Kod produženja, podnosioci zahtjeva sa stečenim vidom ispod standarda u jednom oku moraju biti upućeni u organ nadležan za dozvole i može biti procijenjen sposobnim ako nije vjerovatan uticaj na sigurno korišćenje privilegija dozvole koju posjeduje.

(d) Podnosilac zahtjeva mora biti sposoban da čita tabelu N5 (ili ekvivalentnu) na udaljenosti 30-50 cm i tabelu N14 (ili ekvivalentnu) na udaljenosti 100 cm, s korekcijom ako je propisana.

(e) Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju imati normalna vidna polja i normalnu binokularnu funkciju.

(f) Podnosioci zahtjeva koji su obavili hirurgiju oka mogu biti procijenjeni sposobnim zavisno od zadovoljavajuće oftalmološke obrade. zavisno od zadovoljavajućeg ljekarskog pregleda oftalmologa. Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole.

(h) Podnosioci zahtjeva sa:

1. astigmatizmom;

2. anizometropijom;

mogu biti procijenjeni sposobnim zavisno od zadovoljavajuće oftalmološke obrade.

(i) Podnosioci zahtjeva s diplopijom biće ocijenjeni nesposobnim.

(j) Naočale i kontaktne leće.

Ako je funkcija vida postignuta tek upotrebom korekcije: 1.

i. za vid na daljinu, naočale ili kontaktne leće moraju se nositi dok se koriste privilegije primjenjive dozvole/a;

ii. za vid na blizinu, par naočala mora biti na raspolaganju dok se koriste privilegije primjenjive dozvole;

2. rezervni set sličnih korektivnih naočala mora biti odmah dostupan za direktnu upotrebu tokom korišćenja privilegija primjenjive dozvole/a;

3. korekcija mora osigurati optimalnu vidnu funkciju, dobro se podnositi i biti prikladna za vazduhoplovne svrhe;

4. ako se nose kontaktne leće, one moraju biti za vid na daljinu, monofokalne, neobojene i dobro podnošene;

5. Podnosioci zahtjeva s velikom refraktivnom greškom moraju koristiti kontaktne leće ili naočale s lećama visokog indeksa;

6. za udovoljavanje zahtjevima vida ne smije se koristiti više od jednog para naočala;

7. ne smiju se koristiti ortokeratološke leće.

MED.B.075 Raspoznavanje boja

(a) Od podnosilaca zahtjeva će biti zatraženo da demonstriraju sposobnost da lako opažaju boje koje su neophodne za sigurno obavljanje dužnosti.

(b) Pregled

(1) Podnosioci zahtjeva moraju proći Ishihara test za inicijalno izdavanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti.

(2) Podnosioci zahtjeva koji ne zadovolje na Ishihara testu moraju napraviti dalje testiranje percepcije boja kako bi se utvrdilo da li su sigurni u boje.

(c) U slučaju sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, podnosioci zahtjeva moraju imati normalnu percepciju boja ili biti sigurni u boje. Podnosioci zahtjeva koji ne zadovolje dalje testiranje percepcije boja biće ocijenjeni nesposobnim. Podnosioci zahtjeva za kategoriju 1 moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole.

(d) U slučaju sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2, kada podnosilac zahtjeva nema zadovoljavajuću percepciju boja, njene/njegove letačke privilegije ograničiće se na dnevno letenje.

MED.B.080 Otorinolaringologija

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati nikakvu abnormalnost funkcije ušiju, nosa, sinusa ili grla, uključujući usnu šupljinu, zube i larinks, ili bilo kakvo aktivno patološko stanje, prirođeno ili stečeno, akutno ili hronično, ili bilo kakvu posljedicu operacije ili povredu koja bi mogla uticati na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

(b) Sluh mora biti zadovoljavajući za sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

(c) Pregled

(1) Sluh mora biti testiran na svim pregledima.

i. U slučaju sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i kategorije 2, kada se na dozvolu dodaje ovlašćenje za instrumentalno letenje, sluh mora biti testiran čistom tonalnom audiometrijom na inicijalnom ljekarskom pregledu te sljedeći na pregledu za produžavanje i obnavljanje sertifikata svakih 5 godina do 40. godine starosti i svakih 2 godine nakon toga.

ii. Na inicijalnom ljekarskom pregledu gubitak sluha na oba uha, na svakom uhu posebno, ne smije biti veći od 35 dB na bilo kojoj od frekvencija 500, 1 000 i 2 000 Hz, ili od 50 dB na 3 000 Hz. Podnosioci

zahtjeva za produžavanje ili obnavljanje, s većim gubitkom sluha moraju demonstrirati zadovoljavajuće funkcionalne sposobnosti sluha.

iii. Podnosioci zahtjeva s hipoakuzijom moraju dokazati zadovoljavajuće funkcionalne sposobnosti sluha.

(2) Sveobuhvatni pregled uha, nosa i grla mora se napraviti za inicijalno izdavanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i periodično dalje kada je klinički indicirano.

(d) Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 sa slijedećim:

1. aktivni patološki proces, akutni ili hronični, unutrašnjeg ili srednjeg uha;

2. neizliječena perforacija ili disfunkcija membrane bubnjića;

3. smetnje vestibularne funkcije;

4. značajno suženje kanala nosnica;

5. disfunkcija sinusa;

6. značajno izobličenje ili uznapredovala akutna ili hronična infekcija usne šupljine ili gornjeg respiratorng sistema;

7. značajne smetnje u govoru ili glasu; moraju napraviti dalji ljekarski pregled i procjenu kako bi se utvrdilo da to stanje ne utiče na sigurno korišćenje privilegija dozvole koju posjeduje.

(e) Vazduhoplovno-medicinska procjena:

1. Podnosioci zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 s poremećajem vestibularne funkcije moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole;

2. sposobnost podnosioca zahtjeva za kategoriju 2 s poremećajem vestibularne funkcije biće

procijenjena u dogovoru s nadležnim organom za dozvole.

MED.B.085 Dermatologija

Podnosioci zahtjeva ne smiju imati utvrđena dermatološka stanja koja bi mogla uticati na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

MED.B.090 Onkologija

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati utvrđenu primarno ili sekundarno zloćudnu bolest, koja bi mogla uticati na sigurno korišćenje privilegija primjenjive dozvole/a.

(b) Nakon liječenja maligne bolesti, podnosioci zahtjeva moraju napraviti zadovoljavajuću onkološku obradu prije nego što se može procijeniti sposobnost. Podnosioci zahtjeva za kategoriju 1 biće upućeni u nadležni organ za dozvole. Sposobnost podnosioca zahtjeva kategorije 2 biće procijenjena u dogovoru s nadležnim organom za dozvole.

(c) Podnosioci zahtjeva s ustanovljenom istorijom ili kliničkom dijagnozom intracerebralnog malignog tumora moraju biti ocijenjeni nesposobnim.

ODJELjAK 3.

Specifični zahtjevi za LAPL sertifikate o zdravstvenoj sposobnosti

MED.B.095 Ljekarski pregled i/ili procjena podnosioca zahtjeva za LAPL sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti

(a) Podnosilac zahtjeva za LAPL sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti mora biti procijenjen na osnovu vazduhoplovno-medicinske najbolje prakse.

(b) Posebna pažnja biće na kompletnoj medicinskoj istoriji podnosioca zahtjeva.

(c) Inicijalna procjena, sve sljedeće ponovne procjene nakon 50 godine i procjene u slučaju kada medicinska istorija podnosioca zahtjeva nije dostupna ispitivaču moraju sadržavati najmanje sljedeće:

1. klinički pregled;

2. krvni pritisak;

3. test urina;

4. vid;

5. sposobnost sluha.

(d) Nakon inicijalne procjene, sve sljedeće ponovne procjene nakon 50 godine moraju uključiti:

1. procjenu medicinske istorije LAPL imaoca; i

2. stavke pod tačkom (c) ako se smatra obaveznim od AeMC-a, AME-a ili GMP-a u skladu sa vazduhoplovno-medicinskom najboljom praksom.

PODDIO C

ZAHTJEVI ZA ZDRAVSTVENU SPOSOBNOST KABINSKE POSADE

ODJELjAK 1.

Opšti zahtjevi

MED.C.001 Uopšteno

Članovi kabinske posade će obavljati dužnosti i odgovornosti zahtijevane vazduhoplovnim bezbjednosnim pravilima na vazduhoplovu samo ako su u skladu sa primjenjivim zahtjevima ovoga dijela.

MED.C.005 Vazduhoplovno-medicinska procjena

(a) Članovi kabinske posade moraju prolaziti vazduhoplovno-medicinske procjene kako bi se potvrdilo da su slobodni od bilo kakve fizičke ili mentalne bolesti koja bi mogla dovesti do nesposobnosti ili nemogućnosti obavljanja njima dodijeljenih bezbjednosnih dužnosti i odgovornosti.

(b) Svaki član kabinske posade mora proći vazduhoplovno-medicinsku procjenu prije prve dužnosti na vazduhoplovu, i dalje u intervalima od najviše 60 mjeseci.

(c) Vazduhoplovno-medicinska procjena mora biti provedena od strane AME-a, AeMC-a, ili OHMP-a ako su ispunjeni zahtjevi MED.D.040.

ODJELjAK 2.

Zahtjevi za vazduhoplovno-medicinsku procjenu kabinske posade

MED.C.020 Uopšteno

Članovi kabinske posade moraju biti slobodni od:

(a) abnormalnosti, nasljedne ili stečene;

(b) aktivne, latentne, akutne ili hronične bolesti ili nesposobnost;

(c) rane, povrede ili posljedice operacije; i

(d) pojava ili nus-pojava bilo kog terapijskog, dijagnostičkog ili preventivnog lijeka koji se izdaje na ljekarski recept ili lijeka koji se izdaje bez ljekarskog recepta, koji može imati za posljedicu stepen funkcionalne nesposobnosti koja bi mogla dovesti do nesposobnosti ili nemogućnosti obavljanja njihovih bezbjednosnih dužnosti i odgovornosti.

MED.C.025 Sadržaj vazduhoplovno-medicinskih procjena

(a) Inicijalna vazduhoplovno-medicinska procjena mora uključiti najmanje:

1. procjenu medicinske istorije podnosioca zahtjeva za člana kabinske posade; i

2. klinički pregled sljedećeg:

i. kardio-vaskularni sistem;

ii. respiratorni sistem;

iii. mišićno-koštani sistem;

iv. otorinolaringologija;

v. sistem vida; i

vi. raspoznavanje boja.

(b) Svaka sljedeća vazduhoplovno-medicinska procjena mora uključiti:

1. procjenu medicinske istorije člana kabinske posade; i

2. klinički pregled ako se smatra obaveznim u skladu sa vazduhoplovno-medicinskom najboljom praksom.

(c) Za potrebe (a) i (b), u slučaju bilo kakve sumnje ili ako je klinički indicirano, vazduhoplovno-medicinska procjena člana kabinske posade mora uključiti bilo

koji dodatni ljekarski pregled, testiranje ili istraživanje, koji se smatraju potrebnim od strane AME-a, AeMC-a ili OHMP-a.

ODJELjAK 3.

Dodatni zahtjevi za podnosioce zahtjeva za, ili imaoce

potvrde kabinske posade

MED.C.030 Medicinski izvještaj kabinske posade

(a) Nakon svake obavljene vazduhoplovno-medicinske procjene podnosioci zahtjeva ili imaoci potvrde kabinske posade:

1. moraju od AME-a, AeMC-a ili OHMP-a dobiti medicinski izvještaj kabinske posade; i

2. će operatoru kod kog su zaposleni dostaviti odgovarajuće informacije, ili kopiju medicinskog izvještaja kabinske posade.

(b) Medicinski izvještaj kabinske posade Medicinski izvještaj kabinske posade će sadržavati datum vazduhoplovno-medicinske procjene, da li je član kabinske posade ocijenjen kao sposoban ili nesposoban, datum sljedeće zahtijevane vazduhoplovno-medicinske procjene i ako je primjenjivo, ograničenje/a. Drugi elementi su predmet medicinske povjerljivosti u skladu sa MED.A.015.

MED.C.035 Ograničenja

(a) Ako imaoci potvrde kabinske posade u potpunosti ne udovoljavaju medicinskim zahtjevima navedenim u odjeljku 2, AME, AeMC ili OHMP mora razmotriti da li će biti u mogućnosti da sigurno obavljaju dužnosti ako udovoljavaju s jednim ili više ograničenja.

(b) Bilo koje ograničenje na korišćenje privilegija dodijeljeno potvrdi kabinske posade mora biti navedeno na medicinskom izvještaju kabinske posade i smije se ukinuti od AME-a, AeMC-a ili OHMP-a u dogovoru s AME-om.

PODDIO D

VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKI ISPITIVAČI (AME), LjEKARI SPECIJALISTI OPŠTE/POPODIČNE MEDICINE (GMP), LjEKARI SPECIJALISTI MEDICINE RADA (OHMP)

ODJELjAK 1.

Vazduhoplovno-medicinski ispitivači

MED.D.001 Privilegije

(a) Privilegije AME-a su izdavanje, produžavanje i obnavljanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 i sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti za LAPL, i obavljanje relevantnih ljekarskih pregleda i procjena.

(b) Imaoci AME sertifikata mogu podnijeti zahtjev za proširenje svojih privilegija kako bi uključili ljekarske preglede za produžavanje i obnavljanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, ako su u skladu sa zahtjevima u MED.D.015.

(c) Obim privilegija AME-a kao i bilo koji uslov u vezi s njima mora biti naveden u sertifikatu.

(d) Imaoci sertifikata kao AME ne smiju obavljati vazduhoplovne ljekarske preglede i procjene u državi članici koja im nije izdala sertifikat, osim ako su:

1. od te države članice imaju dopuštenje za izvršavanje profesionalnih aktivnosti kao ljekar specijalista;

2. su obavijestili nadležni organ te države članice o svojoj namjeri da obavljaju vazduhoplovne ljekarske preglede i procjene i izdaju medicinska uvjerenja u obimu svojih privilegija kao AME; i

3. su primili uputstvo nadležnog organa države članice domaćina.

MED.D.005 Zahtjev

(a) Zahtjev za AME sertifikat mora se podnijeti u obliku i na način kako je određeno od nadležnog organa.

(b) Podnosioci zahtjeva za AME sertifikat moraju nadležnom organu dostaviti:

1. lične detalje i profesionalnu adresu;

2. dokumentaciju kojom dokazuju da su u skladu sa zahtjevima uspostavljenim u MED.D.10, uključujući sertifikate o završenom kursu iz vazduhoplovne medicine primjerenom privilegijama za koje podnosi zahtjev,

3. pisanu izjavu da će AME izdavati sertifikate o zdravstvenoj sposobnosti na osnovu zahtjeva u ovome dijelu.

(c) Kada AME obavlja vazduhoplovne ljekarske preglede na više od jedne lokacije, nadležnom organu mora dostaviti relevantne informacije koje se odnose na sve lokacije prakse.

MED.D.010 Zahtjevi za izdavanje AME sertifikata

Podnosioci zahtjeva za AME sertifikat s privilegijom za inicijalno izdavanje, produžavanje i obnavljanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 moraju:

(a) biti potpuno kvalifikovani i licencirani u medicinskoj praksi i posjedovati sertifikat o završenom specijalističkom usavršavanju;

(b) obaviti osnovni kurs iz vazduhoplovne medicine;

(c) dokazati nadležnom organu da:

1. ima odgovarajuće prostorije, procedure, dokumentaciju i funkcionalnu opremu prikladnu za vazduhoplovne ljekarske preglede; i

2. uspostavljene potrebne procedure i uslove kako bi se osigurala medicinska povjerljivost.

MED.D.015 Zahtjevi za proširenje privilegija

Podnosioci zahtjeva za AME sertifikat koji proširuju privilegije na produžavanje i obnavljanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju imati važeći AME sertifikat i imati:

(a) obavljenih najmanje 30 ljekarskih pregleda za izdavanje, produžavanje ili obnavljanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 tokom perioda ne većeg od 5 godina prije podnošenja zahtjeva;

(b) obavljen napredni kurs iz vazduhoplovne medicine;

(c) proći praktičnu obuku u AeMC-u ili pod nadzorom nadležnog organa za dozvole.

MED.D.020 Kursevi osposobljavanja iz vazduhoplovne medicine

(a) Kursevi osposobljavanja iz vazduhoplovne medicine moraju biti odobreni od kompetentnog nadležnog organa države članice u kojoj organizacija koja ga provodi obavlja poslovnu djelatnost.

Organizacija koja provodi kurs mora dokazati da je nastavni program adekvatan i da osobe zadužene za sprovođenje kursa imaju odgovarajuće znanje i iskustvo.

(b) Osim u slučaju kursa osvježenja znanja, kursevi moraju biti zaključeni pismenim ispitom iz tema obuhvaćenih sadržajem kursa.

(c) Organizacija koja provodi kurs mora izdati sertifikate o završenom kursu podnosiocima zahtjeva koji dobiju prolaz na ispitu.

MED.D.025 Promjene AME sertifikata

(a) AME-i moraju obavijestiti nadležni organ o sljedećim promjenama koje mogu uticati na njihov sertifikat:

1. AME je podvrgnut disciplinskom postupku ili istrazi od strane medicinskog regulatornog organa;

2. postoje bilo kakve promjene uslova na osnovu kojih je dobiven sertifikat, uključujući sadržaj izjava predatih uz zahtjev;

3. više ne ispunjava zahtjeve za izdavanje;

4. promjena lokacije obavljanja prakse vazduhoplovno medicinskog ispitivača ili adrese za korespondenciju.

(b) Propust u obavještavanju nadležnog organa će imati za posljedicu suspenziju ili ukidanje privilegija sertifikata, na osnovu odluke nadležnog organa koje suspenduje ili ukida sertifikat.

MED.D.030 Period važenja AME sertifikata

AME sertifikat mora se izdati za period koji ne prelazi 3 godine. Produžiće se imaocu koji:

(a) nastavi ispunjavati opšte uslove zahtijevane za ljekarsku praksu i koji održava registraciju kao ljekar prema nacionalnim propisima;

(b) obavlja kurs osvježenja znanja iz vazduhoplovne medicine tokom posljednje 3 godine;

(c) obavlja najmanje 10 vazduhoplovno medicinskih ljekarskih pregleda svake godine;

(d) ostaje usklađen sa uslovima svog sertifikata; i

(e) koristi svoje privilegije u skladu sa ovim dijelom.

ODJELjAK 2.

Ljekari opšte/popodične medicine

MED.D.035 Zahtjevi za ljekare opšte/popodične

medicine

(a) GMP-ovi će djelovati kao AME-i za izdavanje LAPL samo ako:

1. obavljaju djelatnost u državi članici u kojoj GMP ima odgovarajući pristup medicinskim podacima podnosioca zahtjeva u potpunosti; i

2. je to u skladu sa drugim dodatnim zahtjevima uspostavljenim u nacionalnom zakonu.

(b) U svrhu izdavanja LAPL sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti, ljekari opšte/popodične medicine (GMP) moraju biti u potpunosti kvalifikovani i licencirani u medicinskoj praksi u skladu sa nacionalnim zakonom.

(c) GMP-ovi koji djeluju kao AME moraju obavijestiti nadležni organ o obavljanju te aktivnosti.

ODJELjAK 3.

Ljekari specijalisti medicine rada (OHMP)

MED.D.040 Zahtjevi za ljekare specijaliste medicine rada

Ljekari specijalisti medicine rada obavljaće vazduhoplovno medicinsku procjenu kabinske posade ako:

(a) nadležni organ smatra da relevantni nacionalni sistem medicine rada može osigurati usklađenost sa primjenjivim zahtjevima ovog dijela;

(b) su licencirani u medicinskoj praksi i kvalifikovani u medicini rada u skladu sa nacionalnim zakonom; i

(c) su stekli znanje iz vazduhoplovne medicine relevantno operativnom okruženju kabinskog osoblja.

PRILOG V

KVALIFIKACIJE ČLANOVA KABINSKE POSADE U OPERACIJAMA KOMERCIJALNOG VAZDUŠNOG PREVOZA

DIO-CC

PODDIO GEN

Opšti zahtjevi

CC.GEN.001 Nadležni organ

Za potrebe ovog dijela, nadležni organ će biti organ koji je odredila država članica kod kog lice podnosi zahtjev za izdavanje potvrde kabinske posade.

CC.GEN.005 Područje primjene

Ovaj dio uspostavlja zahtjeve za izdavanje potvrda kabinske posade i uslove o njihovoj valjanosti i korišćenju za imaoce potvrde.

CC.GEN.015 Zahtjev za potvrdom kabinske posade

Zahtjev za potvrdu kabinske posade podnosi se u formatu i na način kako je utvrdio nadležni organ.

CC.GEN.020 Minimalna starost

Podnosilac zahtjeva za potvrde kabinske posade mora imati najmanje 18 godina.

CC.GEN.025 Povlastice i uslovi

(a) Privilegije imaoca potvrde kabinske posade su da djeluju kao članovi kabinske posade u komercijalnom vazdušnom prevozu operacija vazduhoplova u skladu sa zakonom iz oblasti vazduhoplovstva u BiH i pripadajućim pozdakonskim aktima.

(b) Članovi kabinske posade mogu koristiti povlastice navedene u tački (a) samo ako:

(1) imaju važeću potvrdu člana kabinske posade kao što je navedeno u CC.CCA.105; i

(2) su usklađeni s CC.GEN.030, CC.TRA.225 i primjenjivim zahtjevima dijela zdravstvena sposobnost (Dio-MED).

CC.GEN.030 Dokumenti i čuvanje evidnecija

Kao dokaz usklađenosti sa primjenjivim zahtjevima, kao što je navedeno u CC.GEN.025 (b), svaki imalac mora posjedovati i na zahtjev osigurati potvrdu kabinske posade, popis i evidnecije o osposobljavanju i provjerama vezanim za tip vazduhoplova ili varijante, osim kad operator sam vodi evidenciju i može je učiniti dostupnom na zahtjev nadležnog organa ili imaoca potvrde.

PODDIO CCA

SPECIFIČNI ZAHTJEVI ZA POTVRDU KABINSKE POSADE

CC.CCA.100 Izdavanje potvrde kabinske posade

(a) Potvrde kabinske posade se izdaju samo podnosiocima zahtjeva koji su položili ispit nakon završenog početnog osposobljavanja u skladu sa ovim dijelom.

(b) Potvrde kabinske posade će izdati:

(1) nadležni organ; i/ili

(2) organizacija koju je u tu svrhu odobrio nadležni organ.

CC.CCA.105 Valjanost potvrde kabinske posade

Potvrda kabinske posade izdaje se s neograničenim trajanjem i vrijedi osim ako:

(a) je suspenduje ili ukine nadležni organ; ili

(b) imalac potvrde nije koristio pripadajuće privilegije tokom prethodnih 60 mjeseci na najmanje jednom tipu vazduhoplova.

CC.CCA.110 Suspenzija ili ukidanje potvrde kabinske posade

(a) Ako imaoci nisu u skladu sa ovim dijelom, nadležni organ može suspendovati ili ukinuti potvrdu kabinske posade.

(b) U slučaju kad nadležni organ suspenduje ili ukine potvrdu kabinske posade, imaoci će:

(1) o ovoj odluci kao i njihovom pravu na žalbu biti obaviješteni u pisanom obliku u skladu sa nacionalnim propisom;

(2) neće ostvariti povlastice koje su im date potvrdom kabinske posade;

(3) obavijestiti bez odlaganja, operatora/e kod kog/jih su zaposleni; i

(4) vratiti svoju potvrdu u skladu sa primjenjivom procedurom koju je uspostavio nadležni organ.

PODDIO TRA

ZAHTJEVI ZA OBUKU PODNOSIOCA ZAHTJEVA I IMAOCA ZA POTVRDU KABINSKE POSADE CC.TRA.215

Pružanje obuke

Obuku zahtijevanu u ovom dijelu će:

(a) osigurati organizacija za obuku ili operatori komercijalnog vazdušnog prevoza koji su odobreni u tu svrhu od nadležnog organa;

(b) provoditi osoblje s odgovarajućim iskustvom i koje je kvalifikovano za elemente osposobljavanja koji se moraju obuhvatiti; i

(c) se provoditi prema programu i planu osposobljavanja kako je dokumentovano u odobrenju izdatom organizaciji.

CC.TRA.220 Kurs početnog osposobljavanja i ispitivanje

(a) Podnosioci zahtjeva za potvrdu kabinske posade će završiti kurs početnog osposobljavanja kako bi se upoznali s okruženjem vazduhoplova i stekli dovoljno opšte znanje i osnovnu stručnost koji su potrebni za obavljanje dužnosti i odgovornosti koje se odnose na bezbjednost putnika i leta tokom normalnih, abnormalnih i operacija u slučaju opasnosti.

(b) Program kursa početnog osposobljavanja mora obuhvatiti najmanje elemente navedene u Prilogu 1. ovoga dijela. Uključivaće obuku za teorijsko znanje i praktičnu obuku.

(c) Podnosioci zahtjeva za potvrdu kabinske posade moraju proći ispitivanje koje obuhvata sve elemente programa osposobljavanja navedene u (b), osim ispitivanja osposobljavanja CRM, kako bi dokazali da su postigli potrebni nivo znanja i stručnosti zahtijevanih u (a).

CC.TRA.225 Kvalifikacija/e za tip vazduhoplova ili varijantu

(a) Imaoci valjane potvrde kabinske posade radiće na vazduhoplovu samo ako su kvalifikovani u skladu sa primjenjivim zahtjevima navedenim u dijelu-ORO.

(b) Kako bi se kvalifikovao za tip vazduhoplova ili varijantu, imalac:

(1) mora biti u skladu sa primjenjivim zahtjevima osposobljavanja, provjerama i valjanosti, obuhvatajući kako je relevantno za vazduhoplov na kom će se izvoditi operacije:

i. specifična obuka za tip vazduhoplova, operaterova obuka za konverziju, obuka za upoznavanje;

ii. obuka za razlike;

iii. periodična obuka; i

(2) izvoditi operacije u prethodnih 6 mjeseci na tipu vazduhoplova, ili završiti odgovarajuću periodičnu obuku i provjeru prije nego što opet počnu obavljati dužnosti člana kabinske posade na tom tipu vazduhoplova.

Dodatak 1. dijelu-CC

Kurs početnog osposobljavanja i ispitivanje

PROGRAM OSPOSOBLjAVANjA

Program osposobljavanja kursa početnog osposobljavanja mora sadržavati najmanje sljedeće:

1. Uopšteno teoretsko znanje o vazduhoplovstvu i vazduhoplovnim propisima koje obuhvata sve potrebne elemente vezane za dužnosti i odgovornosti člana kabinske posade:

1.1. poznavanje vazduhoplovne terminologije, teorije leta, načina smještanja putnika, područja rada, meteorologije i svijesti o posljedicama kontaminacije površine vazduhoplova;

1.2. poznavanje vazduhoplovnih propisa koji se odnose na kabinsku posadu i ulogu nadležnog organa;

1.3. dužnosti i odgovornosti kabinske posade tokom operacija i potreba brzog i efikasnog djelovanja u prisilnim situacijama;

1.4. kontinuirana sposobnost i osposobljenost za obavljanje dužnosti člana kabinske posade sa posebnim naglaskom na poznavanje ograničenja vremena leta, vremena dužnosti i vremena odmora;

1.5. važnost osiguravanja ažurnosti relevantnih dokumenata i priručnika zajedno s izmjenama koje dodaje vazdušni prevoznik, kao što je primjenjivo;

1.6. značenje uloge kabinske posade u obavljanju dužnosti u skladu sa operativnim priručnikom operatora;

1.7. važnost pretpoletnog brifinga kabinske posade i davanje nužnih informacija o bezbjednosti s osvrtom na njihove posebne dužnosti;

1.8. važnost prepoznavanja situacija u kojima članovi kabinske posade imaju ovlašćenja i odgovornosti za iniciranje evakuacije i drugih prisilnih postupaka.

2. Komunikacija:

Tokom osposobljavanja, naglasak će biti stavljen na važnost efikasne komunikacije između kabinske i letačke posade, uključujući tehnike komuniciranja, upotrebu zajedničkog jezika i terminologije.

3. Početna obuka o ulozi ljudskog faktora (HF) u vazduhoplovstvu i upravljanju resursima posade (CRM)

Ovaj kurs provodiće najmanje jedan instruktor CRM-a kabinske posade. Elementi osposobljavanja će se detaljno obuhvatiti i uključivati najmanje sljedeće:

3.1. Uopšteno: ljudski faktori u vazduhoplovstvu, opšta uputstva o ciljevima i načelima CRM-a, sposobnosti i ograničenja ljudi;

3.2. Relevantno za pojedine članove kabinske posade: svijest o ličnosti, ljudska greška i pouzdanost, stavovi i ponašanja, samoprocjena; stres i upravljanje stresom; umor i budnost; asertivnost, stanje svijesti, prikupljanje i obrada informacija.

4. Postupanje s putnicima i nadzor kabine:

4.1. značenje pravilnog rasporeda sjedišta u skladu sa masom i ravnotežom aviona, smještaj posebnih kategorija putnika i potreba smještaja sposobnih putnika pri izlazima koji nisu nadzirani;

4.2. pravila koja se odnose na siguran smještaj kabinske prtljage (uključujući i predmete koji se koriste za vrijeme servisa u kabini) i na rizik da ona postane opasnost za putnike u kabini ili da smeta ili oštećuje sigurnosnu opremu ili izlaze;

4.3. uputstva za prepoznavanje i upravljanje putnicima koji su, ili će biti opijeni alkoholom ili su pod uticajem droga ili su agresivni;

4.4. mjere koje treba preduzeti kod prevoza živih životinja u putničkoj kabini;

4.5. dužnosti koje treba obaviti u slučaju turbulencije, uključujući osiguravanje putničke kabine; i

4.6. metode motivisanja putnika i kontrole gužve koje su nužne za brzo izvršavanje evakuacije u slučaju nužde.

5. Vazduhoplovno-medicinski aspekti i prva pomoć:

5.1. uopšteno obuka o vazduhoplovno-medicinskim aspektima i preživljavanju;

5.2. psihološki učinci letenja s posebnim naglaskom na hipoksiju, zahtjevima za kiseonikom, funkciju Eustahijeve tube i barotraume;

5.3. osnove prve pomoći uključujući obuku o:

(a) vazdušnoj bolesti;

(b) gastro-intestinalnim smetnjama;

(c) hiperventilaciji;

(d) opekotinama;

(e) povredama;

(f) nesvjestici; i

(g) frakturama i povredama mekog tkiva;

5.4. slučajevi medicinske hitne pomoći na letu i pripadajuća prva pomoć koja obuhvata najmanje:

(a) astmu;

(b) stres i alergijske reakcije;

(c) šok;

(d) dijabetes;

(e) gušenje;

(f) epilepsiju;

(g) popod;

(h) moždani udar; i

(i) srčani udar

5.5. upotreba odgovarajuće opreme uključujući kiseonik za prvu pomoć, pribor za prvu i hitnu ljekarsku pomoć i njihov sadržaj;

5.6. praktična obuka o kardio-pulmonalnoj reanimaciji za svakog člana kabinske posade koristeći posebno za to konstruisanu lutku i uzimajući u obzir okruženje vazduhoplova; i

5.7. zdravlje i higijena na putu, uključujući:

(a) higijenu na vazduhoplovu;

(b) rizik od kontakata sa zaraznim bolestima i načini kako umanjiti takav rizik;

(c) rukovanje kliničkim otpadom;

(d) dezinfekciju vazduhoplova;

(e) postupanja u slučaju smrti na vazduhoplovu; i

(f) usmjeravanje pažnje i psihološke posljedice umora, psihologiju sna, cirkadijski ritam i promjene vremenske zone.

6. Opasne robe u skladu sa primjenjivim ICAO tehničkim instrukcijama.

7. Opšti bezbjednosni aspekti u vazduhoplovstvu, uključujući poznavanje odredbi utvrđenih opštim propisima iz oblasti bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva u BiH.

8. Obuka u vezi sa dimom i požarom:

8.1. naglašavanje odgovornosti kabinske posade da djeluje brzo u nuždi, pri pojavi dima i požara, i uglavnom naglašavanje važnosti otkrivanja pravog uzroka požara;

8.2. značenje prisilnog obavještavanja letačke posade kao i preduzimanje određenih mjera nužnih za koordinaciju i pomoć, kad je dim ili požar otkriven;

8.3. nužnost učestalog provjeravanja potencijalnih rizičnih lokacija za pojavu požara, uključujući toalete i detektore dima;

8.4. klasifikaciju požara, odgovarajućih tipova sredstava za gašenje i odgovarajućih postupaka za određene situacije;

8.5. tehniku primjene sredstava za gašenje, posljedice neispravne upotrebe i upotrebe u ograničenom prostoru; uključujući obuku gašenja požara i stvarnu upotrebu cjelokupne odgovarajuće opreme u okruženju sa simuliranim dimom; i

8.6. opšte postupke zemaljskih službi u prisilnim slučajevima koji se izvode na aerodromima.

9. Obuka za preživljavanje:

9.1. mora se osigurati da obuka za preživljavanje bude primjerena područjima djelovanja (npr. polarno područje, pustinja, džungla ili more); i

9.2. mora se osigurati da obuka za preživljavanje u vodi uključuje djelovanje i upotrebu lične plivačke opreme u vodi za svakog člana kabinske posade i obuku za upotrebu splava za spašavanje ili slične opreme, kao i konkretne vježbe u vodi.

PRILOG VI

ZAHTJEVI ZA NADLEŽNI ORGAN ZA ČLANOVE POSADE VAZDUHOPLOVA [DIO-ARA]

PODDIO GEN UOPŠTENI ZAHTJEVI

ODJELjAK I

Uopšteno

ARA.GEN.105 Definicije

Za potrebe ovog dijela i dijela-ORA, primjenjuju se sljedeće definicije:

1. "Prihvatljivi načini usklađivanja (AMC)" su neobavezujući standardi primjenjivi na osnovu ECAA sporazuma ili drugog bilateralnog dokumenta potpisanog od strane BiH kako bi ilustrovali načine uspostavljanja usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja;

2. "Alternativni načini usklađivanja" su oni koji predlažu alternativu postojećem AMC-u ili oni koji predlažu nove načine uspostavljanja usklađivanja s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja za koje nije usvojen pripadajući AMC u skladu sa tačkom 1 ovog člana;

3. "Odobrena organizacija za obuku (ATO)" znači organizaciju kvalifikovanu za sticanje ili održavanje odobrenja za sprovođenje osposobljavanja za dozvole pilota i pripadajućih ovlašćenja i sertifikata;

4. "Model uređaja za vježbanje osnovnih instrumentalnih procedura (BIDT model)" znači definisana kombinacija hardvera i softvera, koji posjeduje BIDT kvalifikaciju;

5. "Specifikacije sertifikovanja (CS)" su tehnički standardi primjenjivi na osnovu ECAA sporazuma ili drugih radnih apanžmana potpisanih između BHDCA i Agencije koje pokazuju načine za dokazivanje usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja i koje organizacija može koristiti u svrhu sertifikovanja;

6. "Instruktor letenja (FI)" znači instruktor koji posjeduje privilegije sprovođenja osposobljavanja na vazduhoplovu, u skladu sa dijelom-FCL;

7. "Uređaj za obuku koji simulira let (FSTD)" znači uređaj za obuku koji je:

(a) u slučaju aviona, simulator letenja (FFS),

uređaj za letačku obuku (FTD) ili uređaj za obuku letačkih i navigacionih procedura (FNPT), ili uređaj za vježbanje osnovnih instrumentalnih procedura (BIDT);

(b) u slučaju helikoptera, simulator letenja (FFS), uređaj za letačku obuku (FTD) ili uređaj za obuku letačkih i navigacionih procedura (FNPT);

8. "Kvalifikacija FSTD-a" znači nivo tehničke sposobnosti FSTD-a kako je definisano u dokumentima o usklađenosti;

9. "Korisnik FSTD-a" znači organizacija ili lice koja zahtijeva obuku, provjere ili ispitivanje kroz upotrebu FSTD-a od ATO-a;

10. "Prizemljavanje" znači formalna zabrana vazduhoplovu za polijetanje i preduzimanje takvih mjera kaje su potrebne da bi se zadržao;

11. "Materijal s uputstvima (GM)" znači neobavezujući materijal primjenjiv na osnovu ECAA sporazuma ili drugih radnih apanžmana potpisanih između BHDCA i Agencije koji pomaže da se ilustruje značenje zahtjeva ili specifikacije i koji se koristi kako bi poddržao interpretaciju Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja i AMC-a;

12. "ARO RAMP" znači poddio RAMP Priloga II Pravilnika o uspostavljanju tehničkih zahtjeva i adminstrativnih procedura u vezi operacija vazduhoplova;

13. "Drugi uređaj za obuku (OTD)" znači pomagala za obuku pilota, osim FSTD-a, koja omogućavaju obuku kad potpuno letačko okruženje nije potrebno;

14. "Dio-ARA" znači Prilog VI Pravilnika o letačkom osoblju;

15. "Dio-ORO" znači Prilog III Pravilnika o uspostavljanju tehničkih zahtjeva i adminstrativnih procedura u vezi operacija vazduhoplova;

16. "Dio-CC" znači Prilog V Pravilnika o letačkom osoblju;

17. "Dio-FCL" znači Prilog I Pravilnika o letačkom osoblju;

18. "Dio-MED" znači Prilog IV Pravilnika o letačkom osoblju;

19. "Dio-ORA" znači Prilog VII Pravilnika o letačkom osoblju;

20. "Osnovno mjesto poslovanja" znači glavni ured ili registrovani ured organizacije unutar kojeg se odvijaju glavne finansijske funkcije i operativna kontrola aktivnosti koje se odnose na sadržaj Pravilnika o letačkom osoblju;

21. "Uputstva za sprovođenje kvalifikacijskih testova (QTG)" znači dokument određen da dokaže da kvalitet performansi i rukovanja FSTD-a predstavljaju određeni vazduhoplov, klasu aviona ili tip helikoptera, koje su simulirane unutar propisanih ograničenja i da su svi primjenjivi zahtjevi zadovoljeni. QTG uključuje i podatke o vazduhoplovu, klasi aviona ili tipa helikoptera i podatke FSTD-a koji se koriste kako bi podržali validaciju.

ARA.GEN.115 Dokumentacija nadzora

Nadležni organ će osigurati sve pravne akte, standarde, pravila, tehničke publikacije i povezane dokumente relevantnom osoblju kako bi im se omogućilo izvršavanje zadataka i izvršavanje svojih obaveza

ARA.GEN.120 Načini usklađivanja

(a) Agencija će razviti prihvatljive načine usklađivanja (AMC) koji se mogu koristiti kako bi se uspostavila usklađenost s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja. Kad se uskladi s AMC-om, znači da su se zadovoljili povezani zahtjevi pripadajućih podzakonskih propisa u BiH.

(b) Alternativni načini usklađivanja se mogu koristiti kako bi se uspostavila usklađenost s pripadajućim podzakonskim propisima u BiH.

(c) Nadležni organ će uspostaviti sistem kako bi se dosljedno procijenilo da svi alternativni načini udovoljavanja koje koristi ili koje koriste organizacije i lica pod njihovim nadzorom omogućuju uspostavljanje usklađivanja s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja.

(d) Nadležni organ će evaluirati sve alternativne načine udovoljavanja koje predloži organizacija u skladu sa ORA.GEN.120 analizirajući dostavljenu dokumentaciju i, ako smatra da je potrebno, provesti inspekciju u organizaciji.

Kad nadležni organ ustanovi da su alternativni načini udovoljavanja u skladu sa pripadajućim podzakonskim propisima u BiH, bez odgađanja će:

(1) obavijestiti podnosioca zahtjeva da se alternativni načini udovoljavanja mogu implementirati i ako je primjenjivo, dopuniti odobrenje ili sertifikat podnosiocu zahtjeva u skladu sa tim; i

(2) obavijestiti Agenciju o sadržaju, uključujući kopije sve relevantne dokumentacije;

(3) obavijestiti druge MS-ove o alternativnim načinima udovoljavanja koji su prihvaćeni.

(e) Kad nadležni organ koristi alternativne načine udovoljavanja kako bi postigao usklađivanje s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja, on će:

(1) učiniti ih dostupnim svim organizacijama i licima koje nadzire; i

(2) bez odgađanja obavijestiti Agenciju.

Nadležni organ će osigurati Agenciji potpun opis alternativnih načina udovoljavanja, uključujući sve revizije procedura koje mogu biti relevantne, kao i procjenu kojom dokazuje da je udovoljeno pripadajućim podzakonskim propisima u BiH.

ARA.GEN.125 Informacije za Agenciju

(a) Nadležni organ će bez odgađanja obavijestiti Agenciju u slučaju bilo kakvih značajnih problema s implementacijom Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja.

(b) Nadležni organ će obavijestiti Agenciju o svim za bezbjednost značajnim informacijama koje proizlaze iz izvještaja o događajima koje je zaprimila.

ARA.GEN.135 Hitna reakcija na problem bezbjednosti

(a) Bez uticaja na odredbe Pravilnika o izvještavanju o događajima, nadležni organ će implementirati sistem za prikladno sakupljanje, analizu i distribuciju informacija o bezbjednosti.

(b) Agencija će implementirati sistem za prikladnu analizu svih relevantnih informacija o bezbjednosti koje zaprimi i mora bez daljeg odgađanja dostaviti državama članicama i drugom organu saglasno s međunarodnim sporazumom potpisanom od strane BiH sve informacije, uključujući preporuke ili korektivne aktivnosti koje se moraju preduzeti, potrebne zbog pravovremene reakcije na problem o bezbjednosti koji uključuje proizvode, dijelove, alate, osobe ili organizacije koje su predmet Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja.

(c) Nakon zaprimanja informacija iz (a) i (b), nadležni organ će preduzeti prikladne mjere kako bi ispravno pristupio problemu o bezbjednosti.

(d) O mjerama preduzetima pod (c) će se bez odgađanja obavijestiti sve osobe ili organizacije koje ih moraju ispuniti u skladu s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja. Nadležni organ će također obavijestiti Agenciju o tim mjerama i, kad je potrebna zajednička aktivnost, ostale države članice kojih se to tiče.

ODJELjAK II

Upravljanje

ARA.GEN.200 Sistem upravljanja

(a) Nadležni organ će uspostaviti i održavati sistem upravljanja, uključujući najmanje:

(1) dokumentovanu politiku i procedure koje opisuju njegovu organizaciju, sredstva i metode za postizanje usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja. Procedure će se ažurirati i koristiti kao osnovni dokumenti za rad unutar nadležnog organa za sve relevantne zadatke;

(2) dovoljan broj osoblja za sprovođenje zadataka i izvršavanje dužnosti. To osoblje mora biti kvalifikovano za izvršavanje svih dodijeljenih zadataka i posjedovati potrebna znanja, iskustvo, inicijalna i periodična osposobljavanja kako bi se osigurala kontinuirana stručnost. Sistem će biti postavljen na način da se može planirati raspoloživost osoblja, kako bi se osiguralo ispravno izvršenje svih zadataka;

(3) prikladne prostorije i urede za izvršavanje dodijeljenih zadataka;

(4) funkciju za nadgledanje usklađenosti sistema upravljanja s relevantnim zahtjevima i prikladnost procedura uključujući uspostavljanje internog procesa revizije *(audit)*i procesa upravljanja bezbjednosnim rizicima. Nadgledavanje usklađenosti mora uključivati sistem povratnih informacija o nalazima s revizije *(audit)*prema višem rukovodećem osoblju nadležnog organa kako bi se osigurala implementacija korektivnih aktivnosti kako je potrebno; i

(5) lice ili grupu lica koja su odgovorna višem rukovodećem osoblju nadležnog organa za funkciju nadgledanja usklađenosti.

(b) Nadležni organ mora, za svako područje aktivnosti, uključujući sistem upravljanja, imenovati jedno ili više lica koja će imati odgovornost za upravljanje relevantnim zadacima.

(c) Nadležni organ će uspostaviti procedure za učestvovanje u međusobnoj razmjeni svih potrebnih informacija i pomoći sa drugim nadležnim organima kojih se to tiče uključujući izdate nalaze i naknadne preduzete aktivnosti kao rezultat nadzora lica i organizacija koje provode aktivnosti na području države članice, ali su sertifikovane od druge države članice ili Agencije.

(d) Kopija svih procedura povezanih sa sistemom upravljanja i dopune i izmjene istih moraju biti dostupne Agenciji u svrhu standardizacije.

ARA.GEN.205 Dodjeljivanje zadataka kvalifikovanim subjektima

(a) Relevantni zadaci u svrhu inicijalnog sertifikovanja ili kontinuiranog nadzora lica ili organizacija koji su predmet Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja biće dodijeljeni samo kvalifikovanim subjektima država članica. Kada dodjeljuje zadatke, nadležni organ će osigurati da ima:

(1) uspostavljen sistem tako da inicijalno i kontinuirano procjenjuje da kvalifikovani subjekat udovoljava Prilogu V Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja. Ovaj sistem i rezultati procjena moraju biti dokumentovani;

(2) uspostavljen dokumentovan sporazum sa kvalifikovanim subjektom, odobren od obje strane na prikladnom nivou upravljanja, koji jasno definiše:

i. zadatke koji moraju biti provedeni;

ii. izjave, izvještaje i evidnecije koji moraju biti osigurani;

iii. tehničke uslove koji se moraju zadovoljiti u sprovođenju takvih zadataka;

iv. pokrivenost povezane odgovornosti; i

v. zaštitu informacija stečenih prilikom izvođenja takvih zadataka.

(b) Nadležni organ će osigurati da interni proces revizije i proces upravljanja bezbjednosnim rizicima zahtijevani tačkom ARA.GEN.200(a)(4) pokriva sve procese sertifikovanja i kontinuiranog nadzora koji se provodi u njegovo ime.

ARA.GEN.210 Promjene u sistemu upravljanja

(a) Nadležni organ mora imati uspostavljen sistem koji će identifikovatiti promjene koje utiču na njegovu sposobnost za sprovođenje svojih zadataka i izvršenja dužnosti kako je definisano Pravilniku o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja. Ovaj sistem mora omogućiti nadležnom organu da preduzima aktivnosti kako je odgovarajuće kako bi osiguralo da njegov sistem upravljanja ostane prikladan i efikasan.

(b) Nadležni organ mora ažurirati svoj sistem upravljanja u skladu sa svim promjenama Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja pravovremeno, kako bi se osigurala efikasna implementacija.

(c) Nadležni organ će obavijestiti Agenciju o promjenama koje utiču na njegovu sposobnost za sprovođenje zadataka i izvršavanje dužnosti kako je definisano Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja.

ARA.GEN.220 Čuvanje evidnecija

(a) Nadležni organ će uspostaviti sistem čuvanja evidnecija osiguravajući prikladno skladištenje, pristup i pouzdano praćenje:

(1) dokumentovane politike i procedura sistema upravljanja;

(2) osposobljavanja, kvalifikacije i autorizacije svog osoblja;

(3) raspodjele zadataka, pokrivajući elemente koji se zahtijevaju u ARA.GEN.205 kao i detalje dodijeljenih zadataka;

(4) procesa sertifikovanja i kontinuiranog nadzora sertifikovanih organizacija;

(5) procesa za izdavanja dozvola, ovlašćenja, sertifikata i potvrda i kontinuirani nadzor imaoca tih dozvola, ovlašćenja, sertifikata i potvrda;

(6) procesa za izdavanje sertifikata FSTD kvalifikacija i kontinuirani nadzor FSTD-a i organizacija koje njima rukuju;

(7) nadzora lica i organizacija koje provode svoje aktivnosti na području države članice, ali su pod nadzorom ili su sertifikovani od nadležnog organa druge države članice ili Agencije, kako je dogovoreno između tih nadležnih organa; predloženih od organizacija i procjene alternativnih načina udovoljavanja koje koristi nadležni organ;

(9) nalaza, korektivnih aktivnosti i datuma zatvaranja aktivnosti;

(10) preduzetih prisilnih mjera za osiguravanje sprovođenja propisa;

(11) bezbjednosnih informacija i aktivnosti preduzetih u svrhu provjere zatvaranja nalaza; i

(12) korišćenja odredbi o fleksibilnosti u skladu sa članom 14. Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja.

(b) Nadležni organ će održavati popis svih sertifikata organizacija, sertifikata FSTD kvalifikacija i dozvola, sertifikata i potvrda osoblja koje ih je izdalo.

(c) Sve evidnecije će se čuvati najmanje u periodu specifikovanom ovim Pravilnikom. U slučaju odsutnosti takve indikacije, evidnecije će se čuvati najmanje 5 godina zavisno od primjenjivog zakona o zaštiti podataka.

ODJELjAK III

Nadzor, sertifikovanje i postupci preduzimanja prisilnih mjera u svrhu osiguranja primjene propisa

ARA.GEN.300 Nadzor

(a) Nadležni organ će verifikovati:

(1) usklađenost sa zahtjevima primjenjivim za organizacije ili osobe prije izdavanja sertifikata, odobrenja, sertifikata FSTD kvalifikacije organizaciji ili dozvole, sertifikata, ovlašćenja, ili potvrde osoblju, kako je primjenjivo;

(2) kontinuiranu usklađenost s primjenjivim zahtjevima za organizacije koje je sertifikovalo, lica i imaoce sertifikata FSTD kvalifikacije;

(3) implementaciju odgovarajućih mjera bezbjednosti uslovljenih od nadležnog organa kako je definisano u ARA.GEN.135(c) i (d).

(b) Verifikacija će:

(1) biti potkrijepljena dokumentacijom specifično namijenjenom kako bi osoblju odgovornom za nadzor bezbjednosti osigurala uputstva kako bi mogli obavljati svoje poslove;

(2) dati rezultate nadzora bezbjednosti licima i organizacijama kojih se to tiče;

(3) biti zasnovana na revizijama i inspekcijama, uključujući one na rampi i na nenajavljenim inspekcijama; i

(4) osigurati nadležnom organu dokaze potrebne u slučaju da je potrebno dalje postupanje, uključujući mjere predviđene s ARA.GEN.350 i ARA.GEN.355.

(c) Obim nadzora definisanog u (a) i (b) mora uzeti u obzir rezultate aktivnosti prijašnjih nadzora i bezbjednosne prioritete.

(d) Bez obzira na stručnosti države članice i njihove obaveze iz ARO.RAMP, obim aktivnosti nadzora obavljenih na području države članice od lica ili organizacija uspostavljenih ili nastanjenih u drugoj državi članici će biti određen na osnovu bezbjednosnih prioriteta, kao i na aktivnostima prijašnjih nadzora.

(e) Gdje aktivnost osobe ili organizacije uključuje više od jedne države članice ili Agencije, nadležni organ odgovoran za nadzor pod (a) može pristati da zadatke nadzora provodi nadležni organ/tijela države članice/a gdje se aktivnosti događaju, ili Agencija. Bilo koje lice ili organizacija koja je subjekat takvog dogovora će biti informisani o postojanju dogovora i o njegovom obimu.

(f) Nadležni organ će sakupiti i obraditi sve informacije koje smatra da su korisne za nadzor, uključujući inspekcije na rampi i nenajavljene inspekcije.

ARA.GEN.305 Program nadzora

(a) Nadležni organ će uspostaviti i održavati program nadzora koji obuhvata aktivnosti nadzora zahtijevanog u ARA.GEN.300 i ARO.RAMP-u.

(b) Za organizacije sertifikovane od nadležnog organa i imaoce sertifikata FSTD kvalifikacija, program nadzora mora biti razvijen, vodeći računa o specifičnoj prirodi tih organizacija, kompleksnosti aktivnosti, rezultata prijašnjih sertifikacija i/ili aktivnosti nadzora i mora biti zasnovan na procjeni pripadajućih rizika. Uključivaće unutar svakog planiranog ciklusa nadzora:

(1) revizije i inspekcije, uključujući one na rampi i nenajavljene inspekcije kako je prikladno; i

(2) sastanke sazvane između odgovornog rukovodioca i nadležnog organa kako bi se osiguralo da oba ostanu informisani o značajnim temama.

(c) Za organizacije sertifikovane od nadležnog organa i za imaoce sertifikata FSTD kvalifikacije primjenjivaće se planirani ciklus nadzora koji neće biti duži od 24 mjeseca.

Planirani ciklus nadzora može se smanjiti ako postoji dokaz da je bezbjednosni učinak organizacije ili imaoca sertifikata FSTD kvalifikacije smanjen.

Planirani ciklus nadzora može biti proširen na najviše 36 mjeseci ako je nadležni organ utvrdio da je, tokom posljednja 24 mjeseca:

(1) organizacija kontinuirano dokazivala uspješnu identifikaciju bezbjednosnih opasnosti i upravljanje pripadajućim rizicima;

(2) organizacija kontinuirano dokazivala pod ORA.GEN.130 da ima potpunu kontrolu nad svim promjenama;

(3) nisu izdati nalazi nivoa 1; i

(4) su sve korektivne aktivnosti bile implementirane unutar vremenskog perioda prihvaćenog ili produženog od nadležnog organa kako je definisano u ARA.GEN.350(d)(2).

Planirani ciklus nadzora može nadalje biti proširen na maksimalno 48 mjeseci ako je, uz sve navedeno gore, organizacija uspostavila, i nadležni organ odobrio, efikasan kontinuiran sistem prijavljivanja nadležnom organu u vezi sigurnosnog učinka i u skladu sa propisima same organizacije.

(ca) Nezavisno od tačke (c), za organizacije koje provode samo obuku za LAPL, PPL, SPL ili BPL te povezana ovlašćenja i sertifikate primjenjuje se planirani ciklus nadzora koji nije duži od 48 mjeseci. Planirani ciklus nadzora smanjuje se ako postoje dokazi da je bezbjednosni učinak organizacije smanjen.

Planirani ciklus nadzora može se produžiti na najviše 72 mjeseca ako je nadležni organ utvrdio da je tokom prethodnih 48 mjeseci:

(1) organizacija dokazala da uspješno identifikuje opasnosti u području bezbjednosti vazdušnog saobraćaja i upravlja pripadajućim rizicima, što je vidljivo iz rezultata godišnjeg pregleda u skladu sa ORA.GEN.200(c);

(2) organizacija je zadržala kontinuiranu kontrolu nad svim promjenama u skladu sa ORA.GEN.130, što je vidljivo iz rezultata godišnjeg pregleda u skladu sa ORA.GEN.200(c);

(3) nisu izdati nalazi nivoa 1; i

(4) sve korektivne aktivnosti provedene su unutar vremenskog perioda koji je nadležni organ prihvatio ili produžio kako je definisano u ARA.GEN.350(d)(2).

(d) Za osobe koje posjeduju dozvole, sertifikate, ovlašćenja ili potvrde izdate od nadležnog organa program nadzora će uključivati inspekcije, uključujući nenajavljene inspekcije, kako je prikladno. (e) Program nadzora će uključivati evidnecije datuma kad su revizije, inspekcije i sastanci planirani i kad su takve revizije, inspekcije i sastanci održani.

ARA.GEN.310 Procedura inicijalne sertifikacije - organizacije

(a) Nakon zaprimanja zahtjeva za inicijalno sticanje sertifikata od organizacije, nadležni organ će verifikovati usklađenost organizacije sa primjenjivim zahtjevima.

(b) Kad se ustanovi da je organizacija u skladu sa primjenjivim zahtjevima, nadležni organ će izdati sertifikat/e, kako je ustanovljeno u dodacima III i V ovoga dijela. Sertifikati će biti izdati na neograničeno vrijeme. Privilegije i obim aktivnosti za koje je organizacija odobrena će biti specifikovane u uslovima odobrenja priloženom sertifikatu/ima.

(c) Kako bi se omogućilo organizaciji da implementira promjene bez prethodnog odobrenja nadležnog organa u skladu sa ORA.GEN.130, nadležni organ će odobriti proceduru koju podnese organizacija definišući obim takvih promjena i opisujući kako će se upravljati takvim promjenama i kako će se one prijavljivati.

ARA.GEN.315. Procedura za izdavanje, produžavanje, obnavljanje ili promjenu dozvola, ovlašćenja, sertifikata ili potvrda - lica

(a) Nakon što zaprimi zahtjev za sticanje, produžavanje, obnavljanje ili promjenu dozvole, ovlašćenja, sertifikata ili potvrde lica i bilo koju potkrepljujuću dokumentaciju, nadležni organ će verifikovati ispunjava li podnosilac zahtjeva primjenjive zahtjeve.

(b) Kad ustanovi da podnosilac zahtjeva udovoljava primjenjivim zahtjevima, nadležni organ će izdati, produžiti, obnoviti ili promijeniti dozvolu, sertifikat, ovlašćenje ili potvrdu.

ARA.GEN.330 Promjene - organizacije

(a) Nakon što zaprimi zahtjev za promjenu koja zahtijeva prethodno odobrenje, nadležni organ će prije nego izda odobrenje procijeniti i verifikovati usklađenost organizacije s primjenjivim zahtjevima. Nadležni organ će propisati uslove pod kojim organizacija može izvoditi operacije tokom promjene, osim ako nadležni organ utvrdi da sertifikat organizacije mora biti suspendovan.

Kad ustanovi da organizacija udovoljava primjenjivim zahtjevima, nadležni organ će odobriti promjenu.

(b) Bez obzira na bilo koje dodatne prisilne mjere za osiguranje sprovođenja propisa, kad organizacija implementira promjene koje zahtijevaju prethodno odobrenje bez da je prethodno zaprimila odobrenje nadležnog organa iz (a), nadležni organ će suspendovati, ograničiti, ili ukinuti sertifikat organizacije.

(c) Za promjene koje ne zahtijevaju prethodno odobrenje, nadležni organ će procijeniti je li informacija dostavljena u obavještenju od organizacije u skladu sa ORA.GEN.130 kako bi verifikovao usklađenost s primjenjivim zahtjevima. U slučaju da ne udovoljava zahtjevima, nadležni organ će:

(1) obavijestiti organizaciju o neudovoljavanju zahtjeva i zahtijevati dalje promjene; i

(2) u slučaju nalaza nivoa 1 ili 2, postupiti u skladu sa ARA.GEN.350.

ARA.GEN.350 Nalazi i korektivne aktivnosti - organizacije

(a) Nadležni organ će za nadzor u skladu sa ARA.GEN.300(a) imati sistem za analiziranje nalaza u svrhu utvrđivanja značaja na bezbjednost.

(b) Nadležni organ će izdati nalaz nivoa 1 kad utvrdi značajnu neusklađenost sa primjenjivim zahtjevima

Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja, s procedurama i priručnicima organizacije ili sa uslovima

odobrenja ili sertifikata koja smanjuje bezbjednost ili ozbiljno dovodi u opasnost bezbjednost letenja.

Nalazi nivoa 1 uključuju:

(1) onemogućavanje pristupa nadležnom organu do smještaja organizacije kako je definisano u ORA.GEN.140 tokom normalnih radnih sati i nakon dva pisana zahtjeva;

(2) sticanje ili održavanje valjanosti sertifikata organizacije kroz falsifikovanje podnesenih dokumentovanih dokaza;

(3) dokaze o zloupotrebi ili neovlašćenom korišćenju sertifikata organizacije; i

(4) nedostatak odgovornog rukovodioca.

(c) Nadležni organ će izdati nalaz nivoa 2 kad utvrdi bilo kakvu neusklađenost primjenjivih zahtjeva Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja, s procedurama i priručnicima organizacije ili s uslovima odobrenja ili sertifikata koja bi mogla smanjiti nivo bezbjednosti ili dovesti u opasnost bezbjednost letenja.

(d) Kad se utvrdi nalaz tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, nadležni organ će, bez obzira na bilo koju dodatnu aktivnost zahtijevanu Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja, dostaviti nalaz organizaciji u pisanom obliku i zahtijevati korektivnu aktivnost povezanu s utvrđenom neusklađenošću. Gdje je relevantno, nadležni organ će obavijestiti državu u kojoj je vazduhoplov registrovan.

(1) U slučaju nalaza nivoa 1 nadležni organ će preduzeti bez odgađanja i odgovarajuće aktivnosti kako bi zabranio ili ograničio aktivnosti i ako je prikladno, preduzeti aktivnosti za ukidanje sertifikata ili određenog odobrenja ili ograničiti ili suspendovati u cjelini ili u dijelu, zavisno od ozbiljnosti nalaza nivoa 1, dok organizacija ne preduzme zadovoljavajuće korektivne aktivnosti.

(2) U slučaju nalaza nivoa 2, nadležni organ će:

i. dopustiti organizaciji period za implementaciju korektivne aktivnosti prikladno prirodi nalaza, koji ni u kom slučaju inicijalno ne smije biti duži od 3 mjeseca. Na kraju tog perioda, te zavisno od prirode nalaza, nadležni organ može produžiti tromjesečni period na osnovu zadovoljavajućeg korektivnog plana aktivnosti dogovorenog s nadležnim organom; i

ii. procijeniti korektivnu aktivnost i implementacioni plan predložen od organizacije i, ako procjenom zaključi da su dovoljni za rješavanje neusklađenosti, prihvatiti istu.

(3) Ako organizacija ne uspije da podnese prihvatljiv plan korektivnih aktivnosti, ili da provede korektivne aktivnosti u periodu prihvaćenom ili produženom od nadležnog organa, nalaz će se podići na nalaz nivoa 1 i provešće se mjere iz (d)(1).

(4) Nadležni organ će zabilježiti sve nalaze koje je podigao ili koje je saopštio, gdje je primjenjivo, i prisilne mjere u svrhu osiguranja primjene propisa koje je preduzeo, kao i korektivne aktivnosti i datum zatvaranja aktivnosti za nalaze.

(e) Bez obzira na dodatne prisilne mjere u svrhu osiguranja primjene propisa, kad nadležni organ države članice koji djeluje prema odredbama ARA.GEN.300(d) identifikuje bilo kakvu neusklađenost s primjenjivim zahtjevima Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja u organizaciji sertifikovanoj od nadležnog organa druge države članice ili Agencije, obavijestiće nadležni organ i navešće nivo nalaza.

ARA.GEN.355 Nalazi i prisilne mjere za osiguranje sprovođenja propisa - lica

(a) Ako, tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, nadležni organ odgovoran za nadzor u skladu sa ARA.GEN.300(a) pronađe dokaz koji pokazuje neusklađenost sa primjenjivim zahtjevima za lice koje posjeduje dozvolu, sertifikat, ovlašćenje ili potvrdu izdatu u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim

pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja, nadležni organ će podići nalaz, zabilježiti ga i obavijestiti imaoca dozvole, sertifikata, ovlašćenja ili potvrde u pisanom obliku.

(b) Kad se takav nalaz podigne, nadležni organ će provesti istragu. Ako se nalaz potvrdi, nadležni organ će:

(1) ograničiti, suspendovati ili ukinuti dozvolu, sertifikat, ovlašćenje ili potvrdu, kako je primjenjivo, kad je identifikovan problem o bezbjednosti; i

(2) preduzeti dalje prisilne mjere za osiguranje sprovođenja propisa potrebne da bi se spriječilo nastavljanje neusklađenosti.

(c) Kada je primjenjivo, nadležni organ će obavijestiti lice ili organizaciju koja je izdala sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti ili potvrdu.

(d) Bez obzira na dalje prisilne mjere za osiguranje sprovođenja propisa, kad nadležni organ države članice koji djeluje u skladu sa odredbama ARA.GEN.300(d) pronađe dokaz o neusklađenosti s primjenjivim zahtjevima za lice koje posjeduje dozvolu, sertifikat, ovlašćenje ili potvrdu izdatu od nadležnog organa bilo koje države članice, o tome će obavijestiti taj nadležni organ.

(e) Ako se, tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, pronađe dokaz koji dokazuje neusklađenost s primjenjivim zahtjevima za lice koje je predmet zahtjeva iz Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja, a ne posjeduje dozvolu, sertifikat, ovlašćenje ili potvrdu izdate u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja, nadležni organ koji je identifikovalo neusklađenost će preduzeti prisilne mjere za osiguranje sprovođenja propisa potrebne kako bi se spriječio nastavak neusklađenosti.

PODDIO FCL

SPECIFIČNI ZAHTJEVI VEZANI NA LICENCIRANjE LETAČKE POSADE

ODJELjAK I

Uopšteno

ARA.FCL.120 Čuvanje evidnecija

Pored evidnecija zahtijevanih u ARA.GEN.220(a), nadležni organ će u sistem čuvanja evidnecija uključiti i rezultate ispita iz teorijskog znanja i procjene vještina pilota.

ODJELjAK II

Dozvole, ovlašćenja i sertifikati

ARA.FCL.200 Procedure za izdavanje, produžavanje i obnavljanje dozvola, ovlašćenja ili sertifikata

(a) Izdavanje dozvola i ovlašćenja. Nadležni organ će izdati dozvolu pilota i pripadajuća ovlašćenje, koristeći format određen u Dodatku I ovog dijela.

(b) Izdavanje sertifikata instruktora i ispitivača.

Nadležni organ će izdati sertifikat instruktora ili ispitivača kao:

(1) upis relevantnih privilegija u dozvole pilota kako je uspostavljeno Dodatkom I ovog dijela; ili

(2) odvojeni dokument, u obliku i na način kako odredi nadležni organ.

(c) Upis u dozvole od ispitivača. Prije nego specifično autorizuje određene ispitivače da produžavaju ili obnavljaju ovlašćenja ili sertifikate, nadležni organ će razviti odgovarajuće procedure.

(d) Upis u dozvole od instruktora. Prije nego posebno autorizuje određene instruktore za produžavanje ovlašćenja za klasu jednomotornih klipnih aviona ili klasu TMG, nadležni će organ razviti

ARA.FCL.205 Nadzor ispitivača

(a) Nadležni organ će razviti program nadzora kako bi mogao nadgledati sprovođenje i učinak ispitivača uzimajući u obzir:

(1) broj ispitivača koji je sertifikovan; i

(2) broj ispitivača sertifikovan od drugih nadležnih organa koji koriste svoje privilegije na području gdje nadležni organ provodi nadzor.

(b) Nadležni organ sastavlja popis ispitivača koje je sertifikovao. U popisu se navode privilegije ispitivača te ga nadležni organ objavljuje i ažurira.

(c) Nadležni organ će razviti procedure određivanja ispitivača za sprovođenje ispita praktične osposobljenosti.

ARA.FCL.210 Informacije za ispitivače

(a) Nadležni organ obavještava Agenciju o nacionalnim administrativnim postupcima, zahtjevima za zaštitu ličnih podataka, odgovornosti, osiguranju od nezgoda i naknadama koje se primjenjuju na njegovom državnom području te koje koriste ispitivači kada provode ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti podnosioca zahtjeva kada organ nadležan za sertifikat podnosioca zahtjeva nije isti onaj koji je dodijelio sertifikat ispitivaču.

(b) Kako bi osigurala širenje informacija i pristup informacijama koje je primila od nadležnih organa prema tački (a), Agencija objavljuje te informacije u formatu koji je propisala.

(c) Nadležni organ može ispitivačima koje je sertifikovao i ispitivačima koje su sertifikovali drugi nadležnih organi i koji koriste svoje privilegije na njegovom području dostaviti bezbjednosne kriterije na koje trebaju obratiti pažnju kada provode ispite praktične osposobljenosti i provjere stručnosti u vazduhoplovu.

ARA.FCL.215 Period valjanosti

(a) Kad izdaje ili obnavlja ovlašćenje ili sertifikat, nadležni organ ili, u slučaju produženja, ispitivač posebno autorizovan od nadležnog organa, će produžiti period valjanosti do kraja relevantnog mjeseca.

(b) Kad produžuje ovlašćenje, sertifikat ispitivača ili instruktora, nadležni organ, ili ispitivač posebno autorizovan od nadležnog organa, će produžiti period valjanosti ovlašćenja ili sertifikata do kraja relevantnog mjeseca.

(c) Nadležni organ, ili ispitivač posebno autorizovan od nadležnog organa, će upisati datum isteka u dozvolu ili sertifikat.

(d) Nadležni organ može razviti procedure kojima će se dopustiti da se privilegije imaoca dozvole ili sertifikata koriste u periodu najduže do 8 sedmica nakon što je uspješno položio primjenjivi ispit/e, dok se ne upiše valjanost u dozvolu ili sertifikat.

ARA.FCL.220 Procedura za ponovno izdavanje dozvole pilota

(a) Nadležni organ će ponovo izdati dozvolu kad god je to potrebno zbog administrativnih razloga i:

(1) nakon inicijalnog izdavanja ovlašćenja; ili

(2) kad je stav XII dozvole definisan u Dodatku I ovog dijela popunjen i kad nije više preostalo prostora za nov upis.

(b) Samo valjana ovlašćenja i sertifikati će se prepisati u novi obrazac dozvole.

ARA.FCL.250 Ograničenje, suspenzija i ukidanje dozvole, ovlašćenja i sertifikata

(a) Nadležni organ će ograničiti, suspendovati ili ukinuti kako je primjenjivo dozvolu pilota i pripadajuća ovlašćenja ili sertifikate u skladu sa ARA.GEN.355 u, ali ne ograničavajući se na navedeno, sljedećim okolnostima:

(1) dozvole pilota, ovlašćenja ili sertifikata stečena kroz krivotvorene podnesene dokumentacione dokaze;

(2) krivotvorenje evidnecija knjižice letenja i dozvole ili sertifikata;

(3) imalac dozvole više ne udovoljava uslovima dijela-FCL;

(4) koristi privilegije dozvole, ovlašćenja ili sertifikata pod uticajem alkohola ili droga;

(5) neusklađenost s primjenjivim operativnim zahtjevima;

(6) postoje dokazi o zloupotrebi i nelegalnoj upotrebi sertifikata; ili

(7) neprihvatljivo djelovanje u bilo kojoj fazi dužnosti i odgovornosti ispitivača.

(b) Nadležni organ takođe može ograničiti, suspendovati ili ukinuti dozvolu, ovlašćenje ili sertifikat na osnovu pisanog zahtjeva imaoca dozvole ili sertifikata.

(c) Svi ispiti praktične osposobljenosti, provjere stručnosti i procjene stručnosti provedene tokom suspenzije ili nakon ukidanja sertifikata ispitivača neće biti valjane.

ODJELjAK III

Ispiti iz teorijskog znanja

ARA.FCL.300 Procedure sprovođenja ispita

(a) Nadležni organ će uspostaviti potrebne postupke i procedure koje će omogućiti podnosiocima zahtjeva da pristupaju ispitima iz teorijskog znanja u skladu sa primjenjivim zahtjevima dijela-FCL.

(b) U slučaju ATPL-a, MPL-a, CPL-a i IR-a, te procedure će udovoljavati sljedećem:

(1) Ispiti će se održavati u pisanom obliku ili na računaru;

(2) Pitanja za ispite će biti odabrana od nadležnog organa, a prema zajedničkoj metodi koja dopušta pokrivanje kompletnog silabusa u svakom predmetu iz Evropske centralne banke pitanja (ECQB).

ECQB je baza pitanja s više ponuđenih odgovora koju posjeduje Agencija.

(3) Ispitivanje iz komunikacija može se provesti zasebno od drugih predmeta. Podnosilac zahtjeva koji je prethodno položio jedan ili više ispita u komunikacijama VFR i IFR, neće biti ponovo ispitan u relevantnim sekcijama.

(c) Nadležni organ će obavijestiti podnosioce zahtjeva o jezicima koji su dostupni za polaganje ispita.

(d) Nadležni organ će uspostaviti odgovarajuće procedure kako bi se osigurao integritet polaganja ispita.

(e) Ako nadležni organ ustanovi da podnosilac zahtjeva ne udovoljava procedurama za polaganje ispita tokom polaganja ispita, to će se procijeniti kao pad, bilo iz ispita iz pojedinog predmeta ili cijelog ispita.

(f) Nadležni organ će zabraniti podnosiocima zahtjeva za koje se dokaže da su varali na ispitu polaganje ispita u periodu od najmanje 12 mjeseci od datuma ispita na kome je primjećeno da varaju.

PODDIO CC

SPECIFIČNI ZAHTJEVI ZA KABINSKU POSADU

ODJELjAK I

Potvrde kabinske posade

ARA.CC.100 Procedure za potvrde kabinske posade

(a) Nadležni organ će uspostaviti procedure za izdavanje, čuvanje evidnecija i nadzor potvrda kabinske posade u skladu sa ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 i ARA.GEN.300.

(b) Potvrde kabinske posade će izdavati, koristeći format i specifikacije utvrđene u Dodatku II ovog dijela; ili

(1) nadležni organ; i/ili, ako tako odluči država članica

(1) nadležni organ; i/ili, ako tako odluči država članica

(2) organizacija odobrena u tu svrhu od nadležnog organa.

(c) Nadležni organ će objaviti:

(1) koji organ/i izdaju potvrde kabinske posade na svom području; i

(2) ako su organizacije ovlašćene u tu svrhu, objaviti popis tih organizacija.

ARA.CC.105 Suspenzija ili ukidanje potvrde kabinske posade

Nadležni organ mora preduzeti mjere u skladu sa ARA.GEN.355, uključujući suspenziju ili ukidanje potvrde kabinske posade, u sljedećim slučajevima:

(a) kod neusklađenosti s dijelom-CC ili s primjenjivim zahtjevima dijela-ORO i dijela-CAT, kad je uočen bezbjednosni problem;

(b) sticanje ili održavanje valjanosti potvrde kabinske posade krivotvorenjem podnesenih dokumentacionih dokaza;

(c) korišćenje privilegija potvrda kabinske posade pod uticajem alkohola ili droga; i

(d) postoje dokazi o zloupotrebi i nelegalnom korišćenju potvrde kabinske posade.

ODJELjAK II

Organizacije koje provode obuku kabinske posade ili izdaju potvrde kabinske posade

ARA.CC.200 Odobrenje organizacija koje provode obuku kabinske posade ili izdaju potvrde kabinske posade

(a) Prije izdavanja odobrenja organizaciji za obuku ili operatoru komercijalnog vazdušnog prevoza za sprovođenje osposobljavanja kabinske posade, nadležni organ će verifikovati da:

(1) su način sprovođenja osposobljavanja, silabusi i pripadajući programi kurseva osposobljavanja koje provodi organizacija u skladu sa primjenjivim zahtjevima dijela-CC;

(2) nastavna oprema koja se koristi za obuku od organizacije predstavlja realno okruženje putničke kabine tipa/ova vazduhoplova i tehničke karakteristike opreme kojom će se koristiti kabinska posada; te

(3) su instruktori koji provode obuku iskusni i odgovarajuće kvalifikovani za područja osposobljavanja koja provode.

(b) Ako se, unutar država članica, može odobriti organizacija za izdavanje potvrde kabinske posade nadležni organ će izdati odobrenja samo onim organizacijama koje su usklađene sa zahtjevima navedenim u (a). Prije davanja takvog odobrenja, nadležni organ će:

(1) procijeniti sposobnost i odgovornost organizacija za obavljanje povezanih zadataka;

(2) osigurati da je organizacija uspostavila i dokumentovala procedure za obavljanje povezanih zadataka, uključujući i sprovođenje provjere/a od za to kvalifikovanih lica, koje nisu u sukobu interesa i za izdavanje potvrda kabinske posade u skladu sa ARA.GEN.315 i ARA.CC.100 (b); te

(3) zahtijevati od organizacije da omogući davanje informacija i dokumentacije vezanih uz potvrde kabinske posade koje izdaje i njihovih imaoca, koje su relevantne za nadležni organ u svrhu čuvanja svojih evidnecija, sprovođenja nadzora i provođenja prisilnih mjera u svrhu osiguranja sprovođenja propisa.

PODDIO ATO

SPECIFIČNI ZAHTJEVI POVEZANI S ODOBRENIM ORGANIZACIJAMA ZA OBUKU (ATOovi)

ODJELjAK I

Uopšteno

ARA.ATO.105 Program nadzora

Program nadzora za ATO-ove mora uključivati nadgledanje standarda kurseva, uključujući uzimanje uzoraka letova osposobljavanja s učenicima pilotima ako je prikladno s obzirom na vazduhoplov koji se

koristi.

ARA.ATO.120 Čuvanje evidnecija

Osim evidnecija zahtijevanih u ARA.GEN.220, nadležni organ mora uključiti u svoj sistem čuvanja evidnecija detalje kurseva koje provodi ATO, i ako je primjenjivo, evidnecije povezane sa FSTD-ovima koji se koriste za obuku.

PODDIO FSTD

SPECIFIČNI ZAHTJEVI POVEZANI S KVALIFIKACIJOM UREĐAJA ZA OBUKU KOJI SIMULIRAJU LET (FSTD-ovi)

ODJELjAK I

Uopšteno

ARA.FSTD.100 Procedura inicijalnog pregleda

(a) Po primitku zahtjeva za izdavanje sertifikata kvalifikacije FSTD-a, nadležni organ mora:

(1) pregledati FSTD za koji je podnesen zahtjev za inicijalni pregled ili za nadogradnju u odnosu na primjenjivi nivo kvalifikacije;

(2) ocijeniti da je FSTD, u onim područjima koja su nužna, sposoban izvršiti procese osposobljavanja, testiranja i provjera članova letačke posade, kako je primjenjivo;

(3) provesti objektivne, subjektivne i funkcionalne testove u odnosu na kvalifikacijski nivo i ocijeniti rezultate takvih testova kako bi se uspostavila uputstva za sprovođenje kvalifikacijskih testova (QTG); i

(4) potvrditi da je organizacija koja radi sa FSTDom usklađena sa primjenjivim zahtjevima. Navedeno se ne primjenjuje za inicijalni pregled uređaja za obuku za osnovno instrumentalno letenje (BIDT-ovi).

(b) Nadležni organ će odobriti QTG samo onda kad je završen inicijalni pregled FSTD-a i kad se sva odstupanja u QTG-u ponašaju na zadovoljstvo nadležnog organa. QTG proizašao iz procedure inicijalnog pregleda postaje originalni QTG (MQTG), koji predstavlja osnovu za kvalifikaciju FSTD-a i buduće periodične preglede FSTD-a.

(c) Osnova kvalifikacije i specifični uslovi.

(1) Nadležni organ može propisati specifične uslove za osnovu kvalifikacije FSTD-a kad su ispunjeni zahtjevi u ORA.FSTD.210(a) i kad je dokazano da specifični uslovi osiguravaju ekvivalentan nivo bezbjednosti u odnosu na onaj koji je određen u primjenjivoj specifikaciji sertifikacije.

(2) Kad je nadležni organ, a koji nije Agencija, uspostavio specifične uslove za osnovu kvalifikacije FSTD-a, on će bez odgađanja obavijestiti o tome Agenciju. Obavještenje mora uključivati cjelokupan opis specifičnih propisanih uslova, i procjenu bezbjednosti kojom se dokazuje da je uspostavljen ekvivalentni nivo bezbjednosti u odnosu na onaj koji je određen u primjenjivoj specifikaciji sertifikovanja.

ARA.FSTD.110 Izdavanje sertifikata kvalifikacije FSTD-a

(a) Po završetku pregleda FSTD-a i kad je utvrđeno da FSTD udovoljava primjenjivim osnovama kvalifikacije u skladu sa ORA.FSTD.210 i kad organizacija koja njime radi udovoljava primjenjivim zahtjevima za održavanje kvalifikacije FSTD-a u skladu sa ORA.FSTD.100, nadležni organ izdaće sertifikat kvalifikacije FSTD-a neograničenog trajanja, koristeći obrazac kako je određeno u Dodatku IV ovog dijela.

ARA.FSTD.115 Privremena kvalifikacija FSTD-a

(a) U slučaju uvođenja novog vazduhoplovnog programa, kad usklađenost sa zahtjevima određenim u ovom poddijelu za kvalifikaciju FSTD-a nije moguća, nadležni organ može izdati privremeni nivo kvalifikacije FSTD-a.

(b) Za simulatore letenja (FFS) privremeni nivo kvalifikacije odobrava se samo za nivo A, B ili C.

(c) Privremeni nivo kvalifikacije će biti valjan do izdavanja konačnog nivoa kvalifikacije i, u svakomslučaju, neće prelaziti 3 godine.

ARA.FSTD.120 Kontinuiranost kvalifikacije FSTD-a

(a) Nadležni organ će kontinuirano nadgledati organizaciju koja radi FSTD-om kako bi utvrdio da:

(1) je kompletni set testova u MQTG-u ponovo proveden progresivno tokom 12-mjesečnog perioda;

(2) rezultati periodičnih pregleda nastavljaju biti usklađeni sa standardima kvalifikacije i da su datirani i sačuvani; i

(3) je konfiguracijski kontrolni sistem uspostavljen da osigurava kontinuiran integritet hardvera i softvera kvalifikovanog FSTD-a.

(b) Nadležni organ provodiće periodične preglede FSTD-a u skladu sa procedurama definisanim u ARA.FSTD.100. Navedeni pregledi provodiće se:

(1) svake godine, u slučaju simulatora letenja (FFS), uređaja za letačku obuku (FTD-a) ili uređaja za obuku letačkih i navigacionih procedura (FNPT-

a); početak za svaki periodični 12-mjesečni period je datum inicijalne kvalifikacije. Periodični pregled FSTD-a provodi se unutar 60 dana prije kraja ovog 12-mjesečnog perioda periodičnog pregleda.

(2) svake 3 godine, u slučaju BIDT-a.

ARA.FSTD.130 Promjene

(a) Po primitku zahtjeva za odobrenje bilo koje promjene sertifikata kvalifikacije FSTD-a, nadležni organ mora ispuniti zahtjeve primjenjivih elemenata procedure za inicijalni pregled kao što je opisano u ARA.FSTD.100(a) i (b).

(b) Nadležni organ može provesti specifični pregled usljed većih promjena ili kad se sumnja da sposobnost FSTD-a nije na inicijalno odobrenom nivou kvalifikacije.

(c) Nadležni organ će uvijek provesti specifični pregled prije izdavanja odobrenja za viši nivo kvalifikacije FSTD-a.

ARA.FSTD.135 Nalazi i korektivne mjere - sertifikat kvalifikacije FSTD-a

Nadležni organ će ograničiti, suspendovati ili oduzeti, kako je primjenjivo, sertifikat kvalifikacije FSTD-a u skladu sa ARA.GEN.350, ali ne ograničavajući se na navedeno, i u sljedećim okolnostima:

(a) dobijanje sertifikata kvalifikacije FSTD-a falsifikovanjem podnesenih dokumentacionih dokaza;

(b) organizacija koja radi FSTD-om ne može više dokazati da je FSTD usklađen s odobrenim nivoom kvalifikacije; ili

(c) organizacija koja radi FSTD-om više ne ispunjava primjenjive zahtjeve dijela-ORA.

ARA.FSTD.140 Čuvanje evidnecija

Osim evidnecija zahtijevanih u ARA.GEN.220, nadležni organ mora čuvati i ažurirati listu kvalifikovanih FSTD-ova koje nadgleda, datume kad ističe period pregleda i datume kad su ti pregledi provedeni.

PODDIO AeMC

SPECIFIČNI ZAHTJEVI POVEZANI SA VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKIM CENTRIMA (AeMC-ovi)

ODJELjAK I

Uopšteno

ARA.AeMC.110 Procedura inicijalnog sertifikovanja

Procedura sertifikovanja za AeMC mora slijediti odredbe propisane u ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Nalazi i korektivne mjere - AeMC

Ne dovodeći u pitanje ARA.GEN.350, nalazi nivoa 1 uključuju, ali ne ograničavajući se na navedeno, sljedeće:

(a) neuspjeh u imenovanju rukovodioca AeMC-a;

(b) neuspjeh u osiguravanju medicinske povjerljivosti vazduhoplovno-medicinskih evidnecija; i

(c) neuspjeh u pružanju medicinskih i statističkih podataka nadležnom organu u svrhe nadzora.

PODDIO MED

SPECIFIČNI ZAHTJEVI POVEZANI SA VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOM SERTIFIKACIJOM

ODJELjAK I

Uopšteno

ARA.MED.120 Medicinski procjenitelji

Nadležni organ mora imenovati jednog ili više ljekara procjenitelja zbog poslova opisanih u ovom odjeljku.

Medicinski procjenitelj mora biti licenciran i kvalifikovan u medicini i imati:

(a) postdiplomsko radno iskustvo u medicini od najmanje 5 godina;

(b) posebno znanje i iskustvo u vazduhoplovnoj medicini; i

(c) specifičnu obuku iz medicinske sertifikacije.

ARA.MED.125 Upućivanje nadležnom organu za izdavanje dozvola

Kad AeMC, ili vazduhoplovno-medicinski ispitivač (AME) donese odluku o sposobnosti podnosioca zahtjeva nadležnom organu za izdavanje dozvole:

(a) medicinski procjenitelj ili medicinsko osoblje koje je odredio nadležni organ mora procijeniti relevantnu medicinsku dokumentaciju i zatražiti dodatnu medicinsku dokumentaciju, ljekarske preglede i pretrage kad je to potrebno;

i

(b) medicinski procjenitelj mora utvrditi sposobnost podnosioca zahtjeva za izdavanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti s jednim ili više ograničenja ako je potrebno.

ARA.MED.130 Format sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti

Sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti usklađen je sa sljedećim specifikacijama:

(a) Sadržaj

1. Država gdje je izdata dozvola pilota ili gdje se prijavljuje (I);

2. Kategorija sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti (II);

3. Broj sertifikata počinje UN kodom države gdje je izdata dozvola pilota ili gdje se prijavljuje i u nastavku s kodom brojeva

6. Datum rođenja imaoca: (dd/mm/gggg) (XIV);

7. Potpis imaoca (VII);

8. Ograničenje (ograničenja) (XIII);

9. Datum isteka sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti (IX) za:

i. Kategorija 1 jednopilotne komercijalne operacije prevoza putnika;

ii. Kategorija 1 druge komercijalne operacije;

iii. Kategorija 2;

iv. LAPL;

10. Datum ljekarskog pregleda;

11. Datum posljednjeg elektrokardiograma;

12. Datum posljednjeg audiograma;

13. Datum izdavanja i potpis AME-a ili medicinskog procjenitelja koji je izdao sertifikat. GMP može biti dodat u ovo polje ako nacionalnim zakonodavstvom države članice gdje je izdata dozvola imaju odobrenje za izdavanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti;

14. Žig ili pečat (XI);

(b) Materijal: osim u slučaju LAPL-a izdatog od GMP-a papir ili drugi materijal koji se koristi sprječava ili odmah pokazuje bilo kakve promjene ili brisanja. Svaki unos ili brisanje u obrascu jasno odobrava nadležni organ.

(c) Jezik: dozvole su napisane nacionalnim jezikom i engleskim i drugim jezicima kako nadležni organ smatra prikladnim.

(d) Svi datumi na sertifikatu o zdravstvenoj sposobnosti napisani su u formatu dd/mm/gggg."

ARA.MED.135 Vazduhoplovno-medicinski obrasci

Nadležni organ mora koristiti obrasce za:

(a) obrazac zahtjeva za sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti;

(b) obrazac izvještaja ljekarskog pregleda za podnosioce zahtjeva za kategoriju 1 i kategoriju 2; i

(c) obrazac izvještaja ljekarskog pregleda za podnosioce zahtjeva za dozvolu pilota lakog vazduhoplova (LAPL).

ARA.MED.145 GMP obavještenje nadležnom organu

Nadležni organ, kad je primjenjivo, mora uspostaviti proces obavještavanja za ljekare opšte/popodične medicine (GMP) radi osiguravanja da je GMP svjestan medicinskih zahtjeva propisanih u MED.B.095.

ARA.MED.150 Čuvanje evidnecija

(a) Pored evidnecija zahtijevanih u ARA.GEN.220, nadležni organ mora u svoj sistem čuvanja evidnecija uključiti detalje vazduhoplovno-medicinskih ljekarskih pregleda i procjena poslanih od AME-ova, AeMC-ova ili GMP-ova.

(b) Sve vazduhoplovno-medicinske evidnecije imaoca dozvola moraju se čuvati najmanje 10 godina nakon isteka posljednjeg sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti.

(c) Za potrebe vazduhoplovno-medicinskih procjena i standardizacije, vazduhoplovno-medicinske evidnecije moraju biti dostupne nakon pismene saglasnosti podnosioca zahtjeva/imaoca dozvole:

(1) AeMC-u, AME-u ili GMP-u u svrhu završetka vazduhoplovno-medicinske procjene;

(2) komisiji za medicinsku reviziju koja može biti osnovana od nadležnog organa za drugostepenu reviziju graničnih slučajeva;

(3) relevantnim medicinskim stručnjacima za potrebe završetka vazduhoplovno-medicinske procjene;

(4) medicinskom procjenitelju nadležnog organa druge države članice radi zajedničkog nadzora;

(5) podnosiocu zahtjeva/imaocu dozvole na njegov pisani zahtjev; i

(6) poslije izuzimanja podataka o identitetu podnosioca zahtjeva/imaoca dozvole Agenciji u svrhu standardizacije.

(d) Nadležni organ može vazduhoplovno-medicinske evidnecije učiniti dostupnim za druge svrhe od onih navedenih u (c) u skladu sa propisom koji definiše zaštitu pojedinaca u vezi sa obradom ličnih podataka i o slobodnom protoku takvih podataka kako je implementirano u nacionalnom zakonodavstvu.

(e) Nadležni organ mora voditi spiskove:

(1) svih AME-ova koji posjeduju valjani sertifikat izdat od tog organa; i

(2) gdje je primjenjivo, svih GMP-ova koji rade kao AME-ovi na njihovom području.

Ti će popisi biti dostupni drugim državama članicama i Agenciji na zahtjev.

ODJELjAK II

Vazduhoplovno-medicinski ispitivači (AME-ovi) ARA.MED.200 Postupak izdavanja, produžavanja, obnavljanja ili promjene AME sertifikata

(a) Procedura sertifikovanja AME-a mora slijediti odredbe propisane u ARA.GEN.315. Prije izdavanja sertifikata, nadležni organ mora imati dokaze da je AME praksa u potpunosti opremljena za obavljanje vazduhoplovno-medicinskih ljekarskih pregleda u obimu AME sertifikata za koji je podnesen zahtjev.

(b) Kad utvrdi da je AME u skladu sa primjenjivim zahtjevima, nadležni organ izdaje, produžava, obnavlja ili mijenja sertifikat AME-a na period koje ne premašuje tri godine, koristeći i obrazac ustanovljen u Dodatku VII ovom dijelu.

ARA.MED.240 Ljekari opšte/popodične medicine (GMP) koji rade kao AME-ovi

BHDCA mora obavijestiti Agenciju i nadležne organe drugih država članica ako se vazduhoplovno-medicinski ljekarski pregledi za LAPL na njihovom području mogu obavljati od GMP-ova.

ARA.MED.245 Kontinuirani nadzor AME-ova i GMPova

Kod izrade programa kontinuiranog nadzora navedenog u ARA.GEN.305, nadležni organ mora uzeti u obzir broj AME-ova i GMP-ova koji koriste svoje privilegije unutar područja gdje nadležni organ obavlja nadzor.

ARA.MED.250 Ograničenje, suspenzija ili oduzimanje AME sertifikata

(a) Nadležni organ će ograničiti, suspendovati ili oduzeti AME sertifikat u sljedećim slučajevima:

(1) AME više ne ispunjava primjenjive zahtjeve;

(2) neuspjeh u zadovoljavanju kriterija za sertifikaciju ili kontinuiranu sertifikaciju;

(3) manjkavosit vazduhoplovno-medicinskih evidnecija ili dostavljanje netačnih podataka ili informacija;

(4) falsifikovanja medicinskih evidnecija, sertifikata ili dokumentacije;

(5) prikrivanja činjenica koje se odnose na podnosioca zahtjeva, odnosno imaoca medicinskog uvjerenja, ili lažne ili prevarne izjave ili izlaganja nadležnom organu;

(6) neuspjeh da se isprave nalazi iz nadzora AME prakse; i

(7) na zahtjev sertifikovanog AME.

(b) Sertifkat AME mora se automatski ukinuti u bilo kom od sljedećih slučajeva:

(1) oduzimanje ljekarske licence za obavljanje medicinske prakse; ili

(2) brisanje iz registra ljekara.

ARA.MED.255 Prisilne mjere za osiguranje sprovođenja propisa

Ako se tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, pronađe dokaz koji pokazuje odstupanje AeMC-a, AME-a ili GMP-a, organ nadležan za dozvole mora imati proces provjere sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti izdatih od tog AeMC-a, AME-a ili GMP-a i može ih učiniti nevažećim gdje je to potrebno radi osiguranja bezbjednosti letenja.

ODJELjAK III

Medicinska sertifikacija

ARA.MED.315 Provjera ljekarskih izvještaja

Nadležni organ za dozvole mora imati uspostavljen proces:

(a) provjere ljekarskih pregleda i procjene izvještaja zaprimljenih od AeMC-ova, AME-ova i GMP-ova i obavještavanja istih o bilo kojim nedosljednostima, propustima ili greškama napravljenim u procesu procjenjivanja; i

(b) asistiranja AME-ovima i AeMC-ovima na njihov zahtjev u vezi njihove odluke o vazduhoplovno-medicinskoj sposobnosti u spornim slučajevima.

ARA.MED.325 Procedura drugostepene procjene

Nadležni organ mora uspostaviti proceduru za razmatranje graničnih i spornih slučajeva sa nezavisnim medicinskim savjetnicima, s iskustvom u praksi vazduhoplovne medicine, koji će razmotriti i preporučiti sposobnost podnosioca za medicinsku sertifikaciju.

ARA.MED.330 Posebne zdravstvene okolnosti

(a) Kada se otkriju nove medicinske tehnologije, lijekovi ili postupci pomoću kojih se kandidate koji inače ne udovoljavaju zahtjevima može ocijeniti kao zdravstveno sposobne, može se provesti istraživanje radi prikupljanja dokaza o sigurnom korišćenju privilegija dozvole.

(b) Kako bi se provelo istraživanje, nadležni organ, u saradnji s najmanje još jednim nadležnim organom, može razviti i ocijeniti protokol za medicinsku procjenu na osnovu kog ti nadležni organi mogu izdati određeni broj sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti za pilote uz odgovarajuća ograničenja.

(c) AeMC-ovi i AME-ovi mogu izdavati sertifikate o zdravstvenoj sposobnosti samo na osnovu istraživačkog protokola ako ih je tako uputio nadležni organ.

(d) Protokol međusobno dogovaraju dotični nadležni organi te on uključuje najmanje:

(1) procjenu rizika;

(2) pregled i ocjenu literature kako bi se dokazalo da izdavanje sertifikata za zdravstvenu sposobnost na osnovu istraživačkog protokola neće ugroziti sigurno korišćenje privilegija dozvole;

(3) detaljne kriterije za izbor pilota obuhvaćenih protokolom;

(4) ograničenja koja će se upisivati u sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti;

(5) postupke praćenja koje provode dotični nadležni organi;

(6) određivanje krajnjih tačaka za prekid protokola.

(e) Protokol je usklađen s odgovarajućim etičkim načelima.

(f) Imaocima dozvole sa sertifikatom o zdravstvenoj sposobnosti izdatim na osnovu protokola, korišćenje privilegija dozvole ograničava se na letove vazduhoplovom registrovanim u jednoj od država članica uključenih u istraživački protokol. To se ograničenje navodi u sertifikatu o zdravstvenoj sposobnosti.

(g) Nadležni organi sudionici:

(1) Agenciji dostavljaju:

i. istraživački protokol prije provođenja;

ii. pojedinosti i kvalifikacije imenovane kontaktne tačke svakog od nadležnih organa sudionika;

iii. dokumentovane izvještaje o redovnim ocjenama efikasnosti protokola;

(2) AeMC-ovima i AME-ovima u svojoj nadležnosti radi informisanja dostavljaju pojedinosti protokola prije provođenja.

Dodatak I PRILOGU VI DIO-ARA

Dozvola člana letačke posade

Dozvola člana letačke posade koju je izdala država članica u skladu sa dijelom FCL mora odgovarati sljedećim specifikacijama:

(a) Sadržaj. Broj stavke uvijek mora biti otisnut zajedno s nazivom stavke. Stavke od I do XI su ‚stalne' stavke, a stavke od XII do XIV su ‚promjenjive' stavke koje se mogu napisati na odvojenom ili odvojivom dijelu glavnog obrasca. Svaki odvojeni ili odvojivi dio mora biti jasno prepoznatljiv kao dio dozvole.

(1) Stalne stavke:

(I) država izdavanja dozvole;

(II) naziv dozvole;

(III) serijski broj dozvole koji započinje s UN oznakom države izdavanja dozvole za kojom slijedi, ‚FCL' i oznaka sastavljena od arapskih brojeva i/ili slova latiničnog pisma;

(IV) ime imaoca dozvole (latiničnim pismom, čak i ako je pismo nacionalnog jezika drugačije od latinice);

(IVa) datum rođenja;

(V) adresa imaoca dozvole;

(VI) državljanstvo imaoca dozvole;

(VII) potpis imaoca dozvole;

(VIII) nadležni organ te, prema potrebi, uslovi pod kojima je izdata dozvola;

(IX) sertifikacija valjanosti i odobrenje za odobrene privilegije;

(X) potpis službenika koji izdaje dozvolu i datum tog izdavanja; i

(XI) pečat ili žig nadležnog organa.

(2) Promjenjive stavke

(XII) ovlašćenja i sertifikati: klasa, tip, sertifikati instruktora itd., s datumima isteka valjanosti.

Privilegije radiotelefonije (R/T) mogu se nalaziti na obrascu dozvole ili na posebnom sertifikatu;

(XIII) napomene: tj. posebne primjedbe o ograničenjima i primjedbe o privilegijama, uključujući primjedbe o jezičnoj sposobnosti, ovlašćenja za vazduhoplove iz Priloga II kada se upotrebljavaju za komercijalni vazdušni prevoz;

(XIV) svi ostali podaci koje zahtijeva nadležni organ (npr. mjesto rođenja/mjesto porijekla)

(b) Materijal. Papir ili drugi materijal koji se upotrebljava na kom su onemogućene bilo kakve promjene ili brisanja ili na kom su takve izmjene ili brisanja lako uočljivi. Svaki upis i svako brisanje na obrascu jasno će odobriti nadležni organ.

(c) Jezik. Dozvole se pišu na nacionalnom jeziku ili jezicima i na engleskom te ostalim jezicima koje nadležni organ smatra prikladnim.

Prednja strana

Ime i logotip nadležnog organa		Zahtjevi
(Engleski i svi ostali jezici koje je odredio nadležni organ)		
DOZVOLA ČLANA LETAČKE POSADE		
		Veličina svake stranice mora biti osmina A4

(Engleski i svi ostali jezici koje je odredio nadležni organ)		
Izdato u skladu sa dijelom FCL		
Ova je dozvola u skladu sa standardima ICAO-a, osim u slučaju LAPL i EIR privilegija		
(Engleski i svi ostali jezici koje je odredio nadležni organ)		
Obrazac 141 izdanje 1		

Ime i logotip nadležnog organa		Zahtjevi
(Engleski i svi ostali jezici koje je odredio nadležni organ)		
DOZVOLA ČLANA LETAČKE POSADE		
(Engleski i svi ostali jezici koje je odredio nadležni organ)		
		Veličina svake stranice mora biti osmina A4
Izdato u skladu sa dijelom FCL		
Ova je dozvola u skladu sa standardima ICAO-a, osim u slučaju LAPL i EIR privilegija		
(Engleski i svi ostali jezici koje je odredio nadležni organ)		

Obrazac 141 izdanje 1		

Stranica 2

I	Država izdavanja		Zahtjevi
II	Broj dozvole		Serijski broj dozvole uvijek započinje sa UN oznakom države izdavanja dozvole, za kojom slijedi ".FCL."
IV	Ime i prezime imaoca dozvole		
IVa	Datum rođenja (vidjeti uputstva)		Treba upotrebljavati standardni oblik datuma, tj. puni oblik dd/mm/gggg
XIV	Mjesto rođenja		
V	Adresa imaoca: Ulica, grad, područje, poštanski broj		
VI	Državljanstvo		
VII	Potpis imaoca dozvole		
VIII	Nadležni organ koji izdaje dozvolu Npr.: Ovaj CPL(A) izdat na osnovu ATPL-a koji je izdao/la ..... (treća zemlja)		
X	Potpis službenika koji izdaje dozvolu i datum		
XI	Pečat ili žig nadležnog organa koji izdaje dozvolu		

Stranica 3

II	Naziv dozvole, datum prvog izdavanja i oznaka države		Upotrebljavaće se skraćenice kao u dijelu-FCL (npr. PPL(H), ATPL(A) itd) (npr. PPL(H), ATPL(A) itd.) Treba upotrebljavati standardni oblik datuma, tj. puni oblik dd/mm/gggg
IX	Valjanost: privilegije dozvole mogu se koristiti samo ako imalac ima valjan sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti za traženu privilegiju.		Taj dokument nije određen, ali je pasoš dovoljan kad je potrebna identifikacija izvan države koja je izdala dozvolu.

	Imalac uz dozvolu treba nositi dokument s fotografijom za potrebe identifikacije.		
XI	Privilegije radiotelefonije: Imalac ove dozvole dokazao je sposobnost korišćenja R/T uređaja u vazduhoplovu na ..... (navesti jezik/jezike)		
XIII	Napomene Jezička sposobnost. (jezik (jezici)/nivo /datum isteka)		Ovdje se unose sve dodatne potrebne informacije o dozvoli i privilegijama utvrđene propisom. Unose se posebne primjedbe o jezičnoj sposobnosti, nivou i datumu isteka U slučaju LAPL: LAPL nije izdat u skladu sa standardima ICAO-a

Dodatne stranice - Zahtjevi:

Stranice 1, 2. i 3. dozvole moraju biti u skladu sa obrascem utvrđenim u modelu iz ove tačke. Nadležni organ 10 uključuje dodatne prilagođene stranice s tabelama koje sadrže barem sljedeće informacije:

- ovlašćenja, sertifikate, primjedbe i privilegije,

- datume isteka valjanosti ovlašćenja te privilegija iz sertifikata instruktora i ispitivača,

- datume ispitivanja ili provjere,

- napomene i ograničenja (operativna ograničenja),

- polja za broj sertifikata ispitivača i/ili instruktora i potpis, prema potrebi,

- skraćenice.

Dodatne su stranice namijenjene nadležnom organu ili posebno ovlašćenim instruktorima ili ispitivačima.

Prva izdavanja ovlašćenja ili sertifikata upisuje nadležni organ. Produženje ili obnavljanje ovlašćenja ili sertifikata može upisati nadležni organ ili posebno ovlašćeni instruktori ili ispitivači. Operativna ograničenja upisuju se u ‚Napomene i ograničenja' uz odgovarajuću ograničenu privilegiju, npr. pristupanje IR ispitu praktične osposobljenosti s kopilotom, privilegije osposobljavanja ograničene na 1 tip vazduhoplova.

Ovlašćenja koja nisu validirana nadležni organ može izbrisati iz dozvole.

Dodatak II PRILOGU VI DIO-ARA

Standardni format za potvrdu kabinske posade

Potvrde kabinske posade izdate u skladu sa dijelomCC u državama članicama moraju biti u skladu sa sljedećim odredbama:

1 POTVRDA KABINSKE POSADE Ova potvrda izdata je u skladu sa dijelom CC	
2	referentni broj:
3	država izdavanja:
4	ime i prezime imaoca:

5	datum i mjesto rođenja:
6	državljanstvo:
7	vlastoručni potpis:
8	nadležni organ:
9	organ koji izdaje potvrdu: službeni žig, pečat ili logo
10	potpis osobe koja je izdala potvrdu:
11	datum izdavanja:
12	imalac ove potvrde može ostvariti povlastice da djeluje kao kabinska osada na vazduhoplovu u komercijalnom vazdušnom prevozu, ako spunjava zahtijeve iz dijela-CC, te ako je zdravstveno sposoban i osjeduje važeću kvalifikaciju na tipu vazduhoplova.
obrazac 142 izdanje 1	

Uputstva:

(a) Potvrda kabinske posade sadrži sve stavke navedene u obrascu 142. u skladu sa tačkama od 1. do 12. kako je navedeno i opisano u sljedećem tekstu.

(b) Veličina potvrde je 105 mm x 74 mm (jedna osmina formata A4) ili 85 mm x 54 mm, korišćeni materijal sprječava lake izmijene ili brisanje.

(c) Dokument mora biti štampan na engleskom i drugim jezicima, koje nadležni organ smatra primjerenim.

(d) Dokument izdaje nadležni organ ili organizacija odobrena za izdavanje potvrde kabinske posade. U tom slučaju mora se navesti na potvrdi referenca odobrenja nadležnog organa države članice.

(e) Potvrda kabinske posade priznaje se u svim državama članicama i nije potrebno zamijeniti dokument prilikom rada u drugoj državi članici.

Tačka1: Naslov "POTVRDA KABINSKE POSADE" i pozivanje na dio-CC.

Tačka 2: Referentni broj na potvrdi mora započeti s UN kodom zemlje države članice nakon čega slijede najmanje dva posljednja broja godine izdavanja potvrde i samo za pojedinačnu upotrebu/broj prema kodu kog je odredio nadležni organ (npr. BE-08 -xxxx).

Tačka 3: Država članica u kojoj se izdaje potvrda.

Tačka 4: Puno ime (prezime i ime) imaoca potvrde, kao što je navedeno u službenom identifikacijskom dokumentu.

Tačke 5. i 6: Datum i mjesto rođenja, kao i državljanstvo imaoca potvrde kao što je navedeno u službenom identifikacijskom dokumentu imaoca.

Tačka 7: Vlastoručni potpis

Tačka 8: Identifikacijski podaci o nadležnom organu države članice u kojoj se izdaje potvrda, upisuju se i dostavljaju puni naziv nadležnog organa, poštansku adresu, službeni pečat ili logotip prema potrebi.

Tačka 9: Ako je nadležni organ organ koji izdaje potvrdu, upisuje se naziv "nadležni organ" i stavlja se službeni pečat, žig ili logotip. Samo u tom slučaju nadležni organ može odrediti stavljaju li se službeni pečat, žig ili logotip i u tački 8.

U slučaju odobrene organizacije, upisuju se detaljni podaci, puni naziv organizacije, poštanska adresa i logotip ako je primjenjivo,

(a) u slučaju vazdušnog prevoznika koji obavlja komercijalni vazdušni prevoz upisuje se broj sertifikata (uvjerenja vazdušnog prevoznika (AOC)) i referentni broj odobrenja nadležnog državnog organa, kojim je nadležni organ odobrio organizaciju da cprovodi obuku kabinske posade i izdaje potvrde; ili

(b) u slučaju odobrene organizacije za obuku upisuje se broj odobrenja relevantnog nadležnog organa.

Tačka 10: Potpis ovlašćene službene osobe organa koji izdaje potvrdu.

Tačka 11: Koristiće se standardni oblik datuma: npr. dan/mjesec/godina u cjelini (npr. 22/02/2008).

Tačka 12: Iste rečenice na engleskom jeziku i njihov potpun i precizan prevod na drugom jeziku, koji nadležni organ smatra odgovarajućim.

Dodatak III PRILOGU VI DIO-ARA

SERTIFIKAT ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OBUKU (ATO)
[nadležni organ]
SERTIFIKAT ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OBUKU
[BROJ SERTIFIKATA/REFERENCA] U skladu sa [navesti naziv referentnog pravilnika i broj glasila u kome je objavljen] i prema niže navedenim uslovima, [nadležni organ] ovim potvrđuje da je:
[NAZIV ORGANIZACIJE ZA OBUKU] [ADRESA ORGANIZACIJE ZA OBUKU]
kao dio-ORA sertifikovana organizacija za obuku s privilegijom sprovođenja dijela-FCL kurseva osposobljavanja, uključujući korišćenje FSTDa, kao što je navedeno u priloženom djelokrugu odobrenih kurseva osposobljavanja. USLOVI: 1. Ovaj sertifikat je ograničen na privilegije i obim navedenih kurseva osposobljavanja, uključujući korišćenje FSTD-ova, kao što je navedeno u priloženom djelokrugu odobrenih kurseva osposobljavanja. 2. Ovaj je sertifikat valjan dok je organizacija odobrena u skladu sa dijelom-ORA, dijelom-FCL i s drugim primjenjivim propisima. 3. Zavisno od usklađenosti sa gore navedenim uslovima, ovaj sertifikat ostaje valjan ako se od njega prethodno nije odustalo, ako nije zamijenjen, ograničen, suspendovan ili oduzet. Datum izdavanja ……. Potpis: …… [nadležni organ] obrazac 143. izdanje 1 - strana 1/2

SERTIFIKAT ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OBUKU DJELOKRUG ODOBRENIH KURSEVA OSPOSOBLjAVANjA	

Prilog ATO sertifikatu broj:			
[BROJ SERTIFIKATA/REFERENCA] [NAZIV ORGANIZACIJE ZA OBUKU]			
je obezbijedila privilegije za navedene kurseve i privilegije za sprovođenje sljedećih dijelova-FCL kurseva osposobljavanja i privilegija za korišćenje sljedećih FSTD-ova:			
	Kurs osposobljavanja	FSTD-ovi koji se koriste, uključujući oznaku koda (1)	
(1) Kao što je navedeno na sertifikatu kvalifikacije			
Ovaj obim odobrenih kurseva osposobljavanja je valjan sve dok: (a) se od ATO sertifikata nije prethodno odustalo, ako nije zamijenjen, ograničen, suspendovan ili oduzet; i (b) se sve operacije izvode u skladu sa dijelom-ORA, dijelom-FCL, drugim primjenjivim propisima, i, kad je relevantno, u skladu sa procedurama u dokumentaciji organizacije kao što zahtijeva dio-ORA.			
Datum izdavanja ……. Potpis: …… [nadležni organ] obrazac 143. izdanje 1 - strana 2/2			

Dodatak IV PRILOGU VI DIO-ARA

SERTIFIKAT KVALIFIKACIJE UREĐAJA ZA OBUKU KOJI SIMULIRA LET

Uvod

Obrazac 145. mora se koristiti za sertifikat kvalifikacije FSTD-a. Navedeni dokument mora sadržavati FSTD specifikacije uključujući bilo koju limitaciju/e i specijalnu autorizaciju/e ili odobrenje/a kako je prikladno za predmetni FSTD.

Sertifikat kvalifikacije će se ispisivati na engleskom jeziku, te na drugom jeziku (jezicima) kako odredi nadležni organ.

Konvertibilan FSTD mora imati odvojen sertifikat kvalifikacije za svaki tip vazduhoplova. Različiti motor i

oprema na predmetnom FSTD-u ne zahtijevaju odvojen sertifikat kvalifikacije. Svi sertifikati kvalifikacije moraju imati serijski broj kom prethodi oznaka u slovima, što će se odnositi samo na taj predmetni FSTD. Oznaka u slovima će biti specifična za nadležni organ koji izdaje sertifikat.

Nadležni organ
SERTIFIKAT KVALIFIKACIJE UREĐAJA ZA OBUKU KOJI SIMULIRA LET

REFERENCA: U skladu sa [navesti naziv referentnog pravilnika i broj glasila u kome je objavljen] i pod niže navedenim uslovima, [nadležni organ] ovim potvrđuje da je:
FSTD [TIP OZNAKA U SLOVIMA] na lokaciji [NAZIV I ADRESA ORGANIZACIJE]
udovoljio zahtjevima za kvalifikaciju propisanim u dijelu-ORA, pod uslovima u priloženoj FSTD specifikaciji. Ovaj sertifikat ostaje valjan pod uslovima da su FSTD i imalac sertifikata kvalifikacije usklađeni s primjenjivim zahtjevima dijela-ORA, ako se od njega nije prethodno odustalo, ako nije zamijenjen, ograničen, suspendovan ili oduzet. Datum izdavanja ……. Potpis: …… obrazac 145. izdanje 1stranica 1/2

[nadležni organ]	
SERTIFIKAT KVALIFIKACIJE FSTD-a: [Referenca]	
SPECIFIKACIJE FSTD-a	
B.	Tip ili varijanta vazduhoplova:
C.	Nivo kvalifikacije FSTD-a:
D:	Osnovni referentni dokument:
E.	Vizuelni sistemi:
F.	Pokretni sistemi:
G.	Vrsta motora:
H.	Vrsta instrumenata:
I.	ACAS:
J.	Smicanje vjetra:
K.	Dodatne mogućnosti:
L.	Zabrane ili ograničenja:

L. Informacije sa uputstvima koje se odnose na okolnosti osposobljavanja, testiranja i provjere

CAT I RVR m DH ft	
CAT II RVR m DH ft	
CAT III RVR m DH ft (najmanja vrijednost)	
LVTO RVR m	
Zadnje iskustvo	
IFR obuka/provjera	I
Ovlašćenje za tip	
Provjera stručnosti	
Automatski pristup	
Automatsko slijetanje/izravnavanje vazduhoplova po centralnoj liniji	I
ACAS 1/11	I
Sistem upozorenja na područje smicanja vjetra/predvidivo područje smicanja vjetra r	I
WX-radar	
HUD/HUGS	I
VENTILATORI	
GPWS/EGPWS	I
ETOPS sposobnost	
GPS	
Drugo	
Datum izdavanja ……. Potpis: …… obrazac 145. izdanje 1stranica 2/2	

Dodatak V PRILOGU VI DIO-ARA

SERTIFIKAT VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG CENTRA (AeMC-ovi)
Nadležni organ

SERTIFIKAT VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG CENTRA
REFERENCA: U skladu sa [navesti naziv referentnog pravilnika i broj glasila u kome je objavljen] i prema uslovima navedenim u nastavku, [nadležni organ] potvrđuje
[NAZIV ORGANIZACIJE] [ADRESA ORGANIZACIJE]
kao sertifikovani vazduhoplovno-medicinski centar iz dijela ORA s privilegijama i obimom aktivnosti kako je navedeno u priloženim uslovima odobrenja. USLOVI: 1. Ovaj sertifikat ograničen je u skladu sa odjeljkom o obimu odobrenja u priručniku odobrene organizacije; 2. Ovim se sertifikatom zahtijeva usklađenosti sa postupcima utvrđenim u dokumentaciji u vezi s organizacijom, u skladu sa dijelom ORA. 3. Ovaj je sertifikat valjan uz uslov da je usklađen sa zahtjevima dijela ORA osim u slučaju njegovog povrata, zamjene, ukidanja ili poništenja. Datum izdavanja ……. Potpis: …… obrazac 146. izdanje 1.

Dodatak VI PRILOGU VI DIO-ARA

(PRAZNA STRANICA)

Dodatak VII PRILOGU VII DIO-ARA

SERTIFIKAT VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA (AME-ovi)
Nadležni organ
SERTIFIKAT VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA
BROJ SERTIFIKATA/REFERENCA: U skladu sa [navesti naziv referentnog pravilnika i broj glasila u kome je objavljen] i prema uslovima navedenim u nastavku, [nadležni organ] potvrđuje
[IME I PREZIME VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA]

[ADRESA VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA]
kao vazduhoplovno-medicinski ispitivač USLOVI: 1. Ovaj sertifikat je ograničen na privilegije navedene u prilogu ovog AME sertifikata; 2. Ovaj sertifikat zahtijeva usklađenost s odredbama pravilnika i procedurama propisanim u dijelu-MED. 3. Ovaj sertifikat će ostati važeći na period od 3 godine do [xx.xx.xxxx. (**)] na osnovu udovoljavanja zahtjevima dijela-MED-a osim ako se od njega nije prethodno odustalo, ako nije zamijenjen, suspendovan ili oduzet. Datum izdavanja [xx.xx.xxxx.] Potpis: [nadležni organ] **datum isteka valjanosti: dan/mjesec/godina. Obrazac 148, izdanje 1.

SERTIFIKAT VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA

Prilog AME sertifikatu broj:

PRIVILEGIJE I OBIM

[Ime i akademska titula vazduhoplovno-medicinskog ispitivača] dobio je privilegiju/e da obavlja vazduhoplovnomedicinske ljekarske preglede i procjene za izdavanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kako je navedeno u tabeli dolje i za izdavanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti za:

LAPL	[da/datum]
Kategorija 2	[da/datum]
Kategorija 1 produženje/obnova	[da/datum]/[ne]

Datum izdavanja: xx/yy/zzzz Potpis: [Nadležni organ]

PRILOG VII

ZAHJTEVI ZA ORGANIZACIJU ZA ČLANOVE POSADE VAZDUHOPLOVA

DIO-ORA

PODDIO GEN UOPŠTENI ZAHTJEVI

ODJELjAK I

Uopšteno ORA.GEN.105 Nadležni organ

(a) za potrebe ovog dijela, nadležni organ koji provodi nadzor nad:

(1) organizacijama koje podliježu obavezama sertifikacije mora biti:

i. za organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja u državi članici, organ određen od te države članice;

ii. za organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja smješteno u trećoj zemlji, Agencija;

(2) FSTD-ovima mora biti:

i. Agencija, za FSTD-ove: smještene izvan područja država članica, ili smještene na području država članica i kojima rade organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja smješteno u trećoj zemlji,

ii. za FSTD-ove smještene na području država članica i kojima rade organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja smješteno u državi članici, organ određen od države članice gdje organizacija koja njime radi ima glavno mjesto poslovanja, ili Agencija ako je tako zahtijevano od spomenute države članice.

(b) Kad je FSTD smješten izvan područja država članica kojim radi organizacija sertifikovana od države članice, Agencija mora kvalifikovati taj FSTD u koordinaciji s državom članicom koja je sertifikovala organizaciju koja radi predmetnim FSTD-om.

ORA.GEN.115 Zahtjev za sertifikat organizacije

(a) Zahtjev za sertifikat organizacije ili dopunu postojećeg sertifikata mora se napraviti u obliku i prema pravilima uspostavljenim od nadležnog organa, uzimajući u obzir primjenjive zahtjeve definisane Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja.

(b) Podnosioci zahtjeva za inicijalni sertifikat moraju dostaviti nadležnom organu dokumentaciju kojom će dokazati na koji način su usklađeni sa zahtjevima uspostavljenim u Pravilniku o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja. Predmetna dokumentacija mora uključivati procedure koje će opisivati kako će se upravljati promjenama koje ne zahtijevaju odobrenje i kako će se obavještavati nadležni organ.

ORA.GEN.120 Načini udovoljavanja

(a) Alternativni načini udovoljavanja u odnosu na AMC usvojen od Agencije može se koristiti od organizacije kako bi se uspostavila usklađenost s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja.

(b) Kad organizacija ima potrebu da koristi alternativni način udovoljavanja, ona mora, prije nego taj način udovoljavanja provede, dostaviti nadležnom organu potpun opis alternativnog načina udovoljavanja. Opis mora uključivati sve izmjene priručnika ili procedura koje mogu biti relevantne, kao i procjenu koja dokazuje da su ispunjeni zahtjevi definisani Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja. Organizacija može implementirati predmetne načine udovoljavanja ako prethodno dobije odobrenje od nadležnog organa i nakon primitka obavještenja kako je opisano u ARA.GEN.120(d).

ORA.GEN.125 Uslovi odobrenja i privilegije organizacije

Sertifikovana organizacija mora ispunjavati uslove obima i privilegija koji su uspostavljeni u uslovima odobrenja koje je priloženo sertifikatu organizacije.

ORA.GEN.130 Promjene u organizacijama

(a) Bilo koja promjena koja utiče na:

(1) obim sertifikata ili uslove odobrenja organizacije; ili

(2) na bilo koji od elemenata sistema upravljanja organizacije kako se zahtijeva u ORA.GEN.200(a)(1) i (a)(2), mora zahtijevati prethodno odobrenje nadležnog organa.

(b) Za bilo koje promjene koje zahtijevaju prethodno odobrenje u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja, organizacija mora podnijeti zahtjev i dobiti odobrenje izdato od nadležnog organa. Zahtjev mora biti podnesen prije nego predmetna promjena stupi na snagu, kako bi se omogućilo

nadležnom organu da utvrdi kontinuiranu usklađenost s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja i da izmijeni ako je potrebno, sertifikat organizacije i povezane uslove odobrenja koje je priloženo sertifikatu.

Organizacija mora osigurati nadležnom organu svu relevantnu dokumentaciju.

Promjena će biti implementirana nakon primitka formalnog odobrenja nadležnog organa u skladu sa ARA.GEN.330.

Organizacija mora djelovati pod uslovima koje je uspostavio nadležni organ tokom takvih promjena, kako je primjenjivo.

(c) Sve promjene koje nisu podložne odobrenju moraju se kontrolisano provesti i o istom je potrebno obavijestiti nadležni organ kako je definisano procedurom odobrenom od nadležnog organa u skladu sa ARA.GEN.310(c).

ORA.GEN.135 Kontinuirana valjanost

(a) Sertifikat organizacije ostaće valjan pod uslovom:

(1) da organizacija ostaje usklađena s relevantnim zahtjevima Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja, uzimajući u obzir odredbe povezane s načinom postupanja s nalazima kako je specifikovano pod ORA.GEN.150;

(2) da je nadležnom organu osiguran pristup organizaciji kako je definisano u ORA.GEN.140 radi utvrđivanja kontinuirane usklađenosti s relevantnim zahtjevima definisanim u Pravilniku o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja; i

(3) da sertifikat nije zamijenjen ili ukinut.

(b) Nakon oduzimanja ili zamjene sertifikata isti mora biti vraćen nadležnom organu bez odgađanja.

ORA.GEN.140 Pristup

U svrhu utvrđivanja usklađenosti s relevantnim zahtjevima definisanim u Pravilniku o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja, organizacija mora osigurati pristup bilo kom smještaju, vazduhoplovu, dokumentu, evidnecijama, podacima, procedurama ili bilo kojoj drugoj materiji koja je relevantna za aktivnost koju provodi, a koja je pod sertifikacijom, bez obzira je li ugovorena ili ne, bilo kojoj autorizovanoj osobi:

(a) nadležnog organa kako je definisano u ORA.GEN.105; ili

(b) organa koji nastupa pod odredbama u ARA.GEN.300(d), ARA.GEN.300(e) ili ARO.RAMP.

ORA.GEN.150 Nalazi

Nakon što zaprimi obavještenje o nalazima, organizacija mora:

(a) utvrditi osnovni uzrok nastanka neusklađenosti; (b) odrediti plan korektivne akcije; i

(c) dokazati implementaciju korektivne akcije na zadovoljstvo nadležnog organa unutar usaglašenog perioda s nadležnim organom kako je određeno u ARA.GEN.350(d).

ORA.GEN.155 Hitna reakcija na problem bezbjednosti

Organizacija mora implementirati:

(a) svaku mjeru bezbjednosti koja se zahtijeva od nadležnog organa u skladu sa ARA.GEN.135(c); i

(b) svaku relevantnu obaveznu sigurnosnu informaciju izdatu od Agencije, uključujući direktive o plovidbenosti.

ORA.GEN.160 Izvještavanje o događajima

(a) Organizacija mora izvještavati nadležni organ, i bilo koju drugu organizaciju kako se zahtijeva od države operatora da treba biti obaviještena, o bilo kojoj nesreći, ozbiljnoj nezgodi i događaju kako je definisano u Pravilniku o istraživanju nesreća i ozbiljnih incidenata vazduhoplova i Pravilniku o izvještavanju o događajima.

(b) Ne dovodeći u pitanje tačku (a), operator izvještava nadležni organ i organizaciju odgovornu za projekat vazduhoplova o svakoj nezgodi, neispravnosti, tehničkom nedostatku, prekoračenju tehničkih ograničenja ili događaju koji bi mogao razjasniti netačne, nepotpune ili nejasne informacije sadržane u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Pravilnikom o sertifikaciji plovidbenosti i ekološkoj sertifikaciji vazduhoplova i vazduhoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za sertifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, kao i o svim drugim vanrednim okolnostima koje su ugrozile ili su mogle ugroziti siguran rad vazduhoplova, a nisu dovele do nesreće ili ozbiljne nezgode.

(c) Bez obzira na stav (a) organizacija mora izvještavati nadležni organ i organizaciju odgovornu za dizajn vazduhoplova o bilo kojoj nezgodi, nepravilnostima u radu, tehničkom kvaru, prekoračenju tehničkih ograničenja, događaja koji bi označili netačnu, nekompletnu ili dvosmislenu informaciju sadržanu u podacima koji su uspostavljeni u skladu sa dijelom-21 ili drugu nepravilnu okolnost koja jeste ili bi mogla ugroziti sigurnu operaciju vazduhoplova i koja nije rezultirala kao nesreća ili ozbiljna nezgoda.

(d) Bez obzira na pravila o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu, pravila koja definišu oblast izvještavanja o događajima povezanim sa sigurnošću u civilnom vazduhoplovstvu, pravila koja regulišu bazu podataka informacija o događajima u civilnom vazduhoplovstvu i širenje informacija o događajima koji ugrožavaju bezbjednost u civilnom vazduhoplovstvu, izvještaji iz stavova (a) i (b) moraju biti u obliku i prema pravilima koje je uspostavio nadležni organ i moraju sadržavati sve potrebne informacije o uslovima koji su poznati organizaciji.

(e) Izvještaji se moraju izraditi što je prije izvodljivo, ali u svakom slučaju unutar 72 sata od kad je organizacija identifikovala uslove koji su povezani sa izvještajem, osim ako to vanredne okolnosti spriječe.

(f) Kad je relevantno, organizacija mora izraditi izvještaj o praćenju procesa kako bi osigurala da detaljne akcije koje namjerava provesti spriječe slični događaj u budućnosti, odmah nakon što su akcije određene. Navedeni izvještaj mora biti u obliku i prema pravilima koje je uspostavio nadležni organ.

ODJELjAK II

Upravljanje

ORA.GEN.200 Sistem upravljanja

(a) Organizacija mora uspostaviti, implementirati i održavati sistem upravljanja koji uključuje:

(1) jasno definisane dužnosti i odgovornosti kroz organizaciju, uključujući direktnu odgovornost za bezbjednost od strane odgovornog rukovodioca;

(2) opis cjelokupne filozofije i principa organizacije u odnosu na bezbjednost, poznate kao politika bezbjednosti;

(3) određivanje opasnosti bezbjednosti vazduhoplovstva u odnosu na aktivnosti organizacije, njihovu evaluaciju i upravljanje povezanih rizika, uključujući preduzimanje mjera u svrhu smanjenja rizika i potvrđivanje njihove efikasnosti;

(4) održavanje osoblja osposobljenim i kompetentnim za izvršavanje njihovih zadataka;

(5) dokumentaciju svih ključnih procesa sistema upravljanja, uključujući proces osvješćivanja osoblja o njihovim odgovornostima, i procedure za izmjenu te dokumentacije;

(6) funkciju nadgledanja usklađenosti organizacije s relevantnim zahtjevima. Nadgledanje usklađenosti mora uključivati sistem osiguranja povratnih informacija o nalazima odgovornom rukovodiocu kako bi se

osigurala efikasna implementacija korektivnih mjera kako je potrebno; i

(7) bilo koje dodatne zahtjeve koji su propisani u relevantnim poddijelovima ovog dijela ili drugih primjenjivih dijelova.

(b) Sistem upravljanja mora odgovarati veličini organizacije i prirodi i kompleksnosti njenih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike koji se odnose na te aktivnosti.

(c) Nezavisno od tačke (a), u organizaciji koja provodi obuku samo za LAPL, PPL, SPL ili BPL i odgovarajuća ovlašćenja ili sertifikate, upravljanje bezbjednosnim rizicima i nadgledanje usklađenosti definisano u tački (a) podtački 3. i tački (a) podtački 6. može se obaviti u okviru organizacijskog pregleda koji se provodi najmanje jednom u kalendarskoj godini.

Organizacija obavještava nadležni organ o rezultatima pregleda bez nepotrebnog odgađanja.

ORA.GEN.205 Ugovorne aktivnosti

(a) Ugovorne aktivnosti uključuju sve aktivnosti organizacije unutar obima odobrenja koja se izvode od druge organizacije koja je sertifikovana da cprovodi predmetne aktivnosti ili nije sertifikovana, ali radi pod odobrenjem ugovorne organizacije. Organizacija mora osigurati da kad ugovara ili nabavlja bilo koji dio svojih aktivnosti, da su ugovorna ili nabavna usluga ili proizvod usklađeni s primjenjivim zahtjevima.

(b) Kad sertifikovana organizacija ugovori bilo koji dio svojih aktivnosti organizaciji koja nije sertifikovana u skladu sa ovim dijelom da cprovodi takvu aktivnost, ugovorna organizacija mora raditi pod odobrenjem ugovorne organizacije. Ugovorna organizacija mora osigurati da je nadležnom organu dat pristup ugovornoj organizaciji, kako bi se utvrdila kontinuirana usklađenost s primjenjivim zahtjevima.

ORA.GEN.210 Zahtjevi za osoblje

(a) Organizacija mora odrediti odgovornog rukovodioca, koji posjeduje ovlašćenje kojim osigurava da je za sve aktivnosti osigurano dovoljno finansijskih sredstava i kojom osigurava da se sve aktivnosti izvode u skladu sa primjenjivim zahtjevima. Odgovorni rukovodilac je odgovoran za uspostavljanje i održavanje efektivnog sistema upravljanja.

(b) Lice ili grupa lica mora biti imenovana od strane organizacije, s odgovornostima kojima se osigurava da organizacija ostaje u skladu sa primjenjivim zahtjevima. To lice/a će biti odgovorni odgovornom rukovodiocu.

(c) Organizacija mora imati dovoljan broj kvalifikovanog osoblja za planirane zadatke i aktivnosti koje se trebaju obaviti u skladu sa primjenjivim zahtjevima.

(d) Organizacija mora održavati evidnecije o odgovarajućem iskustvu, kvalifikacijama i osposobljenosti kako bi dokazala usklađenost sa stavom (c).

(e) Organizacija mora osigurati da je sve osoblje svjesno pravila i procedura koje su relevantne za izvršavanje njihovih dužnosti.

ORA.GEN.215 Zahtjevi za smještaj

Organizacija mora imati smještaj koji omogućava izvršavanje i upravljanje svih planiranih zadataka i aktivnosti u skladu sa primjenjivim zahtjevima.

ORA.GEN.220 Čuvanje evidnecija

(a) Organizacija mora uspostaviti sistem čuvanja evidnecija koji omogućava prikladno čuvanje i pouzdano praćenje svih razvijenih aktivnosti, pokrivajući posebno sve elemente naznačene u ORA.GEN.200.

(b) Format evidnecija mora biti određen u procedurama organizacije.

(c) Evidnecije moraju biti čuvane na način koji osigurava zaštitu od oštećenja, neovlašćene izmjene i krađe.

PODDIO ATO

ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OBUKU ODJELjAK I

Uopšteno

ORA.ATO.100 Područje primjene

Ovaj Poddio uspostavlja zahtjeve koje mora ispunjavati organizacija koja provodi obuku za dozvole pilota i povezana ovlašćenja i sertifikate.

ORA.ATO.105 Zahtjev

(a) Podnosioci zahtjeva za izdavanje sertifikata kao odobrenoj organizaciji za obuku (ATO-u) moraju dostaviti nadležnom organu:

(1) sljedeće informacije:

i. naziv i adresu organizacije za obuku;

ii. datum planiranog početka aktivnosti;

iii. lične detalje (detaljnu biografiju) i kvalifikacije za rukovodioca obuke (HT), za instruktora/e za sprovođenje obuke u letu, za instruktora/e za sprovođenje obuke na simulatoru i za instruktora/e za sprovođenje teorijske obuke;

iv. ime/na i adresu/e aerodroma i/ili operativnog/ih mjesta na kojima će se obuka provoditi;

v. spisak vazduhoplova kojima će se operisati u svrhu osposobljavanja, uključujući njihovu grupu, klasu ili tip, registraciju, vlasnika i kategoriju sertifikata plovidbenosti ako je primjenjivo;

vi. popis uređaja za obuku koji simuliraju let (FSTD-ovi) koje organizacija za obuku namjerava koristiti ako je primjenjivo;

vii. vrstu osposobljavanja koju organizacija za obuku želi provoditi i pripadajuće programe obuke; i

(2) operativne priručnike i priručnike za obuku.

(b) Organizacije za obuku za testno letenje. Bez obzira na (a)(1)iv i v, organizacija za obuku za testno letenje mora dostaviti samo sljedeće:

(1) Ime/na i adresu/e osnovnog aerodroma i/ili operativnog/ih mjesta na kojima će se obuka provoditi; i

(2) spisak tipova ili kategorija vazduhoplova koji će se koristiti za obuku za testno letenje.

(c) U slučaju promjena sertifikata, podnosioci zahtjeva moraju dostaviti nadležnom organu relevantne dijelove informacija i dokumentaciju kao što je navedeno u (a).

ORA.ATO.110 Zahtjevi za osoblje

(a) HT mora biti imenovan. HT mora imati veliko iskustvo u svojstvu instruktora u područjima relevantnim za obuku koje ATO provodi i mora posjedovati osobine potrebne za uspješno vođenje i rukovođenje organizacijom.

(b) Odgovornosti HT -a moraju uključivati:

(1) osiguranje da je obuka koje se provodi u skladu sa dijelom-FCL i, u slučaju osposobljavanja za testno letenje, da su relevantni zahtjevi iz dijela-21 i programi osposobljavanja uspostavljeni;

(2) osiguranje da je zadovoljavajuća integracija osposobljavanja u letu na vazduhoplovima ili uređajima za obuku koji simuliraju let i teorijske obuke; i

(3) nadzor napretka pojedinog podnosioca zahtjeva.

(c) Instruktori za sprovođenje teorijskog osposobljavanja moraju imati:

(1) praktično iskustvo u vazduhoplovstvu u područjima koja su relevantna za obuku koju provode i završen kurs iz metodike i tehnike osposobljavanja; ili

(2) prethodno iskustvo u sprovođenju teorijskog osposobljavanja i prikladno teorijsko iskustvo u predmetu za koji će provoditi obuku.

(d) Instruktori za sprovođenje osposobljavanja u letu i instruktori za sprovođenje osposobljavanja na uređajima za obuku koji simuliraju let moraju imati kvalifikacije kako zahtijeva dio-FCL za vrstu osposobljavanja koju će provoditi.

ORA.ATO.120 Čuvanje evidnecija

Sljedeće evidnecije moraju se čuvati za period od najmanje 3 godine nakon završetka osposobljavanja:

(a) detalji o teorijskom, letačkom i osposobljavanju na uređaju za obuku koji simuliraju let koji su dati pojedinom podnosiocu zahtjeva;

(b) detaljni i redovni izvještaji o napretku od instruktora uključujući procjene, i redovni testovi napretka u letenju i teorijski ispiti; i

(c) informacije o dozvolama i povezanim ovlašćenjima i sertifikatima podnosioca zahtjeva, uključujući datume isteka valjanosti uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti i ovlašćenjima.

ORA.ATO.125 Program osposobljavanja

(a) Program osposobljavanja mora biti razvijen za svaku vrstu kursa koji će se izvoditi.

(b) Program osposobljavanja mora biti usklađen sa zahtjevima dijela-FCL i, u slučaju osposobljavanja za testno letenje, s relevantnim zahtjevima dijela-21.

ORA.ATO.130 Priručnik osposobljavanja i operativni priručnik

(a) ATO mora uspostaviti i održavati priručnik osposobljavanja i operativni priručnik koji sadrže informacije i instrukcije koje omogućavaju osoblju da sprovodi svoje dužnosti i koje daju uputstva podnosiocima zahtjeva na koji način moraju ispuniti zahtjeve kursa.

(b) ATO mora omogućiti dostupnost osoblju i gdje je prikladno podnosiocima zahtjeva informacije sadržane u priručniku osposobljavanja, u operativnom priručniku i u dokumentaciji odobrenja ATO-a.

(c) U slučaju da ATO izvodi obuku za testno letenje, operativni priručnik mora ispunjavati zahtjeve operativnog priručnika za testno letenje, kao što je uspostavljeno u dijelu-21.

(d) Operativni priručnik mora uspostaviti šeme vremenskih ograničenja naleta za instruktore osposobljavanja u letu, uključujući maksimalni broj sati naleta, maksimalni broj sati naleta osposobljavanja i minimalno vrijeme odmora između dužnosti osposobljavanja u skladu sa dijelom-ORO.

ORA.ATO.135 Vazduhoplov za obuku i FSTD-ovi

(a) ATO mora koristiti prikladnu flotu vazduhoplova za obuku ili FSTD-ove koji su prikladni za kurseve osposobljavanja koji se sprovode.

(b) ATO će provoditi obuku na FSTD-ovima samo kad je dokazao nadležnom organu:

(1) prikladnost između FSTD specifikacija i povezanog programa osposobljavanja;

(2) da su FSTD-ovi koji se koriste usklađeni s relevantnim zahtjevima dijela-FCL;

(3) u slučaju simulatora letenja (FFS-ovi), da FFS prikladno reprezentuje relevantni tip vazduhoplova; i

(4) da je ugradio u sistem prikladno nadgledanje promjena FSTD-a i da je osigurao da te promjene ne utiču na prikladnost programa osposobljavanja.

(c) Ako je vazduhoplov koji se koristi za test praktične osposobljenosti drugačijeg tipa od FFS-a koji se koristio za obuku za letenje u vizuelnim uslovima, maksimalno priznavanje mora biti ograničeno na ono koje se odnosi na FNPT II za avione i FNPT II/III za helikoptere u relevantnom letačkom programu osposobljavanja.

(d) Organizacije za obuku za testno letenje. Vazduhoplov koji se koristi za obuku za testno letenje mora biti prikladno opremljen s testnim letačkim instrumentima, u skladu sa svrhom osposobljavanja.

ORA.ATO.140 Aerodromi i operativna mjesta

Kad izvodi letačku obuku na vazduhoplovu, ATO mora koristiti aerodrome ili operativna mjesta koja imaju prikladan smještaj i karakteristike koje dopuštaju obuku relevantnih manevara, uzimajući u obzir obuku koja se provodi i kategoriju i tip vazduhoplova koji se koristi.

ORA.ATO.145 Preduslovi za obuku

(a) ATO mora osigurati da polaznici zadovolje sve preduslove za obuku utvrđene u dijelu-MED, dijeluFCL i ako je primjenjivo, one koji su određeni u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu sa Pravilnikom o sertifikaciji plovidbenosti i ekološkoj sertifikaciji vazduhoplova i vazduhoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za sertifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.

(b) U slučaju ATO-ova koji provode obuku za testno

letenje, podnosioci zahtjeva moraju ispunjavati sve preduslove za obuku utvrđene u skladu sa Pravilnikom o sertifikaciji plovidbenosti i ekološkoj sertifikaciji vazduhoplova i vazduhoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za sertifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija**.**

ORA.ATO.150 Obuka u trećim zemljama

Kad je ATO odobren za sprovođenje osposobljavanja za ovlašćenje za instrumentalno letenje (IR) u trećim zemljama:

(a) program osposobljavanja mora uključivati aklimatizacijsko letenje u jednoj od država članica prije nego se sprovede test praktične osposobljenosti za IR; i

(b) test praktične osposobljenosti za IR mora biti sproveden u jednoj od država članica.

ODJELjAK II

Dodatni zahtjevi za ATO-ove koji provode obuku za CPL; MPL, ATPL, povezana ovlašćenja i sertifikate

ORA.ATO.210 Zahtjevi za osoblje

(a) Rukovodilac obuke (HT). Osim u slučaju za ATO koji sprovodi obuku za testno letenje, imenovani HT mora imati veliko iskustvo kao instruktor za profesionalnu dozvolu pilota i pripadajuća ovlašćenja ili sertifikate.

(b) Glavni instruktor letenja (CFI). ATO koji sprovodi letačku obuku mora imenovati CFI-ja koji mora biti odgovoran za nadgledanje instruktora letenja i instruktora koji provode obuku u uređajima koji simuliraju let, a radi standardiziranje osposobljavanja na avionu i na uređajima koji simuliraju let. CFI mora posjedovati najvišu profesionalnu dozvolu i pripadajuća ovlašćenja koja su povezana s kursevima letačkog osposobljavanja koji se provode i imati sertifikat instruktora s privilegijama koje mu daju da cprovodi obuku za najmanje jedan od ponuđenih kurseva osposobljavanja.

(c) Glavni instruktor za sprovođenje teorijske obuke (CTKI). ATO koji sprovodi teorijsku obuku mora imenovati CTKI koji mora biti odgovoran za nadgledanje svih instruktora za sprovođenje teorijskog osposobljavanja i za standardizaciju cjelokupnog teorijskog osposobljavanja. CTKI mora imati veliko iskustvo kao instruktor teorijskog osposobljavanja u područjima relevantnima za obuku koju provodi ATO.

ORA.ATO.225 Program osposobljavanja

(a) Program osposobljavanja mora uključivati detaljno opisane faze letačkog i teorijskog osposobljavanja, sedmicu po sedmicu ili po fazama, spisak standardnih vježbi i pregled nastavnog plana i programa.

(b) Sadržaj i redosljed programa osposobljavanja moraju biti specifikovani u priručniku osposobljavanja.

ORA.ATO.230 Priručnik osposobljavanja i operativni priručnik

(a) Priručnik osposobljavanja mora sadržavati standarde, svrhu i ciljeve osposobljavanja za svaku fazu osposobljavanja koju su podnosioci zahtjeva obavezni zadovoljiti i mora sadržavati sljedeće elemente:

plan osposobljavanja; pripremu i izvršavanje vježbi u vazduhu; letačku obuku na FSTD-ovima,ako je primjenjivo; teorijsku obuku.

(b) Operativni priručnik mora dati relevantne informacije određenim grupama osoblja, kao što su instruktori letenja, instruktori koji provode obuku u uređajima koji simuliraju let, instruktori koji provode teorijsku obuku, operativno osoblje i osoblje održavanja, i mora sadržavati uopštene, tehničke, rutne informacije i informacije o osposobljavanju osoblja.

ODJELjAK III

Dodatni zahtjevi za ATO-ove koji provode specifične vrste osposobljavanja

Poglavlje 1.

Kurs učenja na daljinu

ORA.ATO.300 Uopšteno

ATO može biti odobren za sprovođenje kurseva modularnih programa koristeći metodu učenja na daljinu u sljedećim slučajevima:

(a) za kurseve modularnog teorijskog osposobljavanja;

(b) za kurseve dodatnog teorijskog znanja za ovlašćenje za klasu ili tip; ili

(c) za kurseve odobrenog preduslovnog potrebnog teorijskog znanja za prvo ovlašćenje za tip za višemotorne helikoptere.

ORA.ATO.305 Obuka u učionici

(a) Element osposobljavanja u učionici mora biti uključen u svim predmetima modularnog kursa učenja na daljinu.

(b) Ukupno vrijeme provedeno u stvarnom osposobljavanju u učionici ne smije biti manje od 10% od ukupnog vremena trajanja kursa.

(c) Obzirom na navedeno, učionica mora biti dostupna ili u glavnom mjestu smještaja poslovnih aktivnosti ATO-a ili u sklopu prikladnog smještaja na nekoj drugoj lokaciji.

ORA.ATO.310 Instruktori

Svi instruktori moraju biti u potpunosti upoznati sa zahtjevima programa kursa učenja na daljinu.

Poglavlje 2.

Obuka bez osposobljavanja u vazduhoplovu (ZFTT)

ORA.ATO.330 Uopšteno

(a) Odobrenje za obuku bez osposobljavanja u vazduhoplovu (ZFTT), kao što je specifikovano u dijelu-FCL, može biti odobreno samo ATO-ima koji takođe imaju privilegije da provode CAT operacije ili ATO-ima koji imaju specifikovane sporazume sa CAT operatorima.

(b) Odobrenje za ZFTT će biti izdato samo ako operator ima najmanje 90 dana operativnog iskustva na tipu aviona.

(c) U slučaju da ZFTT sprovodi ATO koji ima specifikovan sporazum sa operatopom, uslov od 90 dana operativnog iskustva neće biti primjenjiv ako TRI(A) koji je uključen u dodatnim polijetanjima i slijetanjima, u skladu sa dijelom-ORO, ima operativno iskustvo na tipu aviona.

ORA.ATO.335 Simulator letenja

(a) FFS odobren za ZFTT mora biti upotrebljiv u skladu sa kriterijima sistema upravljanja ATO-a.

(b) Pokretni i vizuelni sistem FFS-a mora biti u potpunosti upotrebljiv, u skladu sa primjenjivim specifikacijama sertifikacije za FSTD kao što je definisano u ORA.FSTD.205.

Poglavlje 3.

Integrisani kursevi osposobljavanja za dozvolu pilota višečlane posade

ORA.ATO.350 Uopšteno

Privilegije za sprovođenje MPL integrisanog kursa biće date samo ATO-u koji je takođe odobren da cprovodi CAT operacije ili ima specifikovan sporazum sa CAT operatopom.

Poglavlje 4.

Obuka za testno letenje

ORA.ATO.355 Organizacija za obuku za testno letenje

(a) ATO koji je odobren da cprovodi obuku za testno letenje za sticanje kategorije 1 ili 2 ovlašćenja za testno letenje u skladu sa dijelom-FCL može proširiti svoje privilegije na sprovođenje osposobljavanja za druge kategorije testnog letenja i druge kategorije osoblja za testno letenje, ako:

(1) su ispunjeni relevantni zahtjevi dijela-21; i

(2) postoje specifikovani sporazumi između ATO-a i dijela-21 organizacije koja upošljava ili namjerava uposliti takvo osoblje.

(b) Evidencija o obuci mora uključivati pisane izvještaje od podnosioca zahtjeva, kao što se zahtijeva programom osposobljavanja, uključujući, gdje je primjenjivo, obradu podataka i analize evidentiranih parametara relevantnih za tip testnog leta.

PODDIO FSTD

ZAHTJEVI ZA ORGANIZACIJE KOJE RADE UREĐAJIMA ZA OBUKU KOJI SIMULIRAJU LET (FSTD-ovi) I ZAHTJEVI ZA KVALIFIKACIJU FSTD-ova

ODJELjAK I

Zahtjevi za organizacije koje rade FSTD-ovima

ORA.FSTD.100 Uopšteno

(a) Podnosilac zahtjeva za sertifikat kvalifikacije FSTD-a mora dokazati nadležnom organu da je uspostavio sistem upravljanja u skladu sa ORA.GENom, odjeljak II. Predmetno dokazivanje mora osigurati da podnosilac zahtjeva, direktno ili preko ugovora, ima sposobnost za održavanje performansi, funkcija i ostalih karakteristika specifikovanih za nivo kvalifikacije FSTD-a i sposobnost za kontrolu instalacija FSTD-a.

(b) Ako je podnosilac zahtjeva imalac sertifikata kvalifikacije izdatog u skladu sa ovim dijelom, FSTD specifikacije moraju biti specifikovane:

(1) u uslovima ATO sertifikata; ili

(2) u slučaju imaoca AOC-a, u priručniku osposobljavanja.

ORA.FSTD.105 Održavanje kvalifikacije FSTD-a

(a) Kako bi održao kvalifikaciju FSTD-a, imalac sertifikata kvalifikacije FSTD-a mora provoditi kompletni set testova sadržanih u uputstvu za sprovođenje kvalifikacijskih testova (MQTG) i mora provoditi funkcionalne i subjektivne testove progresivno kroz 12-mjesečni period.

(b) Rezultati moraju biti datirani, označeni kao analizirani i ocijenjeni, i čuvani u skladu sa ORA.FSTD.240, u svrhu dokazivanja da je standard FSTD-a održavan.

(c) Konfiguracijski kontrolni sistem mora biti uspostavljen kako bi se osigurala kontinuirana integracija hardvera i softvera kvalifikovanog FSTD-a.

ORA.FSTD.110 Modifikacije

(a) Imalac sertifikata kvalifikacije FSTD-a mora uspostaviti i održavati sistem kako bi utvrdio, procijenio i uklopio bilo koju važnu modifikaciju u FSTD-ove kojima radi, a posebno:

(1) bilo koju modifikaciju vazduhoplova koja je bitna za obuku, testiranje i provjere, bez obzira je li stavljena na snagu putem direktive o plovidbenosti; i

(2) bilo koju modifikaciju FSTD-a, uključujući pokretne i vizuelne sisteme, kad su bitni za obuku, testiranje i provjere, kao što je to u slučaju izmjene podataka.

(b) Modifikacije FSTD-a hardvera i softvera koje utiču na rukovanje, performanse i operativne sisteme ili bilo koja velika modifikacija pokretnog ili vizuelnog sistema mora biti evaluirana kako bi se odredio uticaj na prvobitni kriterij kvalifikacije. Organizacija mora pripremiti izmjene za bilo koje validacijske testove na koje je izvršen uticaj.

Organizacija mora obavijestiti nadležni organ unaprijed u slučaju velikih promjena kako bi se utvrdilo jesu li testovi provedeni na zadovoljavajući način.

Nadležni organ mora odrediti je li nakon modifikacije potrebna specifična evaluacija FSTD-a, a prije nego se vrati u upotrebu za obuku.

ORA.FSTD.115 Instalacije

(a) Imalac sertifikata kvalifikacije FSTD-a mora osigurati da:

(1) je FSTD smješten u prikladnom okruženju koje podržava bezbjedan i pouzdan rad;

(2) da su svi korisnici FSTD-a kao i osoblje održavanja upućeni o sigurnom korišćenju FSTD-a kako bi se osiguralo da su svjesni potpune bezbjednosne opreme i procedura povezanih s FSTD-om u slučaju vanredne opasnosti; i

(3) da je FSTD i njegova instalacija usklađena sa lokalnim propisima o zaštiti zdravlja i bezbjednosti.

(b) FSTD-ov bezbjednosni sklop, kao što su zaustavljanje i svjetla u vanrednom slučaju, mora biti provjeren najmanje jednom godišnje i to mora biti evidentirano.

ORA.FSTD.120 Dodatna oprema

Kad je dodatna oprema dodata FSTD-u, iako nije potrebna za kvalifikaciju, ista mora biti procijenjena od nadležnog organa kako bi se osiguralo da nema negativnih posljedica na kvalitet osposobljavanja.

ODJELjAK II

Zahtjevi za kvalifikaciju FSTD-ova

ORA.FSTD.200 Zahtjev za kvalifikaciju FSTD-a

(a) Zahtjev za sertifikat kvalifikacije FSTD-a mora biti predat u obliku i na način kako je uspostavio nadležni organ:

(1) u slučaju uređaja za obuku osnovnog instrumentalnog letenja (BIDT-ovi), od strane BIDT proizvođača;

(2) u ostalim slučajevima, od organizacije koja ima namjeru raditi FSTD-om.

(b) Podnosioci zahtjeva za inicijalnu kvalifikaciju moraju dostaviti nadležnom organu svu dokumentaciju kojom dokazuju kako ispunjavaju zahtjeve uspostavljene u ovom Pravilniku. Predmetna dokumentacija mora uključivati proceduru uspostavljenu kako bi se osigurala usklađenost s ORA.GEN.130 i ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Sertifikacijske specifikacije za FSTD-ove

(a) Agencija mora izdati, u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja, sertifikacijske specifikacije kao standardno mjerilo kako bi se dokazala usklađenost FSTD-a s osnovnim zahtjevima Priloga III Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja.

(b) Predmetne sertifikacijske specifikacije moraju biti dovoljno detaljne i specifikovane kako bi naznačile podnosiocu zahtjeva koje uslove mora ispunjavati u svrhu izdavanja kvalifikacije.

ORA.FSTD.210 Osnove kvalifikacije

(a) Osnove kvalifikacije za izdavanje sertifikata kvalifikacije FSTD-a sastoji se od:

(1) primjenjivih sertifikacijskih specifikacija uspostavljenih od Agencije koji stupaju na snagu od datuma podnošenja zahtjeva za inicijalnu kvalifikaciju;

(2) podataka o provjeri valjanosti vazduhoplova određenih u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti odobrenih u skladu sa Pravilnikom o sertifikaciji plovidbenosti i ekološkoj sertifikaciji vazduhoplova i vazduhoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za sertifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ako je primjenjivo; i

(3) bilo kojih specifičnih uslova propisanih od nadležnog organa ako povezani sa sertifikacijskim specifikacijama ne sadrže prikladne ili odgovarajuće standarde FSTD-a jer FSTD ima neispitan ili drugačiji sklop u odnosu na one na osnovu kojih su primjenjive sertifikacijske specifikacije bazirane.

(b) Osnov kvalifikacije mora biti primjenjiv za buduće periodične kvalifikacije FSTD-a, osim ako je rekategorizovan.

ORA.FSTD.225 Trajanje i kontinuirana valjanost

(a) Kvalifikacija simulatora letenja (FFS), uređaja za letačku obuku (FTD) ili uređaja za obuku letačkih i navigacionih procedura (FNPT) ostaće valjana ako:

(1) su FSTD i organizacija koja radi FSTD-om usklađeni sa primjenjivim zahtjevima;

(2) je nadležnom organu osiguran pristup organizaciji kao što je definisano u ORA.GEN.140 kako bi se utvrdila kontinuirana valjanost sa relevantnim zahtjevima Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog vazduhoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost vazdušnog saobraćaja; i

(3) sertifikat kvalifikacije nije izmijenjen ili oduzet.

(b) Period od 12 mjeseci uspostavljen u ARA.FSTD.120(b)(1) može biti produžen do najviše 36 mjeseci, u sljedećim okolnostima:

(1) kad je FSTD bio podvrgnut inicijalnoj i najmanje još jednoj periodičnoj evaluaciji kojom je uspostavljena usklađenost sa osnovama kvalifikacije;

(2) kad imalac sertifikata kvalifikacije FSTD-a ima zadovoljavajuće evidencije sa uspješnih FSTD evaluacija tokom zadnjih 36 mjeseci;

(3) kad nadležni organ provodi formalnu reviziju (audit) sistema nadgledanja usklađenosti u organizaciji svakih 12 mjeseci kako je definisano u ORA.GEN.200(a)(6); i

(4) kad određeno lice u organizaciji sa odgovarajućim iskustvom pregleda redovno periodično sprovođenje kvalifikacijskih testova (QTG) i provodi relevantne funkcionalne i subjektivne testove svakih 12 mjeseci i dostavlja izvještaje s rezultatima nadležnom organu.

(c) Kvalifikacija BIDT-a ostaje valjana pod uslovom redovnih evaluacija usklađenosti sa primjenjivim osnovama kvalifikacije od nadležnog organa u skladu sa ARA.FSTD.120.

(d) Po izmjeni ili oduzimanju, sertifikat kvalifikacije FSTD-a mora se vratiti nadležnom organu.

ORA.FSTD.230 Promjene kvalifikovanog FSTD-a

(a) Imalac sertifikata kvalifikacije FSTD-a mora obavijestiti nadležni organ u slučaju prijedloga promjena FSTD-a, kao što su:

(1) velike modifikacije;

(2) relokacija FSTD-a; i

(3) bilo koje deaktiviranje FSTD-a.

(b) U slučaju nadogradnje nivoa kvalifikacije FSTD-a, organizacija mora podnijeti zahtjev za evaluaciju nadogradnje. Organizacija mora provesti sve validacijske testove za traženi nivo kvalifikacije. Rezultati prijašnjih evaluacija neće se koristiti za validaciju performansi FSTD-a za postojeću nadogradnju.

(c) Kad je FSTD premješten na novu lokaciju, organizacija mora obavijestiti nadležni organ prije planirane aktivnosti zajedno s planom povezanih postupaka. Prije vraćanja FSTD-a u korišćenje na novoj lokaciji, organizacija mora provesti najmanje 1/3 validacijskih testova, i funkcionalnih i subjektivnih testova kako bi osigurala da performanse FSTD-a ispunjavaju prvobitne kvalifikacijske standarde.

Kopija dokumentacije testova mora se čuvati zajedno sa evidnecijama FSTD-a za pregled od nadležnog organa.

Nadležni organ može provesti evaluaciju FSTD-a nakon relokacije. Evaluacija mora biti u skladu sa prvobitnim osnovama kvalifikacije FSTD-a.

(d) Ako organizacija planira ukinuti FSTD iz aktivnog statusa na duži period, mora obavijestiti nadležni organ i uspostaviti odgovarajuću kontrolu za period tokom kojeg će FSTD biti neaktivan.

Organizacija mora dogovoriti s nadležnim organom plan deaktiviranja, bilo koje čuvanje i re-aktiviranje kako bi se osiguralo da se FSTD može vratiti u aktivno stanje na prvobitnom nivou kvalifikacije.

ORA.FSTD.235 Prenos kvalifikacije FSTD-a

(a) Kada dolazi do promjene organizacije koja radi FSTDom, nova organizacija mora obavijestiti nadležni organ unaprijed kako bi se dogovorio plan prenosa FSTD-a.

(b) Nadležni organ može provesti evaluaciju u skladu sa prvobitnim osnovama kvalifikacije FSTD-a.

(c) Kad FSTD više ne udovoljava uslovima inicijalne kvalifikacije, organizacija će podnijeti zahtjev za novi sertifikat kvalifikacije FSTD-a.

ORA.FSTD.240 Čuvanje evidnecija

Imalac sertifikata kvalifikacije FSTD-a mora čuvati evidnecije:

(a) svih dokumenata koji opisuju i daju inicijalne kvalifikacijske uslove i nivo FSTD-a za čitavo vrijeme upotrebe FSTD-a; i

(b) bilo koje periodične dokumente i izvještaje povezane sa svakim FSTD-om i s aktivnostima nadgledanja usklađenosti za period od najmanje 5 godina.

PODDIO AeMC

VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKI CENTRI

ODJELjAK I

Uopšteno ORA.AeMC.105 Obim

Ovaj Poddio uspostavlja dodatne zahtjeve koje moraju ispunjavati organizacije da bi se kvalifikovale za izdavanje ili kontinuiranu valjanost odobrenja vazduhoplovnomedicinskog centra (AeMC) da izdaje sertifikate o zdravstvenoj sposobnosti, uključujuci inicijalni sertifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1.

ORA.AeMC.115 Zahtjev

Podnosioci zahtjeva za AeMC sertifikat moraju:

(a) udovoljavati MED.D.005; i

(b) pored dokumentacije za odobrenje organizacije zahtijevane u ORA.GEN.115, osigurati detalje o kliničkoj povezanosti ili vezu s određenim bolnicama ili medicinskim institutima u svrhu specijalističkih ljekarskih pregleda.

ORA.AeMC.135 Kontinuirana valjanost

AeMC sertifikat će se izdati na neodređeno vrijeme. Ostaće valjan zavisno od činjenice da li imalac i vazduhoplovno-medicinski ispitivači organizacije:

AeMC sertifikat će se izdati na neodređeno vrijeme. Ostaće valjan zavisno od činjenice da li imalac i vazduhoplovno-medicinski ispitivači organizacije:

(a) udovoljavaju MED.D.030; i

(b) osiguravaju kontinuirano iskustvo obavljajući odgovarajuci broj ljekarskih pregleda kategorije 1 svake godine.

ODJELjAK II

Upravljanje

ORA.AeMC.200 Sistem upravljanja

AeMC mora uspostaviti i održavati sistem upravljanja koji obuhvata stavke navedene u ORA.GEN.200 i, dodatno, procese:

(a) za medicinsku sertifikaciju u skladu sa dijelom MED; i

(b) za osiguranje medicinske povjerljivosti u svakom trenutku.

ORA.AeMC.210 Zahtjevi za osoblje

(a) AeMC mora:

(1) imati vazduhoplovno-medicinskog ispitivača (AME-a) imenovanog za rukovodioca AeMC-a, s privilegijom za izdavanje kategorije 1 sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti i dovoljno iskustva u vazduhoplovnoj medicini da obavlja svoje dužnosti; i

(2) imati za osoblje adekvatan broj potpuno kvalifikovanih AME-a i drugog tehničkog osoblja i stručnjaka.

(b) Rukovodilac AeMC-a je odgovoran za koordinaciju procjene rezultata ljekarskih pregleda i potpisivanje izvještaja, sertifikata i inicijalnih sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1.

ORA.AeMC.215 Zahtjevi za smještaj

AeMC mora biti opremljen medicinsko-tehničkim sredstvima adekvatnim za obavljanje vazduhoplovno-medicinskih pregleda nužnih za korišćenje privilegija u obimu odobrenja.

ORA.AeMC.220 Čuvanje evidnecija

Osim evidnecija zahtijevanih u ORA.GEN.220, AeMC mora:

(a) voditi evidnecije sa detaljima o ljekarskim pregledima i procjenama napravljenim za izdavanje, produžavanje ili obnavljanje sertifikata o zdravstvenoj sposobnosti, i njihovim rezultatima, za period od najmanje 10 godina nakon posljednjeg datuma pregleda; i

(b) držati sve medicinske evidnecije na način koji osigurava da se medicinska povjerljivost poštuje cijelo vrijeme.