

	EXTENSION ekstenzija za operacioni sto <i>Napomena: Svi modeli medicinskog sredstva i kataloški brojevi su navedeni u tabeli koja se nalazi u prilogu ove potvrde i čini njen sastavni dio.</i>							Banja Luka
23.	THORACIC AND POST- OPERATIVE DRAINAGE SYSTEMS, BLOOD RECOVERY AND AUTO- TRANSFUSION SYSTEMS torakalni i postoperativni drenažni sistem, sistem za krvni oporavak i autotransfuziju CUSTOM PACK nestandardni paket PORTABLE VACUUM UNITS AND RELATED ACCESSORIES portabilna vakumska jedinica i pripadajuća oprema <i>Napomena: Svi modeli, veličine i kataloški brojevi medicinskog sredstva navedeni su u dodatku potvrde i čine njen sastavni dio.</i>	Klasa IIa	06-07.4-2-1889/16	31.05.2016	29.05.2021	u zdravstvenim ustanovama i specijalizovanim prodavnicama	REDAX S.p.A Via Galileo Galilei 18 Poggio Rusco (MN), Italija	RAUCHE MEDICAL d.o.o. Zagrebačka 4 Mostar

Укупан број медицинских средстава за која је извршен упис и обнова уписа у Регистар од 01. маја до 31. маја 2016. године је 90.

Број 10-02.3- 4335/16  
30. августа 2016. године  
Бања Лука

по овлаштењу в.д. директора  
Начелник Сектора за клиничка испитивања  
Mr ph. **Татјана Понорац**, спес.

## DIREKCIJA ZA CIVILNO ZRAKOPLOVSTVO BOSNE I HERCEGOVINE

### 1016

Na osnovu člana 16. i člana 61. stav (2) Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", br. 32/02 i 102/09), te člana 14. stav (1) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 39/09), generalni direktor Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine donosi

### PRAVILNIK O LETAČKOM OSOBLJU

Član 1.  
(Predmet)

- (1) Ovim Pravilnikom se utvrđuju detaljna pravila za:
- različita ovlaštenja za dozvole pilota, uvjete za izdavanje, održavanje, mijenjanje, ograničavanje, suspendovanje ili oduzimanje dozvola, privilegija i odgovornosti imatelja dozvola, uvjete za konverziju postojećih nacionalnih dozvola pilota i nacionalnih dozvola inženjera leta u dozvole pilota, kao i uvjete pod kojim se prihvataju dozvole izdate u trećim zemljama;
  - certifikaciju osoba odgovornih za provođenje letačkog osposobljavanja ili osposobljavanja na uređajima koji simuliraju let i za procjenjivanje vještina pilota;
  - različita uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za pilote, uvjete za izdavanje, održavanje, mijenjanje, ograničavanje, suspendovanje ili oduzimanje uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti, privilegije i odgovornosti imatelja uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti kao i uvjete za konverziju nacionalnih uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti u međusobno priznata uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti;
  - certifikaciju zrakoplovno-medicinskih ispitivača, kao i uvjete pod kojim ljekari opšte prakse mogu djelovati kao zrakoplovno-medicinski ispitivači;

- periodičnu zrakoplovno-medicinsku procjenu članova kabinske posade, kao i kvalifikacije osoba odgovornih za tu procjenu;
- uvjeti za sticanje, održavanje, dopunjavanje, ograničavanje, suspendovanje ili ukidanje potvrda kabinske posade, kao i privilegije i obaveze imatelja potvrda kabinske posade;
- uvjeti za sticanje, održavanje, dopunjavanje, ograničavanje, suspendovanje ili ukidanje certifikata organizacija za osposobljavanje pilota i zrakoplovno-medicinskih centara uključenih u davanje ocjene i zrakoplovno - medicinskih procjena članova posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu;
- zahtjevi za certifikaciju 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:
- Agencija: označava Evropsku agenciju za bezbjednost zračnog saobraćaja (European Aviation Safety Agency - EASA);
  - Država članica: država zajedničkog evropskog zrakoplovnog područja;
  - 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 zrakoplovnog područja);
  - Treća zemlja: država izvan zajedničkog evropskog zrakoplovnog područja;
  - Zajedničke zrakoplovne vlasti (Joint Aviation Authorities - JAA): označava pridruženi organ Evropske konferencije civilnog zrakoplovstva (European Civil

- Aviation Conference - ECAC) koji je sastavljen od predstavnika civilnih zrakoplovnih vlasti država članica;
- f) JAR: označava zrakoplovne zahtjeve usvojene od Zajedničkih zrakoplovnih vlasti kako je primjenjivo na dan 30. juna 2009;
- g) JAR neusaglašena dozvola, ljekarsko uvjerenje pilota ili neusaglašeni certifikat ovlaštenih ljekara: označava dozvolu pilota ili potvrdu ovlaštenog 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 certifikat ovlaštenih ljekara: označava dozvolu pilota i pripadajuća ovlaštenja, certifikate, autorizacije i/ili kvalifikacije, ljekarsko uvjerenje ili potvrdu ovlaštenih 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 zrakoplovnih vlasti u odnosu na JAR, odnosno Evropske agencije za bezbjednost zračnog saobraćaja;
- i) JAR usaglašen certifikat, uvjerenje ili organizacija: označava certifikat, priznatu potvrdu ili organizaciju koja je certifikovana, 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 zračnog transporta u Bosni i Hercegovini - Direkcija za civilno zrakoplovstvo 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 zrakoplova;
- p) Dio-FCL dozvola: označava dozvolu letačkog osoblja koja ispunjava zahtjeve iz Dio I Prilog I ovog Pravilnika;
- q) Dozvola pilota lakog zrakoplova (LAPL): znači rekreacijska dozvola pilota;
- r) Posada zrakoplova: 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) Certifikat zrakoplovno medicinskog centra: označava potvrdu o pravu ispitivanja zdravstvene sposobnosti u smislu zakona kojim se uređuje zračni saobraćaj na teritoriji Bosne i Hercegovine;
- u) Certifikat ispitivača: označava ovlaštenje ispitivača u smislu zakona kojim se uređuje zračni saobraćaj na teritoriji Bosne i Hercegovine;
- v) Certifikat centra za osposobljavanje: potvrda o pravu na obučavanje zrakoplovnog osoblja u smislu zakona kojim se uređuje zračni saobraćaj na teritoriji Bosne i Hercegovine;
- w) JAR certifikat, odobrenje ili organizacija: označava certifikat, priznatu potvrdu ili organizaciju koja je certifikovana, 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 zrakoplovnih vlasti u odnosu na taj JAR;
- x) Čikaška konvencija: Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu predstavlja međunarodni ugovor sastavljen u Čikagu, 7. decembra 1944. godine kojim se uređuju pravila o zračnom prostoru, registraciji zrakoplova, zrakoplovnoj bezbjednosti, kao i ostala detaljna prava država potpisnica u vezi zračnog 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 uvjeti koji se odnose na letačko osoblje dati su u prilogima od I do VII koji čine sastavni dio ovog Pravilnika, a odnose se na:
- a) Prilog I ovog Pravilnika definiše uvjete koji se odnose na sticanje, važenje i načine obnavljanja dozvola, ovlaštenja i certifikata izdatih letačkom osoblju u svrhu regulisanja njihovih prava i obaveza kao člana letačke posade;
- b) Prilog II ovog Pravilnika definiše uvjete koji se odnose na konverziju postojećih nacionalnih dozvola i ovlaštenja za avione i helikoptere sa svrhom izdavanja dozvole i ovlaštenja saglasno zahtjevima iz Priloga I ovog Pravilnika;
- c) Prilog III ovog Pravilnika definiše uvjete koji se odnose na prihvatanje dozvola izdatih od trećih zemalja u svrhu validacije, konverzije (nostrifikacije) ili prihvatanja ovlaštenja za klasu ili tip zrakoplova;
- d) Prilog IV ovog Pravilnika propisuje uvjete pod kojima se ispituje zdravstvena sposobnost letačkog osoblja, vrijeme na koje se ispituje zdravstvena sposobnost letačkog osoblja, uvjeti pod kojima se izdaju certifikati zrakoplovno-medicinskim ispitivačima (AMEs), ljekarima opšte/porodične medicine (GMPs) i ljekarima specijalistima medicine rada (ONMPs).
- e) Prilog V ovog Pravilnika propisuje uvjete pod kojima se vrše kvalifikacije kabinske posade uključene u operacije komercijalnog zračnog prijevoza;
- f) Prilogom VI ovog Pravilnika propisuju se uvjeti koje treba da ispuni BHDCA u pogledu letačkog osoblja pod kojima se mijenjaju, suspenduju ili stavljaju van snage dozvole letačkog osoblja, uvjeti pod kojima se suspenduju ili stavljaju van snage ovlaštenja koja su upisana u dozvolu letačkog osoblja, sadržaj dozvola letačkog osoblja, uvjeti pod kojima se mijenja, suspenduje ili stavlja van snage certifikat organizacije za osposobljavanje, vrijeme na koje se izdaje certifikat organizacije za osposobljavanje i posebni uvjeti koji se odnose na zrakoplovno-medicinske centre i izdavanje certifikata zrakoplovno medicinskom centru;

- g) Prilogom VII ovog Pravilnika propisuju se uvjeti koje treba da ispuni organizacija za osposobljavanje, organizacije koje operišu uređajima za osposobljavanje koji simuliraju let (FSTD), zahtjevi za kvalifikaciju FSTD-a i zrakoplovno medicinskog centra.
- (2) Pomoć u primjeni i dodatna pojašnjenja uvjeta 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 upute o načinu udovoljavanja (*Guidance Material - GM*).
- Član 5.  
(Izdavanje letačkih dozvola i uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti letačkog osoblja)
- (1) Piloti zrakoplova, definisani članom (4) stav (1) tač. b) i c) i stav (5) Dodatka I Poglavlja I Pravilnika o zajedničkim pravilima u oblasti civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost zračnog saobraćaja, tokom provođenja letova zrakoplovom 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 imatelja dozvola definisanim u Prilogu I ovog Pravilnika, imatelji 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 prijevoz 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 zamijenice 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 ovlaštenja, certifikate, 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 ovlaštenja i certifikate 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:
- opis nacionalnih zahtjeva na osnovu kojih su izdate pilotske dozvole;
  - opis obima prava koja su data pilotima;
  - naznaka za koje zahtjeve iz Priloga I ovog Pravilnika se traži priznavanje;
  - 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), imateljima certifikata instruktora za ovlaštenja za klasu ili certifikata ispitivača koji imaju privilegije za jednopilotni složeni zrakoplov visokih performansi, te privilegije se konvertuju u ovlaštenje u dozvoli ili certifikat instruktora za ovlaštenje za tip odnosno ovlaštenje u dozvoli ili certifikat 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 uvjetima:
- privilegije su ograničene na nacionalni zračni prostor ili na njegove dijelove;
  - 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 prijevoz putnika;
  - izvršene individualne procjene rizika bezbjednosti koji će izraditi instruktor sljedeći koncept procjene bezbjednosnih rizika;
  - BHDCA dostavlja izvještaje Agenciji) svake 3 godine.
- (9) Prije nego pilot udovolji potrebnim uvjetima za izdavanje ovlaštenja za instrumentalno letenje propisanim ovim Pravilnikom, BHDCA može do 8. aprila 2019. godine izdati odobrenje pilotu za uživanje posebnih ograničenih privilegija za upravljanje zrakoplovom u instrumentalnim uvjetima, pod sljedećim uvjetima:
- kada je to opravdano u određenim uvjetima koji ne mogu biti ispunjeni kroz ovlaštenja utvrđena ovim Pravilnikom;
  - po izvršenoj procjeni rizika bezbjednosti koju obavlja BHDCA, uzimajući u obzir potrebni stepen osposobljavanja nužan za postizanje potrebnog nivoa pilotske vještine;
  - privilegije takvog odobrenja ograničene su na zračni prostor državnog područja BiH ili njegovih dijelova;
  - nakon što podnositelj zahtjeva završi odgovarajuće osposobljavanje od strane kvalifikovanih instruktora i dokažu potrebne vještine kvalifikovanom ispitivaču, kako je odredila BHDCA;
  - BHDCA obavještava nadležno tijelo za bezbjednost zračnog saobraćaja i druge države članice o posebnostima tog odobrenja, uključujući i svoje obrazloženje i procjenu rizika bezbjednosti;
  - 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;
  - BHDCA obavlja preispitivanje bezbjednosnih pitanja u pogledu provođenja odobrenja i podnosi izvještaj nadležnom tijelu za bezbjednost zračnog saobraćaja najkasnije do 8. aprila 2017.
- Član 7.  
(Postojeća nacionalna uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti pilota i certifikati zrakoplovno-medicinskih ispitivača)
- (1) Uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti pilota i certifikati zrakoplovno-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 certifikate zrakoplovno-medicinskih

ispitivača sa certifikatima koji su u skladu sa formatom utvrđenim u dijelu-ARA.

- (3) Uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti pilota i certifikati zrakoplovno-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 zrakoplova ("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 ovlaštenja za testno letenje u skladu sa Prilogom I ovog Pravilnika i, kada je primjenjivo, BHDCA će im izdati certifikat instruktora za testno letenje odnosno upisati ovlaštenje 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, imatelji 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.

(Uvjeti za prihvatanje dozvola koje su izdale treće zemlje)

- (1) BHDCA može prihvatiti dozvole trećih zemalja i pripadajuće medicinske certifikate izdate od strane ili u ime trećih zemalja, u skladu sa odredbama Priloga III ovog Pravilnika, na bazi reciprociteta uspostavljenog sa trećom zemljom.
- (2) Podnositelji zahtjeva za dozvole iz dijela-FCL koji posjeduju najmanje jednaku dozvolu, ovlaštenje ili certifikat 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 podnositelj zahtjeva mora imati preporuku od odobrene organizacije za osposobljavanje.
- (4) Imateljima 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 zrakoplova kako je navedeno u poddijelu F Priloga I ovog Pravilnika, može se priznati cjelovito osposobljavanje u svrhu ispunjavanja uvjeta za pristupanje polaganju ispita teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti, ako ta dozvola izdata od treće zemlje ima upisano važeće ovlaštenje za tip zrakoplova koji će se

koristiti na ispitu praktične osposobljenosti za sticanje ATPL.

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

#### Član 11.

(Priznavanje osposobljavanja započelih 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 zrakoplovnih vlasti predložene za međusobno priznavanje unutar sistema Zajedničkih zrakoplovnih 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 podnositelji 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 ovlaštenje za tip i podaci o operativnoj prikladnosti)

- (1) Kada se u prilogima ovog Pravilnika upućuje na podatke o operativnoj prikladnosti utvrđene u skladu sa propisom koji definiše certifikaciju plovidbenosti i ekološku certifikaciju zrakoplova i sa njima povezanih proizvoda, dijelova, uređaja kao i certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, a oni nisu dostupni za zrakoplov odgovarajućeg tipa, polaznik kursa osposobljavanja za ovlaštenje za tip mora zadovoljavati samo odredbe Priloga I ovog Pravilnika.
- (2) U kurseve osposobljavanja za ovlaštenja za tip odobren prije nego što je u podacima o operativnoj prikladnosti za odgovarajući tip zrakoplova u skladu sa propisom koji definiše certifikaciju plovidbenosti i ekološku certifikaciju zrakoplova i sa njima povezanih proizvoda, dijelova, uređaja kao i certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija odobren minimalni nastavni plan za osposobljavanje pilota za ovlaštenje 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) Državljeni BiH, imatelji 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:
- opisuje nacionalne zahtjeve na osnovu kojih su stečena zvanja člana letачke posade ili pripadajućih ovlaštenja;
  - opisuje opseg stečenih privilegija;
  - naznaku za koje zahtjeve Priloga I se daje priznavanje;
  - 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;
  - uključuje kopije svih dokumenata koji su potrebni da bi se dokazali gorenavedeni elementi, zajedno sa kopijama relevantnih nacionalnih zahtjeva i postupaka.
- (4) Uvjeti iz ovog člana biće propisani u posebnom propisu koji donosi BHDCA.

#### Član 14.

##### (Organizacija za osposobljavanje pilota)

- Organizacija za osposobljavanje pilota udovoljava tehničkim zahtjevima i administrativnim postupcima kako je određeno prilogima VI i VII te mora biti certificirana.
- Smatra se da organizacije za osposobljavanje pilota koje posjeduju certifikat u skladu sa JAR-om izdat ili priznat od države članice prije primjene ovog Pravilnika, posjeduju certifikat koji je izdat u skladu sa ovim Pravilnikom.
- U tom slučaju privilegije tih organizacija ograničene su na privilegije uključene u odobrenju izdatom od države članice.
- 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.
- Organizacije za osposobljavanje usklađene sa JAR-om provode osposobljavanje za dozvole privatnog pilota (PPL) iz dijela FCL za povezana ovlaštenja uključena u registraciju te za dozvole pilota lakog zrakoplova (LAPL) do 8. aprila 2018. bez obzira na odredbe iz priloga VI i VII, pod uvjetom da su registrovane prije 8. aprila 2015. godine.
- Države članice zamjenjuju certifikate iz stava (2) ovog člana sa certifikatima koji su u skladu sa formatom određenim u Prilogu VI najkasnije u roku od 5 godina od stupanja na snagu ovog Pravilnika.
- Certifikat iz stava (1) ovog člana izdaje se na osnovu dokumenata kojima se dokazuje ispunjenost uvjeta za izdavanje certifikata organizacijama za osposobljavanje pilota.
- Dokumenti na osnovu kojih se izdaje certifikat iz prethodnog stava, a koji su vezani za određeni rok, moraju biti važeći u vrijeme provođenja osposobljavanja.

#### Član 15.

##### (Uredaji za osposobljavanje koji simuliraju let)

- Uredaji za osposobljavanje koji simuliraju let (FSTD-ovi) 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 posjedovati kvalifikaciju.
- Smatra se da su certifikati FSTD kvalifikacije koji su izdati ili priznati u skladu sa JAR-om prije primjene ovog Pravilnika izdati u skladu sa ovim Pravilnikom.
- Države članice zamjenjuju certifikate iz stava (2) ovog člana sa certifikatima kvalifikacija koje udovoljavaju

formatu određenim u Prilogu VI najkasnije u roku od 5 godina od stupanja na snagu ovog Pravilnika.

#### Član 16.

##### (Zrakoplovno-medicinski centri)

- Zrakoplovno-medicinski centri udovoljavaju tehničkim zahtjevima i administrativnim postupcima kako je određeno prilogima VI i VII, te se moraju certificirati.
- Smatra se da su JAR odobrenja zrakoplovno-medicinskih centara koja su izdata ili priznata od države članice prije primjene ovog Pravilnika izdata u skladu sa ovim Pravilnikom.
- Zrakoplovno-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.
- Države članice zamjenjuju odobrenja zrakoplovno-medicinskih centara iz stava (2) sa certifikatom 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)

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

- Članovi kabinske posade uključeni u komercijalne operacije zrakoplova moraju biti kvalifikovani i posjedovati pripadajuću potvrdu u skladu sa tehničkim uvjetima i administrativnim postupcima utvrđenim u prilogima V i VI ovog Pravilnika.
- 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.
- Dozvole kabinskog osoblja koje su izdate prije stupanja na snagu ovog Pravilnika u kojima je naznačen rok važenja zamjeniče se dozvolama čiji je format i sadržaj propisan Prilogom VI ovog Pravilnika, najkasnije do isteka roka važenja koji je u tim dozvolama naznačen.
- 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 uvjete:
  - u centru za obuku završi osnovnu obuku iz predmeta "Osnove zrakoplovstva i zrakoplovnih propisa", ako je od isteka važenja dozvole do podnošenja zahtjeva za izdavanje nove dozvole proteklo manje od tri godine;
  - u centru za obuku završi osnovnu obuku iz predmeta "Osnove zrakoplovstva i zrakoplovnih 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;
  - 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 potvrđama 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 zračni prijevoz helikopterima; ili
  - b) ako nisu usklađeni sa primjenjivim osposobljavanjem, provjerama i zahtjevima za skorašnjim iskustvom iz JAR-ova za komercijalni zračni prijevoz 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 zrakoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost zračnog 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 certifikacije i/ili poslova nadzora ima ovlaštenja da izvodi najmanje sljedeće zadatke:
  - a) pregleda zapise, podatke, procedure i bilo koji drugi relevantan materijal da bi moglo izvoditi certifikaciju 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 prijevoza;
  - 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 zrakoplova sa pogonom i zračnog 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 imatelje certifikata FSTD kvalifikacije koji nisu odobrena organizacija za osposobljavanje i ne posjeduju AOC;
  - g) priloge VI i VII za organizacije za osposobljavanje i zrakoplovno-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 zrakoplova, 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 odlučiti 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 odlučiti 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 odlučiti 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 zrakoplova kako je definisano saglasno članu 4. stav (1) tač. b) i c) Pravilnika o zajedničkim pravilima u oblasti civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost zračnog 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 zračnog 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 ovlaštenja koja su sadržana u JAR neusaglašenim dozvolama, kao i u pogledu sticanja ovlaštenja i letenja na zrakoplovima koji nemaju EASA potvrdu o tipu, shodno se primjenjuju odredbe ovog Pravilnika.
- (9) Za sticanje ovlaštenja i certifikata za zrakoplove koji imaju EASA potvrdu o tipu, kandidat mora da posjeduje dozvolu

pilota u skladu sa uvjetima propisanim u Prilogu I Pravilnika.

- (10) Danom početka primjene ovog Pravilnika odredbe kojima se reguliše važnost dozvole, ovlaštenja i autorizacije zrakoplovnom osoblju koje obavlja letačke operacije obuhvaćene članom 1. stavom (2) tačkom a) i Prilogom II Dodatka I Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za bezbjednost civilnog zrakoplovstva, u svrhu izdavanja, produženja ili obnavljanja roka važnosti dozvole, ovlaštenja i autorizacije ispitivača vrše se primjenom zahtjeva JAR-FCL 1 kroz Pravilnik o uvjetima i načinu sticanja, izdavanja, obnavljanja i produžavanja dozvola i ovlaštenja zrakoplovnom osoblju - pilotima aviona ("Službeni glasnik BiH", br. 51/04) i JAR-FCL 2 kroz Pravilnik o uvjetima i načinu sticanja, izdavanja, obnavljanja i produžavanja dozvola, ovlaštenja i autorizacija zrakoplovnom 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 posljednje 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:
- Pravilnik o uvjetima i načinu utvrđivanja zdravstvene sposobnosti zrakoplovnog osoblja i uvjetima koje mora da ispunjava zdravstvena ustanova i ovlašteni ljekar za obavljanje ljekarskih pregleda zrakoplovnog osoblja ("Službeni glasnik BiH", br. 56/10) osim u dijelu koji se odnosi na izdavanje kategorije 3 zdravstvene sposobnosti osoblju koje obavlja poslove kontrole zračnog saobraćaja;
  - Pravilnik o uvjetima koje mora da ispunjava organizacija registrovana za obuku u letanju zrakoplovnog ovlaštenog osoblja ("Službeni glasnik BiH", br. 26/12);
  - Pravilnik o uvjetima i načinu sticanja, izdavanja, produžavanja i obnavljanja dozvola i ovlaštenja pilota jedrilica, uvjetima i pravilima zračnog jedrenja ("Službeni glasnik BiH" br. 94/14) u dijelu koji se odnosi na uvjete i način sticanja, izdavanja, produžavanja i obnavljanja dozvola i ovlaštenja pilota jedrilica;
  - Uputstvo o načinu izdavanja, produžavanja i oduzimanja dozvola, odobrenja i ovlaštenja zrakoplovnom i drugom stručnom osoblju i izdavanju sertifikata za rad organizacijama koje vrše osposobljavanje osoblja i zdravstvenim centrima. ("Službeni glasnik BiH", br. 46/04).

Broj 1-3-02-2-559-1/16  
22. jula 2016. godine  
Banja Luka

Generalni direktor  
**Dorđe Ratkovića**, s. r.

## PRIOLOG I. (DIO-FCL) PODDIO A

Opći zahtjevi

### FCL.001 Nadležno tijelo

Za potrebe ovog dijela nadležno tijelo je ono tijelo koje odredi država članica kojoj osoba podnosi zahtjev za izdavanje dozvola pilota ili pripadajućih ovlaštenja ili sertifikata.

### FCL.005 Područje primjene

Ovim se dijelom utvrđuju zahtjevi za izdavanje dozvola pilota i pripadajućih ovlaštenja i sertifikata i uvjeta za njihovu valjanost i korištenje.

### FCL.010 Definicije

Za potrebe ovog dijela primjenjuju se sljedeće definicije:

Akrobatski let znači namjerno izveden manevar zrakoplova u letu koji uključuje naglu promjenu položaja zrakoplova, neuobičajen položaj zrakoplova ili neuobičajenu promjenu brzine leta, koja nije neophodna za normalan let ili za osposobljavanje u svrhu stjecanja dozvola ili ovlaštenja osim za akrobatsko letenje.

Avion znači zrakoplov teži od zraka, pokretan motorom, koji uzgon u letu dobiva uglavnom zbog aerodinamičkih reakcija na površinama krila.

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

Zrakoplov znači bilo koja naprava teža od zraka koja se može održavati u zraku putem reakcije zraka, osim reakcije zraka s površinom zemlje.

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

Zračni brod znači zrakoplov lakši od zraka pokretan motorom, osim zračnih brodova na vrući zrak, koji su, za potrebe ovog dijela uključeni u definiciju balona.

Balon znači zrakoplov lakši od zraka, bez motora, koji se u letu održava upotrebom plina ili plamenikom. Za potrebe ovog dijela, zračni brod na vrući zrak, iako pokretan motorom, smatra se također balonom.

Uređaj za vježbanje osnovnih instrumentalnih procedura (BITD) 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 osposobljavanje za barem proceduralne aspekte instrumentalnog letenja.

Kategorija zrakoplova znači kategorizacija zrakoplova prema definiranim osnovnim karakteristikama, npr. avion, zrakoplov s pogonjenim uzgonom, helikopter, zračni brod, jedrilica, slobodni balon.

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

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

Komercijalni zračni prijevoz znači zračni prijevoz 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 zrakoplova, a koji upravlja zrakoplovom za čije operacije je potrebno više od

jednog člana posade, isključujući pilota koji je u zrakoplovu u svrhu osposobljavanja za stjecanje dozvole ili ovlaštenja.

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

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

Nalet s instruktorom znači nalet ili instrumentalni nalet na zemlji tokom kojeg se osoba osposobljava od instruktora autoriziranog 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 reagiranja na pogrešku protumjerama koje smanjuju ili eliminiraju posljedice greške, te smanjuju vjerovatnost pogreške ili neželjenih stanja zrakoplova.

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

Nalet:

- za avione, motorne jedrilice, zrakoplov s pogonjenim uzgonom znači ukupno vrijeme od trenutka kad se zrakoplov 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 zračne brodove znači ukupno vrijeme od trenutka odvajanja zračnog broda od veznog mjesta, do trenutka kada se zračni brod zaustavi po završetku leta i sigurno veže;
- za jedrilice znači ukupno vrijeme od trenutka zatrcavanja 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 pod instrumentalnim pravilima (IFR) znači ukupno vrijeme leta tokom kojeg zrakoplov leti prema pravilima instrumentalnog letenja.

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

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

Grupa balona znači kategorizacija balona prema veličini i kapacitetu kupole.

Helikopter znači zrakoplov teži od zraka koji se u zraku održava uglavnom zbog reakcija zraka na jedan ili više pogonjenih rotora na približno vertikalnim osima.

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

Instrumentalni nalet na zemlji znači vrijeme tokom kojeg se pilot osposobljava za simulirano instrumentalno letenje, u uređaju za osposobljavanje 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 funkcioniranje članova letačke posade kao tima pod vodstvom vođe zrakoplova.

Višepilotni zrakoplovi:

- za avione, znači avioni certificirani za izvođenje operacija s posadom od najmanje dva pilota;
- za helikoptere, zračne brodove i zrakoplove s pogonjenim uzgonom, znači tip zrakoplova za koji se zahtijeva izvođenje operacija s kopilotom kako je specificirano u priručniku letenja ili potvrdi operatora ili u drugom odgovarajućem dokumentu.

Noć znači period između kraja večernjega civilnog sumraka i početka jutarnjega civilnog sumraka, ili drugi period između zalaska i izlaska sunca, kako propiše nadležno tijelo države članice.

Drugi uređaji za osposobljavanje znači pomagala za osposobljavanje, osim simulatora letenja, uređaja za letačko osposobljavanje ili uređaja za osposobljavanje letačkih i navigacijskih procedura, koji omogućuju osposobljavanje kada potpuno letačko okruženje nije potrebno.

Kriterij izvedbe znači jednostavna izjava procjene traženog ishoda elementa sposobnosti te opis kriterija korištenog da se ocijeni da li je traženi nivo izvedbe postignut.

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

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

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

Jedrilica s pomoćnim motorom znači zrakoplov 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 zrakoplovom 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 ovlaštenja.

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

Produžavanje valjanosti znači administrativni postupak koji se provodi unutar valjanosti odobrenja ili ovlaštenja, i dopušta imatelju odobrenja ili ovlaštenja, daljnje provođenje poslova, za određeni period, koje slijedi nakon ispunjenja propisanih uvjeta.

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

Jedrilica znači zrakoplov teži od zraka koji se u zraku održava reakcijom zraka u odnosu na aerodinamički profil krila - zrakoplov čiji let ne zavisi od motora.



Avion s jednim pilotom znači zrakoplov koji je certificiran za izvođenje operacija s jednim pilotom.

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

Samostalan nalet znači nalet tokom kojeg je učenik pilot jedina osoba u zrakoplovu.

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

Ugroza znači događaji ili greške koji se javljaju izvan utjecaja letачke posade, povećavajući operativnu složenost i za koje moraju biti poduzete određene radnje da bi se održala granica sigurnosti.

Upravljanje ugrozom znači proces otkrivanja i reagiranja na prijetnje protumjerama koje smanjuju ili eliminiraju posljedice prijetnje, te smanjuju vjerovatnost pogreške ili neželjenih stanja zrakoplova.

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 zrakoplova znači kategorizacija zrakoplova koja zahtjeva ovlaštenje za tip kako je određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (operational suitability data-OSD) uspostavljenim u skladu sa dijelom 21, i koja uključuje sve zrakoplove jednakog osnovnog dizajna, uključujući modifikacije, osim modifikacija koje utječu na način upravljanja ili karakteristike leta.

#### **FCL.015 Zahtjev i stjecanje, produljenje i obnavljanje dozvola, ovlaštenja i certifikata**

- (a) Zahtjev za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje dozvola pilota, pripadajućih ovlaštenja i certifikata podnosi se nadležnom tijelu u obliku i na način koje uspostavi to nadležno tijelo. Zahtjev mora sadržavati dokaze temeljem kojih podnositelj zahtjeva ispunjava sve uvjete za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje dozvole ili certifikata kao i pripadajućih ovlaštenja ili upisa, kako je uspostavljeno u ovom dijelu i dijelu Zdravstvena sposobnost (Part-Medical).
- (b) Bilo koje ograničenje ili proširenje privilegija koje daje dozvola, ovlaštenje ili certifikat mora biti upisano u dozvolu ili certifikat koje je izdalo nadležno tijelo.
- (c) Osoba ne smije posjedovati više od jedne dozvole po kategoriji zrakoplova koja je izdana u skladu sa ovim dijelom.
- (d) Zahtjevi za izdavanje dozvole za drugu kategoriju zrakoplova, ili za izdavanje daljnjih ovlaštenja ili certifikata, kao i izmjena i dopuna, produžavanja ili obnavljanja tih dozvola, ovlaštenja ili certifikata moraju biti podneseni nadležnom tijelu koje je inicijalno izdalo dozvolu pilota, osim u slučaju kada pilot zahtjeva promjenu nadležnog tijela i prijenos zapisa vezanih za dozvolu i zdravstvenu sposobnost drugom nadležnom tijelu.

#### **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 zračnih brodova: 16 godina starosti;

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

#### **FCL.025 Provođenje teorijskog dijela ispita u svrhu stjecanja dozvola i ovlaštenja**

- (a) Odgovornosti podnositelja zahtjeva
    - (1) Podnositelji zahtjeva moraju pristupiti cjelokupnom setu teorijskog dijela ispita za stjecanje određene dozvole ili ovlaštenja u jednoj državi članici.
    - (2) Podnositelji zahtjeva smiju pristupiti teorijskom dijelu ispita ako ih preporučiti odobrena organizacija za osposobljavanje (ATO) odgovorna za njihovo osposobljavanje, i to nakon što su završili odgovarajuće elemente kursa teorijskog dijela osposobljavanja u zadovoljavajućem standardu.
    - (3) Preporuka odobrene organizacije za osposobljavanje vrijedi 12 mjeseci. Ako podnositelj zahtjeva nije pristupio polaganju ispita barem jedanput u tom periodu, potrebu za daljnjim osposobljavanjem mora odrediti ATO, temeljem potreba podnositelja zahtjeva.
  - (b) Kriteriji za uspješno položen ispit
    - (1) Uspješan prolaz na pojedinom ispitu teorijskog znanja podnositelj zahtjeva postiže ako ima najmanje 75 % bodova na tom ispitu. Nema kaznenih bodova.
    - (2) Ako nije drukčije određeno ovim dijelom, za podnositelja zahtjeva će se smatrati da je uspješno položio zahtjevani ispit iz teorijskog znanja za odgovarajuću dozvolu pilota ili ovlaštenje, nakon što je uspješno položio sve pojedine ispite unutar vremenskog perioda od 18 mjeseci, započeto s krajem kalendarskog mjeseca kada je Podnositelj zahtjeva prvi put pristupio polaganju ispita.
    - (3) Ako podnositelj 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 ponovno polagati cjelokupni set ispita teorijskog dijela ispita.
- Prije ponovnog polaganja cjelokupnog seta teorijskog dijela ispita podnositelj zahtjeva mora obaviti dodatno osposobljavanje u odobrenoj organizaciji za osposobljavanje. Područje primjene i trajanje tog osposobljavanja određuje organizacija za osposobljavanje temeljem potreba podnositelja zahtjeva
- (c) Period valjanosti
    - (1) Uspješno polaganje ispita iz teorijskog znanja smatrati će se važeće:
      - i. za stjecanje dozvole lakog zrakoplova, dozvole privatnog pilota aviona, dozvole pilota jedrilice, dozvole pilota balona u periodu od 24 mjeseca.
      - ii. za stjecanje dozvole profesionalnog pilota, ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR) ili ovlaštenja za instrumentalno letenje na ruti (EIR), u periodu od 36 mjeseci.
      - iii. periodi iz i. i ii. računat će 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 stjecanja ATPL dozvole 7 godina od zadnjeg datuma valjanosti:
      - i. ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR) upisanog u dozvoli; ili
      - ii. u slučaju helikoptera, ovlaštenja za tip helikoptera upisanog u dozvoli.

**FCL.030 Ispit praktične osposobljenosti**

- (a) Prije polaganja ispita praktične osposobljenosti u svrhu stjecanja dozvole, ovlaštenja ili certifikata, podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti ispit iz teorijskog znanja, osim u slučaju kada podnositelji zahtjeva pohađaju integrirano letačko osposobljavanje. U svakom slučaju, osposobljavanje za teorijsko znanje mora biti uvijek završeno prije polaganja ispita praktične osposobljenosti.
- (b) Osim za stjecanje ATPL dozvole, podnositelj zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti, nakon završenog osposobljavanja, mora imati preporuku odgovorne organizacije/osobe za osposobljavanje. Zapisi o osposobljavanju moraju biti dostupni ispitivaču.

**FCL.035 Priznavanje naleta i teorijskog znanja**

- (a) Priznavanje naleta
- (1) Osim ako nije drukčije određeno ovim dijelom, nalet koji se priznaje u svrhu stjecanja dozvole, ovlaštenja ili certifikata, mora biti na istoj kategoriji zrakoplova za koju se dozvola, ovlaštenje ili certifikat traži.
  - (2) PIC ili na osposobljavanju
    - i. Podnositelju zahtjeva u svrhu stjecanja dozvole, ovlaštenja ili certifikata, priznaje se u potpunosti samostalni nalet, dupli nalet i nalet u ulozi vođe zrakoplova u svrhu postizanja ukupnog naleta zahtijevanog za dozvolu, ovlaštenje ili certifikat.
    - ii. Podnositelju zahtjeva koji je završio ATP integrirani kurs osposobljavanja, može se priznati do 50 sati SPIC instrumentalnog naleta u svrhu postizanja naleta zahtijevanog u ulozi vođe zrakoplova, a u svrhu stjecanja dozvole prometnog pilota, dozvole profesionalnog pilota i ovlaštenja za višemotorni tip ili ovlaštenja za klasu.
    - iii. Podnositelju zahtjeva koji je završio CPL/IR integrirani kurs osposobljavanja, može se priznati do 50 sati SPIC instrumentalnog naleta u svrhu postizanja naleta zahtijevanog u ulozi vođe zrakoplova, a u svrhu stjecanja dozvole profesionalnog pilota i ovlaštenja za višemotorni tip ili ovlaštenja za klasu.
  - (3) Nalet kao kopilot ili PICUS. Osim ako nije drukčije određeno ovim dijelom, imatelju 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) Podnositelju zahtjeva koji je položio ispit teorijskog znanja za dozvolu prometnog pilota, priznaje se teorijsko znanje za stjecanje dozvole pilota lakog zrakoplova, dozvole privatnog pilota, dozvole profesionalnog pilota i, osim u slučaju helikoptera, za IR i EIR u istoj kategoriji zrakoplova.
  - (2) Podnositelju zahtjeva koji je položio ispit iz teorijskog znanja za CPL dozvolu, priznaje se propisano teorijsko znanje za LAPL ili PPL, u istoj kategoriji zrakoplova.
  - (3) Imatelju IR-a ili podnositelju zahtjeva koji je položio ispit iz teorijskog znanja za IR, priznaje se propisano teorijsko znanje za IR u drugoj kategoriji zrakoplova.
  - (4) Imatelju dozvole pilota priznaje se propisano osposobljavanje iz teorijskog znanja i ispiti za dozvolu u drugoj kategoriji zrakoplova u skladu sa Dodatkom 1. ovom dijelu.

- (5) Neovisno o tački (b) stavu 3., imatelju ovlaštenja IR(A) koji je završio modularni kurs osposobljavanja za IR(A) ili imatelju ovlaštenja za EIR navedeno se teorijsko osposobljavanje i ispit za ovlaštenje IR priznaje u cijelosti za drugu kategoriju zrakoplova samo ako je kandidat završio teorijsko osposobljavanje 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 podnositelje zahtjeva za dozvolu pilota koji su već uspješno položili ispit iz teorijskog znanja za stjecanje te dozvole u drugoj kategoriji zrakoplova, sve dok traje period valjanosti specificiran u FCL.025(c).

**FCL.040 Ostvarivanje privilegija dozvola**

Ostvarivanje privilegija koje daje dozvola ovisi o valjanosti ovlaštenja koja su upisana u dozvolu ako je primjenjivo, i važenjem certifikata o zdravstvenoj sposobnosti.

**FCL.045 Obaveza nošenja i predocjenja dokumenata**

- (a) Pilot uvijek mora nositi sa sobom važeću dozvolu i važeći certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kad ostvaruje privilegije iz dozvole.
- (b) Pilot mora uz dozvolu nositi dokument koji sadrži njegovu/njezinu fotografiju u svrhu identifikacije.
- (c) Pilot ili učenik pilot, mora bez odlaganja dati na uvid njegove/njezine zapise o naletu u svrhu inspekcije po zahtjevu ovlaštene osobe nadležnog tijela.
- (d) Učenik pilot mora nositi na svim samostalnim letovima dokaz o autorizaciji kako se zahtjeva u FCL.020(a).

**FCL.050 Zapisi o naletu**

Pilot mora imati pouzdane zapise o detaljima svih obavljenih letova u obliku i način kako je uspostavilo nadležno tijelo.

**FCL.055 Jezična sposobnost**

- (a) Općenito. Piloti aviona, helikoptera, zrakoplova s pogonjenim uzgonom i zračnih brodova, koji su obavezni koristiti radiostanicu, ne smiju ostvarivati privilegije svojih dozvola i ovlaštenja ako u dozvoli nemaju upisanu jezičnu sposobnost na engleskom jeziku ili na jeziku koji se koristi u radio komunikaciji u letu. Upisana jezična sposobnost mora sadržavati jezik, nivo jezične sposobnosti i datum važenja.
- (b) Podnositelj zahtjeva za upis jezične sposobnosti mora dokazati, u skladu sa Dodatkom 2. ovom dijelu, najmanje operativni nivo jezične sposobnosti u korištenju i frazeologije i običnog jezika. U tu svrhu podnositelj 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 općenitim temama i temama vezanim za posao;
  - (3) koristi prikladne komunikacijske strategije za izmjenjivanje poruka i prepoznaje i rješava nesporazume u općem ili poslovno vezanom kontekstu;
  - (4) uspješno svladava jezične 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 zrakoplovnoj zajednici.
- (c) Osim za pilote koji su dokazali jezičnu sposobnost na stručnom nivou (nivo 6), u skladu sa Dodatkom 2. ovom dijelu, upis jezične sposobnosti mora se ponovno procijeniti svakih:

- (1) 4 godine za operativni nivo (nivo 4); ili  
 (2) 6 godina za napredni nivo (nivo 5).
- (d) Specifični zahtjevi za imatelje ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR) ili za instrumentalno letenje na ruti (EIR). Ne dovodeći u pitanje prethodne stavove, imatelji ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR) ili ovlaštenja za instrumentalno letenje na ruti (EIR) dokazali su sposobnost korištenja engleskog jezika na nivou koji im omogućuje da:
- (1) razumiju sve informacije relevantne za izvršenje svih faza leta, uključujući i pripremu za let;  
 (2) koriste radiotelefoniju u svim fazama leta, uključujući izvanredne situacije;  
 (3) komuniciraju sa stalim članovima posade tokom svih faza leta, uključujući i pripremu za let.
- (e) Dokazivanje jezične sposobnosti i korištenja engleskog jezika za imatelje IR-a ili EIR-a provodi se metodom procjene kako je uspostavilo nadležno tijelo.

#### **FCL.060 Skorašnje iskustvo**

- (a) Baloni. Pilot balona ne smije upravljati balonom u svrhu komercijalnog zračnog prijevoza 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 kvalificiranog u skladu sa poddijelom J.
- (b) Avioni, helikopteri, zrakoplovi pogonjenim uzgonom, zračni brodovi i jedrilice. Pilot ne smije upravljati zrakoplovom u svrhu komercijalnog zračnog prijevoza ili prevoziti putnike:
- (1) kao PIC ili kao kopilot ako nije u prethodnih 90 dana, obavio najmanje 3 polijetanja, prilaza i slijetanja na zrakoplovu 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, ovisno o privilegijama 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 zrakoplovu 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 zrakoplova, ili  
 iii. obavio skorašnje iskustvo i osposobljavanje za osvježanje znanja letačkih vještina u FFS-u u intervalima koji nisu dulji od 90 dana. Navedeno osposobljavanje za osvježanje znanja može biti kombinirano s osposobljavanjem operatora za osvježanje znanja propisanim u dijelu ORO.
- (4) Kada pilot ima privilegiju operirati 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 definirano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu sa dijelom 21.
- (5) Kada pilot ima privilegiju operirati više od jednog tipa helikoptera, a koji nisu složeni helikopteri, sa sličnim upravljačkim i operativnim karakteristikama kako je definirano u podacima o operativnoj prikladnosti

(OSD) uspostavljenim u skladu sa dijelom 21., ta 3 polijetanja, prilaza i slijetanja zahtijevana u (1) smiju biti odradena na samo jednom od tipova, uz uvjet da je pilot u proteklih 6 mjeseci odletio najmanje 2 sata leta na svakom od tipova helikoptera.

- (c) Specifični zahtjevi za komercijalni zračni prijevoz:
- (1) U slučaju komercijalnog zračnog prijevoza, 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 zrakoplovu ili FFS-u koji predstavlja tip zrakoplova koji će se koristiti, što će uključivati najmanje zahtjeve iz (b)(1) i (2), prije nego može ponovo koristiti svoje privilegije.

#### **FCL.065 Ograničenje privilegija imateljima dozvola koji su stari 60 godina ili više u komercijalnom zračnom prijevozu**

- (d) 60 - 64 godine. Avioni i helikopteri. Imatelj dozvole pilota koji je navršio 60 godina ne smije letjeti kao pilot zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu osim kao član višečlane posade.  
 (e) 65 godina. Osim u slučaju imatelja dozvole balona ili jedrilice, imatelj dozvole pilota koji je navršio 65 godina ne smije letjeti kao pilot zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu.  
 (f) 70 godina. Imatelj dozvole pilota balona ili jedrilice koji je navršio 70 godina ne smije letjeti kao pilot balona ili jedrilice u komercijalnom zračnom prijevozu.

#### **FCL.070 Ukidanje, suspenzija i ograničenje dozvola, ovlaštenja i certifikata**

- (a) Dozvole, ovlaštenja i certifikati izdani u skladu sa ovim dijelom mogu biti ograničeni, suspendirani ili ukinuti od strane nadležnog tijela u slučajevima kada pilot ne udovoljava zahtjevima iz ovog dijela, dijela - zdravstvena sposobnost ili primjenjivim operativnim zahtjevima, u skladu sa uvjetima i procedurama uspostavljenima u dijelu-ARA.  
 (b) Kada je pilotu dozvola suspendirana ili ukinuta, dužan je dozvolu ili certifikat odmah vratiti nadležnom tijelu.

#### **PODDIO B**

#### **DOZVOLA PILOTA LAKOG ZRAKOPLOVA - LAPL ODJELJAK 1.**

Zajednički zahtjevi

#### **FCL.100 LAPL - Minimalna starosna dob**

Podnositelj 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 uvjeti**

- (a) Općenito. Privilegije imatelja LAPL omogućuje imatelju dozvole da djeluje bez naknade kao PIC u nekomercijalnim operacijama na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova.  
 (b) Uvjeti. Podnositelj zahtjeva za LAPL mora ispuniti uvjete za relevantnu kategoriju zrakoplova i, kada je primjenjivo, za klasu ili tip zrakoplova koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti.

#### **FCL.110 LAPL - Priznavanje za istu kategoriju zrakoplova**

- (a) Podnositelju zahtjeva za LAPL koji je posjedovao drugu dozvolu u istoj kategoriji zrakoplova, u potpunosti će se priznati da ispunjava uvjete za LAPL dozvolu za tu kategoriju zrakoplova.

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

#### **FCL.115 LAPL - Kurs osposobljavanja**

Podnositelj zahtjeva za LAPL mora završiti kurs osposobljavanja u ATO-u. Kurs mora sadržavati osposobljavanje iz teorijskog znanja i letačko osposobljavanje koje odgovara privilegijama koje se daju.

#### **FCL.120 LAPL - Ispit iz teorijskog znanja**

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

- (a) Zajednički predmeti:
  - Zračno pravo,
  - Ljudska izvedba,
  - Meteorologija, i
  - Komunikacija;
- (b) Specifični predmeti koji se tiču različitih kategorija zrakoplova:
  - Načela letenja,
  - Operativni postupci,
  - Izvedba leta i planiranje leta,
  - Opće znanje o zrakoplovima, i
  - Navigacija.

#### **FCL.125 LAPL - Ispit praktične osposobljenosti**

- (a) Podnositelj zahtjeva za LAPL mora dokazati kroz ispit praktične osposobljenosti sposobnost da obavlja, kao PIC na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, relevantne procedure i manevre s odgovarajućom kompetencijom koje odgovara privilegijama koje se daju.
- (b) Podnositelj zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti mora biti osposobljen na istoj klasi ili tipu zrakoplova koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti. Privilegije će biti ograničene na onu klasu ili tip zrakoplova koji je korišten za ispit praktične osposobljenosti, sve dok daljnja 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 zrakoplova na kojoj se leti.
  - (2) Ako podnositelj zahtjeva ne položi bilo koju stavku sekcije, smatra se da nije položio cijeli odjeljak. Ako podnositelj zahtjeva ne položi samo jedan odjeljak obavezan je ponoviti samo taj odjeljak. Ako podnositelj 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 podnositelj zahtjeva nije položio ispit.
  - (4) Ako podnositelj zahtjeva ne uspije položiti sve sekcije u dva pokušaja, obavezan je odraditi dodatno praktično osposobljavanje.

#### **ODJELJAK 2.**

Specifični zahtjevi za LAPL za avion - LAPL(A)

#### **FCL.105.A LAPL(A) - Privilegije i uvjeti**

- (a) Privilegije imatelja LAPL za avion omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC jedmotornog aviona s klipnim motorom ili TMG-a, maksimalne certificirane težine pri polijetanju do 2 000 kg ili manje, s najviše tri

putnika, tako da nikad nije ukrcano više od 4 osobe na zrakoplovu.

- (b) Imatelj 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 s 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 podnositelje zahtjeva koji posjeduju LAPL(S) s TMG proširenjem. Podnositelji zahtjeva za LAPL(A) koji posjeduju LAPL(S) s TMG proširenjem moraju obaviti najmanje 21 sat na TMG-u nakon upisa TMG proširenja i kada su ispunjeni zahtjevi iz FCL.135.A(a) na avionima.

- (c) Priznavanje. Podnositeljima zahtjeva s 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 temelju provjere u letu kod prijema na osposobljavanje, 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 ukloniti kada pilot na drugoj klasi ispuni sljedeće zahtjeve:

- (1) 3 sata letačkog osposobljavanja, uključujući:
  - i. 10 polijetanja i slijetanja s instruktorom; i
  - ii. 10 samostalnih polijetanja i slijetanja pod nadzorom instruktora.
- (2) Ispit praktične osposobljenosti kojim se dokazuje prikladni nivo praktične osposobljenosti na novoj klasi. Tokom ovog ispita podnositelj zahtjeva mora ispitivaču dokazati ispitivaču prikladni nivo teorijskog znanja za tu drugu klasu aviona iz sljedećih predmeta:
  - i. Operativni postupci;
  - ii. Izvedba leta i planiranje leta;
  - iii. Opće znanje o zrakoplovima.

- (b) Prije nego imatelj LAPL smije početi koristiti privilegije dozvole na drugoj varijanti aviona od one na kojoj je obavljen ispit praktične osposobljenosti, pilot mora obaviti osposobljavanje za razlike ili za upoznavanje nove varijante. Osposobljavanje 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) Imatelji 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) osposobljavanje za osvježenje znanja u trajanju od najmanje 1 sata s instruktorom.
- (b) Imatelji LAPL(A) koji ne ispunjavaju zahtjeve iz (a) moraju:
- (1) Uspješno položiti provjeru stručnosti s ispitivačem prije nego ponovno počnu koristiti privilegije iz dozvole; ili
  - (2) odraditi dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, s 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 imatelja LAPL za helikopter omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC na jednomotornim helikopterima, maksimalne certificirane težine pri polijetanju do 2 000 kg ili manje, s najviše tri putnika, tako da nikad nije ukrcano više od 4 osobe na zrakoplovu.

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

- (a) Podnositelji 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. Letačko osposobljavanje mora sadržavati najmanje:
- (1) 20 sati letačkog osposobljavanja s 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 Podnositelj zahtjeva mora sletjeti sa zaustavljanjem na jedan aerodrom koji nije aerodrom polijetanja.
- (b) Priznavanje. Podnositeljima zahtjeva s prethodnim iskustvom kao PIC može se priznati nalet u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz (a). Količinu priznatog naleta odrediti će ATO u kojem pilot pohada kurs osposobljavanja, a na temelju provjere u letu kod prijema na osposobljavanje, 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 ukloniti kada je pilot ispunio sljedeće zahtjeve:
- (1) 5 sati letačkog osposobljavanja uključujući:
    - i. 15 polijetanja, prilaza i slijetanja s 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 podnositelj zahtjeva mora ispitivaču dokazati prikladni nivo teorijskog znanja za drugi tip helikoptera iz sljedećih predmeta:
    - Operativni postupci,
    - Izvedba leta i planiranje leta,
    - Opće znanje o zrakoplovima.
- (b) Prije nego imatelj LAPL(H) smije početi koristiti privilegije dozvole na drugoj varijanti helikoptera nego na onoj na kojoj je bio proveden ispit praktične osposobljenosti, pilot mora završiti osposobljavanje za razlike ili za upoznavanje, kako je određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu sa dijelom 21.

Oposobljavanje 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) Imatelji 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) osposobljavanje za osvježenje znanja u trajanju od najmanje 1 sata s instruktorom.
- (b) Imatelji dozvole koji ne ispunjavaju zahtjeve iz (a) moraju:
- (1) uspješno položiti provjeru stručnosti s ispitivačem na specifičnom tipu helikoptera prije nego li ponovno počnu koristiti privilegije iz dozvole; ili
  - (2) obaviti dodatno letenje ili polijetanja i slijetanja, s 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 uvjeti**

- (a) Privilegije imatelja LAPL za jedrilice omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC na jedrilicama i jedrilicama s motorom. Kako bi mogao koristiti privilegije na TMG-u, imatelj dozvole mora ispunjavati uvjete iz FCL.135.S.
- (b) Imatelj 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) Podnositelji zahtjeva za LAPL(S) moraju obaviti najmanje 15 sati letačkog osposobljavanja na jedrilicama, ili jedrilicama s motorom uključujući najmanje:
- (1) 10 sati letačkog osposobljavanja s 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 s 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. Podnositelju 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 pohada kurs osposobljavanja, a na osnovu ispita u letu prilikom prijema na osposobljavanje, 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 korišten u ispitu praktične osposobljenosti. Navedeno ograničenje se može ukloniti kada je pilot ispunio sljedeće zahtjeve:
- (1) u slučaju starta na vitlu ili uz pomoć automobila, minimalno 10 startova s instruktorom, i 5 samostalnih startova pod nadzorom instruktora;
  - (2) u slučaju starta u aero zaprezi ili uz pomoć motora na jedrilici, minimalno 5 startova s instruktorom, i 5 samostalnih polijetanja pod nadzorom instruktora. U slučaju starta uz pomoć motora na jedrilici

osposobljavanje s instruktorom može se obaviti na TMG-u.

- (3) u slučaju starta uz pomoć gume, minimalno 3 starta s 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 kojem slučaju su dovoljna samo 2 starta.
- (d) Kad pilot ne udovoljava zahtjevima iz (c), mora obaviti dodatni broj startova s 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 s instruktorom;
  - (2) 1 samostalni rutni let od najmanje 150 km (80 NM), tokom kojeg se mora sletjeti s potpunim zaustavljanjem na aerodrom koji je različit od aerodrom polijetanja;
- (b) Ispit praktične osposobljenosti kojom se dokazuje prikladni nivo praktične osposobljenosti na TMG-u. Tokom ovog ispita podnositelj zahtjeva mora ispitivaču dokazati prikladni nivo teorijskog znanja za TMG iz sljedećih predmeta:
- Načela letenja;
  - Operativni postupci;
  - Izvedba leta i planiranje leta;
  - Opće znanje o zrakoplovima;
  - Navigacija.

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

- (a) Jedrilice i motorne jedrilice. Imatelji 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. Imatelji 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. osposobljavanje za osvježanje znanja u trajanju od najmanje 1 sata naleta s instruktorom.
  - (2) Kad imatelj LAPL(S) ima i privilegije za letenje aviona, zahtjev iz (1) može se obaviti i na avionima.
- (c) Imatelji LAPL(S) koji ne udovoljavaju zahtjevima iz (a) ili (b), moraju prije nego što ponovno počnu koristiti svoje privilegije:
- (1) uspješno položiti provjeru stručnosti s ispitivačem na jedrilici ili TMG-u, kako je prikladno; ili
  - (2) obaviti dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, s 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 imatelja LAPL-a za balone omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC na balonima na vrući zrak ili zračnim brodovima na vrući zrak maksimalnog kapaciteta kupole 3 400 m<sup>3</sup> ili balona s plinom maksimalnog kapaciteta kupole 1 260 m<sup>3</sup>

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) Podnositelji zahtjeva za LAPL(B) moraju obaviti na balonima iste klase najmanje 16 sati letačkog osposobljavanja, uključujući najmanje:
- (1) 12 sati letačkog osposobljavanja s 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. Podnositelju 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 pohada kurs osposobljavanja, a na osnovu ispita u letu kod prijema na osposobljavanje, 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 ukloniti 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 dodatni broj letova balonom sa sponom s 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 ukloniti kada pilot obavi na drugoj klasi balona, u ATO-u, najmanje:

- (a) 5 letova osposobljavanja s instruktorom; ili
- (b) u slučaju imatelja LAPL(B) za balone na vrući zrak, imajući namjeru proširiti privilegije na zračne brodove na vrući zrak, 5 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom; i
- (c) ispit praktične osposobljenosti, tokom koje će ispitivaču dokazati prikladni nivo teorijskog znanja za drugu klasu iz sljedećih predmeta:
  - Načela letenja;
  - Operativni postupci;
  - Izvedba leta i planiranje leta; i
  - Opće znanje o zrakoplovima.

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

- (a) Imatelji 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 s instruktorom;
  - (3) dodatno ako je pilot kvalificiran 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) Imatelji LAPL(B) dozvole koji ne udovoljavaju zahtjevima u (a), moraju prije nego što ponovno počnu koristiti svoje privilegije:

- (1) Uspješno položiti provjeru stručnosti s ispitivačem na odgovarajućoj klasi; ili
- (2) obaviti dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, s instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, u svrhu udovoljavanja 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) Podnositelj zahtjeva za PPL mora biti star najmanje 17 godina;
- (b) Podnositelj zahtjeva za BPL ili SPL mora biti star najmanje 16 godina.

##### FCL.205 Uvjeti

Podnositelji zahtjeva za stjecanje PPL moraju ispuniti zahtjeve za ovlaštenje za klasu ili za tip zrakoplova koji se koristio za ispit praktične osposobljenosti, kako je uspostavljeno u poddijelu H.

##### FCL.210 Kurs osposobljavanja

Podnositelji zahtjeva za BPL, SPL, ili PPL moraju završiti kurs osposobljavanja u ATO-u. Kurs mora uključivati osposobljavanje iz teorijskog znanja i letačko osposobljavanje koje odgovara privilegijama koje se daju.

##### FCL.215 Ispit iz teorijskog znanja

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

- (a) Zajednički predmeti:
  - Zračno pravo;
  - Ljudska izvedba;
  - Meteorologija; i
  - Komunikacija.
- (b) Specifični predmeti vezani za različite kategorije zrakoplova:
  - Načela letenja;
  - Operativni postupci;
  - Izvedba leta i planiranje leta;
  - Opće znanje o zrakoplovima; i
  - Navigacija.

##### FCL.235 Ispit praktične osposobljenosti

- (a) Podnositelji zahtjeva BPL, SPL, ili PPL moraju dokazati kroz uspješno položen ispit iz praktične osposobljenosti sposobnost da obavljaju, kao PIC na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, relevantne procedure i manevre s - kompetencijom koja odgovara privilegijama koje se daju.
- (b) Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti mora biti osposobljen na istoj klasi ili tipu zrakoplova, 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 zrakoplova na kojoj se leti.
  - (2) Ako podnositelj zahtjeva ne položi bilo koju stavku sekcije, smatra se da nije položio cijelu sekciju. Ako

podnositelj zahtjeva ne položi samo jednu sekciju, obavezan je ponoviti samo tu sekciju. Ako podnositelj 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 podnositelj zahtjeva nije položio ispit.
- (4) Ako podnositelj zahtjeva ne uspije položiti sve sekcije u dva pokušaja, obavezan je odraditi dodatno praktično osposobljavanje.

##### ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za PPL avione-PPL(A)

##### FCL.205.A PPL(A) - Privilegije

- (a) Privilegije imatelja PPL(A) omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC ili kao ili kopilot na avionima ili TMG-ovima u nekomercijalnim operacijama.
- (b) Bez obzira na stav gore, imatelj PPL(A) s privilegijom instruktora ili ispitivača, može primati naknadu za:
  - (1) provođenje letačkog osposobljavanja za LAPL(A) ili PPL(A);
  - (2) obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjeru stručnosti za te dozvole;
  - (3) osposobljavanje, testiranja i provjere za ovlaštenja ili certifikate povezane s tim dozvolama.

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

- (a) Podnositelji zahtjeva za PPL(A) moraju obaviti najmanje 45 sati letačkog osposobljavanja na avionima ili TMG-ovima, od čega 5 sati može biti odradeno na FSTD-u, uključujući najmanje:
  - (1) 25 sati letačkog osposobljavanja s 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 podnositelje zahtjeva koji posjeduju LAPL(A). Podnositelji 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 letačko osposobljavanje 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 podnositelje zahtjeva koji posjeduju LAPL(S) s TMG proširenjem. Podnositelji zahtjeva za PPL(A) koji posjeduju LAPL(S) s 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. Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju dozvolu pilota za drugu kategoriju zrakoplova, osim balona, priznaće se 10 % ukupnog naleta kao PIC na tim zrakoplovima 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 imatelja PPL(H) omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC ili kopilot na helikopterima u nekomercijalnim operacijama.
- (b) Bez obzira na stav gore, imatelj PPL(H) s privilegijama instruktora ili ispitivača, može primiti naknadu za:
- (1) provođenje letačkog osposobljavanja za LAPL(H) ili PPL(H);
  - (2) obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjeru stručnosti za te dozvole;
  - (3) osposobljavanje, testiranje i provjere za ovlaštenja ili certifikate povezane s tim dozvolama.

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

- (a) Podnositelji 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 s 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 s 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 podnositelje zahtjeva koji posjeduju LAPL(H). Podnositelji zahtjeva za PPL(H) koji posjeduju LAPL(H) moraju završiti kurs osposobljavanja u ATO-u. Kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 5 sati letačkog osposobljavanja s 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) Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju dozvolu pilota za drugu kategoriju zrakoplova, osim balona, priznaće se 10 % ukupnog naleta kao PIC na tim zrakoplovima do maksimalno 6 sati. Priznati nalet neće uključivati zahtjeve iz (a)(2).

**ODJELJAK 4.**

Specifični zahtjevi za PPL zračni brod - PPL(As)

**FCL.205.As PPL(As) - Privilegije**

- (a) Privilegije imatelja PPL(As) omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC ili kopilot zračnih brodova u nekomercijalnim operacijama.
- (b) Bez obzira na stav gore, imatelj PPL(As) s privilegijama instruktora ili ispitivača, može primiti naknadu za:
- (1) provođenje letačkog osposobljavanja za PPL(As);
  - (2) obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjere stručnosti za tu dozvolu;
  - (3) osposobljavanje, testiranje i provjere za ovlaštenja ili certifikate 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 zračnim brodovima, od čega najviše 5 sati može biti obavljeno na FSTD-u, uključujući najmanje:
- (1) 25 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom, uključujući:

i. 3 sata osposobljavanja za rutno letenje, 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) Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju BPL i kvalifikaciju za upravljanje zračnim brodovima na topli zrak priznaće se 10 % ukupnog naleta kao PIC na tim zračnim brodovima na topli zrak do maksimalno 5 sati.

**ODJELJAK 5.**

Specifični zahtjevi za dozvolu pilota jedrilice (SPL)

**FCL.205.S SPL - Privilegije i uvjeti**

- (a) Privilegije imatelja SPL omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC na jedrilicama ili jedrilicama s motorom. Kako bi mogao koristiti privilegije na TMG-u, imatelj dozvole mora ispuniti uvjete iz FCL.135.S.
- (b) Imatelj 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. navrší 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., imatelj SPL-a s privilegijama instruktora ili ispitivača smije primiti naknadu za:
- (1) provođenje 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 ovlaštenja ili certifikate povezane s tim dozvolama

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

- (a) Podnositelji zahtjeva za SPL moraju obaviti najmanje 15 sati letačkog osposobljavanja na jedrilicama ili jedrilicama s motorom, uključujući najmanje zahtjeve određene u FCL.110S.
- (b) Podnositeljima zahtjeva za SPL koji posjeduju LAPL(S) priznaće se u potpunosti uvjeti za stjecanje SPL. Podnositeljima 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 letačko osposobljavanje.

Priznavanje. Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju dozvolu pilota za drugu kategoriju zrakoplova, osim balona, priznaće se 10 % ukupnog naleta kao PIC na tim zrakoplovima 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 korišten u ispitu praktične osposobljenosti. Ograničenje se može ukloniti i nove privilegije koristiti ako pilot ispuni zahtjeve u FCL.130S.

**FCL.230.S SPL - Zahtjevi za skorašnjim iskustvom**

Imatelji 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 uvjeti**

- (a) Privilegije imatelja BPL-a omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC na balonima.
- (b) Imatelji BPL dozvole biće ograničeni da djeluju bez naknade u nekomercijalnim operacijama, sve dok ne:
  - (1) navršel8 godina starosti;
  - (2) obave 50 sati naleta i 50 polijetanja i slijetanja kao PIC na balonima;
  - (3) uspješno polože provjeru stručnosti s ispitivačem na balonima specifične klase.
- (c) Bez obzira na stav (b), imatelj BPL s privilegijama instruktora ili ispitivača smije primati naknadu za:
  - (1) provođenje letačkog osposobljavanja za LAPL(B) ili BPL;
  - (2) obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjeru stručnosti za te dozvole;
  - (3) osposobljavanje, testiranje i provjere za ovlaštenja ili certifikate povezane s tim dozvolama.

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

- (a) Podnositelji zahtjeva za BPL moraju obaviti na balonima u istoj klasi i grupi najmanje 16 sati letačkog osposobljavanja, uključujući najmanje:
  - (1) 12 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom
  - (2) 10 napuhavanja i 20 polijetanja i slijetanja; i
  - (3) 1 samostalan let pod nadzorom instruktora u trajanju od najmanje 30 minuta.
- (b) Podnositeljima zahtjeva za BPL koji posjeduju LAPL(B) priznaće se u potpunosti uvjeti za stjecanje BPL.  
Podnositeljima zahtjeva za BPL koji su posjedovali LAPL(B) unutar perioda od 2 godine prije podnošenja zahtjeva, priznaće se uvjeti za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje.

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

Privilegije BPL ograničene su na letove bez spone. Ograničenje se može ukloniti 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 ukloniti 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 m<sup>3</sup> i 6 000 m<sup>3</sup>, najmanje 100 sati;
    - ii. za balone s kupolom kapaciteta između 6 001 m<sup>3</sup> i 10 500 m<sup>3</sup>, najmanje 200 sati;
    - iii. za balone s kupolom kapaciteta većeg od 10 500 m<sup>3</sup>, najmanje 300 sati;
    - iv. za balone s plinom i kupolom kapaciteta većeg od 1 260 m<sup>3</sup>, najmanje 50 sati.

**FCL.230.B BPL - Zahtjevi za skorašnje iskustvo**

- (a) Imatelji 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 s instruktorom u balonu odgovarajuće klase;;
- (3) dodatno, ako su piloti kvalificirani 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) Imatelji BPL smiju upravljati samo balonom iz iste skupine iz koje je balon na kojem su obavili let u svrhu osposobljavanja ili balonom iz skupine s manjom veličinom kupole.
- (c) Imatelji BPL koji ne udovoljavaju zahtjevima iz tačke (a) moraju prije nego što ponovno počnu koristiti svoje privilegije:
  - (1) uspješno položiti provjeru stručnosti s ispitivačem u balonu odgovarajuće klase; ili
  - (2) obaviti dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, s instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, kako bi ispunili zahtjeve iz tačke (a).
- (d) U slučaju iz tačke (c) podtačke 1. imatelj BPL smije upravljati samo balonom iz iste skupine iz koje je balon na kojem je dovršena provjera stručnosti ili balonom iz skupine s manjom veličinom kupole.

**PODDIO D****DOZVOLA PROFESIONALNOG PILOTA-CPL ODJELJAK 1.**

Zajednički zahtjevi

**FCL.300 CPL - Minimalna starosna dob**

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

**FCL.305 CPL - Privilegije i uvjeti**

- (a) Privilegije. Privilegije imatelja CPL, unutar odgovarajuće kategorije zrakoplova, su da:
  - (1) koristi privilegije imatelja LAPL i PPL;
  - (2) djeluje kao PIC ili kopilot na bilo kojem zrakoplovu u operacijama, osim u komercijalnom zračnom prijevozu;
  - (3) djeluje kao PIC u komercijalnom zračnom prijevozu na bilo kojem jednopilotnom zrakoplovu, uz ograničenje određeno u FCL.060 i ovom Poddijelu;
  - (4) djeluje kao kopilot u komercijalnom zračnom prijevozu uz ograničenje određeno u FCL.060.
- (b) Uvjeti. Podnositelj zahtjeva za izdavanje CPL dozvole mora ispuniti zahtjeve za ovlaštenje za klasu ili tip zrakoplova koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti.

**FCL.310 CPL - Ispiti iz teorijskog znanja**

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

- Zračno pravo;
- Opće znanje o zrakoplovima - Konstrukcija zrakoplova/Sistemi/Pogonski sistem;
- Opće znanje o zrakoplovima - Mjerni uređaji;
- Masa i ravnoteža;
- Izvedba;
- Planiranje i nadzor leta;
- Ljudska izvedba;
- Meteorologija;
- Opća navigacija;
- Radio navigacija;
- Operativni postupci;
- Načela letenja;

- Pravila vizuelnog letenja (VFR) Komunikacija.

### **FCL.315 CPL - Kurs osposobljavanja**

Podnositelj zahtjeva za CPL mora završiti osposobljavanje iz teorijskog znanja i letačko osposobljavanje u ATO-u, u skladu sa Dodatkom 3. ovom dijelu.

### **FCL.320 CPL - Ispit praktične osposobljenosti**

Podnositelj 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 zrakoplova, 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 letačko osposobljavanje za izdavanje CPL(A) uključuju osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vadenje iz njega.

### **FCL.325.A CPL(A) - Specifični uvjeti za imatelje MPL**

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

- (a) 70 sati naleta;
  - (1) kao PIC; ili
  - (2) najmanje 10 sati naleta kao PIC i dodatni nalet kao PIC pod nadzorom (PICUS).

Od tih 70 sati, 20 sati mora biti rutno letenje u vizuelnim uvjetima (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 uvjetima od najmanje 540 km (300 NM) tokom kojeg se mora obaviti potpuno zaustavljanje na 2 različita aerodroma kao PIC;

- (b) elemente CPL modularnog kursa osposobljavanja kako je specificirano u stavcima 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**

Podnositelj zahtjeva za MPL mora imati najmanje 18 navršenih godina.

#### **FCL.405.A MPL - Privilegije**

- (a) Privilegije imatelja MPL su da djeluje kao kopilot na avionu za koji se zahtijeva da se mora operirati s kopilotom.
- (b) Imatelj MPL može steći dodatne privilegije kao što su:
  - (1) privilegije imatelja PPL(A), pod uvjetom da su zadovoljeni uvjeti za PPL(A) propisani u Pododjeljku C;
  - (2) privilegije imatelja CPL(A) dozvole, pod uvjetom da su zadovoljeni uvjeti propisani u FCL.325.A.
- (c) Imatelj MPL dozvole imaće privilegije IR(A) koje su ograničene na avione za koje se zahtijeva da se moraju operirati s kopilotom. Privilegije IR(A) se mogu proširiti na jednopilotne operacije avionima, pod uvjetom da je imatelj dozvole završio osposobljavanje 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. Podnositelj zahtjeva za MPL mora završiti kurs osposobljavanja za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje u ATO-u u skladu sa Dodatkom 5. ovom dijelu. Teorijsko znanje i letačko osposobljavanje za izdavanje MPL uključuju osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vadenje iz njega.
- (b) Ispiti. Podnositelj zahtjeva za MPL mora dokazati nivo znanja koje je odgovarajuće imatelju ATPL(A), u skladu sa FCL.515, i ovlaštenju za višepilotni tip.

### **FCL.415.A MPL - Praktični ispit**

- (a) Podnositelj 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 uvjetima.
- (b) Po završetku kursa osposobljavanja, podnositelj 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 korištenog u naprednoj fazi integriranog kursa osposobljavanja za MPL ili na FFS-u koji predstavlja isti tip.

### **PODDIO F**

### **DOZVOLA PROMETNOG PILOTA - ATPL**

#### **ODJELJAK 1.**

Zajednički zahtjevi

#### **FCL.500 ATPL - Minimalna starosna dob**

Podnositelj zahtjeva za ATPL mora imati najmanje 21 navršenu godinu.

#### **FCL.505 ATPL - Privilegije**

- (a) Privilegije. Privilegije imatelja ATPL dozvole, unutar odgovarajuće kategorije zrakoplova, su da:
  - (1) koristi privilegije imatelja LAPL, PPL i CPL;
  - (2) djeluje kao PIC zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu.
- (b) Podnositelji zahtjeva za izdavanje ATPL moraju ispuniti zahtjeve za ovlaštenje za tip zrakoplova koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti.

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

- (a) Kurs. Podnositelji zahtjeva za ATPL moraju završiti kurs osposobljavanja u ATO-u. Kurs može biti integrirani ili modularni, u skladu sa Dodatkom 3. ovom dijelu.
- (b) Ispit. Podnositelji zahtjeva za ATPL moraju dokazati nivo znanja koje odgovara privilegijama koje dozvola daje iz sljedećih predmeta:
  - Zračno pravo;
  - Opće znanje o zrakoplovima - Konstrukcija zrakoplova/Sistemi/Pogonski sistem;
  - Opće znanje o zrakoplovima - Mjerni uređaji;
  - Masa i ravnoteža;
  - Izvedba;
  - Planiranje i nadzor leta;
  - Ljudska izvedba;
  - Meteorologija;
  - Opća 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 imatelj 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) - Preduvjeti, iskustvo i priznavanje**

- (a) Preduvjeti. Podnositelji zahtjeva za ATPL(A) moraju biti imatelji:
- (1) MPL; ili
  - (2) CPL(A) i IR za višemotorne avione. U ovom slučaju, podnositelj zahtjeva mora imati završeno MCC osposobljavanje.
- (b) Iskustvo. Podnositelji 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) Imateljima dozvole pilota za druge kategorije zrakoplova priznaće se nalet do maksimalno:
    - i. u slučaju TMG ili jedrilica, 30 sati kao PIC;
    - ii. u slučaju helikoptera, 50 % svog ukupnog naleta zahtijevanog u (b).
  - (2) Imateljima dozvole inženjera leta izdane 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) podstavku 1., uz uvjet da ukupno priznati nalet po bilo kojoj od ovih točaka 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**

Podnositelj 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 uvjetima, i izvođenje relevantnih procedura i manevara s kompetencijom koja odgovara privilegijama koje daje dozvola.

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

**ODJELJAK 3.**

Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera - ATPL(H)

**FCL.510.H ATPL(H) - Preduvjeti, iskustvo i priznavanje**

Podnositelji zahtjeva za ATPL(H) moraju:

- (a) imati CPL(H) i ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera i moraju imati završeno MCC osposobljavanje;
- (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**

Podnositelji 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 kvalificiranom FFS-u koji predstavlja isti tip helikoptera.

**PODDIO G****OVLAŠTENJE ZA INSTRUMENTALNO LETENJE - IR ODJELJAK 1.**

Zajednički zahtjevi

**FCL.600 IR - Općenito**

Osim kada je predviđeno u FCL.825, operacije pod IFR pravilima na avionu, helikopteru, zračnom brodu ili zrakoplovu s pogonjenim uzgonom provode samo imatelji dozvola PPL, CPL, MPL i ATPL koji posjeduju IR za odgovarajuću kategoriju zrakoplova ili kad su na ispitu praktične osposobljenosti ili na osposobljavanju s instruktorem.

**FCL.605 IR - Privilegije**

- (a) Privilegije imatelja IR ovlaštenja je letenje zrakoplovom po pravilima instrumentalnog letenja do minimalne visine od 200 ft (60 m).
- (b) U slučaju imatelja IR za višemotorni avion, privilegija se može proširiti na minimalne visine manje od 200 ft (60 m) kada podnositelj zahtjeva završi specifično osposobljavanje u ATO-u i uspješno položi odjeljak 6. ispita praktične osposobljenosti propisane u Dodatku 9. ovom dijelu u višepilotnom zrakoplovu.
- (c) Imatelji IR smiju koristiti privilegije u skladu sa uvjetima propisanim u Dodatku 8. ovom dijelu.

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

#### FCL.610 IR - Preduvjeti i priznavanje

Podnositelji zahtjeva za IR moraju:

- (a) Imati:
- (1) najmanje PPL dozvolu za odgovarajuću kategoriju zrakoplova; i
    - i. privilegije letenja noću u skladu sa FCL.810, ako se privilegije IR budu koristile noću; ili
    - ii. ATPL dozvolu u drugoj kategoriji zrakoplova; ili
  - (2) CPL dozvolu u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
- (b) najmanje 50 sati rutnog letenja kao PIC u avionima, TMG-ima, helikopterima ili zračnim brodovima, od čega najmanje 10 sati, ili u slučaju zračnih brodova, 20 sati na relevantnoj kategoriji zrakoplova.
- (c) Samo helikopteri. Podnositelji zahtjeva koji imaju završen ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ili CPL(H) integrirani kurs osposobljavanja biće oslobođeni zahtjeva iz (b).

#### FCL.615 IR - Teorijsko znanje i letačko osposobljavanje

- (a) Kurs. Podnositelj zahtjeva za IR mora završiti kurs osposobljavanja za teorijsko znanje i letačkog osposobljavanja u ATO-u.  
Kurs mora biti:
- (1) integrirani kurs osposobljavanja koji uključuje osposobljavanje za IR, u skladu sa Dodatkom 3. ovom dijelu; ili
  - (2) modularni kurs u skladu sa Dodatkom 6. ovom dijelu.
- (b) Ispit. Podnositelji zahtjeva dokazuju nivo teorijskog znanja koje je u skladu sa dodijeljenim privilegijama iz sljedećih predmeta:
- Zračno pravo;
  - Opće znanje o zrakoplovima - mjerni uređaji;
  - Izvedba i nadzor leta;
  - Ljudska izvedba;
  - Meteorologija;
  - Radio navigacija;
  - IFR komunikacija;

#### FCL.620 IR - Ispit praktične osposobljenosti

- (a) Podnositelji zahtjeva za IR moraju uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu sa Dodatkom 7. ovom dijelu kako bi dokazali sposobnost izvođenja relevantnih procedura i manevra s stupnjem kompetencije koja odgovara danim privilegijama.
- (b) Za višemotorni IR ispit praktične osposobljenosti mora biti obavljen na višemotornom zrakoplovu. Za jednomotorni IR ispit praktične osposobljenosti mora biti obavljen na jednomotornom zrakoplovu. Višemotorni avion s 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 ovlaštenja.
  - (2) Podnositelji 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 potpunosti.
- (c) Obnavljanje. Ako je valjanost IR ovlaštenja istekla, kako bi obnovio privilegije koje mu ovlaštenje daje podnositelj zahtjeva mora:

- (1) obaviti osposobljavanje za osvježanje znanja u ATO-u da bi dosegao 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 zrakoplova.
- (d) Ako IR nije produžavano ili obnavljano u prethodnih 7 godina, od podnositelja 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. Podnositelji zahtjeva za produžavanje IR(A):
- (1) kada je kombinirano sa produžavanjem ovlaštenja za klasu ili za tip, moraju uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu;
  - (2) kada nije kombinirano s produžavanjem ovlaštenja 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) Podnositelji zahtjeva za produžavanje IR(H):
- (1) kada je kombinirano s produžavanjem ovlaštenja za tip, mora uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 ovog dijela, za relevantnu kategoriju helikoptera;
  - (2) kada nije kombinirano s produljenjem ovlaštenja 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 produljenje valjanosti IR(H) ovlaštenja 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**

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

- (a) kurs osposobljavanja u ATO-u koji obuhvaća najmanje 5 sati instrumentalnog letenja s 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 zračnih brodova

**FCL.625.As IR(As) - Produžavanje**

Podnositelj zahtjeva za produžavanje IR(As):

- (a) kada je kombinirano s produžavanjem ovlaštenja za tip, moraju uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu, za relevantnu kategoriju zračnog broda;
- (b) kada nije kombinirano s produžavanjem ovlaštenja za tip, moraju uspješno položiti odjeljak 5. i one dijelove Sekcije 1. koje su relevantne za namjeravani let na provjeri stručnosti za zračni 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) ovlaštenja u ovim okolnostima mora biti obavljena na zračnom brodu.

**PODDIO H****OVLAŠTENJA ZA KLASU I TIP****ODJELJAK 1.**

Zajednički zahtjevi

**FCL.700 Okolnosti u kojima je ovlaštenje za klasu ili za tip zrakoplova potrebno**

- (a) Osim u slučaju LAPL, SPL i BPL dozvola, imatelji dozvole pilota ne smiju ni u kom slučaju djelovati kao piloti zrakoplova ako nemaju važeće i odgovarajuće ovlaštenje za klasu ili za tip, osim tokom ispita praktične osposobljenosti, ili provjere stručnosti za obnavljanje ovlaštenja za klasu ili za tip, ili tokom letačkog osposobljavanja.
- (b) Neovisno od (a), u slučaju letova koji se odnose na uvođenje ili modifikaciju tipova zrakoplova, piloti mogu imati poseban certifikat nadležnog tijela, kojim se autorizira izvođenje takvih letova. Navedena autorizacija ima ograničenu valjanost za specifične letove.
- (c) Neovisno o (a) i (b), u slučaju letova koji se odnose na uvođenje ili modifikaciju tipova zrakoplova, izvedenih od strane organizacije za projektiranje ili proizvodnju zrakoplova u okviru njihovih privilegija, kao i za letačko osposobljavanje za ovlaštenje za testiranje leta, a kada nisu u skladu sa ovim poddijelom, pilot može imati ovlaštenje za testiranje leta u skladu sa FCL.820.

**FCL.705 Privilegije imatelja ovlaštenja za klasu ili za tip**

Privilegije imatelja ovlaštenja za klasu ili za tip su da djeluju kao pilot na klasi ili na tipu zrakoplova koji je određen u ovlaštenju.

**FCL.710 Ovlaštenje za klasu ili za tip - varijante**

- (a) Kako bi proširio svoje privilegije na drugu varijantu zrakoplova unutar ovlaštenja jedne klase ili tipa, pilot mora proći osposobljavanje za razlike ili osposobljavanje za upoznavanje klase ili tipa zrakoplova. U slučaju varijanti

unutar ovlaštenja za tip, osposobljavanje za razlike ili osposobljavanje za upoznavanje tipa mora sadržavati relevantne elemente definirane u podacima operativne prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu sa dijelom 21.

- (b) Ako imatelj dozvole nije letio varijantu zrakoplova u periodu od 2 godine nakon osposobljavanja za razlike, mora obaviti dodatno osposobljavanje 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 ovlaštenja za klasu TMG-a.
- (c) Ovo osposobljavanje za razlike mora se upisati u pilotsku knjižicu letenja ili drugi odgovarajući dokument i biti potpisano od instruktora.

**FCL.725 Zahtjevi za izdavanje ovlaštenja za klasu i tip zrakoplova**

- (a) Kurs osposobljavanja. Podnositelj zahtjeva za ovlaštenje 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 definirano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu sa dijelom 21.
- (b) Ispit iz teorijskog znanja. Podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za klasu ili za tip mora uspješno položiti teorijske ispite organizirane od strane ATO-a kako bi dokazao nivo teorijskog znanja potrebnog za sigurno izvođenje operacija na odgovarajućoj klasi ili tipu zrakoplova.
  - (1) Za višepilotne zrakoplove, polaganje ispita iz teorijskog znanja mora biti provedeno pisano i mora sadržavati najmanje 100 pitanja s višestrukim izborom odgovora, raspoređenih jednoliko po predmetima iz nastavnog plana.
  - (2) Za jednopilotne višemotorne zrakoplove, polaganje ispita iz teorijskog znanja mora biti provedeno pisano a broj pitanja s višestrukim izborom odgovora mora ovisiti o složenosti zrakoplova.
  - (3) Za jednomotorne zrakoplove, polaganje teorijskog ispita mora biti provedeno usmeno od strane ispitivača za vrijeme ispita praktične osposobljenosti kako bi se utvrdilo je li postignuta zadovoljavajući nivo znanja.
  - (4) Za jednopilotne avione koji su klasificirani kao avioni visokih performansi, ispit teorijskog znanja polaže se pisanim putem i sadržava najmanje 100 pitanja s višestrukim izborom odgovora, raspoređenih jednoliko po predmetima iz nastavnog plana.
- (c) Ispit praktične osposobljenosti. Podnositelj zahtjeva za ovlaštenje 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 zrakoplova. Podnositelj 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 ovlaštenja za klasu ili za tip.
- (d) Podnositelju zahtjeva koji već posjeduje ovlaštenje za tip zrakoplova, s privilegijom za jednopilotne ili višepilotne operacije, će se priznati da ispunjava uvjete teorijskog znanja, kad zahtjeva dodavanje privilegije za drugu vrstu operacije na istom tipu zrakoplova.
- (e) Neovisno o gore navedenim stavicama, piloti koji posjeduju ovlaštenje za testiranje letova izdanog u skladu sa FCL.820 koji su bili uključeni u razvoj, certifikaciju ili proizvodnju testnih letova za tip zrakoplova, i imaju 50 sati ukupnog naleta ili 10 sati naleta kao PIC u testnim

letovima na tom istom tipu, imaju pravo na izdavanje ovlaštenja za relevantni tip zrakoplova, pod uvjetom da udovoljavaju zahtjevima za iskustvom i preduvjetima za izdavanje ovlaštenja za taj isti tip kako je propisano ovim poddijelom za relevantnu kategoriju zrakoplova.

#### **FCL.740 Valjanost i obnavljanje ovlaštenja za klasu i tip**

- (a) Period valjanosti ovlaštenja za klasu i tip je 1 godina, osim u slučaju ovlaštenja za jednopilotne jednomotorne klase koje važi 2 godine, osim ako nije drukčije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD), kako je uspostavljeno u dijelu 21.
- (b) Obnavljanje. Ako je ovlaštenje za klasu ili tip isteklo, podnositelj zahtjeva mora:
- (1) završiti osposobljavanje za osvježanje znanja u ATO-u, kada je to neophodno za dostizanje nivoa stručnosti koji je potreban za sigurno izvođenje operacije relevantne klase ili tipa zrakoplova; 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 preduvjeti za izdavanje ovlaštenja za klasu ili tip - aviona**

Osim ako nije drugačije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) utvrđenim u skladu sa dijelom 21., podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za klasu ili za tip mora ispuniti sljedeće zahtjeve za iskustvom i preduvjete za izdavanje relevantnog ovlaštenja:

- (a) Jednopilotni višemotorni avioni. Podnositelj zahtjeva za prvo ovlaštenje 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, podnositelj zahtjeva za prvo ovlaštenje za klasu ili za tip za jednopilotni avion klasificiran kao avion visokih performansi mora:
  - (1) imati najmanje 200 sati ukupnog letačkog iskustva, od čega 70 sati kao PIC na avionima; i
  - (2)
    - i. imati certifikat o zadovoljavajuće završenom kursu za dodatno teorijskom 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 izdanu u skladu sa ovim dijelom, ATPL(A) ili CPL(A)/IR s priznatim teorijskim znanjem za ATPL(A), izdanim 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. Podnositelj zahtjeva za izdavanje prvog ovlaštenja za tip jednopilotnog složenog aviona visokih performansi moraju dodatno uz zahtjeve iz (b) zadovoljiti zahtjeve za IR(A) ovlaštenje za višemotorni avion, kako je propisano u poddijelu G.
- (d) Višepilotni avioni. Podnositelj zahtjeva za prvi kurs osposobljavanja za ovlaštenje za tip višepilotnog aviona mora biti učenik pilot koji pohada kurs osposobljavanja za MPL ili mora ispuniti sljedeće zahtjeve:

- (1) imati najmanje 70 sati letačkog iskustva kao PIC na avionima;
- (2) imati IR(A) ovlaštenje 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 ovlaštenje za tip kombiniran s kursom osposobljavanja za MCC:
  - i. imati certifikat o uspješno završenom osposobljavanju za MCC na avionu; ili
  - ii. imati certifikat 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 zračnom prijevozu u skladu sa primjenjivim zahtjevima letačkih operacija.
- (e) Neovisno o tački (d), država članica može izdati ovlaštenje za tip s ograničenim privilegijama za višepilotni avion koje dozvoljava imatelju takvog ovlaštenja da djeluje kao kopilot u krstarenju iznad FL 200, uz uvjet da druga dva člana posade imaju ovlaštenje za tip izdano u skladu sa stavom (d).
- (f) Dodatna ovlaštenja za tip višepilotnog i za tip jednopilotnog složenog aviona visokih performansi. Podnositelj zahtjeva za izdavanje dodatnih ovlaštenja za tip višepilotnog aviona i tip jednopilotnog složenog aviona visokih performansi mora imati IR(A) ovlaštenje za višemotorni avion.
- (g) Kada je tako određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) utvrđenim u skladu sa dijelom 21, korištenje privilegija koje daje ovlaštenje 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 ukloniti kad pilot dokaže da je zahtijevan nalet pod nadzorom instruktora završen u skladu sa podacima o operativnoj prikladnosti (OSD).

#### **FCL.725.A Teorijsko znanje i letačko osposobljavanje za izdavanje ovlaštenja 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 ovlaštenje za klasu jednopilotnog višemotornog aviona mora sadržavati najmanje 7 sati teorijskog osposobljavanja o operacijama višemotornih aviona.
  - (2) Kurs letačko osposobljavanje za ovlaštenje za klasu ili za tip jednopilotnog višemotornog aviona mora sadržavati najmanje 2 sata i 30 minuta letačkog osposobljavanja s instruktorom u normalnim uvjetima i ne manje od 3 sata i 30 minuta letačkog osposobljavanja s instruktorom u uvjetima otkaza motora i tehnikama asimetričnog leta.
- (b) Jednopilotni hidroavioni. Kurs osposobljavanja za ovlaštenje za jednopilotni hidroavion mora sadržavati osposobljavanje za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje. Letačko osposobljavanje za ovlaštenje za klasu ili tip jednopilotnog hidroaviona mora sadržavati najmanje 8 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom ako je podnositelj zahtjeva imatelj

ovlaštenja za relevantnu klasu ili tip na kopnu, ili 10 sati ako nema navedeno ovlaštenje.

- (c) Višepilotni avioni. Kurs osposobljavanja za izdavanje ovlaštenja za tip višepilotnog aviona uključuje teorijsko znanje i letačko osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega.

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

- (a) Pilot koji pohađa kurs osposobljavanja za ovlaštenje za tip-ZFTT mora imati, na višepilotnom turbomlaznom avionu certificiranom 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 certificiran kao putnička konfiguracija veća od 19 putnika, najmanje:
- (1) 1500 sati naleta ili 250 rutnih sektora, ako se tokom osposobljavanja koristi FFS kvalificiran do nivoa CG, C ili privremeni C;
  - (2) 500 sati naleta ili 100 rutnih sektora, ako se tokom osposobljavanja koristi FFS kvalificiran do nivoa DG ili D.
- (b) Kada pilot prelazi s turbopropelerskog na turbomlazni avion ili obrnuto, obavezno je dodatno osposobljavanje 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 integrirani kurs.
- Mora se koristiti FNPT II MCC ili FFS. Kada je MCC osposobljavanje kombinirano s inicijalnim osposobljavanjem za ovlaštenje za tip, praktično MCC osposobljavanje 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) Podnositelj zahtjeva po završetku osposobljavanja za MCC mora dobiti certifikat o završenom osposobljavanju, osim kad je MCC kurs osposobljavanja nije kombiniran s kurseom osposobljavanja za ovlaštenje za tip.
- (d) Podnositelj zahtjeva koji je završio kurs osposobljavanja za MCC za drugu kategoriju zrakoplova biće oslobođen zahtjeva iz (a)(1).

#### **FCL.740.A Produžavanje ovlaštenja za klasu i za tip - avioni**

- (a) Produžavanje ovlaštenja za klasu i za tip višemotornog aviona. Za produžavanje ovlaštenja za klasu i za tip višemotornog aviona podnositelj 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 ovlaštenja; i
  - (2) obaviti u periodu važenja ovlaštenja, 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, s ispitivačem. Ovaj rutni sektor može biti obavljen za vrijeme provjere stručnosti.
  - (3) Pilot koji radi za komercijalnog zračnog prijevoznika odobrenog u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračne operacije i koji je prošao provjeru stručnosti

kod operatora kombiniranu s provjerom stručnosti za produženje ovlaštenja za klasu ili za tip biće izuzet od zahtjeva u (2).

- (4) Produženje ovlaštenja za instrumentalno letenje na ruti (EIR) ili IR(A), ako ga posjeduje, može se kombinirati s provjerom stručnosti za produženje ovlaštenja za klasu ili za tip.
- (b) Produžavanje ovlaštenja za klasu jednopilotnog jednomotornog aviona:
- (1) Ovlaštenja za klasu jednomotornog klipnog aviona i ovlaštenja za TMG-ove. Za produžavanje ovlaštenja za klasu jednomotornog klipnog aviona ili TMG-a podnositelj zahtjeva mora:
    - i. u roku od 3 mjeseca koji prethode datumu isteka valjanosti ovlaštenja položiti provjeru stručnosti s ispitivačem u odgovarajućoj klasi u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu ili
    - ii. u roku od 12 mjeseci koji prethode datumu isteka valjanosti ovlaštenja naletjeti 12 sati na relevantnoj klasi uključujući:
      - 6 sati kao PIC,
      - 12 polijetanja i 12 slijetanja, i
      - osposobljavanje za osvježanje znanja u trajanju od najmanje 1 sata ukupnog naleta s instruktorom letenja (FI) ili s instruktorom za ovlaštenja za klasu (CRI). Podnositelji 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 podnositelji zahtjeva imaju oba ovlaštenja: za klasu jednomotornog klipnog aviona (kopno) i ovlaštenje za TMG, mogu ispuniti zahtjeve iz tačke 1. u bilo kojoj klasi ili u obje i steći produžavanje valjanosti za oba ovlaštenja.
  - (3) Klasa jednopilotnih jednomotornih turboelisnih aviona. Za produžavanje ovlaštenja za klasu jednomotornih turboelisnih aviona, podnositelji zahtjeva moraju u roku od tri mjeseca koji prethode datumu isteka valjanosti ovlaštenja položiti provjeru stručnosti s ispitivačem na odgovarajućoj klasi aviona u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu.
  - (4) Kada podnositelji zahtjeva imaju oba ovlaštenja: 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 ovlaštenja. Najmanje 1 sat traženog naleta u ulozi vođe zrakoplova te 6 od 12 traženih polijetanja i slijetanja moraju biti obavljani na svakoj klasi.
  - (c) Podnositelji zahtjeva koji ne polože sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma isteka važenja ovlaštenja za tip ili klasu ne mogu koristiti privilegije tog ovlaštenja dok ne polože provjeru stručnosti.

#### **ODJELJAK 3.**

Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera:

#### **FCL.720.H Zahtjevi za iskustvom i preduvjeti za izdavanje ovlaštenja za tip - helikopteri**

Osim ako nije drugačije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti uspostavljenim u skladu sa dijelom 21, podnositelj zahtjeva za tip helikoptera mora ispuniti sljedeće zahtjeve za iskustvom i preduvjeti za izdavanje relevantnog ovlaštenja:

- (a) Višepilotni helikopter. Podnositelj zahtjeva za prvo osposobljavanje za ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera mora:
- (1) imati najmanje 70 sati kao PIC na helikopterima;
  - (2) osim kad je osposobljavanje za tip kombinirano s osposobljavanjem za MCC:
    - i. Imati certifikat 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 višepilotnim operacijama na višemotornim helikopterima;
  - (3) položiti ispit teorijskog znanja za ATPL(H).
- (b) Podnositelj zahtjeva za prvo osposobljavanje za ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera koji je završio ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ili CPL(H) integrirani kurs i koji ne udovoljava zahtjevima iz (a)(1) može dobiti ovlaštenje za tip s privilegijom ograničenom na funkciju samo kao kopilot. Ograničenje se može ukloniti 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) Jednopolitni višemotorni helikopteri. Podnositelj zahtjeva za izdavanje prvog ovlaštenja za tip jednopolitnog višemotornog helikoptera mora:
- (1) prije započinjanja letačkog osposobljavanja:
    - i. položiti ispit teorijskog znanja za ATPL(H); ili
    - ii. imati certifikat o završenom predlaznom kursu provedenom od ATO-a. Kurs mora sadržavati sljedeće predmete iz kursa osposobljavanja za teorijsko znanje za ATPL(H):
      - Opće znanje o zrakoplovima: konstrukcija zrakoplova/sistemi/pogonski sistem, i instrumenti/elektronika,
      - Izvedba i planiranje leta: masa i ravnoteža, izvedba;
  - (2) U slučaju podnositelja zahtjeva koji nije završio ATP(H)/IR, ATP(H), ili CPL(H)/IR integrirani kurs osposobljavanja, mora imati najmanje 70 sati kao PIC na helikopterima.
- ii. 15 sati praktičnog osposobljavanja ili 10 sati u slučaju kad se radi o učeniku pilotu na ATP(H)/IR integriranom kursu. Kada je MCC osposobljavanje kombinirano s inicijalnim osposobljavanjem za ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera, praktično MCC osposobljavanje 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 kvalificiran za MCC, FTD 2/3 ili FFS.
- (c) Osim u slučaju kombiniranog osposobljavanja za MCC i ovlaštenja za višepilotni tip, podnositelj zahtjeva po završetku osposobljavanja za MCC mora dobiti certifikat o završenom osposobljavanju.
- (d) Podnositelj zahtjeva koji je završio kurs osposobljavanja za MCC za drugu kategoriju zrakoplova biće oslobođen zahtjeva iz (a)(1)(i) ili (a)(2)(i), kako je primjenjivo.
- (e) Podnositelj 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 ovlaštenja za tip - helikopteri

#### 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 integriranom kursu. Kada je MCC osposobljavanje kombinirano s inicijalnim osposobljavanjem za ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera, praktično MCC osposobljavanje 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
- (a) Produžavanje. Za produžavanje ovlaštenja za tip helikoptera, podnositelj 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 ovlaštenja; i
  - (2) obaviti najmanje 2 sata kao pilot relevantnog tipa helikoptera u periodu važenja ovlaštenja. Vrijeme naleta na provjeri stručnosti može se računati u ta 2 sata.
  - (3) Kada podnositelji zahtjeva imaju više od 1 ovlaštenja za tip jednomotornog klipnog helikoptera, mogu ostvariti produžavanje svih relevantnih ovlaštenja za tip ako prođu provjeru stručnosti na samo jednom relevantnom tipu kojeg imaju, pod uvjetom da su kao PIC helikoptera naletili najmanje 2 sata naleta na svakom tipu helikoptera za vrijeme važenja ovlaštenja.
- Provjera stručnosti mora svaki puta biti odrađena na drugom tipu helikoptera.
- (4) Kada podnositelji zahtjeva imaju više od 1 ovlaštenja za tip jednomotornog turbinskog helikoptera s maksimalnom certificiranom težinom pri polijetanju do 3 175 kg, mogu ostvariti produžavanje svih relevantnih ovlaštenja za tip ako prođu provjeru stručnosti na samo jednom relevantnom tipu kojeg imaju, pod uvjetom da su izvršili:
    - i. 300 sati naleta kao PIC na helikopterima;
    - ii. 15 sati naleta na svakom tipu helikoptera za kojeg ima važeće ovlaštenje; i
    - iii. najmanje 2 sata naleta kao PIC helikoptera na svakom tipu helikoptera za vrijeme važenja ovlaštenja. Provjera stručnosti mora svaki puta biti odrađena na drugom tipu helikoptera.
  - (5) Pilot koji uspješno položi ispit praktične osposobljenosti za izdavanje dodatnog ovlaštenja za tip može ostvariti produžavanje ovlaštenja za relevantne tipove u zajedničkoj grupi, u skladu sa (3) i (4).



- (6) Produžavanje IR(H), ako ga se posjeduje, može biti kombinirano s provjerom stručnosti za ovlaštenje za tip helikoptera.
- (b) Podnositelj zahtjeva koji nije položio sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma isteka valjanost ovlaštenja za tip ne može koristiti privilegije tog ovlaštenja dok uspješno ne položi provjeru stručnosti. U slučaju (a)(3) i (4) podnositelj zahtjeva ne smije koristiti privilegije ni na jednom tipu helikoptera.

**ODJELJAK 4.**

Specifični zahtjevi za kategoriju zrakoplova s pogonjenim uzgonom

**FCL.720.PL Zahtjevi za iskustvom i preduvjeti za izdavanje ovlaštenja za tip - zrakoplovi s pogonjenim uzgonom**

Osim ako nije drugačije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti uspostavljenim u skladu sa dijelom 21, podnositelj zahtjeva za prvo ovlaštenje za tip zrakoplova s pogonjenim uzgonom mora zadovoljiti sljedeće zahtjeve za iskustvom i preduvjetima za izdavanje ovlaštenja:

- (a) u slučaju pilota aviona:
- (1) imati CPL/IR(A) s položenim ispitom teorijskog znanja za ATPL(A) ili ATPL(A);
  - (2) imati certifikat 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 certifikat 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 kvalificirani za letenje avionom i helikopterom:
- (1) imati najmanje CPL(H) dozvolu;
  - (2) imati IR ovlaštenje i položen ispit teorijskog znanja za ATPL za avion ili helikopter;
  - (3) imati certifikat 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 zrakoplovu.

**FCL.725.PL Letačko osposobljavanje za izdavanje ovlaštenja na tipu - zrakoplov s pogonjenim uzgonom**

Letačko osposobljavanje kao dio kursa osposobljavanja za ovlaštenje za tip zrakoplova s pogonjenim uzgonom mora biti završeno na zrakoplovu i FSTD koji predstavlja isti zrakoplov i prikladno je kvalificiran za tu svrhu.

**FCL.740.PL Produžavanje ovlaštenja za tip - zrakoplov s pogonjenim uzgonom**

- (a) Produžavanje. Za produžavanje ovlaštenja za tip zrakoplova s pogonjenim uzgonom, podnositelj zahtjeva mora:
- (1) položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu na relevantnom tipu zrakoplova s pogonjenim uzgonom unutar 3 mjeseca koji prethode datumu isteka ovlaštenja;

- (2) obaviti u periodu važenja ovlaštenja, najmanje:
- i. 10 rutnih sektora kao pilot relevantnog tipa zrakoplova s pogonjenim uzgonom; ili
  - ii. 1 rutni sektor kao pilot na relevantnom tipu zrakoplova s pogonjenim uzgonom ili FFS-u s ispitivačem. Ovaj rutni sektor može biti obavljen za vrijeme provjere stručnosti.
- (3) pilot koji radi za komercijalnog zračnog prijevoznika odobrenog u skladu sa zahtjevima za zračne operacije i koji je prošao provjeru stručnosti kod operatera kombiniranu s provjerom stručnosti za produženje ovlaštenja za tip biće izuzet od zahtjeva u (2).
- (b) Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno položio sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma istjecanja ovlaštenja za tip ne može koristiti privilegije tog ovlaštenja dok uspješno ne položi provjeru stručnosti.

**ODJELJAK 5.**

Specifični zahtjevi za kategoriju zračni brodovi

**FCL.720As Preduvjeti za izdavanje ovlaštenja za tip - zračni brodovi**

Osim ako nije drugačije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa dijelom 21, podnositelj zahtjeva za prvo ovlaštenje za tip zračnog broda mora zadovoljiti sljedeće zahtjeve iskustva i preduvjetima za izdavanje ovlaštenja:

- (a) u slučaju višepilotnih zračnih brodova:
- (1) imati završeno 70 sati naleta kao PIC zračnih brodova;
  - (2) imati certifikat o završenom osposobljavanju za MCC na zračnim brodovima.
  - (3) podnositelj zahtjeva koji ne udovoljava zahtjevima iz (2) može dobiti ovlaštenje za tip s privilegijom ograničenom na funkciju samo kao kopilot. Ograničenje se može ukloniti kada pilot obavi 100 sati naleta kao PIC zračnih brodova ili kao PIC zračnih brodova pod nadzorom instruktora.

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

- (a) kurs osposobljavanja MCC sadržava najmanje:
- (1) 12 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbe; i
  - (2) 5 sati praktičnog MCC osposobljavanja;
- Koristi se FNPT II ili III kvalificiran za MCC, FTD 2/3 ili FFS.
- (b) MCC kurs osposobljavanja mora biti završen unutar 6 mjeseci u ATO-u.
- (c) Osim u slučaju kombiniranog osposobljavanja za MCC i ovlaštenja za višepilotni tip, podnositelj zahtjeva po završetku osposobljavanja za MCC mora dobiti certifikat o završenom osposobljavanju.
- (d) Podnositelj zahtjeva koji je završio kurs osposobljavanja za MCC u drugoj kategoriji zrakoplova biće oslobođen zahtjeva iz (a).

**FCL.740.As Produžavanje ovlaštenja za tip - zračni brodovi**

- (a) Produžavanje. Za produžavanje ovlaštenja za tip zračnog broda podnositelj zahtjeva mora:
- (1) položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu na relevantnom tipu zračnog broda unutar 3 mjeseca koji prethode datumu isteka ovlaštenja; i
  - (2) obaviti najmanje 2 sata kao pilot relevantnog tipa helikoptera u periodu važenja ovlaštenja. Vrijeme naleta na provjeri stručnosti može se računati u ta 2 sata.

- (3) produžavanje IR(A), ako ga se posjeduje, može se kombinirati s provjerom stručnosti za produženje ovlaštenja za klasu ili tip.
- (b) Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno položio sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma isteka važenja ovlaštenja za tip ne može koristiti privilegije tog ovlaštenja dok uspješno ne položi provjeru stručnosti.

**PODDIO I****DODATNA OVLAŠTENJA****FCL.800 Ovlaštenje za akrobatsko letenje**

- (a) Imatelj dozvole pilota za avione, TMG ili jedrilice smije izvoditi akrobatske letove samo ako ima odgovarajuće ovlaštenje.
- (b) Podnositelji zahtjeva za ovlaštenje za akrobatsko letenje moraju završiti:
- (1) najmanje 40 sati naleta ili, u slučaju jedrilica, 120 startova kao PIC na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, nakon izdavanja dozvole;
  - (2) kurs osposobljavanja u ATO-u, uključujući:
    - i. osposobljavanje za teorijsko znanje koje odgovara ovlaštenju;
    - ii. najmanje 5 sati ili 20 letova letačkog osposobljavanja u akrobatskom letenju na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova.
- (c) Privilegije ovlaštenja za akrobatsko letenje biće ograničene na kategoriju zrakoplova na kojoj je završeno letačko osposobljavanje. Privilegije se mogu proširiti na drugu kategoriju zrakoplova samo ako pilot ima dozvolu za tu drugu kategoriju zrakoplova i s uspjehom završi najmanje 3 leta osposobljavanja s instruktorom, koji pokrivaju cijeli akrobatski nastavni plan za tu kategoriju zrakoplova.

**FCL.805 Ovlaštenje za vuču jedrilica i vuču transparentata**

- (a) Imatelji dozvole pilota s privilegijama za letenje na avionima ili TMG-ovima smiju vući jedrilice ili transparente samo ako imaju odgovarajuće ovlaštenje za vuču jedrilica ili vuču transparentata.
- (b) Podnositelji zahtjeva za ovlaštenje 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. osposobljavanje za teorijsko znanje iz procedura i operacija za vuču;
    - ii. najmanje 10 letova osposobljavanja u vući jedrilica, uključujući najmanje 5 letova s instruktorom; i
    - iii. osim za imatelje LAPL(S) ili SPL dozvole, 5 letova za upoznavanje u jedrilici koja je startala uz pomoć zrakoplova.
- (c) Podnositelji zahtjeva za ovlaštenje za vuču transparentata 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. osposobljavanje za teorijsko znanje iz procedura i operacija za vuču;
    - ii. najmanje 10 letova osposobljavanja u vući transparentata, uključujući najmanje 5 letova s instruktorom.

- (d) Privilegije ovlaštenja za vuču jedrilica i vuču transparentata biće ograničene na avione ili TMG-ove, zavisno od vrste zrakoplova na kojem je završeno osposobljavanje. Privilegije se mogu proširiti ako je pilot imatelj dozvole za avione ili TMG i ako je s uspjehom završio najmanje 3 leta osposobljavanja s instruktorom, koji pokrivaju cijeli nastavni plan za vuču na bilo kojem zrakoplovu, kako je primjenjivo.
- (e) Kako bi mogao koristiti privilegije ovlaštenja za vuču jedrilica ili vuču transparentata imatelj ovlaštenja mora izvršiti najmanje 5 vuča u prethodnih 24 mjeseca.
- (f) Kada pilot ne udovoljava zahtjevu iz (e), prije nego počne koristiti privilegije ovlaštenja za vuču, mora izvršiti onaj broj vuča koji nedostaje s instruktorom ili pod nadzorom instruktora.

**FCL.810 Ovlaštenje za noćno letenje**

- (a) Avioni, TMG-ovi, zračni brodovi.
- (1) Ako se privilegije LAPL, SPL ili PPL za avione, TMG-ove ili zračne brodove budu koristile u uvjetima vizuelnog letenja (VFR) noću, podnositelji zahtjeva moraju završiti kurs osposobljavanja u ATO-u. Kurs sadržava:
    - i. osposobljavanje za teorijsko znanje;
    - ii. najmanje 5 sati naleta u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova noću, uključujući najmanje 3 sata osposobljavanja s instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog navigacijskog letenja s najmanje jednim letom s instruktorom od najmanje 50 km (27 NM) i 5 samostalnih polijetanja i slijetanja s potpunim zaustavljanjem.
  - (2) Prije završetka osposobljavanja noću, imatelji LAPL moraju završiti letačko osposobljavanje za osnovno instrumentalno letenje koje se zahtjeva za izdavanje PPL.
  - (3) Kad podnositelji zahtjeva imaju oba ovlaštenja za klasu za jednomotorni klipni avion (kopno) i TMG, mogu završiti osposobljavanje iz (1) u bilo kojoj klasi ili obje.
- (b) Helikopteri. Ako će se privilegije iz PPL za helikoptere koristiti u uvjetima vizuelnog letenja (VFR) noću, podnositelj 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 s instruktorom na helikopteru; i
    - iii. 5 sati noćnog letenja, uključujući najmanje 3 sata osposobljavanja s instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog navigacijskog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora sadržavati polijetanje i slijetanje.
  - (3) Podnositelju 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 uvjetima vizuelnog letenja (VFR) noću, podnositelji zahtjeva moraju završiti barem 2 leta osposobljavanja s instruktorom noću u trajanju od najmanje 1 sat svaki.

**FCL.815 Ovlaštenje za letenje u planinskom području**

- (a) Privilegije. Privilegije imatelja ovlaštenja za letenje u planinskom području su izvođenje letova na avionima ili TMG-ovima na i s površina koje su određene da zahtijevaju takvo ovlaštenje od odgovarajućih nadležnih tijela određenih od država članica.  
Inicijalno ovlaštenje za letenje u planinskom području može se ishoditi za:
- (1) kotače, 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 ovlaštenja mogu se proširiti ili na kotače ili skije kada pilot prođe odgovarajući dodatni kurs upoznavanja, uključujući osposobljavanje za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje, s instruktorom za letenje u planinskom području.
- (b) Kurs osposobljavanja. Podnositelji zahtjeva za ovlaštenje 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 podnositelj zahtjeva mora položiti ispit praktične osposobljenosti s ispitivačem (FE) kvalificiranim 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 ovlaštenje za letenje u planinskom području, a koje nisu površine polaska.
- (d) Valjanost. Važenje ovlaštenja za letenje u planinskom području je 24 mjeseca.
- (e) Produžavanje. Za produžavanje ovlaštenja za letenje u planinskom području podnositelj 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 ovlaštenje isteklo, podnositelj zahtjeva mora udovoljavati zahtjevima iz (e)(2).

**FCL.820 Ovlaštenje za testno letenje**

- (a) Imatelji dozvola za avione ili helikoptere smiju djelovati kao PIC u kategoriji 1 ili 2 testnih letova, kako je definirano dijelom 21, kada imaju ovlaštenje za testno letenje.
- (b) Obaveza posjedovanja ovlaštenja za testno letenje kako je propisano u (a) odnosi se isključivo na testne letove koji se izvode na:
- (1) helikopterima certificiranim ili koji će biti certificirani u skladu sa standardima CS-27 ili CS-29 ili jednakovrijednim standardima plovidbenosti; ili
  - (2) avionima certificiranim ili koji će biti certificirani u skladu sa:
    - i. standardima CS-25 ili jednakovrijednim standardima plovidbenosti; ili
    - ii. standardima CS-23 ili jednakovrijednim standardima plovidbenosti, osim za avione s maksimalnom težinom pri polijetanju manjom od 2 000 kg.
- (c) Privilegije imatelja ovlaštenja za testno letenje su da, unutar relevantne kategorije zrakoplova:
- (1) u slučaju kategorije 1 ovlaštenja za testno letenje, izvodi sve kategorije testnih letova, kako je definirano dijelom 21, bilo kao PIC ili kopilot;
  - (2) u slučaju kategorije 2 ovlaštenja za testno letenje:

- i. izvodi kategoriju 1 testnih letova kako je definirano 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 definirano dijelom 21, bilo kao PIC ili kopilot;
- (3) dodatno, za obje kategorije 1 i 2 ovlaštenja za testne letove, za izvođenje letova posebno vezanih na aktivnosti organizacija za projektiranje i proizvodnju, u djelokrugu njihovih privilegija, kada ne mogu biti ispunjeni zahtjevi iz poddijela H.
- (d) Podnositelji zahtjeva za prvo izdavanje ovlaštenja za testno letenje moraju:
- (1) imati najmanje CPL i IR ovlaštenje u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
  - (2) imati najmanje 1 000 sati naleta u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, od čega najmanje 400 sati kao PIC;
  - (3) imati završen kurs osposobljavanja u ATO-u koji odgovara namjeni zrakoplova i kategoriji letova. Kurs mora sadržavati najmanje sljedeće predmete:
    - Izvedba,
    - Stabilnost i kontrola/Upravljanje,
    - Sistemi,
    - Upravljanje testiranjem,
    - Upravljanje rizikom/sigurnošću.
- (e) Privilegije imatelja ovlaštenja za testne letove mogu biti proširene na druge kategorije testnih letova i druge kategorije zrakoplova kada su završeni dodatni kursevi osposobljavanja u ATO-u.

**FCL.825 Ovlaštenje za instrumentalno letenje na ruti (en route instrument rating - EIR)**

- (a) Privilegije i uvjeti
- (1) Privilegije imatelja ovlaštenja za instrumentalno letenje na ruti (EIR) jesu dnevno letenje prema pravilima IFR u fazi leta na ruti, avionom za koji kandidat posjeduje ovlaštenje za klasu ili tip. Privilegija se može proširiti i na letenje noću prema IFR pravilima u fazi leta na ruti ako pilot posjeduje ovlaštenje za noćno letenje u skladu sa FCL.810.
  - (2) Imatelj ovlaštenja za EIR započinje ili nastavlja let na kojem namjerava koristiti privilegije svojeg ovlaštenja ako zadnje meteorološke informacije ukazuju da:
    - i. vremenski uvjeti na polasku omogućuju da se segment leta od uzlijetanja do planiranog prelaska s pravila VFR na pravila IFR provede u skladu sa pravilima VFR i
    - ii. vremenski uvjeti u predviđeno vrijeme slijetanja u određenu zračnu luku omogućuju da se segment leta od prelaska s pravila IFR na pravila VFR do slijetanja provede u skladu sa pravilima VFR.
- (b) Uvjeti. Kandidati za ovlaštenje za EIR moraju posjedovati najmanje PPL(A) i najmanje 20 sati rutnog navigacijskog letenja kao PIC na avionima.
- (c) Kurs osposobljavanja. Kandidati za ovlaštenje 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) instrumentalno letačko osposobljavanje, pri čemu:

- i. letačko osposobljavanje za ovlaštenje za EIR za jednomotorne avione uključuje najmanje 15 sati instrumentalnog naleta s instruktorem i
  - ii. letačko osposobljavanje za ovlaštenje za EIR za višemotorne avione uključuje najmanje 16 sati instrumentalnog naleta s instruktorem, 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 s ispitivačem za ovlaštenje za instrumentalno letenje (IRE). Za ovlaštenje za EIR za višemotorne avione ispit praktične osposobljenosti obavlja se u višemotornom avionu. Za ovlaštenje za EIR za jednomotorne avione ispit praktične osposobljenosti obavlja se u jednomotornom avionu.
- (f) Odstupajući od točaka (c) i (d), imatelj ovlaštenja za EIR za jednomotorne avione koji posjeduje i ovlaštenje za klasu ili tip višemotornih aviona, a želi po prvi put steći ovlaštenje za EIR za višemotorne avione, mora završiti kurs osposobljavanja u ATO-u koji se sastoji od najmanje 2 sata instrumentalnog naleta s instruktorem u fazi leta na rutu u višemotornim avionima te mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu sa tačkom (e).
- (g) Valjanost, produljenje i obnavljanje valjanosti
- (1) Ovlaštenje za EIR vrijedi godinu dana.
  - (2) Kandidati za produljenje valjanosti ovlaštenja za EIR:
    - i. prolaze provjeru stručnosti u avionu u roku od 3 mjeseca neposredno prije datuma isteka ovlaštenja ili
    - ii. u roku od 12 mjeseci prije datuma isteka ovlaštenja obavljaju 6 sati letenja kao PIC u avionima po IFR pravilima te probni let u trajanju od najmanje jednog sata s instruktorem ovlaštenim za osposobljavanje za IR(A) ili EIR.
  - (3) Za svako drugo sljedeće produljenje, imatelj ovlaštenja za EIR mora uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu sa prethodnom tačkom (g) stavom 2. podtačkom i.
  - (4) Kada kandidatu istekne valjanost ovlaštenja za EIR, da bi obnovio privilegije:
    - i. mora proći osposobljavanje za osvježavanje znanja s instruktorem ovlaštenim za osposobljavanje za IR(A) ili EIR da bi dostigao zahtijevani nivo stručnosti
    - ii. mora uspješno položiti provjeru stručnosti.
  - (5) Ako valjanost ovlaštenja EIR nije produljena ili obnovljena 7 godina od posljednjeg datuma valjanosti, imatelj mora ponovno polagati ispite za provjeru teorijskog znanja za EIR u skladu sa FCL.615 tačkom (b).
  - (6) Za ovlaštenje za EIR za višemotorne avione provjera stručnosti radi produženja ili obnavljanja valjanosti i leta za osposobljavanje iz tačke (g) stava 2. podtačke ii. moraju se izvršiti u višemotornom avionu. Ako pilot ima ovlaštenje i za EIR za jednomotorne avione i uspješno položi navedenu provjeru stručnosti, ovlaštenje za EIR se produžuje ili obnavlja i za jednomotorne avione. Letom za osposobljavanje na višemotornom avionu ispunjuje se i zahtjev letačkog osposobljavanja za ovlaštenje za EIR za jednomotorne avione.
- (h) U slučaju da je kandidat za ovlaštenje za EIR obavio instrumentalni nalet s instruktorem koji ima ovlaštenje IRI(A) ili FI(A) i privilegij za osposobljavanje za ovlaštenja 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 osposobljavanjem, kandidat obavlja uvodnu procjenu u ATO-u.
  - (2) Letačko instrumentalno osposobljavanje s instruktorem IRI(A) ili FI(A) mora biti dokumentirano u posebnoj evidenciji osposobljavanja uz potpis instruktora.
    - i. Kandidatima za ovlaštenje za EIR koji imaju PPL ili CPL dozvolu iz dijela FCL te valjano ovlaštenje IR(A) koje je u skladu sa odredbama iz Priloga 1. Čikaškoj konvenciji izdala treća zemlja, mogu se u cijelosti priznati zahtjevi povezani s kursem osposobljavanja iz prethodne tačke (c). Kako bi mu se izdalo ovlaštenje za EIR, kandidat mora:
      - (1) uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti za stjecanje ovlaštenja za EIR;
      - (2) odstupajući od prethodne tačke (d), prilikom ispita praktične osposobljenosti dokazati ispitivaču da posjeduje odgovarajući nivo teorijskog znanja iz zrakoplovnog prava, meteorologije te planiranja i provedbe leta (IR);
      - (3) posjedovati minimalno iskustvo od najmanje 25 sati naleta po pravilima IFR u svojstvu vode aviona.
- FCL.830 Ovlaštenje za letenje jedrilicom u uvjetima bez vanjske vidljivosti**
- (a) Imatelji pilotske dozvole s privilegijom letenja jedrilicama smiju jedrilicom ili motornom jedrilicom, isključujući TMG ulaziti u oblak isključivo ako su za to ovlašteni.
  - (b) Kandidati za ovlaštenje za letenje jedrilicom u uvjetima bez vanjske vidljivosti moraju ispuniti sljedeće uvjete:
    - (1) obaviti 30 sati leta u jedrilicama ili motornim jedrilicama u svojstvu vode nakon izdavanja dozvole;
    - (2) završiti kurs osposobljavanja u organizaciji ATO-a uključujući:
      - i. teorijsko osposobljavanje i
      - ii. najmanje 2 sata naleta s instruktorem 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 kvalificiranim ispitivačem (FE).
  - (c) imateljima ovlaštenja za EIR ili IR(A) priznaje se uvjet iz prethodne tačke (b) stava 2. podtačke i. odstupajući od tačke (b) stava 2. podtačke ii., kandidat mora obaviti najmanje jedan sat naleta s instruktorem u jedrilici ili motornoj jedrilici, isključujući TMG, upravljajući jedrilicom isključivo uz pomoć instrumenata.
  - (d) Imatelji ovlaštenja za letenje jedrilicom u uvjetima bez vanjske vidljivosti ostvaruju svoje privilegije samo ako su u posljednja 24 mjeseca imali najmanje 1 sat naleta ili 5 letova u svojstvu vode zrakoplova koristeći privilegiju ovlaštenja za letenje jedrilicom u uvjetima bez vanjske vidljivosti, u jedrilicama ili motornim jedrilicama, isključujući TMG-ove.

- (e) Imatelji ovlaštenja za letenje jedrilicom u uvjetima bez vanjske vidljivosti koji ne ispunjuju uvjete iz tačke (d) prije ponovnog prava na ostvarenje privilegija:
- (1) moraju uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti s kvalificiranim ispitivačem (FE); ili
  - (2) obaviti dodatan nalet ili letove u skladu sa tačkom (d) s kvalificiranim instruktorom.
- (f) Imateljima valjanog ovlaštenja za EIR ili IR(A) u cijelosti se priznaju zahtjevi iz tačke (d).

## PODDIO J INSTRUKTORI ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

### FCL.900 Certificati instruktora

- (a) Općenito. Osoba smije provoditi samo:
- (1) letačko osposobljavanje na zrakoplovu kada ima:
    - i. dozvolu pilota izdanu ili prihvaćenu u skladu sa ovim Pravilnikom;
    - ii. certifikat instruktora koji odgovara osposobljavanju koje se daje, izdano u skladu sa ovim poddijelom;
  - (2) letačko osposobljavanje na simulatoru letenja ili MCC osposobljavanje kada posjeduje certifikat instruktora koji odgovara osposobljavanju koje se daje, izdano u skladu sa ovim poddijelom.
- (b) Posebni uvjeti:
- (1) U slučaju kada se uvode novi tipovi zrakoplova u državama članicama ili u floti operatora, i kad ispunjavanje zahtjevima iz ovog poddjela nije moguće, nadležno tijelo može izdati specifični certifikat koji daje privilegije za letačko osposobljavanje. Takav certifikat biće ograničen na letačko osposobljavanje potrebno za uvođenje novog tipa zrakoplova i njegovo važenje ne smije biti duže od 1 godine.
  - (2) Imatelji certifikata izdanog u skladu sa (b)(1) koji žele podnijeti zahtjev za stjecanje certifikata instruktora moraju ispunjavati preduvjete i zahtjeve za produžavanje uspostavljene za tu kategoriju instruktora. Neovisno o FCL.905.TRI(b), certifikat instruktora TRI izdan u skladu sa ovim (pod) stavom uključuje privilegiju za osposobljavanje za izdavanje TRI ili SFI certifikata za relevantni tip.
- (c) Osposobljavanje izvan područja država članica:
- (1) Neovisno o stavu (a), u slučaju letačkog osposobljavanja u ATO-u smještenog izvan područja država članica, nadležno tijelo može izdati certifikat instruktora podnositelju zahtjeva koji posjeduje dozvolu pilota koja je izdana od treće zemlje u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji pod uvjetom da podnositelj zahtjeva:
    - i. ima najmanje jednakovrijednu dozvolu, ovlaštenje, ili certifikat kao za onu za koju je autoriziran da provodi osposobljavanje i u svakom slučaju najmanje CPL;
    - ii. udovoljava zahtjevima uspostavljenim u ovom poddijelu za izdavanje relevantnog certifikata instruktora;
    - iii. dokaže nadležnom tijelu prikladni nivo znanja zrakoplovnih propisa o sigurnosti kako bi mogao koristiti privilegije certifikata instruktora u skladu sa ovim dijelom.
  - (2) Certifikat se ograničava na provođenje letačkog osposobljavanja:
    - i. u ATO-ima smještenim izvan područja država članica;

- ii. učenicima pilotima koji imaju dovoljno znanje jezika na kojem se provodi letačko osposobljavanje.

### FCL.915 Opći preduvjeti i zahtjevi za instruktore

- (a) Općenito. Podnositelj zahtjeva za certifikat instruktora mora imati najmanje 18 navršenih godina.
- (b) Dodatni zahtjevi za instruktore koji provode letačko osposobljavanje na zrakoplovu. Podnositelj zahtjeva za ili imatelj certifikata instruktora s privilegijom za provođenje letačkog osposobljavanja na zrakoplovu mora:
- (1) imati najmanje dozvolu i, gdje je relevantno, ovlaštenje za koje namjerava provoditi letačko osposobljavanje;
  - (2) osim u slučaju instruktora za testne letove, mora:
    - i. obaviti najmanje 15 sati naleta kao pilot na klasi ili tipu zrakoplova na kojem namjerava provoditi letačko osposobljavanje, od čega maksimalno 7 sati može biti na FSTD-u koji predstavlja klasu ili tip zrakoplova ako je primjenjivo; ili
    - ii. položiti procjenu stručnosti za relevantnu kategoriju instruktora na toj klasi ili tipu zrakoplova;
  - (3) biti ovlašten da djeluje kao PIC na zrakoplovu tokom provođenja letačkog osposobljavanja.
- (c) Priznavanje za daljnja ovlaštenja i za svrhu produžavanja:
- (1) Podnositeljima zahtjeva za daljnje certifikate instruktora mogu se priznati osposobljenost za poučavanje i učenje koje je dokazano za certifikat instruktora koji već posjeduju.
  - (2) Sati naleta kao ispitivač na ispitima praktične osposobljenosti ili provjerama stručnosti priznaće se u potpunosti u svrhu ispunjavanja uvjeta za produžavanje svih certifikata instruktora koje posjeduju.
- (d) Za priznavanje proširenja na druge tipove uzimaju se u obzir relevantni elementi definirani u podacima o operativnoj prikladnosti u skladu sa dijelom 21.

### FCL.920 Kompetencije instruktora i procjene

Svi instruktore moraju biti osposobljeni za dostizanje sljedećih kompetencija:

- Pripremanje sredstava,
- Stvaranje atmosfere pogodne za učenje,
- Prikazivanje znanja,
- Integriranje 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) Instruktore koji provode osposobljavanje 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 integriranog kursa osposobljavanja:
    - i. imati iskustvo u višepilotnim operacijama; i
    - ii. imati završen inicijalni kurs iz CRM-a kod komercijalnog zračnog prijevoznika 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, podnositelj zahtjeva mora proći procjenu kompetencija instruktora i znanja o osposobljavanju kojem se pristupa na temelju 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 kvalificiranog u skladu sa poddjelom K.
  - (4) Nakon uspješno završenog kursa osposobljavanja za instruktora za MPL, ATO mora podnositelju zahtjeva izdati certifikat 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 ponovnog korištenja privilegija za osposobljavanje za MPL dozvolu mora:
- (1) obaviti osposobljavanje za osvježanje 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**

Podnositelj zahtjeva za certifikat instruktora mora završiti kurs osposobljavanja za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje 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 višočlane posade (MCCI), instruktore na simulatoru letenja (STI), instruktore za letenje u planinskom području (MI) i instruktore za testne letove (FTI), podnositelj zahtjeva za certifikat instruktora mora položiti procjenu stručnosti na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova i dokazati ispitivaču kvalificiranom u skladu sa poddjelom K sposobnost osposobljavanja učenika pilota do nivoa potrebnog za izdavanje relevantne dozvole, ovlaštenja ili certifikata.
- (b) Procjena mora sadržavati:
  - (1) dokazivanje kompetencija opisanih u FCL.920, u fazama prije leta, poslije leta i osposobljavanje za teorijsko znanje;
  - (2) usmeno ispitivanje teorijskog znanja na zemlji, upute prije leta i upute poslije leta i demonstraciju u letu na odgovarajućoj klasi, tipu zrakoplova ili FSTD-u;
  - (3) odgovarajuće vježbe za procjenu instruktorskih kompetencija.
- (c) Procjena mora biti provedena na istoj klasi ili tipu zrakoplova ili FSTD-u korištenom za letačko osposobljavanje.
- (d) Kad je procjena stručnosti zahtijevana za produžavanje certifikata instruktora, podnositelj zahtjeva koji ne uspije položiti procjenu stručnosti prije datuma isteka valjanosti certifikata instruktora, ne smije provoditi privilegije certifikata prije nego uspješno položi procjenu stručnosti.

#### **FCL.940 Valjanost certifikata instruktora**

Uz iznimku MI, i neovisno o FCL.900(b)(1), svi certifikati instruktora valjani su za period od 3 godine.

#### **FCL.945.Obaveze za instruktore**

Po završetku leta za osposobljavanje za produžavanje ovlaštenja 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 produžavanje propisanih u FCL.740.A tački (b) stavu 1. instruktor upisuje novi datum isteka valjanosti ovlaštenja ili certifikata u dozvolu podnositelja zahtjeva, ako ga je za to posebno ovlastilo nadležno tijelo odgovorno za izdavanje dozvole podnositelju zahtjeva.

#### **ODJELJAK 2.**

Specifični zahtjevi za instruktora letenja - FI

#### **FCL.905.FI FI - Privilegije i uvjeti**

Privilegije FI su provođenje letačkog osposobljavanja za stjecanje, produžavanje, ili obnavljanje za:

- (a) PPL, SPL, BPL i LAPL u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
- (b) osposobljavanje za klasu i tip jednopilotnih, jednomotornih zrakoplova, osim za jednopilotne složene avione visokih performansi; za proširenja klasa i grupa za balone i za proširenja klasa za jedrilice;
- (c) ovlaštenja za jednopilotne ili višepilotne tipove zračnih brodova;
- (d) CPL u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, pod uvjetom da FI ima najmanje 500 sati naleta kao pilot na toj kategoriji zrakoplova, uključujući najmanje 200 sati letačkog osposobljavanja;
- (e) ovlaštenje za noćno letenje, pod uvjetom da je FI:
  - (1) kvalificiran za noćno letenje u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
  - (2) da je dokazao sposobnost osposobljavanja noću instruktoru kvalificiranom u skladu sa i. u nastavku, i
  - (3) udovoljava zahtjevima za iskustvom noću u FCL.060(b)(2);
- (f) ovlaštenja za vuču, ili akrobatsko letenje ili, u slučaju FI(S), ovlaštenja za letenje jedrilicom u uvjetima bez vanjske vidljivosti uz uvjet da posjeduje te privilegije i da je dokazao sposobnost osposobljavanja za to ovlaštenje instruktoru leta kvalificiranom u skladu sa podtačkom i. u nastavku;
- (g) ovlaštenja za EIR ili IR u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, uz uvjet da instruktor letenja ima:
  - (1) ima najmanje 200 sati naleta u instrumentalnim uvjetima 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 certifikat IRI; i
  - (3) dodatno:
    - i. za višemotorne avione, da ispunjuje zahtjeve za certifikat CRI za višemotorne avione;
    - ii. za višemotorne helikoptere, da ispunjava zahtjeve za certifikat TRI;
- (h) ovlaštenja za klasu ili tip jednopilotnih višemotornih aviona, osim za jednopilotne složene avione visokih performansi, pod uvjetom da FI udovoljava:
  - (1) u slučaju aviona, preduvjete 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 preduvjetima za

- kurs osposobljavanja za TRI(H) kako je određeno u FCL.915.TRI(d)2.;
- (i) FI, IRI, CRI, STI, ili MI certifikat, pod uvjetom 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 zrakoplova;
  - (2) položio procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935 na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova i dokazati ispitivaču instruktora letenja (FIE), sposobnost osposobljavanja za FI certifikat;
- (j) za MPL, pod uvjetom 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 ovlaštenje za višemotorni avion i privilegiju osposobljavanja za IR ovlaštenje; i
    - ii. Ima najmanje 1 500 sati naleta u višepilotnim operacijama;
  - (3) u slučaju kad je FI već kvalificiran za osposobljavanja na ATP(A) ili CPL(A)/IR integriranim 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 promatrač;
    - iii. obavljenih 5 sekcija letačkog osposobljavanja u fazi 4 na kursu za MPL kao promatrač;
    - iv. obavljenih 5 sekcija operatorovog periodičkog linijski orijentiranog letačkog osposobljavanja (LOFT), kao promatrač;
    - v. sadržaja kursa za osposobljavanje za instruktora MCCI.

U ovom slučaju FI mora provesti svojih prvih 5 sekcija osposobljavanja pod nadzorom TRI(A), MCCI(A) ili SFI(A) kvalificiranog za provođenje osposobljavanja za MPL.

#### **FCL.910.FI FI - Ograničenje privilegija**

- (a) Privilegije FI su ograničene na provođenje letačkog osposobljavanja pod nadzorom FI za istu kategoriju zrakoplova nominiranog od ATO za tu svrhu, u sljedećim slučajevima:
- (1) za izdavanje PPL, SPL, BPL i LAPL;
  - (2) za sve integrirane kurseve na PPL nivou, u slučaju aviona i helikoptera;
  - (3) za osposobljavanja za klasu i tip jednopilotnih jednomotornih zrakoplova, osim za jednopilotne kompleksne avione visokih performansi, proširenja za klase i grupe u slučaju balona i proširenja klasa u slučaju jedrilica;
  - (4) za ovlaštenja za noćno letenje, za vuču ili za akrobatsko letenje.

- (b) Kad provodi osposobljavanje pod nadzorom, u skladu sa (a), FI neće imati privilegiju odobravati učeniku pilotu prve samostalne letove i prve samostalne rutne letove.
- (c) ograničenje iz (a) i (b) će se ukinuti iz certifikata 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 zraku 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 zrakoplova.

#### **FCL.915.FI FI - Preduvjeti**

Podnositelj zahtjeva za FI certifikat mora:

- (a) u slučaju FI(A) i FI(H):
- (1) imati najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, od čega ne više od 5 sati smije biti na FSTD-u;
  - (2) završiti 20 sati vizuelnog rutnog letenja na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova 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 provodi osposobljavanje 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 osposobljavanje 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 podnositelj zahtjeva ima najmanje CPL(H); ili
  - (2) najmanje 200 sati kao PIC, ako podnositelj zahtjeva ima najmanje PPL(H) i ispunjava zahtjeve za teorijskim znanjem za CPL dozvolu;
- (d) za FI(As), imati 500 sati naleta na zračnim brodovima kao PIC, od čega 400 sati mora biti kao PIC imatelj CPL(As);
- (e) za instruktora FI(S), imati 100 sati naleta i 200 startova kao PIC na jedrilicama. Dodatno, ako podnositelj želi provoditi osposobljavanje 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 s FI kvalificiranim 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) Podnositelji zahtjeva za FI certifikat moraju položiti specifični prijemni ispit u letu s kvalificiranim 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 ovlaštenje za klasu i tip kako je određeno u Dodatku 9. ovom dijelu.

- (b) Kurs osposobljavanja za FI mora sadržavati:
- (1) 25 sati osposobljavanja za poučavanje 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 s 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 s instruktorom;
    - iii. u slučaju instruktora FI(S), najmanje 6 sati ili 20 polijetanja letačkog osposobljavanja;
    - iv. u slučaju instruktora FI(S), koji želi provoditi osposobljavanje za TMG, najmanje 6 sati letenja s instruktorom na TMG-u;
    - v. u slučaju FI(B), najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja, uključujući tri polijetanja.
  - (4) Kada podnose zahtjev za certifikat FI u drugoj kategoriji zrakoplova, 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 certifikata, imatelj 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 zrakoplova za vrijeme važenja certifikata, kao FI, TRI, CRI, IRI, MI ili ispitivač. Ako se produžava privilegija za osposobljavanje za IR ovlaštenje, 10 od ovih 50 sati mora biti osposobljavanje za IR ovlaštenje i mora biti odrađeno unutar 12 mjeseci prije isteka valjanosti FI certifikata;
    - ii. u slučaju instruktora FI(As), najmanje 20 sati letačkog osposobljavanja na zračnim brodovima kao FI, IRI ili ispitivač za vrijeme važenja certifikata. Ako se produžava privilegija za osposobljavanje za IR ovlaštenje, 10 od ovih 20 sati mora biti osposobljavanje za IR ovlaštenje i mora biti odrađeno 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 certifikata;
    - iv. u slučaju FI(B), najmanje 6 sati letačkog osposobljavanja na balonima kao, FI ili ispitivač za vrijeme važenja certifikata;
  - (2) prisustvovati seminaru za osvježanje instruktorskog znanja za vrijeme važenja certifikata FI;

- (3) položiti procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935 unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka valjanosti FI certifikata;
- (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), imatelj mora položiti procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935.
- (c) Obnavljanje. Ako je FI certifikat istekao, podnositelj zahtjeva mora, unutar perioda od 12 mjeseci prije obnavljanja:
  - (1) prisustvovati seminaru za osvježanje instruktorskog znanja;
  - (2) položiti procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935.

#### **ODJELJAK 4.**

Specifični zahtjevi za ovlaštenje instruktora na tipu - TRI

#### **FCL.905.TRI TRI - Privilegije i uvjeti**

Privilegije TRI su provođenje osposobljavanja za:

- (a) produljenje i obnavljanje EIR ili IR, uz uvjet da TRI ima važeći IR;
- (b) stjecanje TRI ili SFI certifikata, pod uvjetom da imatelj posjeduje 3 godine iskustva kao TRI; i
- (c) u slučaju TRI za jednopilotne avione:
  - (1) stjecanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip za jednopilotne složene avione visokih performansi, kada podnositelj zahtjeva želi izvoditi jednopilotne operacije.

Privilegije TRI(SPA) mogu se proširiti na letačko osposobljavanje za ovlaštenje za jednopilotne složene avione visokih performansi na izvođenje višepilotnih operacija, pod uvjetom da TRI:

- i. posjeduje MCCI certifikat; ili
- ii. posjeduje ili je posjedovao TRI certifikat za višepilotne avione;
- (2) za kurs za MPL u osnovnoj fazi, pod uvjetom da su mu privilegije proširene na izvođenje višepilotnih operacija i posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) certifikat;
- (d) u slučaju TRI za višepilotne avione:
  - (1) stjecanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip za:
    - i. višepilotne avione;
    - ii. jednopilotne složene avione visokih performansi kada podnositelj zahtjeva želi izvoditi višepilotne operacije;
  - (2) osposobljavanje za MCC;
  - (3) za kurs za MPL u osnovnoj, proširenoj i naprednoj fazi, pod uvjetom da za osnovnu fazu posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) certifikat;
- (e) u slučaju TRI za helikoptere:
  - (1) stjecanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip helikoptera;
  - (2) osposobljavanje za MCC, pod uvjetom da ima ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera;
  - (3) proširenje privilegije s jednomotornog IR(H) na višemotorni IR(H);
- (f) u slučaju TRI za zrakoplove s pogonjenim uzgonom:
  - (1) stjecanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip zrakoplova s pogonjenim uzgonom;
  - (2) osposobljavanje za MCC.

#### **FCL.910.TRI TRI - Ograničenje privilegija**

- (a) Općenito. Ako je osposobljavanje za TRI obavljeno samo na FFS-u, privilegije TRI-a biće ograničene na provođenje osposobljavanja samo na FFS-u.



U tom slučaju TRI može provoditi linijsko osposobljavanje pod nadzorom, pod uvjetom da je kurs osposobljavanja za TRI sadržavao dodatno osposobljavanje za tu svrhu.

- (b) TRI za avione i zrakoplove s pogonjenim uzgonom - TRI(A) i TRI(PL). Privilegije imatelja TRI ograničene su na tip aviona ili zrakoplova s pogonjenim uzgonom na kojem je provedeno osposobljavanje i procjena stručnosti. Osim ako je drukčije 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 zrakoplova, od čega 7 sektora smije biti na FFS-u;
- (2) završio tehničko osposobljavanje 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 kvalificiranom u skladu sa poddijelom K sposobnosti provođenja osposobljavanja pilota do nivoa koji je potreban za izdavanje ovlaštenja za tip, uključujući predpoletno i poslijeletno osposobljavanje te osposobljavanje za teorijsko znanje.

- (c) TRI za helikoptere - TRI(H).

- (1) Privilegije imatelja TRI(H) ograničene su na tip helikoptera na kojem je obavljen ispit praktične osposobljenosti za stjecanje TRI. Osim ako je drukčije određeno u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu sa dijelom 21., privilegije imatelja TRI proširuju se na druge tipove ako je TRI:

- i. završio tehničko osposobljavanje 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 kvalificiranog TRI(H); i
- iii. položio relevantne dijelove procjene stručnosti u skladu sa FCL.935 u svrhu dokazivanja FIE-u ili TRE-u kvalificiranom u skladu sa poddijelom K sposobnosti provođenja osposobljavanja pilota do nivoa koji je potreban za stjecanje ovlaštenja za tip, uključujući predpoletno i poslijeletno osposobljavanje te osposobljavanje za teorijsko znanje.

- (1) Prije nego se privilegije TRI(H) prošire s jednopilotnih na višepilotne privilegije na istom tipu helikoptera, imatelj mora imati najmanje 100 sati u višepilotnim operacijama na tom tipu.

- (d) Neovisno o stavcima iznad, imatelji TRI certifikata kojima je izdano ovlaštenje za tip u skladu sa FCL.725(e) imati će pravo svoje TRI privilegije proširiti na novi tip zrakoplova.

#### FCL.915.TRI TRI - Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za TRI certifikat mora:

- (a) imati CPL, MPL ili ATPL dozvolu pilota na primjenjivoj kategoriji zrakoplova;
- (b) za TRI(MPA) certifikat 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) certifikat 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 certifikat za višemotorne avione s IR(A) privilegijama;

- (d) za TRI(H) mora imati:

- (1) za TRI(H) certifikat za jednopilotne jednomotorne helikoptere, 250 sati kao pilot na helikopterima;
- (2) za TRI(H) certifikat za jednopilotne višemotorne helikoptere, 500 sati kao pilot na helikopterima, uključujući 100 sati kao PIC na jednopilotnim višemotornim helikopterima;
- (3) za TRI(H) certifikat za višepilotne helikoptere, 1 000 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući:
  - i. 350 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima; ili
  - ii. za podnositelje zahtjeva koji već imaju TRI(H) certifikat za jednopilotne višemotorne helikoptere, 100 sati kao pilot na tom tipu u višepilotnim operacijama.
- (4) Imateljima certifikata 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, zrakoplovima 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 zrakoplovima 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 poučavanje 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 zrakoplovu ili simulatoru koji predstavlja taj zrakoplov za jednopilotne zrakoplove i 10 sati letačkog osposobljavanja na odgovarajućem zrakoplovu ili simulatoru koji predstavlja taj zrakoplov.
- (b) Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju ili su posjedovali certifikat instruktora priznaje se da udovoljavaju zahtjevima u (a)(1).
- (c) Podnositelju zahtjeva za TRI certifikat koji posjeduje SFI certifikat za relevantni tip priznaje se da udovoljava zahtjevima ovog stava za stjecanje TRI certifikata koji je ograničen na provođenje letačkog osposobljavanja na simulatorima.

**FCL.935.TRI TRI - Procjena stručnosti**

Ako je procjena stručnosti TRI-a izvedena na FFS-u, TRI certifikat će biti ograničen na provođenje letačkog osposobljavanja samo na FFS-u.

Ograničenje će se ukloniti kad TRI položi procjenu stručnosti na zrakoplovu.

**FCL.940.TRI TRI - Produžavanje i obnavljanje****(a) Produžavanje**

(1) Avioni. Za produžavanje TRI(A) certifikata, podnositelj zahtjeva mora, unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka valjanosti certifikata ispuniti 1 od sljedeća 3 zahtjeva:

- i. izvršiti jedan od sljedećih dijelova cjelovitog kursa osposobljavanja za ovlaštenje 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 osposobljavanje za osvježanje instruktorskog znanja u ulozi TRI u ATO-u;
- iii. položiti procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935.

(2) Helikopteri i zrakoplovi s pogonjenim uzgonom. Za produžavanje TRI(H) ili TRI(PL) certifikata, podnositelj zahtjeva mora, unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka valjanosti certifikata ispuniti 2 od sljedeća 3 zahtjeva:

- i. obaviti 50 sati letačkog osposobljavanja na svakom tipu zrakoplova 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 certifikata.

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 također je relevantno za ovu svrhu;

- ii. završiti osposobljavanje za osvježanje instruktorskog znanja u ulozi TRI u ATO-u;
- iii. položiti procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935.

(3) Za svako drugo produžavanje TRI certifikata, imatelj mora položiti procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935.

(4) Ako osoba posjeduje TRI certifikat za više od jednog tipa zrakoplova unutar iste kategorije, procjena stručnosti na jednom od tipova priznaje se za produžavanje TRI certifikata i na drugim tipovima unutar iste kategorije zrakoplova.

(5) Specifični zahtjevi za produženje TRI(H). TRI(H) koji posjeduje FI(H) certifikat na relevantnom tipu priznaće se udovoljavanje zahtjevima u (a) iznad. U tom slučaju, TRI(H) certifikat je valjan do isteka FI(H) certifikata.

**(b) Obnavljanje**

(1) Avioni. Ako je TRI(A) certifikat istekao podnositelj 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 cjelovitog kursa osposobljavanja za ovlaštenje za tip, najmanje 3

sata letačkog osposobljavanja na primjenjivom tipu aviona, pod nadzorom TRI(A).

(2) Helikopteri i zrakoplovi s pogonjenim uzgonom. Ako je TRI(H) ili TRI(PL) certifikat istekao, podnositelj zahtjeva mora, unutar perioda od 12 mjeseci prije obnavljanja:

- i. završiti osposobljavanje za osvježanje 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 zrakoplova za koji se traži obnavljanje privilegija osposobljavanja.

**ODJELJAK 5.**

Specifični zahtjevi za instruktora za ovlaštenje za klasu - CRI

**FCL.905.CRI CRI - Privilegije i uvjeti**

(a) Privilegije CRI su provođenje osposobljavanje za:

- (1) stjecanje, produljenje ili obnavljanje ovlaštenja za klasu ili za tip za jednopilotne avione, osim za jednopilotne kompleksne avione visokih performansi, kada podnositelj zahtjeva traži privilegije za letenje u jednopilotnim operacijama;
- (2) ovlaštenje za vuču ili za akrobatsko letenje za kategoriju zrakoplova, pod uvjetom da CRI ima relevantno ovlaštenje i da je dokazao sposobnost provođenja osposobljavanja za to ovlaštenje FI-u kvalificiranom u skladu sa FCL.905.FI(i).
- (3) proširenje privilegija imatelja LAPL(A) na drugu klasu ili varijantu aviona.

(b) Privilegije CRI su ograničene za klasu ili za tip aviona na kojem 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 kvalificiranog za tu klasu ili tip koji je na drugom pilotskom sjedištu.

(c) Podnositelji zahtjeva za CRI za višemotorne zrakoplove koji su imatelji CRI certifikata za jednomotorne zrakoplove moraju ispuniti uvjete za CRI određene zahtjevima FCL.915.CRI tačkom (a) i zahtjevima FCL.930.CRI tačkom (a) stavom 3. i FCL.935.

**FCL.915.CRI CRI-Preduvjeti**

Podnositelj zahtjeva za CRI certifikat 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 poučavanje 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 jedno-

- motornim avionima od FI(A) kvalificiranog u skladu sa FCL.905.FI(i).
- (b) Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju ili su posjedovali certifikat instruktora u potpunosti se priznaje da udovoljavaju zahtjevima iz (a)(1).

#### **FCL.940.CRI CRI - Produžavanje i obnavljanje**

- (a) za produžavanje CRI certifikata, podnositelj zahtjeva mora unutar 12 mjeseci koji prethode isteku valjanosti CRI certifikata:
- (1) obaviti barem 10 sati letačkog osposobljavanja u ulozi instruktora CRI. Ako podnositelj 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 osposobljavanje za osvježanje 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 certifikata, imatelj mora udovoljiti zahtjevu (a)(3).
- (c) Obnavljanje. Ako je CRI certifikat istekao, podnositelj zahtjeva mora unutar perioda od 12 mjeseci prije obnavljanja:
- (1) završiti osposobljavanje za osvježanje znanja kao CRI u ATO-u;
  - (2) uspješno položiti procjenu stručnosti kao što je definirano u FCL.935.

#### **ODJELJAK 6.**

Specifični zahtjevi za instruktora za instrumentalno letenje IRI

#### **FCL.905.IRI IRI - Privilegije i uvjeti**

- (a) Privilegije IRI-a su provođenje osposobljavanja za izdavanje, produljenje i obnavljanje IR-a na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova.
- (b) Specifični zahtjevi za MPL kurs. Da bi provodio osposobljavanje za osnovnu fazu osposobljavanja na MPL kursu, IRI mora:
- (1) imati IR za višemotorne avione; i
  - (2) imati najmanje 1 500 sati naleta na zrakoplovu u višečlanim operacijama.
  - (3) U slučaju da je IRI već kvalificiran za provođenje osposobljavanja za integrirane ATP(A) ili CPL(A)/IR kurseve, zahtjevi (b)(2) mogu biti zamijenjeni sa završenim kursom danim u stavu FCL.905.FI(j)(3).

#### **FCL.915.IRI IRI -Preduvjeti**

Podnositelj zahtjeva za IRI certifikat 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 podnositelja zahtjeva za stjecanje 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 podnositelja 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 zračnim brodovima.

#### **FCL.930.IRI IRI - Kurs osposobljavanja**

- (a) Kurs osposobljavanja za IRI mora uključivati, najmanje:
- (1) 25 sati osposobljavanja za poučavanje 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 podnositelji zahtjeva imaju FI(A) certifikat, navedeni sati smanjuju se na 5;
    - ii. za IRI(H), najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja na helikopteru, FFS-u, FTD-u 2/3 ili FPNT-u II/III;
    - iii. za IRI(As), najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja na zračnom brodu, FFS-u, FTD-u 2/3 ili FNPT-u II.
- (b) Letačko osposobljavanje mora izvršiti FI kvalificiran u skladu sa FCL.905.FI(i).
- (c) Za podnositelje zahtjeva koji imaju ili su imali certifikat instruktora smatraće se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu (a)(1).

#### **FCL.940.IRI IRI -Produžavanje i obnavljanje**

Za produžavanje i obnavljanje IRI certifikata, imatelj će udovoljiti zahtjevima za produžavanje i obnavljanje FI certifikata, u skladu sa FCL.940.FI.

#### **ODJELJAK 7.**

Specifični zahtjevi za instruktora na simulatoru letenja - SFI

#### **FCL.905.SFI SFI - Privilegije i uvjeti**

Privilegije SFI-a su provođenje osposobljavanja na simulatoru letenja, unutar relevantne kategorije zrakoplova, za:

- (a) izdavanje, produžavanje i obnavljanje IR-a, ako on/ona ima ili je imao IR u relevantnoj kategoriji zrakoplova i ima završen IRI kurs osposobljavanja; i
- (b) slučaj SFI za jednopilotne avione:
- (1) izdavanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip za jednopilotne složene avione visokih performansi, kada podnositelj zahtjeva traži privilegije za izvođenje jednopilotnih operacija.

Privilegije SFI(SPA) mogu biti proširene na letačko osposobljavanje za ovlaštenja za tip za jednopilotne složene avione visokih performansi u višepilotnim operacijama, ako on/ona:

- i. ima MCCI certifikat; ili
  - ii. ima ili je imao TRI certifikat 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, produljenje i obnavljanje ovlaštenja za tip za:
    - i. višepilotne avione;
    - ii. jednopilotne složene avione visokih performansi kada Podnositelj zahtjeva traži privilegije za izvođenje višepilotnih operacija;

- (2) MCC;
- (3) MPL kurs za osnovnu fazu, prijelaznu i naprednu fazu, ako za osnovnu fazu on/ona ima ili je imao FI(A) ili IRI(A) certifikat;
- (d) za slučaj SFI za helikoptere:
  - (1) stjecanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip helikoptera;
  - (2) MCC osposobljavanje kada SFI ima privilegije da provodi osposobljavanje za višepilotne helikoptere.

**FCL.910.SFI SFI -Ograničene privilegije**

Privilegije SFI-a ograničene su na FTD 2/3 ili FFS za tip zrakoplova na kojem je SFI kurs osposobljavanja završen.

Privilegije mogu biti proširene na druge FSTD-ove koji predstavljaju daljnje tipove iste kategorije zrakoplova kada je imatelj:

- (a) zadovoljavajuće završio simulatorski sadržaj relevantnog kursa za osposobljavanje za ovlaštenje za tip; i
- (b) proveo na kompletnom kursu za osposobljavanje za ovlaštenje za tip najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja povezanog s dužnostima SFI-a na odgovarajućem tipu pod nadzorom TRE-a i dobio pozitivnu ocjenu kvalificiranog TRE-a za tu svrhu.

**FCL.915.SFI SFI - Preduvjeti**

Podnositelj zahtjeva za SFI certifikat mora:

- (a) imati ili je imao CPL, MPL ili ATPL u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
- (b) položiti provjeru stručnosti za izdavanje specifičnog ovlaštenja za tip zrakoplova 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 zrakoplovima s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo;
  - (2) završeno kao pilot ili kao promatrač, unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu, najmanje:
    - i. 3 rutna sektora u pilotskoj kabini odgovarajućeg tipa zrakoplova; ili
    - ii. 2 LOFT bazne simulatorske sekcije provedene od strane kvalificirane 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 prijeletno planiranje i poslijeletne upute (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) ovlaštenje 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 promatrač 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 ovlaštenje za tip;
  - (2) sadržaj TRI kursa osposobljavanja.
- (b) Podnositelju zahtjeva za SFI certifikat koji ima TRI certifikat za relevantni tip, smatrati će se da potpuno udovoljava zahtjevima ovog stava.

**FCL.940.SFI SFI -Produžavanje i obnavljanje**

- (a) Produžavanje. Za produžavanje SFI certifikata podnositelj zahtjeva mora, unutar perioda valjanosti SFI certifikata, 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 certifikata;
  - (2) završiti osposobljavanje za osvježanje znanja za instruktore kao SFI u ATO-u;
  - (3) uspješno položiti relevantne sekcije procjene stručnosti u skladu sa FCL.935.
- (b) Dodatno, podnositelj zahtjeva mora položiti, na FFS-u, provjeru stručnosti za stjecanje specifičnog ovlaštenja za tip zrakoplova koji predstavlja tipove za koji se posjeduju privilegije.
- (c) Za svako drugo produžavanje SFI certifikata, imatelj mora udovoljiti zahtjevu iz (a)(3).
- (d) Obnavljanje. Ako je SFI certifikat istekao, imatelj 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 uvjeti**

- (a) Privilegije MCCI-a su provođenje letačkog osposobljavanja tokom:
  - (1) praktičnog dijela MCC kurseva kada nije kombiniran s kursem za osposobljavanje za ovlaštenje za tip; i
  - (2) za slučaj MCCI(A), osnovne faze integriranog MPL kursa osposobljavanja, ako on/ona posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) certifikat.

**FCL.910.MCCI MCCI - Ograničene privilegije**

Privilegije imatelja MCCI certifikata moraju biti ograničene na FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ili FFS na kojem je MCCI kurs osposobljavanja završen.

Privilegije mogu biti proširene na druge FSTD-ove koji predstavljaju daljne tipove zrakoplova kada je imatelj 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 - Preduvjeti**

Podnositelj zahtjeva za MCCI certifikat mora:

- (a) imati ili je imao CPL; MPL ili ATPL u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
- (b) imati najmanje:

- (1) u slučaju aviona, zračnih brodova i zrakoplova 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 poučavanje i učenje;
  - (2) tehničko osposobljavanje povezano s vrstom FSTD-a na kojem podnositelj zahtjeva želi provoditi osposobljavanje;
  - (3) 3 sata praktičnog osposobljavanja, koje može biti letačko osposobljavanje ili MCC osposobljavanje 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 podnositelja zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.
- (b) Za podnositelje zahtjeva koji posjeduju ili su posjedovali FI, TRI, CRI, IRI ili SFI certifikat, smatraće se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu iz (a)(1).

**FCL.940.MCCI MCCI - Produžavanje i obnavljanje**

- (a) Za produžavanje MCCI certifikata, podnositelj 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 certifikata.
- (b) Obnavljanje. Ako je MCCI certifikat istekao, podnositelj zahtjeva mora ispuniti zahtjeve FCL.930.MCCI(a)(2) i (3) na relevantnom tipu FNPT-a 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 uvjeti**

- (a) Privilegije STI-a su provođenje osposobljavanja na simulatoru letenja u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova za:
  - (1) za stjecanje dozvole;
  - (2) stjecanje, produžavanje ili obnavljanje IR-a i klase ili ovlaštenja za tip za jednopilotne zrakoplove, osim za jednopilotne složene avione visokih performansi.
- (b) Dodatne privilegije za STI(A). Privilegije STI(A) uključuju osposobljavanje na simulatoru letenja tokom faze „temeljne letačke vještine” za integrirani 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 kojem je kurs osposobljavanja za STI završen.

Privilegije mogu biti proširene na druge FSTD-ove koji predstavljaju daljnje tipove zrakoplova kada imatelj ima:

- (a) završen FFS sadržaj TRI kursa osposobljavanja na odgovarajućem tipu;
- (b) uspješno položenu provjeru stručnosti za specifično ovlaštenje za tip zrakoplova na FFS-u odgovarajućeg tipa, unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu;
- (c) obavljen, na kursu osposobljavanja za ovlaštenje za tip, najmanje jedan FSTD odjeljak povezan s dužnostima STI-a s minimalnim trajanjem od 3 sata na odgovarajućem tipu zrakoplova, pod nadzorom ispitivača instruktora letenja (FIE).

**FCL.915.STI STI - Preduvjeti**

Podnositelj zahtjeva za STI certifikat mora:

- (a) imati, ili je imao unutar 3 godine prije podnošenja zahtjeva, pilotsku dozvolu i privilegije instruktora koje odgovaraju kursevima za koje se osposobljavanje namjerava provoditi;
- (b) imati završenu na FNPT-u relevantnu provjeru stručnosti za ovlaštenje za klasu ili za tip, unutar perioda od 12 mjeseci koji prethode zahtjevu. Podnositelj zahtjeva za STI(A) koji želi provoditi osposobljavanje samo na BITD-u, mora završiti samo one vježbe koje su prikladne za ispit praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(A);
- (c) dodatno, za STI(H), mora završiti najmanje 1 sat maleta kao promatrač 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 podnositelja zahtjeva kao što je opisano u FCL.920. Podnositelji zahtjeva za STI(A) koji žele provoditi osposobljavanje samo na BITD-u, moraju završiti letačko osposobljavanje na BITD-u.
- (b) Za podnositelje zahtjeva za STI(H), kurs će također uključivati FFS sadržaj odgovarajućeg TRI kursa.

**FCL.940.STI Produžavanje i obnavljanje STI certifikata**

- (a) Produžavanje. Za produžavanje STI certifikata podnositelj zahtjeva mora, unutar zadnjih 12 mjeseci perioda valjanosti STI certifikata:
  - (1) obaviti najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja na FFS-u ili FNPT-u II/III ili BITD-u, kao dio kompletnog osposobljavanja za CPL, IR, PPL ili kursa za ovlaštenje za klasu ili za tip;
  - (2) uspješno položiti na FFS-u, FTD-u 2/3 ili FNPT-u II/III na kojem je letačko osposobljavanje rutinski obavljeno, odgovarajuće sekcije provjere stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu za određenu klasu ili tip zrakoplova.

Za STI(A) koji osposobljava samo na BITD-u, provjera stručnosti mora sadržavati samo vježbe koje odgovaraju ispitu praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(A).

(b) Obnavljanje. Ako je STI certifikat istekao, podnositelj zahtjeva mora:

- (1) završiti osposobljavanje za osvježavanje znanja kao STI u ATO-u;
- (2) uspješno položiti na FFS-u, FTD-u 2/3 ili FNPT-u II/III na kojem je letačko osposobljavanje rutinski obavljeno, odgovarajuće sekcije provjere stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovom dijelu za odgovarajuću klasu ili tip zrakoplova.

Za STI(A) koji osposobljava samo na BITD-u, provjera stručnosti mora sadržavati samo vježbe koje odgovaraju ispitu praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(A).

- (3) obaviti na kompletnom kursu osposobljavanja za CPL, IR, PPL ili kursu za ovlaštenje 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 ovlaštenje za letenje u planinskom području-MI

#### **FCL.905.MI MI - Privilegije i uvjeti**

Privilegije MI-a su provođenje letačkog osposobljavanja za stjecanje ovlaštenja za letenje u planinskom području.

#### **FCL.915.MI MI - Preduvjeti**

Podnositelj zahtjeva za MI certifikat mora:

- (a) imati, FI, CRI, ili TRI certifikat, s privilegijama za jednopilotne avione;
- (b) imati ovlaštenje za planinsko letenje.

#### **FCL.930.MI MI - Kurs osposobljavanja**

- (a) Kurs osposobljavanja za MI mora uključivati procjenu stručnosti podnositelja zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.
- (b) Prije početka kursa, podnositelji zahtjeva moraju uspješno položiti prijemni ispit u letu s MI-om koji ima FI certifikat kako bi se procijenilo njihovo iskustvo i sposobnost za pohađanje kursa osposobljavanja.

#### **FCL.940.MI Valjanost MI certifikata**

MI certifikat valjan je sve dok su valjani certifikati FI, TRI ili CRI.

#### **ODJELJAK 11.**

Specifični zahtjevi za instruktora za testno letenje-FTI

#### **FCL.905.FTI FTI - Privilegije i uvjeti**

- (a) Privilegije instruktora za testno letenje (FTI) su provođenje osposobljavanja, unutar odgovarajuće kategorije zrakoplova, za:
  - (1) stjecanje kategorije 1 ili 2 ovlaštenja za testno letenje, ako on/ona posjeduje relevantnu kategoriju ovlaštenja za testno letenje;
  - (2) stjecanje FTI certifikata, unutar relevantne kategorije ovlaštenja za testno letenje, ako instruktor ima najmanje 2 godine iskustva u osposobljavanju za stjecanje ovlaštenja za testno letenje.
- (b) Privilegije FTI-a koji ima kategoriju 1 ovlaštenja za testno letenje uključuju mogućnost letačkog osposobljavanja vezanog i za kategoriju 2 ovlaštenja za testno letenje.

#### **FCL.915.FTI FTI - Preduvjeti**

Podnositelj zahtjeva za FTI certifikat mora:

- (a) imati ovlaštenje za testno letenje izdano 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 poučavanje 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 kvalificiranog u skladu sa FCL.905.FTI(b). Navedeni sati letačkog osposobljavanja moraju uključiti procjenu stručnosti podnositelja zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.
- (b) Priznavanje:

- (1) Za podnositelje zahtjeva koji imaju ili su imali certifikat instruktora, smatraće se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu iz (a)(1).
- (2) Dodatno, za podnositelje zahtjeva koji imaju ili su imali FI ili TRI certifikat u relevantnoj kategoriji zrakoplova, smatraće se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu (a)(2).

#### **FCL.940.FTI FTI - Produžavanje i obnavljanje**

- (a) Produžavanje. Za produžavanje FTI certifikata, podnositelj zahtjeva mora, unutar perioda valjanosti FTI certifikata, 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 certifikata; i
    - ii. 5 sati letačkog osposobljavanja testnog letenja unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka FTI certifikata; ili
  - (2) završiti osposobljavanje osvježavanja znanja kao FTI u ATO-u. Osposobljavanje osvježavanja znanja mora se temeljiti 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 kvalificiranog u skladu sa FCL.905.FTI(b).
- (b) Obnavljanje. Ako je FTI certifikat istekao, podnositelj zahtjeva mora završiti osposobljavanje za osvježavanje znanja kao FTI u ATO-u. Osposobljavanje za osvježavanje znanja će biti usklađeno najmanje s zahtjevima iz FCL.930.FTI(a)(3).

#### **PODDIO K**

#### **ISPITIVAČI**

#### **ODJELJAK 1.**

#### **Zajednički zahtjevi**

#### **FCL.1000 Certifikati ispitivača**

- (a) Općenito. Imatelji certifikata ispitivača moraju:
  - (1) imati dozvolu, ovlaštenje ili certifikat jednak onima za koje su ovlašteni provoditi ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti i imati privilegije osposobljavanja za njih.
  - (2) biti kvalificirani za obnašanje dužnosti PIC-a na zrakoplovu tokom ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti kada se provode na zrakoplovu.
- (b) Posebni uvjeti:
  - (1) U slučaju uvođenja novog zrakoplova u državama članicama ili u flotu operatora, kada usklađenost s zahtjevima u ovom poddjelu nije moguća, nadležno tijelo može izdati poseban certifikat kojim se daju privilegije za provođenje ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti. Takav certifikat mora biti ograničen na ispite praktične osposobljenosti i provjere stručnosti koje su potrebne za uvođenje novog tipa zrakoplova i njegova valjanost neće, u svakom slučaju, biti dulja od 1 godine.
  - (2) Imatelji certifikata koji su stekli certifikat u skladu sa (b)(1) i koji žele podnijeti zahtjev za certifikat ispitivača moraju ispuniti preduvjete 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, nadležno tijelo države članice može izdati certifikat ispitivača koji ima pilotsku dozvolu izdanu od treće zemlje u skladu

sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji, ako podnositelj zahtjeva:

- i. ima najmanje jednaku dozvolu, ovlaštenje, ili certifikat onima za koje je ovlašten provoditi ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti, i u svakom slučaju najmanje CPL;
  - ii. ispunjava zahtjeve uspostavljene u ovom poddijelu za stjecanje relevantnog certifikata ispitivača; i
  - iii. dokaže nadležnom tijelu prikladni nivo znanja pravila iz oblasti sigurnosti zrakoplovstva kako bi bio sposoban izvršavati privilegije ispitivača u skladu sa ovim dijelom.
- (4) Certifikat na koji se odnosi stav (1) mora biti ograničen na provođenje ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti:
- i. izvan područja država članica; i
  - ii. na pilote koji imaju dovoljno znanja iz jezika u kojem se provjera provodi.

#### **FCL.1005 Ograničenje privilegija u slučaju postojećih interesa**

Ispitivači ne smiju provoditi:

- (a) ispite praktične osposobljenosti ili procjene stručnosti podnositeljima zahtjeva za stjecanje dozvole, ovlaštenja ili certifikata:
  - (1) kojima su provodili više od 25 % traženog letačkog osposobljavanja za dozvolu, ovlaštenje ili certifikat 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 Preduvjeti za ispitivača**

Podnositelji zahtjeva za certifikat 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, ovlaštenja ili certifikata izdanih u skladu sa ovim dijelom, zbog neusklađenosti s važećim zakonskim odredbama i pripadajućim podzakonskim aktima tokom zadnje 3 godine.

#### **FCL.1015 Standardizacija ispitivača**

- (a) Podnositelji zahtjeva za certifikat ispitivača moraju proći standardizacijski kurs predviđen od tog nadležnog tijela ili od ATO-a i odobrenog od tog nadležnog tijela.
- (b) Standardizacijski kurs mora se sastojati od teorijskog i praktičnog osposobljavanja i mora uključivati, najmanje:
  - (1) provođenje 2 ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti za dozvole, ovlaštenja ili certifikate za koje podnositelj zahtjeva traži privilegije za provođenje ispita i provjera;
  - (2) osposobljavanje o primjenjivim zahtjevima u ovom dijelu i o primjenjivim zahtjevima letačkih operacija, provođenje ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti ili procjena stručnosti, i njihovu dokumentaciju i izvještavanje;

- (3) uputu (*briefing*) o nacionalnim administrativnim procedurama, o zahtjevima za zaštitu osobnih podataka, o odgovornosti, o osiguranju od nesreća i o naknadama.
  - (4) uputu o potrebi preispitivanja i primjene elemenata iz stava 3. pri provođenju ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti podnositelja zahtjeva kada nadležno tijelo nije tijelo koje je izdalo certifikat ispitivaču i
  - (5) uputu kako prema potrebi ostvariti pristup tim nacionalnim procedurama i zahtjevima ostalih nadležnih tijela;
- (c) Imatelji certifikata ispitivača ne smiju provoditi ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti s podnositeljima zahtjeva za koje nadležno tijelo nije isto kao ono koje je izdalo certifikat ispitivača, osim kada se upoznaju s najnovijim dostupnim podacima o odgovarajućim nacionalnim procedurama tijela nadležnog za izdavanje dozvole podnositelja zahtjeva
- (1) kad su obavijestili nadležno tijelo podnositelja zahtjeva o njihovoj namjeri provođenja ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti i o njihovom opsegu privilegija kao ispitivača;
  - (2) kad su primili uputu (*briefing*) od nadležnog tijela podnositelja zahtjeva o spomenutim elementima u (b)(3).

#### **FCL.1020 Provjera stručnosti ispitivača**

Podnositelji zahtjeva za certifikat ispitivača moraju dokazati svoju stručnost inspektoru nadležnog tijela ili starijem ispitivaču posebno ovlaštenom u tu svrhu od nadležnog tijela odgovornog za izdavanje certifikata ispitivača preko provođenja ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti u ulozi ispitivača za koje se privilegije traže, uključujući predpoletnu uputu (*briefing*), provođenje ispita, provjere ili procjene, i procjene osobe kojoj se ispit, provjera ili procjena daje, poslijeletnu uputu (*debriefing*) i unos zapisa u dokumentaciju.

#### **FCL.1025 Valjanost, produžavanje i obnavljanje certifikata ispitivača**

- (a) Valjanost. Certifikat ispitivača će biti valjan 3 godine.
- (b) Produžavanje. Certifikat ispitivača će se produljiti kada imatelj, tokom perioda valjanosti certifikata:
  - (1) provede najmanje 2 ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti svake godine;
  - (2) prisustvuje seminaru za osvježavanje znanja ispitivača pripremljen od nadležnog tijela ili od ATO-a i odobrenog od nadležnog tijela, 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 tijela ili od starijeg ispitivača posebno ovlaštenog u tu svrhu od nadležnog tijela odgovornog za izdavanje certifikata ispitivača;
  - (4) Kada podnositelj zahtjeva za produžavanje ima privilegije za više od jedne kategorije ispitivača, kombinirano produžavanje svih privilegija ispitivača može se postići kada podnositelj zahtjeva ispunjava zahtjeve u (b)(1) i (2) i FCL.1020 za jednu od kategorija certifikata ispitivača koju ima, u dogovoru s nadležnim tijelom.

- (c) Obnavljanje. Ako je certifikat istekao, podnositelji zahtjeva moraju ispuniti zahtjeve iz (b)(2) i FCL.1020 prije nego što nastave s korištenjem privilegija.
- (d) Certifikat ispitivača će biti produljen ili obnovljen samo ako podnositelj zahtjeva dokaže kontinuiranu usklađenost s zahtjevima u FCL.1010 i FCL.1030.

#### **FCL.1030 Provođenje ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti i procjena stručnosti**

- (a) Tokom provođenja ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti i procjena stručnosti, ispitivači moraju:
- (1) osigurati da komunikacija s podnositeljem zahtjeva može biti uspostavljena bez jezičnih prepreka;
  - (2) potvrditi da podnositelj zahtjeva ispunjava sve kvalifikacije, zahtjeve osposobljavanja i iskustva u ovom dijelu za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje dozvole, ovlaštenja ili certifikata za koji se ispit praktične osposobljenosti, provjera stručnosti ili procjena stručnosti provodi;
  - (3) upoznati podnositelja zahtjeva o posljedicama dostavljanja nepotpunih, netočnih ili neistinitih informacija vezano za njihovo osposobljavanje i letačko iskustvo.
- (b) Nakon završetka ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti, ispitivač mora:
- (1) obavijestiti podnositelja zahtjeva o rezultatu testa. U slučaju djelomičnog prolaska ili pada, ispitivač mora obavijestiti podnositelja zahtjeva da on/ona ne može koristiti privilegije ovlaštenja dok ne postigne potpun prolaz. Ispitivač mora potanko obrazložiti bilo kakve dodatne zahtjeve za osposobljavanjem i objasniti podnositelju zahtjeva pravo žalbe;
  - (2) u slučaju uspješno položenog ispita stručnosti ili procjene stručnosti za produžavanje ili obnavljanje, izvršiti unos u dozvolu ili certifikat podnositelja zahtjeva s novim datumom isteka valjanosti ovlaštenja ili certifikata ako je posebno ovlašten u tu svrhu od strane nadležnog tijela odgovornog za dozvolu podnositelja zahtjeva;
  - (3) dati podnositelju zahtjeva potpisan izvještaj s ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti i podnijeti bez kašnjenja kopije izvještaja nadležnom tijelu odgovornom za dozvolu podnositelja zahtjeva, i nadležnom tijelu koje je izdalo certifikat ispitivača. Izvještaj mora uključivati:
    - i. izjavu da je ispitivač primio sve informacije od podnositelja zahtjeva vezano za njegovo iskustvo i osposobljavanje, i potvrdio da su iskustvo i osposobljavanje 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 podnositelj 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 tijela nadležnog za izdavanje dozvole podnositelja zahtjeva ako tijelo nadležno za certifikat podnositelja zahtjeva nije isto ono koje je izdalo certifikat ispitivaču;
    - v. kopiju certifikata ispitivača s područjem primjene njegovih/njezinih privilegija u svojstvu ispitivača u pogledu provođenja ispita praktične

osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti podnositelja zahtjeva kada tijelo nadležno za izdavanje dozvole podnositelja zahtjeva nije isto ono koje je dodijelilo certifikat ispitivaču.

- (c) Ispitivači moraju čuvati zapise 5 godina s svim detaljima ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti i procjene stručnosti koje su proveli i njihove rezultate.
- (d) Na zahtjev nadležnog tijela koje je odgovorno za izdavanje certifikata ispitivača, ili nadležnog tijela odgovornog za izdavanje dozvole podnositelja zahtjeva, ispitivač mora predati sve zapise 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 uvjeti**

- (a) FE(A). Privilegije FE-a za avione su provođenje:
- (1) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(A) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za povezana jednopilotna ovlaštenja 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 TMG-ovima, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
  - (2) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje CPL(A) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za povezana jednopilotna ovlaštenja 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 TMG-ovima, 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 stjecanje ovlaštenja 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 ovlaštenje za planinsko letenje;
  - (5) provjera stručnosti za produženje ili obnavljanje ovlaštenja za EIR, uz uvjet da FE ima najmanje 1 500 sati iskustva kao pilot u avionima i ispunjuje uvjete iz FCL.1010.IRE tačke (a) stava 2.
- (b) FE(H). Privilegije FE-a za helikoptere su provođenje:
- (1) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(H) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za jednopilotna jednomotorna ovlaštenja 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 stjecanje CPL(H) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za jednopilotna jednomotorna ovlaštenja za tip helikoptera unesena u CPL(H), ako ispitivač ima najmanje 2 000 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
  - (3) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za jednopilotna višemotorna ovlaštenja 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 zračne brodove su provođenje ispita praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(As) i CPL(As) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za povezana ovlaštenja za tip zračnog broda, ako ispitivač ima 500 sati naleta kao pilot na zračnim brodovima, uključujući 100 sati u svrhu letačkog osposobljavanja.
- (d) FE(S). Privilegije FE-a za jedrilice su provođenje:
- (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 imatelja 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 ovlaštenje za letenje jedrilicom u uvjetima bez vanjske vidljivosti, pod uvjetom da ispitivač ima najmanje 200 sati naleta kao pilot na jedrilicama ili motornim jedrilicama, uključujući najmanje 5 sati ili 25 letova letačkog osposobljavanja za ovlaštenje za letenje jedrilicom u uvjetima bez vanjske vidljivosti ili najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja za ovlaštenje za EIR ili IR(A).
- (e) FE(B). Privilegije FE-a za balone su provođenje:
- (1) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje 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.
- (2) provjera stručnosti za produljenje ili obnavljanje ovlaštenja za tip, ovlaštenja EIR i IR;
- (3) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje ATPL(A);
- (4) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje MPL; ako ispitivač ispunjava zahtjeve u FCL.925;
- (5) procjena stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje TRI ili SFI certifikata u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova ako je tri godine ispitivač proveo u ulozi TRE-a.
- (b) TRE(H). Privilegije TRE(H) su provođenje:
- (1) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja 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 stjecanje ATPL(H);
- (4) procjena stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje TRI(H) ili SFI(H) certifikata ako je ispitivač tri godine proveo u ulozi TRE-a.

#### FCL.1010.TRE TRE - Preduvjeti

- (a) TRE(A) i TRE(PL). Podnositelji zahtjeva za TRE certifikat za avione i zrakoplove s pogonjenim uzgonom moraju:
- (1) za slučaj višepilotnih aviona ili zrakoplova s pogonjenim uzgonom, imati 1 500 sati naleta kao piloti višepilotnih aviona ili zrakoplova 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 certifikat za odgovarajući tip;
- (4) za prvo stjecanje TRE certifikata, 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). Podnositelji zahtjeva za TRE(H) certifikat za helikoptere moraju:
- (1) imati TRI(H) certifikat ili, u slučaju jednopilotnih jednomotornih helikoptera, valjani FI(H) certifikat, za odgovarajući tip;
- (2) za prvo stjecanje TRE certifikata, 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).

#### FCL.1010.FE FE - Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za FE certifikat mora imati: FI certifikat u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova.

#### ODJELJAK 3.

Specifični zahtjevi za ispitivača za ovlaštenje za tip

#### FCL.1005.TRE TRE - Privilegije i uvjeti

- (a) TRE(A) i TRE(PL). Privilegije TRE-a za avione ili zrakoplove s pogonjenim uzgonom su provođenje:
- (1) ispita praktične osposobljenosti za prvo stjecanje ovlaštenja za tip za avione ili zrakoplove s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo;

- (6) Prije proširenja privilegija TRE(H) s jednopilotnih višemotornih na višepilotne višemotorne privilegije na istom tipu helikoptera, imatelj mora imati najmanje 100 sati u višepilotnim operacijama na tom tipu.
- (7) Za slučaj podnositelja zahtjeva za prvi višepilotni višemotorni TRE certifikat, 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 provođenje, za jednopilotne avione, osim jednopilotnih kompleksnih aviona visokih performansi:

- (a) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje ovlaštenja za klasu i za tip;
- (b) provjera stručnosti za:
- (1) produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za klasu i za tip;
  - (2) produžavanje i obnavljanje IR-a, ako CRE ispunjava zahtjeve u FCL.1010.IRE(a);
  - (3) produljenje ili obnavljanje ovlaštenja za EIR, uz uvjet da CRE ima najmanje 1500 sati iskustva kao pilot u avionima i ispunjuje uvjete iz FCL.1010.IRE tačke (a) stava 2.
- (c) ispita praktične osposobljenosti za proširenje privilegija imatelja LAPL(A) na drugu klasu ili varijantu aviona.

**FCL.1010.CRE CRE - Preduvjeti**

Podnositelji zahtjeva za CRE certifikat moraju:

- (a) imati CPL(A), MPL(A) ili ATPL(A) s jednopilotnim privilegijama ili su je imali i imaju PPL(A);
- (b) imaju CRI certifikat za odgovarajuću klasu ili tip;
- (c) imaju 500 sati naleta kao piloti na avionima.

**ODJELJAK 5.**

Specifični zahtjevi za ispitivača za ovlaštenje za instrumentalno letenje

**FCL.1005.IRE IRE - Privilegije**

Privilegije imatelja IRE certifikata su provođenje ispita praktične osposobljenosti za izdavanje, te provjera stručnosti za produljenje ili obnavljanje ovlaštenja za EIR ili IR.

**FCL.1010.IRE IRE - Preduvjeti**

- (a) IRE(A). Podnositelji zahtjeva za IRE certifikat za avione moraju imati IRI(A) i moraju imati:
- (1) 2 000 sati naleta kao piloti aviona; i
  - (2) 450 sati naleta u IFR uvjetima, od čega 250 sati mora biti u ulozi instruktora.
- (b) IRE(H). Podnositelji zahtjeva za IRE certifikat 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). Podnositelji zahtjeva za IRE certifikat za zračne brodove moraju imati IRI(As) i imati:
- (1) 500 sati naleta kao piloti zračnih brodova; i
  - (2) 100 sati instrumentalnog letenja na zračnim 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 uvjeti**

- (a) SFE(A) i SFE(PL). Privilegije SFE-a na avionima ili zrakoplovima s pogonjenim uzgonom su provođenje na FFS-u:
- (1) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za tip za višepilotne avione ili zrakoplove 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 zrakoplova;
  - (3) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje ATPL(A);
  - (4) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje MPL(A); ako ispitivač ispunjava zahtjeve u FCL.925;
  - (5) procjena stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje SFI certifikata u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova ako je ispitivač proveo najmanje 3 godine u ulozi SFE-a.
- (b) SFE(H). Privilegije SFE-a za helikoptere su provođenje na FFS-u:
- (1) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za tip; i
  - (2) provjera stručnosti za produžavanje i obnavljanje IR ovlaštenja, ako SFE udovoljava zahtjevima u FCL.1010.IRE(b);
  - (3) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje ATPL(H);
  - (4) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje SFI(H) certifikata ako je ispitivač proveo najmanje 3 godine u ulozi SFE-a.

**FCL.1010.SFE SFE - Preduvjeti**

- (a) SFE(A). Podnositelji zahtjeva za SFE certifikat za avione moraju:
- (1) imati ili su imali ATPL(A), ovlaštenje za klasu ili za tip i SFI(A) certifikat za odgovarajući tip aviona;
  - (2) imati najmanje 1 500 sati naleta kao piloti u višepilotnim avionima;
  - (3) za prvo stjecanje SFE certifikata, imati najmanje 50 sati osposobljavanja na simulatoru kao SFI(A) na odgovarajućem tipu.
- (b) SFE(H). Podnositelji zahtjeva za SFE certifikat za helikoptere moraju:
- (1) imati ili su imali ATPL(H), ovlaštenje za tip i SFI(H) certifikat za odgovarajući tip helikoptera;
  - (2) imati najmanje 1 000 sati naleta kao piloti u višepilotnim helikopterima;
  - (3) za prvo stjecanje SFE certifikata, 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 uvjeti**

- (a) FIE(A). Privilegije FIE-a na avionima su provođenje procjena stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje certifikata za FI(A), CRI(A), IRI(A) i TRI(A) na jednopilotnim avionima, ako imaju odgovarajući certifikat instruktora.
- (b) FIE(H). Privilegije FIE-a na helikopterima su provođenje procjene stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje certifikata za FI(H), IRI(H) i TRI(H) na jednopilotnim helikopterima, ako imaju odgovarajući certifikat instruktora.

- (c) FIE(As), (S), (B). Privilegije FIE-a na jedrilicama, jedrilicama s pomoćnim motorom, balonima i zračnim brodovima su provođenje procjene stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje certifikata instruktora za odgovarajuću kategoriju zrakoplova, ako imaju odgovarajući certifikat instruktora.

#### FCL.1010.FIE FIE - Preduvjeti

- (a) FIE(A). Podnositelji zahtjeva za FIE certifikat za avione moraju:  
za slučaj podnositelja zahtjeva koji žele provoditi procjene stručnosti:
- (1) imati odgovarajući certifikat 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 podnositelja zahtjeva za stjecanje certifikata instruktora.
- (b) FIE(H). Podnositelji zahtjeva za FIE certifikat za helikoptere moraju:
- (1) imati odgovarajući certifikat instruktora, kako je primjenjivo;
  - (2) imati 2 000 sati naleta kao pilot na helikopterima;
  - (3) imati najmanje 100 sati naleta u svrhu osposobljavanja podnositelja zahtjeva za stjecanje certifikata instruktora.
- (c) FIE(As). Podnositelji zahtjeva za FIE certifikat za zračne brodove moraju:
- (1) imati 500 sati naleta kao piloti na zračnim brodovima;
  - (2) imati najmanje 20 sati naleta u svrhu osposobljavanja podnositelja zahtjeva za stjecanje FI(As) certifikata;
  - (3) imati odgovarajući certifikat instruktora.
- (d) FIE(S). Podnositelji zahtjeva za FIE certifikat za jedrilice moraju:
- (1) imati odgovarajući certifikat instruktora;
  - (2) imati 500 sati naleta kao pilot na jedrilicama ili na jedrilicama s pomoćnim motorom;
  - (3) imati:
    - i. za podnositelje zahtjeva koji žele provoditi procjene stručnosti na TMG-ovima, 10 sati ili 30 polijetanja u svrhu osposobljavanja podnositelja zahtjeva za stjecanje certifikata instruktora na TMG-ovima;
    - ii. u svim ostalim slučajevima, 10 sati ili 30 startova u svrhu osposobljavanja za stjecanje certifikata instruktora.
- (e) FIE(B). Podnositelji zahtjeva za FIE certifikat za balone moraju imati:
- (1) odgovarajući certifikat instruktora;
  - (2) 350 sati naleta kao piloti na balonima;
  - (3) 10 sati naleta u svrhu osposobljavanja podnositelja zahtjeva za stjecanje certifikata instruktora.

#### Dodatak 1.

Priznavanje teorijskog znanja

#### A. PRIZNAVANJE TEORIJSKOG ZNANJA ZA STJECANJE DOZVOLE PILOTA - PRIJELAZNO OSPOSOBLJAVANJE I ZAHTJEVI ISPITIVANJA

1. LAPL, PPL, BPL i SPL
  - 1.1. Za stjecanje LAPL-a, imatelju LAPL-a u drugoj kategoriji zrakoplova biće u potpunosti priznato teorijsko znanje iz zajedničkih predmeta kako je definirano u FCL.120(a).
    - Načela letenja;
    - Opće znanje o zrakoplovima; Navigacija;
    - Izvedba i planiranje leta;

- Operativni postupci.
- 1.2. Ne dovodeći u pitanje prethodno navedeni stavak, za stjecanje LAPL, PPL, BPL ili SPL, imatelj dozvole u drugoj kategoriji zrakoplova mora završiti osposobljavanje za teorijsko znanje i uspješno položiti ispite iz teorijskog znanja do odgovarajućeg nivoa iz sljedećih predmeta:
    - Načela letenja,
    - Operativni postupci,
    - Izvedba i planiranje leta,
    - Opće znanje o zrakoplovima,
    - Navigacija
  - 1.3. Za stjecanje PPL, BPL ili SPL, imateljima LAPL-a u istoj kategoriji zrakoplova biće u potpunosti priznato osposobljavanje za teorijsko znanje i zahtjevi vezani za ispit iz teorijskog znanja.
  - 1.4. Neovisno o stavu 1.2., za stjecanje LAPL(A) imatelj 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. Podnositelj zahtjeva za CPL koji posjeduje CPL u drugoj kategoriji zrakoplova završiti će odobreni kurs prijelaznog osposobljavanja za teorijsko znanje u skladu sa utvrđenim razlikama između CPL programa za različite kategorije zrakoplova.
      - 2.2. Podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti ispite iz teorijskog znanja kako je opisano u ovom dijelu za sljedeće predmete u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova:
        - 021 - Opće znanje o zrakoplovima: Konstrukcija i sistemi zrakoplova, Struja, Pogonski sistem, Oprema za spašavanje,
        - 022 - Opće znanje o zrakoplovima: Mjerni uredaji,
        - 032/034 - Izvedba avioni ili helikopteri, kao što je primjenjivo,
        - 070 - Operativni postupci, i
        - 080 - Načela letenja.
      - 2.3. Podnositelju zahtjeva za CPL koji je uspješno položio odgovarajuće ispite iz teorijskog znanja za IR u istoj kategoriji zrakoplova biće priznati zahtjevi teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:
        - Ljudska izvedba;
        - Meteorologija.
    3. ATPL
      - 3.1. Podnositelj zahtjeva za ATPL koji ima ATPL u drugoj kategoriji zrakoplova mora završiti odobreni kurs prijelaznog osposobljavanja za teorijsko znanje u ATO-u u skladu sa utvrđenim razlikama između ATPL programa za različite kategorije zrakoplova.
      - 3.2. Podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti sljedeće teorijske ispite kako je definirano u ovom dijelu iz sljedećih predmeta za odgovarajuću kategoriju zrakoplova:
        - 021 - Opće znanje o zrakoplovima: Konstrukcija i sistemi zrakoplova; Struja; Pogonski sistem; Oprema za spašavanje,
        - 022 - Opće znanje o zrakoplovima: Instrumenti;
        - 032/034 - Izvedba avioni ili helikopteri, kako je primjenjivo;
        - 070 - Operativni postupci; i
        - 080 - Načela letenja.
      - 3.3. Podnositelju 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. Podnositelju zahtjeva za ATPL(H), koji je uspješno položio ispite iz teorijskog znanja za CPL(H) biće priznati zahtjevi teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:
- Zračno pravo;
  - Načela letenja (Helikopter);
  - VFR komunikacija.
- 3.5. Podnositelju 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. Podnositelju 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

**Dodatak 2**

Nivoi ovlaštenja iz znanja jezika - Stručni, napredni i operativni nivo

Nivo	Izgovor	Jezična struktura	Vokabular	Lakoća izražavanja	Razumijevanje	Govorna interakcija
Stručna (Nivo 6)	Izgovor, naglasak, ritam i intonacija su pod utjecajem materinskog jezika ili regionalne varijante, gotovo nikad ne utječu na razumijevanje.	Jednostavne i složene gramatičke i rečenične strukture rabi dosljedno i njima dobro vlada.	Raspon i točnost 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 poantu. Koristi spontano odgovarajuće diskurzivne oznake i konektore.	Razumijevanje je dosljedno točno u gotovo svim kontekstima i uključuje razumijevanje jezičnih i kulturnih istančanosti.	Reagira s lakoćom u gotovo svim situacijama. Osjetljiv je na govorne i negovorne znakove, i odgovara na njih prikladno.
Napredna (Nivo 5)	Izgovor, naglasak, ritam i intonacija su pod utjecajem materinskog jezika ili regionalne varijante, rijetko utječu na razumijevanje.	Jednostavne gramatičke i rečenične strukture rabi dosljedno i njima dobro vlada. Koristi složene strukture, ali s greškama koje ponekad mijenjaju značenje.	Raspon i točnost vokabulara su dovoljni za uspješno komuniciranje o općim 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 općim, konkretnim temama i o specifičnim temama vezanim uz radni kontekst te uglavnom točan kada je govornik suočen s jezičnom ili situacijskom poteškoćom ili neočekivanim obratom događaja. Sposoban je razumjeti široki izbor stilskog govora (dijalekt i/ili naglasak) ili izraze.	Reakcije su trenutačne, prikladne i informativne. Uspijeva voditi vezu govornik/slušatelj.
Operativna (Nivo 4)	Izgovor, naglasak, ritam i intonacija pod utjecajem su materinskog jezika ili regionalne varijante, no to samo ponekad utječe na razumijevanje.	Jednostavne gramatičke i rečenične strukture rabi kreativno i uglavnom njima dobro vlada. Greške se mogu pojaviti, posebno u neobičajenim ili neočekivanim okolnostima, no to rijetko mijenja značenje.	Raspon i točnost vokabulara uglavnom su dovoljni za uspješno komuniciranje o općim i konkretnim temama te o specifičnim temama vezanim uz radni kontekst. Govornik često uspješno parafrazira kad mu nedostaje vokabular zbog neobičajenih ili neočekivanih okolnosti.	Izvrjesno vrijeme može govoriti odgovarajućim tempom. Ponekad može doći do gubitka tečnosti na prijelazu od uvježbana ili formulaična govora u spontanu interakciju, no to ne sprječava djelotvorno komuniciranje. U određenju se mjeri služi diskurzivnim oznakama i konektorima. Poštalice koje rabi ne odvlače pozornost.	Razumijevanje je uglavnom potpuno kad je riječ o općim ili konkretnim temama te o specifičnim temama vezanim uz radni kontekst, kad je naglasak ili varijanta kojom govori dovoljno razumljiva međunarodnoj zajednici. Kada se govornik suoči s jezičnom ili situacijskom poteškoćom ili neočekivanim obratom događaja, razumijevanje može biti usporeno ili zahtijeva objašnjenje.	Reakcije su uglavnom trenutačne, prikladne i informativne. Započinje i vodi razgovor čak i kada dode do neočekivanog obrata događaja. Primjereno rješava moguće nesporazume postavljanjem pitanja, potvrđivanjem ili objašnjavanjem

Napomena: Prvotni tekst iz Dodatka 2. prebačen je u AMC, vidjeti također pojašnjenje

**Dodatak 3.**

Kursevi osposobljavanja za stjecanje CPL-a i ATPL-a

1. Ovaj Dodatak opisuje zahtjeve za različite vrste kurseva osposobljavanja za stjecanje CPL-a i ATPL-a, sa i bez IR-a.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi prijeći u drugi ATO tokom kursa osposobljavanja mora podnijeti zahtjev nadležnom tijelu za formalnu procjenu potrebnih daljnjih sati osposobljavanja.

**A. Integrirani ATP kurs osposobljavanja - avioni  
OPĆENITO**

1. Cilj integriranog 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 zračnom prijevozu i stjecanje CPL(A)/IR.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani ATP(A) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje, ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(A) ili PPL(H) izdanog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je imatelj PPL(A) ili PPL(H), priznati će se 50 % sati koje je naletio prije početka osposobljavanja, i to do maksimalno 40 sati letačkog iskustva ili 45 sati ako podnositelj zahtjeva ima ovlaštenje za noćno letenje za avion, od čega najviše do 20 sati može biti nalet osposobljavanja s instruktorom.
4. Kurs mora sadržavati:
  - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za ATPL(A);
  - (b) osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje; i
  - (c) osposobljavanje za MCC za rad na višepilotnim avionima.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni ATP(A) kurs može zatražiti od nadležnog tijela 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. Podnositelj zahtjeva mora dokazati odgovarajući nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih ATPL(A) daje.

**LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE**

9. Letačko osposobljavanje, ne uključujući kurs osposobljavanja za ovlaštenje 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, podnositelj zahtjeva mora imati najmanje:
  - (a) 95 sati osposobljavanja s 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 navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
  - (d) 5 sati naleta mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s 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 FNTP-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.
- Podnositelju zahtjeva koji ima certifikat o završenom osposobljavanju za osnovni instrumentalni letački modul, priznaće se najviše do 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje. Sati koji su izvedeni na BITD-u se ne priznaju;
- (f) 5 sati izvedenih u avionu certificiranom za prijevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

**ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI**

10. Po završetku odgovarajućeg letačkog osposobljavanja, podnositelj 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. Podnositelji zahtjeva za ATPL(A) koji završe osposobljavanje za teorijsko znanje na modularnom kursu moraju:
  - (a) imati najmanje PPL(A) izdan u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji; i završiti najmanje sljedeći broj sati osposobljavanja za teorijsko znanje:
    1. za podnositelje zahtjeva koji imaju PPL(A): 650 sati;
    2. za podnositelje zahtjeva koji imaju CPL(A): 400 sati;
    3. za podnositelje zahtjeva koji imaju IR(A): 500 sati;
    4. za podnositelje zahtjeva koji imaju CPL(A) i IR(A): 250 sati.

Osposobljavanje za teorijsko znanje mora se završiti prije pristupanja ispitu praktičnog osposobljavanja za ATPL(A).

**C. Integrirani CPL/IR kurs osposobljavanja - Avioni  
OPĆENITO**

1. Cilj integriranog 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 zračnom prijevozu i stjecanje CPL(A)/IR.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(A)/IR kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.

3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(A) ili PPL(H) izdanog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. U slučaju da je podnositelj zahtjeva imatelj PPL(A) ili PPL(H), priznati će mu se 50 % sati koje je naletio prije početka osposobljavanja, i to do maksimalno 40 sati letačkog iskustva ili 45 sati ako podnositelj zahtjeva ima ovlaštenje za noćno letenje za avion, od čega najviše do 20 sati može biti nalet osposobljavanja s instruktorom.

4. Kurs mora sadržavati:
- osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(A) i do nivoa znanja potrebnog za IR; i
  - osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL/IR(A) kurs može zatražiti od nadležnog tijela 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. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(A) i IR daju.

#### LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje, ne uključujući kurs osposobljavanja za ovlaštenje 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, podnositelji zahtjeva moraju imati najmanje:

- 80 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega najviše do 40 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju;
- 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.
- 50 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno-navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- 5 sati naleta mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja s zaustavljanjem; i
- 100 sati instrumentalnog letenja koji sadrže najmanje:
  - 20 sati kao SPIC; i
  - 50 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega najviše:
    - 25 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT I; ili
    - 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.

Podnositelju zahtjeva koji ima certifikat o završenom osposobljavanju za osnovni instrumentalni letački modul, priznaće se najviše do 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje. Sati koji su izvedeni na BITD-u se ne priznaju;

- 5 sati izvedenih u avionu certificiranom za prijevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

#### ISPITI PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

9. Po završetku odgovarajućeg letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(A) ispitu praktične osposobljenosti i IR ispitu praktične osposobljenosti ili na višemotornom avionu ili na jednomotornom avionu.

#### D. Integrirani CPL kurs osposobljavanja - Avioni OPĆENITO

- Cilj integriranog CPL(A) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban za stjecanje CPL(A).
- Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(A) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.
- Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje, ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(A) ili PPL(H) izdanog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je imatelj PPL(A) ili PPL(H), priznati će se 50 % sati koje je naletio prije početka osposobljavanja, i to do maksimalno 40 sati letačkog iskustva, ili 45 sati ako podnositelj zahtjeva ima ovlaštenje za noćno letenje za avion, od čega najviše do 20 sati može biti nalet osposobljavanja s instruktorom.
- Kurs mora sadržavati:
  - osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(A); i
  - osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje.
- Podnositelj zahtjeva koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL(A) kurs može zatražiti od nadležnog tijela 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. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(A) daje.

#### LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje, ne uključujući kurs osposobljavanja za ovlaštenje 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, podnositelji zahtjeva moraju imati najmanje:

- 80 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju;
- 70 sati kao PIC;
- 20 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- 5 sati naleta mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja s 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 podnositelja zahtjeva koji ima certifikat 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 BITD-u se ne priznaju;
- (f) 5 sati izvedenih u avionu certificiranom za prijevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

### ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

9. Po završetku letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(A) ispitu praktične osposobljenosti na jednomotornom avionu ili višemotornom avionu.

#### E. Modularni CPL kurs osposobljavanja - Avioni OPĆENITO

1. Cilj modularnog CPL(A) kursa osposobljavanja je osposobiti imatelje PPL(A) do nivoa stručnosti koji im je potreban za stjecanje CPL(A).
2. Prije pohađanja modularnog CPL(A) kursa osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora biti imatelj PPL(A) izdanog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji.
3. Prije početka letačkog osposobljavanja podnositelj zahtjeva mora:
  - (a) imati 150 sati naleta na avionu;
  - (b) udovoljiti preduvjetima za stjecanje ovlaštenja za klasu ili tip za višemotorne avione u skladu sa poddjelom H, ako će se višemotorni avion koristiti za ispit praktične osposobljenosti.
4. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modularni CPL(A) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO. Osposobljavanje za teorijsko znanje može se pristupiti u ATO-u koji provodi samo osposobljavanje za teorijsko znanje.
5. Kurs mora sadržavati:
  - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(A); i
  - (b) osposobljavanje 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. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(A) daje.

#### LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Podnositelji zahtjeva bez IR-a moraju obaviti najmanje 25 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom, uključujući 10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalno letenje na uređaju na BITD-u, FNPT-u I ili II, na FTD-u 2 ili na FFS-u.
9. Podnositeljima zahtjeva koji imaju valjano IR(A) ovlaštenje, priznaće se u potpunosti nalet osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom. Podnositeljima zahtjeva koji imaju valjano IR(H) ovlaštenje, 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 podnositelja zahtjeva koji ima certifikat o završenom

osposobljavanju za osnovni instrumentalni letački modul, smatraće se da ima najviše do 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje.

10.
  - (a) Podnositelji zahtjeva koji imaju valjani IR moraju imati 15 sati letačkog osposobljavanja za vizuelno letenje s instruktorom.
  - (b) Podnositelji zahtjeva koji nemaju ovlaštenje za noćno letenje za avion moraju dodatno imati najmanje 5 sati naleta letačkog osposobljavanja za noćno letenje, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja s zaustavljanjem.
11. Najmanje 5 sati letačkog osposobljavanja mora se izvesti na avionu certificiranom za prijevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

#### ISKUSTVO

12. Podnositelj zahtjeva za stjecanje 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 navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
  - (b) 5 sati naleta na avionu mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja s zaustavljanjem; i
  - (c) 10 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalno letenje na uređaju na FNPT-u I, ili FNPT-u II ili FFS-u. Podnositelju zahtjeva koji ima certifikat o završenom osposobljavanju za osnovni instrumentalni letački modul, priznaće se najviše do 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje. Sati koji su izvedeni na BITD-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 zrakoplova mogu se uračunati u 200 sati naleta, u sljedećim slučajevima:
    - i. 30 sati na helikopteru, ako podnositelj zahtjeva ima PPL(H); ili
    - ii. 100 sati na helikopterima, ako podnositelj zahtjeva ima CPL(H); ili
    - iii. 30 sati na TMG-ovima ili jedrilicama; ili
    - iv. 30 sati na zračnim brodovima, ako podnositelj zahtjeva ima PPL(As); ili
    - v. 60 sati na zračnim brodovima, ako podnositelj zahtjeva ima CPL(As).

#### ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

13. Po završetku letačkog osposobljavanja i zahtjeva relevantnog iskustva podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(A) ispitu praktične osposobljenosti ili na jednomotornom ili na višemotornom avionu.

#### F. Integrirani ATP/IR kurs osposobljavanja - Helikopteri OPĆENITO

1. Cilj integriranog ATP(H)/IR kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban kako bi mogli obavljati poslove kopilota u višepilotnim

- višemotornim helikopterima u komercijalnom zračnom prijevozu i stjecanje CPL(H)/IR.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani ATP(H)/IR kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.
  3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje, ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(H) izdanog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je imatelj PPL(H), priznati će se 50 % sati određenog iskustva, i to do maksimalno:
    - (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
    - (b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.
  4. Kurs mora sadržavati:
    - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za ATPL(H) i do nivoa znanja za IR;
    - (b) osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje; i
    - (c) osposobljavanje za MCC za rad na višepilotnim helikopterima.
  5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni ATP(H)/IR kurs može zatražiti od nadležnog tijela 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. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih ATPL(H) i IR daju.

#### LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

9. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 195 sati, koji uključuju sve testove napretka. Unutar ukupnih 195 sati, podnositelji zahtjeva moraju imati najmanje:
  - (a) 140 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega:
    1. 75 sati osposobljavanja za vizuelno letenje može uključivati:
      - i. 30 sati na helikopteru FFS, nivoi 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 letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za osposobljavanje 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 navigacijski let od najmanje 185 km (100NM) 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 s 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 s 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 certificiranom helikopteru.

#### ISPITI PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

10. Po završetku odgovarajućeg letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(H) ispitu praktične osposobljenosti na višemotornom helikopteru i IR ispitu praktične osposobljenosti na IFR certificiranom višemotornom helikopteru i ispuniti zahtjeve za MCC osposobljavanje.

#### G. Integrirani ATP kurs osposobljavanja - Helikopteri OPĆENITO

1. Cilj integriranog ATP(H) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban kako bi mogli obavljati poslove kopilota u višepilotnim višemotornim helikopterima s ograničenjem na VFR privilegije u komercijalnom zračnom prijevozu i stjecanje CPL(H).
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani ATP(H) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(H) izdanog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je imatelj PPL(H), priznati će se 50 % sati određenog iskustva, i to do maksimalno:
  - (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
  - (b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.
4. Kurs mora sadržavati:
  - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za ATPL(H);
  - (b) osposobljavanje za vizuelno i osnovno instrumentalno letenje; i
  - (c) osposobljavanje za MCC za rad na višepilotnim helikopterima.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni ATP(H) kurs može zatražiti od nadležnog tijela 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 osposobljavanje za teorijsko znanje.



**POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA**

8. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih ATPL(H) daje.

**LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE**

9. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 150 sati, uključujući sve testove napretka. Unutar ukupnih 150 sati, podnositelji zahtjeva moraju završiti najmanje:
- (a) 95 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega:
    - i. 75 sati osposobljavanja za vizuelno letenje može uključivati:
      1. 30 sati na helikopteru FFS nivou 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 letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za osposobljavanje 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 navigacijski 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 s 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, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(H) ispitu praktične osposobljenosti na višemotornom helikopteru i ispuniti MCC zahtjeve.

**H. Modularni ATP kurs osposobljavanja - Helikopteri**

1. Podnositelji zahtjeva za ATPL(H) koji završe osposobljavanje 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 podnositelje zahtjeva koji imaju PPL(H) izdanu u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji: 550 sati;
  - (b) podnositelji zahtjeva koji imaju CPL(H): 300 sati.
2. Podnositelji zahtjeva za ATPL(H)/IR koji završe osposobljavanje za teorijsko znanje na modularnom kursu moraju imati najmanje PPL(H) i imati završen najmanje sljedeći broj sati osposobljavanja:
  - (a) za podnositelje zahtjeva koji imaju PPL(H): 650 sati;
  - (b) za podnositelje zahtjeva koji imaju CPL(H): 400 sati;
  - (c) za podnositelje zahtjeva koji imaju IR(H): 500 sati;
  - (d) za podnositelje zahtjeva koji imaju CPL(H) i IR(H): 250 sati.

**I. Integrirani CPL/IR kurs osposobljavanja - Helikopteri****II. OPĆENITO**

1. Cilj integriranog CPL(H)/IR kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban kako bi mogli obavljati poslove na jednopilotnim višemotornim helikopterima i stjecanje CPL(H)/IR na višemotornim helikopterima.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(H)/IR kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(H) izdanog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je imatelj PPL(H), priznati će se 50 % sati određenog iskustva, i to do maksimalno:
  - (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
  - (b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.
4. Kurs mora sadržavati:
  - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(H) i do nivoa znanja za IR, i prvo stjecanje ovlaštenja za tip višemotornog helikoptera; i
  - (b) osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL(H)/IR kurs može zatražiti od nadležnog tijela 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. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(H) i IR daje.

**LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE**

8. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 180 sati uključujući sve testove napretka. Unutar 180 sati, podnositelji zahtjeva moraju završiti najmanje:
- (a) 125 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega:
    - i. 75 sati osposobljavanja za vizuelno letenje, koji mogu uključivati:
      1. 30 sati na helikopter FFS-u nivou 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 letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za osposobljavanje 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 s instruktorom;

- (d) 10 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 185 km (100 NM) tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- (e) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s 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 s instruktorom sadržavajući:
  - i. 10 sati osposobljavanja za osnovno instrumentalno letenje; i
  - ii. 40 sati IR osposobljavanja, koji uključuje najmanje 10 sati na višemotornom IFR certificiranom helikopteru.

### ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

9. Po završetku odgovarajućeg letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(H) ispitu praktične osposobljenosti ili na višemotornom ili na jednomotornom helikopteru i IR provjeri praktične osposobljenosti na IFR certificiranom višemotornom helikopteru.

### J. Integrirani CPL kurs osposobljavanja - Helikopteri OPĆENITO

1. Cilj integriranog CPL(H) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban za stjecanje CPL(H).
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(H) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(H) izdanog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je imatelj PPL(H), priznati će se 50 % sati određenog iskustva, i to do maksimalno:
  - (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
  - (b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorom ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.
4. Kurs mora sadržavati:
  - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(H); i
  - (b) osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL(H) kurs može zatražiti od nadležnog tijela 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 podnositelj zahtjeva imatelj PPL.

### POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(H) daje.

### LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje 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, podnositelji zahtjeva moraju završiti najmanje:

- (a) 85 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega:
  - i. do 75 sati može biti osposobljavanje za vizuelno letenje, i može uključivati:
    1. 30 sati na helikopteru FFS nivou 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 osposobljavanje za instrumentalno letenje, i može uključivati 5 sati na najmanje FNPT-u I helikoptera ili na avionu.

Ako je helikopter koji se koristio za letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za osposobljavanje 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 s instruktorom;
- (d) 10 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 185 km (100 NM) tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- (e) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s 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 s instruktorom, uključujući najmanje 5 sati na helikopteru.

### ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

9. Po završetku određenog letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(H) ispitu praktične osposobljenosti.

### K. Modularni CPL kurs osposobljavanja - Helikopteri OPĆENITO

1. Cilj modularnog CPL(H) kursa osposobljavanja je osposobiti imatelje PPL(H) do nivoa stručnosti koji im je potreban za stjecanje CPL(H).
2. Prije pohađanja modularnog CPL(H) kursa osposobljavanja, kandidat mora biti imatelj PPL(H) izdanog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji.
3. Prije početka letačkog osposobljavanja podnositelj zahtjeva mora:
  - (a) odletjeti 155 sati naleta, uključujući 50 sati kao PIC na helikopterima od čega je 10 sati rutno navigacijsko letenje. Sati kao PIC na drugim kategorijama zrakoplova mogu se ubrojiti 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. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modularni CPL(H) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO. Osposobljavanju za teorijsko znanje može se pristupiti u ATO-u koji provodi samo osposobljavanje za teorijsko znanje.
5. Kurs mora sadržavati:

- (c) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(H); i
- (d) osposobljavanje 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. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(H) daje.

**LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE**

8. Podnositelji zahtjeva bez IR-a moraju obaviti najmanje 30 sati letačkog osposobljavanja s 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. Podnositeljima zahtjeva koji imaju valjano IR(H) ovlaštenje, u potpunosti će se priznati nalet koji su stekli u svrhu osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom. Podnositelji zahtjeva koji imaju valjano IR(A) ovlaštenje, moraju završiti najmanje 5 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje na helikopteru.
10. Podnositelji zahtjeva koji nemaju ovlaštenje za noćno letenje za helikopter moraju dodatno završiti najmanje 5 sati naleta letačkog osposobljavanja za noćno letenje koje sadrži 3 sata osposobljavanja s instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova po noći. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje.

**ISKUSTVO**

11. Podnositelj 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 navigacijski let od najmanje 185 km (100 NM), tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja. PIC sati za druge kategorije zrakoplova mogu se uračunati u 185 sati naleta, u sljedećim slučajevima:
- (g) 20 sati na avionima ako je podnositelj zahtjeva imatelj PPL(A); ili
  - (h) 50 sati na avionima ako je podnositelj zahtjeva imatelj CPL(A); ili
  - (i) 10 sati na TMG-ovima ili jedrilicama; ili
  - (j) 20 sati na zračnim brodovima ako je podnositelj zahtjeva imatelj PPL(As); ili
  - (k) 50 sati na zračnim brodovima ako je podnositelj zahtjeva imatelj CPL(As).

**ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI**

12. Po završetku određenog letačkog osposobljavanja i određenog iskustva, podnositelj zahtjeva će pristupiti CPL(H) ispitu praktične osposobljenosti.

**L. Integrirani CPL/IR kurs osposobljavanja - Zračni brodovi OPĆENITO**

1. Cilj integriranog CPL(As)/IR(A) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban kako bi mogli obavljati poslove na zračnim brodovima i stjecanje CPL(As)/IR.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(As)/IR kurs osposobljavanja mora završiti sve faze

osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.

3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) izdanog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. U slučaju da je podnositelj zahtjeva imatelj PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) priznati će mu se najviše do:

- (a) 10 sati, od čega do 5 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
  - (b) 15 sati, od čega najviše do 7 sati može biti osposobljavanje s instruktorom ako je podnositelj zahtjeva imatelj ovlaštenja za noćno letenje za zračni brod.
4. Kurs mora sadržavati:
- (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(As) i do nivoa znanja potrebnog za IR; i prvo ovlaštenje za tip za zračni brod; i
  - (b) osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL/IR(As) kurs može zatražiti od nadležnog tijela 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. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(As) i IR daju.

**LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE**

8. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 80 sati uključujući sve testove napretka. Unutar 80 sati, podnositelji zahtjeva moraju završiti najmanje:
- (a) 60 sati osposobljavanje s instruktorom, od čega:
    - i. 30 sati osposobljavanje za vizuelno letenje, koji mogu uključivati:
      1. 12 sati na FFS-u zračnog broda; ili
      2. 10 sati na FTD-u zračnog broda; ili
      3. 8 sati na FNPT-u II/III zračnog 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 zračnog broda; ili
      2. 6 sati na najmanje FTD-u 1 ili FNPT-u I zračnog broda ili na avionu.

Ako je zračni brod koji se koristio za letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS-a koji se koristio za osposobljavanje 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 navigacijski let od najmanje 90 km (50 NM) tokom kojeg se moraju obaviti 2 slijetanja s zaustavljanjem na određenoj aerodromu;
- (d) 5 sati naleta na zračnim brodovima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s 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 s 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 certificiranom zračnom brodu.

#### ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

9. Po završetku određenog letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(As) ispitu praktične osposobljenosti ili na višemotornom ili na jednomotornom zračnom brodu i IR ispitu praktične osposobljenosti na IFR certificiranom višemotornom zračnom brodu.

#### M. Integrirani CPL kurs osposobljavanja - Zračni brodovi OPĆENITO

1. Cilj integriranog CPL(As) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban za stjecanje CPL(As).
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(As) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) izdanog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. U slučaju da je podnositelj zahtjeva imatelj PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) priznati će mu se najviše do:
  - (a) 10 sati, od čega do 5 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
  - (b) 15 sati, od čega najviše do 7 sati može biti osposobljavanje s instruktorom ako je podnositelj zahtjeva imatelj ovlaštenja za noćno letenje za zračni brod.
4. Kurs mora sadržavati:
  - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(As); i
  - (b) osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL (As) kurs može zatražiti od nadležnog tijela 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 podnositelj zahtjeva imatelj PPL.

#### POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(As) daje.

#### LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje 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, podnositelji zahtjeva moraju završiti najmanje:
  - (a) 30 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju;
  - (b) 20 sati kao PIC;
  - (c) 5 sati rutnog letenja s instruktorom;

- (d) 5 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutni navigacijski let od najmanje 90 km (50 NM) tokom kojeg se moraju obaviti 2 slijetanja s zaustavljanjem na određinom aerodromu;
- (e) 5 sati naleta na zračnim brodovima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s 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 s instruktorom, uključujući najmanje 5 sati na zračnom brodu.

#### ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

9. Po završetku određenog letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL(As) ispitu praktične osposobljenosti.

#### N. Modularni CPL kurs osposobljavanja - Zračni brodovi OPĆENITO

1. Cilj modularnog CPL(As) kursa osposobljavanja je osposobiti imatelje PPL(As) do nivoa stručnosti koji im je potreban za stjecanje CPL(As).
2. Prije pohađanja modularnog CPL(As) kursa osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora:
  - (a) biti imatelj PPL(As) izdanog u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;
  - (b) imati završenih 200 sati naleta kao pilot zračnih brodova, uključujući 100 sati kao PIC, od čega 50 sati mora biti rutno navigacijsko letenje.
3. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modularni CPL(As) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO. Osposobljavanju za teorijsko znanje može se pristupiti u ATO-u koji provodi samo osposobljavanje za teorijsko znanje.
4. Kurs mora sadržavati:
  - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(As); i
  - (b) osposobljavanje 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. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(As) daje.

#### LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

7. Podnositelji zahtjeva bez IR-a moraju završiti najmanje 20 sati letačkog osposobljavanja s 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 zračnog broda; i
  - ii. 10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje, koji mogu uključivati 5 sati na najmanje FTD-u 1 ili FNPT-u I zračnog broda ili na avionu.
8. Podnositeljima zahtjeva koji imaju valjano IR(As) ovlaštenje, priznaće se u potpunosti nalet osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom. Podnositelji zahtjeva koji imaju valjano IR ovlaštenje u drugim kategorijama zrakoplova moraju završiti najmanje 5 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje na zračnom brodu.
9. Podnositelji zahtjeva koji nemaju ovlaštenje za noćno letenje za zračni brod moraju dodatno završiti najmanje 5 sati naleta letačkog osposobljavanja za noćno letenje koje

sadrži 3 sata osposobljavanja s instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova po noći. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje.

#### ISKUSTVO

10. Podnositelj zahtjeva za CPL(As) moraju imati završenih najmanje 250 sati naleta na zračnim brodovima, uključujući 125 sati kao PIC, od čega 50 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 90 km (50 NM), tokom kojeg se mora obaviti slijetanje s zaustavljanjem na određenoj aerodromu. PIC sati za druge kategorije zrakoplova mogu se uračunati u 185 sati naleta, u sljedećim slučajevima:
- 30 sati na avionima ili helikopterima, ako podnositelj zahtjeva ima PPL(A) ili PPL(H); ili
  - 60 sati na avionima ili helikopterima, ako podnositelj zahtjeva ima CPL(A) ili CPL(H); ili
  - 10 sati na TMG-ovima ili jedrilicama; ili
  - 10 sati na balonima.

#### ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

11. Po završetku određenog letačkog osposobljavanja i određenog iskustva, podnositelj zahtjeva će pristupiti CPL(As) ispitu praktične osposobljenosti.

#### Dodatak 4.

##### Ispit praktične osposobljenosti za stjecanje CPL-a

#### A. Općenito

- Podnositelj zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za CPL mora završiti osposobljavanje na istoj klasi ili tipu zrakoplova koji će se koristiti na ispitu.
- Podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti sve odgovarajuće sekcije ispita praktične osposobljenosti. Ako bilo koji dio sekcije nije uspješno položen, smatrati će se da ta sekcija nije uspješno položena. Neuspjeh u više od jedne sekcije zahtijeva da podnositelj zahtjeva mora ponoviti cijelu provjeru. Podnositelj 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, zahtijeva da podnositelj 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 zahtijeva dodatno osposobljavanje.
- Dodatno osposobljavanje može se zahtijevati nakon bilo kojeg neuspješno položenog ispita praktične osposobljenosti.

#### PROVOĐENJE ISPITA

- Ako podnositelj zahtjeva izabere da se ispit praktične osposobljenosti prekine zbog razloga koje ispitivač u letu (FE) smatra neopravdanim, podnositelj zahtjeva mora ponoviti cijeli ispit. Ako je provjera prekinuta zbog razloga koje FE smatra opravdanim, na dodatnom letu moraju se provesti/ispitati samo one sekcije koje nisu završene.
- Na diskreciju FE-a, podnositelj 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 podnositelja zahtjeva zahtijevaju ponavljanje cijele provjere.

- Od podnositelja zahtjeva se mora zahtijevati da leti zrakoplovom s pozicije s 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.
- Podnositelj zahtjeva mora ukazati FE-u koje je provjere i dužnosti obavio, uključujući identifikaciju radio navigacijskih sredstava. Provjere moraju biti završene u skladu sa listom provjere zrakoplova na kojem se ispit održava. Tokom prijetne pripreme za ispit, podnositelj zahtjeva je obavezan odrediti postavke snage i brzine. Performanse za polijetanje, prilaz i slijetanje moraju biti izračunate od strane podnositelja zahtjeva u skladu sa operativnim priručnikom ili priručnikom za letenje zrakoplova koji se koristi.
- FE neće sudjelovati u upravljanju zrakoplovom osim kada je potrebna intervencija u svrhu sigurnosti ili da se izbjegne neprihvatljivo zadržavanje/kašnjenje ostalog prometa.

#### B. Sadržaj ispita praktične osposobljenosti za stjecanje CPL-a - Avioni

- Avion koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti mora udovoljavati zahtjevima za avione koji se koriste u svrhu osposobljavanja, i mora biti certificiran za prijevoz najmanje 4 osobe, imati elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.
- Ruta koja će se odletjeti mora biti izabrana od FE-a i određena mora biti kontrolirani aerodrom. Podnositelj 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.
- Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnosti:
  - upravljanja avionom unutar njegovih ograničenja;
  - izvođenja svih manevara s mirnoćom i preciznošću;
  - ispravno donošenje odluka i vođenje zrakoplova;
  - primjenjivanja zrakoplovnog znanja; i
  - održavanja kontrole zrakoplova u svakom trenutku na takav način da uspješan ishod procedure ili manevara nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

#### ODSTUPANJA TOKOM ISPITA U LETU

- Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvalitete 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

- Dijelovi sekcije 2(c) i (e)(iv), i cjelokupne sekcije 5 i 6 mogu biti izvedene na FNPT-u II ili na FFS-u. Korištenje lista provjera aviona, vođenje zrakoplova, upravljanje avionom korištenjem vanjskih vizuelnih referenci, procedura sprečavanja zaleđivanja odnosno procedura odleđivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

ODJELJAK 1. PREDPOLETNE OPERACIJE (POSTUPCI) I ODLET	
a	Predpoletne operacije; uključujući: Planiranje leta, Dokumentacija, Proračun mase i ravnoteže aviona, Meteorološki izvještaj, NOTAM-i
b	Prijeletni pregled aviona i održavanje
c	Vožnja po tlu i polijetanje
d	Provjere performansi nakon polijetanja i podešavanje ( <i>trim</i> )
e	Operacije u zoni aerodroma i u školskom krugu
f	Procedura odleta, podešavanje visinomjera i sprečavanje sudara (promatranje)
g	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanja prema uputama ATC-a, R/T postupci
ODJELJAK 2. OPĆI ZRAKOPLOVNI POSTUPCI	
a	Upravljanje avionom prema vanjskim vizuelnim orijentirima, uključujući pravolinijski, horizontalni, penjući i spuštajući let te promatranje 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 leta ii. 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 uputama ATC-a, R/T postupci
ODJELJAK 3. POSTUPCI NA RUTI	
a	Upravljanje avionom prema vanjskim vizuelnim orijentirima, uključujući postavke zrakoplova u krstarenju za dolet/izdržljivost
b	Orijentacija, čitanje karte
c	Visina, brzina, kontrola smjera aviona, promatranje
d	Podešavanje visinomjera, održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci
e	Nadgledanje tijeka leta, dnevnik letenja, potrošnja goriva, procjena odstupanja od zadane linije puta i ispravljanje
f	Promatranje meteoroloških uvjeta, 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, promatranje
b	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci
c	Produžavanje s male visine
d	Normalno slijetanje, slijetanje s bočnim vjetrom (u pogodnim uvjetima)
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. IZVANREDNI POSTUPCI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI	
Ovaj odjeljak se može kombinirati 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 uputama ATC-a, R/T postupci
e	Usmeno ispitivanje
ODJELJAK 6. SIMULIRANI ASIMETRIČNI LET I RELEVANTNE STAVKE ZA KLASU ILI TIP	
Ovaj odjeljak se može kombinirati 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 s slijetanjem s potpunim zaustavljanjem
d	Gašenje motora i ponovno pokretanje (engine shutdown)
e	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci, vođenje zrakoplova
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 (pressurisation system) iii. Upotreba sistema za odleđivanje i protiv zaleđivanja
g	Usmeno ispitivanje

### C. Sadržaj ispita praktične osposobljenosti za stjecanje CPL-a - Helikopteri

- Helikopter koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti mora udovoljavati zahtjevima za helikoptere koji se koriste u svrhu osposobljavanja.
- 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 kontrolirani aerodrom. Ispit praktične osposobljenosti može se provesti u 2 leta. Ukupno trajanje leta/-ova mora biti najmanje 90 minuta.

- Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost:

- upravljanja helikopterom unutar njegovih ograničenja;
- izvođenja svih manevara s mirnoćom i preciznošću;
- ispravno donošenje odluka i vođenje zrakoplova;
- primjenjivanja zrakoplovnog znanja; i
- održavanja kontrole helikoptera u svakom trenutku na takav način da uspješan ishod procedure ili manevara nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

### ODSTUPANJA TOKOM ISPITA U LETU

- Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvalitete upravljanja i performansi helikoptera koji se koristi za provjeru.

Visina	normalan let $\pm 100$ stopa (ft)
	pri simuliranom otkazu motora $\pm 150$ stopa (ft)
Putanja leta po radio sredstvu	$\pm 10^\circ$
Smjer leta	normalan let $\pm 10^\circ$
	pri simuliranom otkazu motora $\pm 15^\circ$
Brzina	polijetanje i prilaz $+ 5$ čvorova
	svi ostali režimi leta $\pm 10$ čvorova
Zanošenje (Ground drift)	

T.O. lebdenje I.G.E.  $\pm 3$  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. Korištenje lista provjera helikoptera, vođenje zrakoplova, upravljanje helikopterom korištenjem vanjskih vizuelnih referenci, procedure sprečavanja zaleđivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

ODJELJAK 1. PRIJELETNE/POSRIJELETNE PROVJERE I PROCEDURE	
a	Znanje o helikopterima (npr. tehnička knjiga, gorivo, masa i ravnoteža, performanse), planiranje leta, dokumentacija, NOTAM-i, meteorologija
b	Prijeletni pregled/postupci, položaj i svrha dijelova
c	Pregled pilotske kabine, procedure pokretanja motora
d	Provjera komunikacijske i navigacijske opreme, izbor i postavljanje frekvencija
e	Prijeletne procedure, R/T postupci, održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama 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 lebdjenju
c	Stacionarno lebdenje s čeonim/bočnim/leđnim vjetrom
d	Zaokreti u stacionarnom lebdjenju za $360^\circ$ lijevi i desni (zaokreti u mjestu)
e	Manevri lebdjenja prema naprijed, bočno i nazad
f	Simulirani otkaz motora u lebdjenju
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 $360^\circ$ )
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, navigacijski plan leta, kontrola potrošnje goriva, dolet s preostalim količinom goriva, ETA, procjena odstupanja od zadane linije puta i ispravljanje, praćenje instrumenata
d	Promatranje meteoroloških uvjeta, 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 uputama 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 $30^\circ$ u zadane smjerove, lijevi i desni za $180^\circ$ do $360^\circ$
c	Penjući i spuštajući zaokreti, uključujući standardne zaokrete u zadane smjerove
d	Povratak iz nepravilnih položaja
e	Zaokreti s nagibom od $30^\circ$ , sa skretanjem za $90^\circ$ lijevo i desno
ODJELJAK 5. NEREDOVNI I POSTUPCI U OPASNOSTI (SIMULIRANO GDJE JE MOGUĆE)	
Primjedba (1) Kada se ispit provodi na višemotornom helikopteru vježba simuliranog otkaza motora, uključujući prilaz i slijetanje s jednim motorom, moraju biti uključeni u provjeru.	
Primjedba (2) FE će odabrati četiri stavke od sljedećih:	
a	Kvarovi motora, uključujući kvarove uređaja za automatsko doziranje goriva ( <i>governor</i> ), zaleđivanje rasplinjača 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 stjecanje CPL - Zračni brodovi**

1. Zračni brod koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti mora udovoljavati zahtjevima za zračne 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 kontrolirani aerodrom. Ispit praktične osposobljenosti može se provesti u 2 leta. Ukupno trajanje leta/-ova mora biti najmanje 60 minuta.
3. Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost:
  - (a) upravljanja zračnim brodom unutar njegovih ograničenja;
  - (b) izvođenja svih manevara s mirnoćom i preciznošću;
  - (c) ispravno donošenje odluka i vođenje zrakoplova;
  - (d) primjene zrakoplovnog znanja; i
  - (e) održavanja kontrole zračnog 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, kvalitete upravljanja, i performansi zračnog 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 zračnog broda ili na FFS-u zračnog broda. Korištenje lista provjera, vođenje zrakoplova, upravljanje zračnim brodom korištenjem vanjskih vizuelnih referenci, procedure sprečavanja zaleđivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

ODJELJAK 1. PREDPOLETNE OPERACIJE (POSTUPCI) I ODLET	
a	Predpoletne operacije; uključujući: Planiranje leta, Dokumentacija, Proračun mase i ravnoteže, Meteorološki izvještaj, NOTAM-i
b	Prijeletni pregled zračnog broda i održavanje
c	Procedura odveza zračnog 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 (promatranje)
g	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci
ODJELJAK 2. OPCI ZRAKOPLOVNI POSTUPCI	
a	Upravljanje zračnim brodom prema vanjskim vizuelnim orijentirima, uključujući pravolinijski, horizontalni, penjući i spuštajući let te promatranje okoline
b	Let na visini pritiska
c	Zaokreti
d	Strma snižavanja i penjanja
e	Let isključivo po instrumentima, uključujući: i. Horizontalni let, kontrola smjera, visine i brzine leta ii. Penjući i spuštajući zaokreti iii. Ispravljanje iz neuobičajenih položaja iv. Upotreba ograničenog broja instrumenata
f	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci
ODJELJAK 3. POSTUPCI NA RUTI	
a	Upravljanje zračnim brodom prema vanjskim vizuelnim orijentirima, uzimajući u obzir dolet/izdržljivost
b	Orijentacija, čitanje karte
c	Visina, brzina, kontrola smjera aviona, promatranje
d	Podešavanje visinomjera, održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci
e	Nadgledanje tijeka leta, dnevnik letenja, potrošnja goriva, procjena odstupanja od zadane linije puta i ispravljanje
f	Promatranje meteoroloških uvjeta, 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, promatranje
b	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci
c	Produžavanje s male visine
d	Normalno slijetanje, slijetanje s bočnim vjetrom (u pogodnim uvjetima)
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. IZVANREDNI POSTUPCI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI	
Ovaj odjeljak se može kombinirati 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 uputama ATC-a, R/T postupci
e	Usmeno ispitivanje



ODJELJAK 6. BITNE STAVKE ZA POJEDINU KLASU/TIP	
Ovaj odjeljak se može kombinirati 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 s otkazanim motorom(ima)
d	Nepravilnosti u radu/otkazi u sistemu održavanja pritiska
e	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci, vođenje zrakoplova
f	Kako je odredio FE, bilo koja bitna stavka ispita praktične osposobljenosti za klasu/tip ako je primjenjivo: i. sistemi zračnog broda ii. upravljane sistemom za održavanje pritiska
g	Usmeno ispitivanje

**Dodatak 5.**

Integrirani MPL kurs osposobljavanja

**OPĆENITO**

1. Cilj integriranog MPL kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban kako bi mogli obavljati poslove kopilota na višemotornim višepilotnim mlaznim avionima u komercijalnom zračnom prijevozu u VFR i IFR uvjetima i stjecanje MPL.
2. Kurs osposobljavanja za MPL odobrava se samo ATO-u koji je dio operatora komercijalnog zračnog prijevoza koji je ishodio odobrenje u skladu sa dijelom ORO ili koji ima poseban sporazum s takvim operatorom. Dozvola/odobrenje ograničeno je na tog posebnog operatora sve do završetka operatorova kursa osposobljavanja za prijelaz.
3. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani MPL kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja u ATO-u. Osposobljavanje će biti temeljeno na kompetenciji i provešće se u operativnom okruženju sa višečlanom posadom.
4. Osposobljavanje se može dopustiti samo podnositeljima zahtjeva koji su početnici.
5. Kurs mora sadržavati:
  - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za ATPL(A);
  - (b) osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje;
  - (c) osposobljavanje za MCC za rad na višepilotnim avionima; i
  - (d) osposobljavanje za ovlaštenje za tip.
6. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno položio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni MPL kurs može zatražiti od nadležnog tijela 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 osposobljavanje za relevantno ovlaštenje za tip, u skladu sa poddijelom H.

**LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE**

8. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 240 sati, komponiranih kao sati PF i PNF, u stvarnom i simuliranom letu, i mora pokrivati sljedeće 4 faze osposobljavanja:
  - (a) Faza 1 - Temeljne letačke vještine  
Posebno osnovno osposobljavanje za jednopilotni avion.
  - (b) Faza 2 - Osnovna  
Uvođenje višečlanih operacija i instrumentalnog leta.
  - (c) Faza 3 - Prijelazna

Primjena višečlanih operacija na višemotorne mlazne avione koji su certificirani kao avioni visokih performansi u skladu sa dijelom 21.

(d) Faza 4 - Napredna

Osposobljavanje za ovlaštenje za tip u kompanijskom okruženju.

Letačko iskustvo u stvarnom letu mora uključivati sve zahtjeve iskustva poddijela H, osposobljavanje za vađenje iz nepravilnih položaja (*upset recovery*), letenje noću, letenje samo isključivo prema instrumentima i iskustvo potrebno za postizanje relevantnog vođenja zrakoplova. MCC zahtjevi moraju biti uklopljeni u relevantne faze iznad.

Osposobljavanje 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 višečlanih 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 stječe ovlaštenje za tip.

**NIVO PROCJENE**

12. Podnositelj zahtjeva za MPL mora dokazati uspješnost u svih 9 jedinica sposobnosti kako je naznačeno u stavu 13 ispod, na naprednoj nivou sposobnosti koji je potreban za obavljanje poslova i interakciju/međudjelovanje kao kopilot u mlazno pogonjenom višepilotnom avionu, u vizuelnim i instrumentalnim uvjetima. Procjena mora potvrditi da je kontrola nad avionom ili situacijom održana svo vrijeme, kako bi se osigurao uspješan ishod procedure ili manevra. Podnositelj 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. Podnositelj 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 snižavanja;
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 - Temeljne letačke vještine  
E-osposobljavanje i uređaji za provođenje dijela zadataka odobreni od nadležnog tijela koji imaju sljedeće karakteristike:
    - uključuju dodatnu opremu koja nije uobičajeno vezana sa stolnim računalima, poput funkcionalnih replika komanda potiska (throttle quadrant), palica za upravljanje (side-stick controller); ili FMS tipkovnica, 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 - Prijelazna  
FSTD koji predstavlja višemotorni mlazno pogonjen avion za čije upravljanje je potreban i kopilot i koji je kvalificiran za standard adekvatan nivou B, koji dodatno uključuje:
    - vizuelni sistem kokpita za dan/sumrak/noć s minimalnim usporednim vidnim poljem koje pruža svakom pilotu 180 stupnjeva vodoravne i 40 stupnjeva okomite vidljivosti; i
    - simulaciju ATC okruženja.
  - (d) Faza 4 - Napredna  
FFS koji je potpuno ekvivalentan nivou D ili nivou C s poboljšanim vizuelnim sistemom za dan, uključujući simulaciju ATC okruženja.

#### Dodatak 6.

Modularni kursevi osposobljavanja za IR

#### A. Modularni IR(A) - kurs osposobljavanja OPĆENITO

1. Cilj modularnog IR(A) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti potrebnog za upravljanje avionom u IFR-u i u IMC uvjetima. Kurs se sastoji od dva modula, koji se mogu pohađati svaki zasebno ili kombinirano:
  - (a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja  
Ovaj modul se sastoji od 10 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, od čega do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na BITD-u, FNPT I-u ili II, ili na FFS-u. Nakon završetka modula osnovnog instrumentalnog letenja, podnositelju zahtjeva se mora izdati certifikat o završetku osposobljavanja.
  - (b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja  
Ovaj modul sastoji se od preostalog dijela programa osposobljavanja za IR(A), 40 sati instrumentalnog naleta s instruktorom na jednomotornom avionu ili 45 sati instrumentalnog naleta s instruktorom na višemotornom avionu, i kurs teorijskog znanja za IR(A).
2. Kandidat koji želi pohađati modularni kurs za stjecanje ovlaštenja IR(A) mora posjedovati PPL(A) ili CPL(A) dozvolu. Podnositelj zahtjeva za modul proceduralnog instrumentalnog letenja, koji nije imatelj CPL(A), mora posjedovati certifikat o završenom osposobljavanju za modul osnovnog instrumentalnog letenja.

- ATO osigurava da je podnositelj zahtjeva za kurs višemotornog IR(A), koji nema ovlaštenje za klasu ili tip za višemotorni avion, završio osposobljavanje za višemotorni avion kako je navedeno u poddjelu H prije započinjanja letačkog osposobljavanja za IR(A).
3. Podnositelj 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 podnositelja zahtjeva u osnovnim instrumentalnim letačkim vještinama. Ako je potrebno, mora se pristupiti osposobljavanju za osvježavanje 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) osposobljavanje za teorijsko znanje do IR nivoa znanja;
  - (b) osposobljavanje za instrumentalno letenje.

#### TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni modularni IR(A) kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 150 sati osposobljavanja za teorijsko znanje.

#### LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

7. Jednomotorni IR(A) kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 50 sati instrumentalnog naleta s 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 s instruktorom, od čega najviše do 25 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT-u I, ili najviše do 40 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. Preostali dio osposobljavanja za instrumentalno letenje mora uključivati najmanje 15 sati na višemotornim avionima.
9. Imatelj jednomotornog IR(A), koji je isto imatelj višemotornog ovlaštenja za klasu ili tip, a koji želi steći više-motorni IR(A) po prvi puta, mora završiti kurs u ATO-u koji sadržava 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. Imatelju CPL(A) ili imatelju certifikata 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. Imatelju IR(H) može se smanjiti ukupan zahtijevani broj sati osposobljavanja naveden u prethodnim stavcima 7. ili 8. na 10 sati.
- 10.3. Ukupno osposobljavanje za instrumentalno letenje u avionu mora biti usklađeno s stavom 7 ili 8, kako odgovara.
11. Do ispita praktične osposobljenosti za IR(A), letačko osposobljavanje 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
- spuštanje
- okreti u ravnom letu, penjanju, spuštanju; 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. prijetne postupke za IFR letenje, uključujući korištenje priručnika za letenje i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;
  - ii. postupke i manevre za IFR operacije pod normalnim, izvanrednim i prinudnim uvjetima leta, a najmanje za:
    - prijelaz 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 temelju stjecanja vještina OPĆENITO**

1. Svrha je modularnog kursa letačkog osposobljavanja na temelju stjecanja vještina osposobiti imatelje dozvole PPL ili CPL za stjecanje ovlaštenja za instrumentalno letenje, uzimajući u obzir prethodna iskustva i osposobljavanja za instrumentalno letenje. Kurs je osmišljen tako da kandidatima omogućiti stjecanje potrebnog nivoa stručnosti za upravljanje avionima u skladu sa pravilima IFR i u uvjetima IMC. Kurs se provodi u organizaciji za osposobljavanje ili je kombinacija osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom IRI(A) ili s instruktorom FI(A) ovlaštenim za osposobljavanje za IR i letačkog osposobljavanja u organizaciji za osposobljavanje.
2. Kandidat koji želi pohađati takav modularni kurs temeljen na stjecanju vještina za ovlaštenje IR(A) mora posjedovati PPL(A) ili CPL(A) dozvolu.
3. Teorijsko osposobljavanje mora se završiti u roku od 18 mjeseci. Osposobljavanje za instrumentalno letenje i ispit praktične osposobljenosti moraju se obaviti u periodu valjanosti položenih teorijskih ispita.
4. Kurs obuhvaća:
  - (a) teorijsko osposobljavanje do nivoa znanja potrebnog za stjecanje ovlaštenja IR(A);
  - (b) instrumentalno letačko osposobljavanje

#### **TEORIJSKO ZNANJE**

5. Odobreno modularno osposobljavanje za IR(A) na temelju stjecanja vještina iznosi najmanje 80 sati teorijskog osposobljavanja. Kurs teorijskog osposobljavanja može

obuhvaćati rad na računalu i elemente e-učenja. U skladu sa ORA.ATO.305, treba osigurati minimalno trajanje poduke u učionici.

#### **LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE**

6. Metoda stjecanja ovlaštenja IR(A) u okviru ovog modularnog kursa zasniva se na stjecanju vještina. Međutim, kandidat mora ispunjavati minimalne uvjete navedene u nastavku. Za stjecanje potrebnih vještina može biti potrebno dodatno osposobljavanje.

- (a) Modularni kurs osposobljavanja za ovlaštenje IR(A) zasnovan na stjecanju vještina za jednomotorni avion sastoji se od najmanje 40 sati instrumentalnog letenja s 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 instrumentalno letačko osposobljavanje s instruktorom IRI(A) ili FI(A) ovlaštenim za osposobljavanje za IR, ili
- (B) već ima iskustvo instrumentalnog naleta u letu kao PIC na avionima, u skladu sa ovlaštenjem za privilegiju letenja prema IFR pravilima i u IMC uvjetima,

ti se sati mogu priznati u okviru prethodnih 40 sati do najviše 30 sati,

- ii. Ako je kandidat već odradio instrumentalni nalet s 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. Letačko osposobljavanje u svakom slučaju uključuje najmanje 10 sati instrumentalnog naleta s instruktorom u avionu u ATO-u.

- iv. ukupno trajanje instrumentalnog osposobljavanja s instruktorom ne smije iznositi manje od 25 sati.

- (b) Modularni kurs osposobljavanja za ovlaštenje IR(A) zasnovan na stjecanju vještina za višemotorni avion sastoji se od najmanje 45 sati instrumentalnog letenja s 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 instrumentalno letačko osposobljavanje s instruktorom IRI(A) ili FI(A) ovlaštenim za osposobljavanje za IR ili
- (B) već ima iskustvo instrumentalnog naleta u letu kao PIC na avionima, u skladu sa ovlaštenjem za privilegiju letenja prema IFR pravilima i u IMC uvjetima,

ti se sati mogu priznati u okviru prethodnih 45 sati do najviše 35 sati.

- ii. Ako je kandidat već odradio instrumentalni nalet s 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. Letačko osposobljavanje u svakom slučaju mora iznositi najmanje 10 sati instrumentalnog

- naleta s instruktorom u višemotornom avionu u ATO-u.
- iv. Ukupno trajanje instrumentalnog osposobljavanja s 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 osposobljavanjem kandidat mora obaviti procjenu s provjerom u letu kod prijema na osposobljavanje u ATO-u.
  - (d) Letačko instrumentalno osposobljavanje s instruktorom IRI(A) ili FI(A), u skladu sa prethodnom tačkom (a) podtačkom i. ili (b) podtačkom i., dokumentirano je u posebnoj evidenciji osposobljavanja uz potpis instruktora.
7. Letačko osposobljavanje za modularno stjecanje vještina za ovlaštenje IR(A) uključuje:
- (a) procedure i manevre za osnovni instrumentalni let koji obuhvaćaju najmanje:
    - i. osnovni instrumentalni let bez vanjskih vizuelnih pomagala;
    - ii. horizontalni let;
    - iii. penjanje;
    - iv. spuštanje;
    - v. okrete u ravnom letu, penjanje i spuštanje;
    - 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) prijeletne postupke za IFR, uključujući korištenje letačkog priručnika i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;
  - (c) postupke i manevre za operacije IFR u normalnim, izvanrednim i prinudnim uvjetima leta, a najmanje za:
    - i. prijelaz 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 s 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 stjecanje vještina u sklopu modularnog osposobljavanja za ovlaštenje IR(A) koji imaju dozvolu PPL ili CPL iz dijela FCL te valjano ovlaštenje IR(A) koje je, u skladu sa odredbama iz Priloga 1. Čikaškoj konvenciji, izdala treća zemlja, mogu se u cijelosti priznati zahtjevi vezani uz kurs osposobljavanja iz stava 4. kako bi mu se izdalo ovlaštenje IR(A), kandidat:

- (a) mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti za ovlaštenje IR(A) u skladu sa Dodatkom 7.;
- (b) tokom ispita praktične osposobljenosti dokazati ispitivaču da posjeduje odgovarajući nivo teorijskog znanja iz zrakoplovnog prava, meteorologije te planiranja i provedbe 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 OSPOSOBLJAVANJE**

9. Sadržaj i trajanje procjene s provjere u letu kod prijema na osposobljavanje utvrđuje ATO na temelju prethodnog instrumentalnog letačkog iskustva kandidata.

#### **VIŠEMOTORNI AVIONI**

10. Imatelj ovlaštenja IR(A) za jednomotorne avione koji posjeduje i ovlaštenje za klasu ili tip višemotornih aviona, a želi po prvi put steći ovlaštenje IR(A) za višemotorne avione, mora završiti kurs u ATO-u koji obuhvaća najmanje 5 sati instrumentalnog naleta s 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 uvjetima.
2. Podnositelj 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 zrakoplovu, podnositelj zahtjeva mora posjedovati ovlaštenje za tip helikoptera koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti za IR(H) ili završeno odobreno osposobljavanje za ovlaštenje za tip na tom tipu. Podnositelj zahtjeva mora posjedovati certifikat o uspješno završenom MCC-u ako se ispit praktične osposobljenosti bude provodio u višepilotnim uvjetima.
3. Podnositelj 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. Letačko osposobljavanje i ispit praktične osposobljenosti mora se završiti unutar perioda valjanosti uspješno položenih ispita iz teorijskog znanja.
5. Kurs mora sadržavati:
  - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do IR nivoa znanja;
  - (b) osposobljavanje za instrumentalno letenje.

#### **TEORIJSKO ZNANJE**

6. Odobreni modularni IR(H) kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 150 sati osposobljavanja.

#### **LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE**

7. Jednomotorni IR(H) kurs mora sadržavati najmanje 50 sati instrumentalnog naleta s 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 s 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. Osposobljavanje za instrumentalno letenje mora

- uključivati najmanje 10 sati na IFR certificiranom helikopteru.
8. Višemotorni IR(H) kurs mora sadržavati najmanje 55 sati instrumentalnog naleta s 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 s 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.
 Osposobljavanje za instrumentalno letenje mora uključivati najmanje 10 sati na IFR certificiranom višemotornom helikopteru.
  - 9.1. Imateljima ATPL(H) će se umanjiti teorijsko osposobljavanje za 50 sati.
  - 9.2. Imatelju IR(A) može se smanjiti ukupan broj sati osposobljavanja na 10 sati.
  - 9.3. Imatelju PPL(H)-a s ovlaštenjem za noćno letenje za helikopter ili imatelju CPL(H) ukupan iznos potrebnog instrumentalnog naleta u okviru obuke može biti umanjen za 5 sati.
  10. Do ispita praktične osposobljenosti za IR(A), letačko osposobljavanje mora sadržavati:
    - (a) prijetne postupke za IFR letove, uključujući korištenje priručnika za letenje i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;
    - (b) postupke i manevre za IFR operacije pod normalnim, izvanrednim i prinudnim uvjetima leta, pokrivajući najmanje:
      - prijelaz 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).
  2. Podnositelj zahtjeva za modularni IR(As) kurs osposobljavanja mora biti imatelj PPL(As) s ovlaštenjem za noćno letenje ili CPL(As). Podnositelj zahtjeva za modul proceduralnog instrumentalnog letenja, a koji nije imatelj CPL(As), mora biti imatelj certifikata o završenom osposobljavanju za modul osnovnog instrumentalnog letenja.
  3. Podnositelj 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 podnositelja zahtjeva u osnovnim instrumentalnim letačkim vještinama. Ako je potrebno, mora se pristupiti osposobljavanju za osvježanje 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) osposobljavanje za teorijsko znanje do IR nivoa znanja;
    - (b) osposobljavanje za instrumentalno letenje.

#### TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni modularni IR(As) kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 150 sati osposobljavanja za teorijsko znanje.

#### LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

7. Modularni IR(As) kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 35 sati instrumentalnog naleta s 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 II-u. Najviše do 5 sati instrumentalnog naleta na uređaju može se izvoditi na FNPT-u I.
8. Imatelj CPL(As) ili imatelj certifikata o završenom kursu za osnovni instrumentalni letački modul može imati ukupan broj sati osposobljavanja zahtijevanog u stavu 7 umanjen za 10 sati. Ukupno letačko osposobljavanje za instrumentalno letenje mora biti usklađeno sa stavom 7.
9. Ako je podnositelj zahtjeva imatelj IR u drugoj kategoriji zrakoplova ukupan zahtijevani broj sati letačkog osposobljavanja može se umanjiti za 10 sati na zračnim brodovima.
10. Do ispita praktične osposobljenosti za IR(A), letačko osposobljavanje 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,
        - spuštanje,
        - okreti u ravnom letu, penjanju, spuštanju;
      - instrumentalni uzorak;
      - radionavigacija;
      - isprava neobičajenih položaja;
      - upotreba ograničenog broja instrumenata;
    - (b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja:
      - i. prijetne postupke za IFR letenje, uključujući korištenje priručnika za letenje i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;

#### C. Modularni IR(As) kurs osposobljavanja OPĆENITO

1. Cilj modularnog IR(As) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti potrebnog za upravljanje zračnim brodovima u IFR-u i u IMC uvjetima. Kurs se sastoji od dva modula, koji se mogu pohađati svaki zasebno ili kombinirano:
  - (a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja
    - Ovaj modul se sastoji od 10 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, od čega do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na BITD-u, FNPT I-u ili II, ili na FFS-u. Nakon završetka modula osnovnog instrumentalnog letenja, podnositelju zahtjeva se mora izdati certifikat o završetku osposobljavanja.
    - (b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja
      - Ovaj modul sastoji se od preostalog dijela programa osposobljavanja za IR(As), 25 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, i kursa teorijskog znanja za IR(As).

- ii. postupke i manevre za IFR operacije pod normalnim, izvanrednim i prinudnim uvjetima leta, koje pokrivaju najmanje:
  - prijelaz 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 zračnim 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. Podnositelj zahtjeva za IR mora biti provjeren na istom tipu ili klasi aviona na kojem je bio osposobljavan.
2. Podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti sve relevantne sekcije provjere. Ako ne zadovolji bilo koju stavku u sekciji, smatra se da tu sekciju nije zadovoljio. Ako podnositelj zahtjeva ne položi više od jedne sekcije, podnositelj zahtjeva će morati ponovno pristupiti polaganju cijele provjere. Podnositelj zahtjeva koji je pao samo jednu sekciju, polagaće ponovno samo tu sekciju. Ako kod ponovnog polaganja podnositelj zahtjeva nije položio bilo koju sekciju, uključujući i onu koju je pao na prethodnom polaganju, podnositelj zahtjeva će morati ponovno polagati cijelu provjeru ponovno. Sve relevantne sekcije provjere praktične osposobljenosti podnositelj zahtjeva mora položiti u periodu od 6 mjeseci. Ako ne položi sve relevantne sekcije provjere u dva pokušaja, podnositelj zahtjeva će biti poslan na dodatno osposobljavanje.
3. Dodatno osposobljavanje može biti potrebno ako provjera nije uspješno položena. Broj polaganja provjere praktične osposobljenosti nije ograničen.

#### PROVOĐENJE PROVJERE

4. Provjerom se simulira stvaran let. Rutu kojom će se letjeti će odabrati ispitivač na provjeri. Važan element je sposobnost podnositelja zahtjeva da isplanira i provede let koristeći dobiveni briefing materijal. Podnositelj 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 podnositelj zahtjeva odluči prekinuti ispit praktične osposobljenosti iz razloga koje ispitivač smatra neopravdanim, podnositelj 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 nahodjenju 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. Podnositelj zahtjeva mora upravljati zrakoplovom s pozicije gdje može obavljati sve zadaće vode zrakoplova, te će izvoditi ispit kao da nema drugih članova posade. Ispitivač neće sudjelovati niti u jednom dijelu operiranja zrakoplovom, osim ako je potrebno da intervenira u interesu sigurnosti, ili kako bi se izbjegao nepotrebnost zastoja ostalog prometa. Odgovornost za let se mora uskladiti s nacionalnim propisima.
- 8. Visinu odluke, minimalnu visinu poniranja i tačku neuspjelog prilaza će odrediti podnositelj zahtjeva i usuglasiti s ispitivačem.
- 9. Podnositelj zahtjeva za IR će ukazivati ispitivaču provjere i zadaće koje izvodi, uključujući identifikaciju radionavigacijskih sredstava. Provjere se moraju obaviti u skladu sa odobrenim *ček-listama* za zrakoplov na kojem se provodi ispit. Tokom predpoletne provjere za ispit, podnositelj zahtjeva mora obaviti podešavanje snage i brzine. Podatke o performansama za polijetanje, prilaz i slijetanje podnositelj zahtjeva mora izračunati u skladu sa operativnim priručnikom ili letačkom priručniku zrakoplova kojim se koristi.

#### ODSTUPANJA TOKOM LETAČKOG ISPITA

10. Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost da:
  - upravlja zrakoplovom unutar njegovih ograničenja;
  - izvodi sve manevre glatko i precizno;
  - pokazuje dobru prosudbu i vođenje zrakoplova; primjenjuje aeronautička znanja; i
  - održava kontrolu zrakoplova 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 kvalitete upravljanja i performanse zrakoplova koji se koristi.

Visina		
Općenito		±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 ravnina poniranja		pola otklona, azimut i
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. - PREDPOLETNE OPERACIJE I ODLET	
Korištenje ček-liste, letačke vještine, postupci protiv zaleđivanja i za odleđivanje itd. primjenjivi u svim odjeljcima	
a	Korištenje letačkog priručnika (ili slično) posebno za izračunavanje performansi, mase i ravnoteže
b	Korištenje dokumenata servisa zračnog prometa, meteoroloških dokumenata
c	Priprema ATC plana leta, IFR plan leta/log
d	Prepoletni pregled
e	Meteorološki minimumi
f	Taksiranje
g	Prepoletni briefing, polijetanje
h (0)	Prijelaz na instrumentalni let
i (0)	Postupci instrumentalnog odleta, podešavanje visinomjera
j (0)	Saradnja s ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELJAK 2. - OPĆE UPRAVLJANJE (0)	
a	Upravljanje avionom koristeći isključivo instrumente, uključujući: horizontalni let pri različitim brzinama, trim
b	Penjući i ponirući zaokreti s održavanjem standardnog ( <i>Rate 1</i> ) zaokreta
c	Vraćanje iz neuobičajenih položaja, uključujući zaokrete od 45° stupnjeva i oštre poniruće zaokrete
d (*)	Povratak iz prevlačenja u horizontalni let, penjući/ponirući zaokreti u konfiguraciji za slijetanje
e	Ograničeni panel: stabilizirajuće penjanje ili poniranje, horizontalni standardni zaokreti ( <i>Rate 1</i> ) u dani smjer leta, vraćanje iz neuobičajenih položaja - primjenjivo samo za avion
ODJELJAK 3. - IFR POSTUPCI NA RUTI ( <sup>4</sup> )	
a	Praćenje, uključujući presretanje signala, npr. NDB, VOR, RNAV
b	Korištenje radionavigacijskih 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, zapisi s leta, potrošnja goriva, upravljanje sistemima
g	Procedure zaštite od zaleđivanja ako je potrebno simulirati
h	Saradnja s ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELJAK 4. - PROCEDURE PRECIZNOG PRILAZA (0)	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih 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 (stabilizirani prilaz)
h (+)	Prekinuti prilaz
i (+)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje
j	Saradnja s ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELJAK 5. - PROCEDURE NEPRECIZNOG PRILAZA (0)	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih 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 (stabilizirani prilaz)
h (+)	Prekinuti prilaz
i (+)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje
j	Saradnja s ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELJAK 6. - LET S 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 s 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. - PREDPOLETNE OPERACIJE I ODLET	
Korištenje ček-liste, letačke vještine, postupci protiv zaleđivanja i odleđivanje itd. primjenjivi u svim sekcijama	
a	Korištenje letačkog priručnika (ili slično) posebno za izračunavanje performanse, mase i ravnoteže
b	Korištenje dokumenata servisa zračnog prometa, meteoroloških dokumenata
c	Priprema ATC plana leta, IFR plan leta/log
d	Prepoletni pregled
e	Meteorološki minimumi
f	Taksiranje/Zračno taksiranje u skladu sa ATC ili instrukcijama instruktora
g	Prepoletni briefing, Procedure i provjere
h	Prijelaz na instrumentalni let
i	Postupci instrumentalnog odleta

ODJELJAK 2. - OPĆE UPRAVLJANJE	
a	Upravljanje avionom koristeći isključivo instrumente, uključujući:
b	Penjući i ponirući zaokreti s održavanjem Rate 1 zaokreta
c	Vraćanje iz neobičajenih položaja, uključujući zaokreti od 30° stupnjeva i oštri ponirući zaokreti
ODJELJAK 3. - IFR POSTUPCI NA RUTI	
a	Praćenje, uključujući presretanje signala, npr. NDB, VOR, RNAV
b	Korištenje radionavigacijskih 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, zapisi s leta, potrošnja goriva, upravljanje sistemima
g	Procedure zaštite od zaleđivanja ako je potrebno simulirati
h	Saradnja s ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELJAK 4. - PROCEDURE PRECIZNOG PRILAZA	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih 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 (stabilizirani prilaz)
h (*)	Prekinuti prilaz
i (*)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje
j	Saradnja s ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELJAK 5. - PROCEDURE NEPRECIZNOG PRILAZA	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih 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 (stabilizirani prilaz)
h (*)	Prekinuti prilaz
i (*)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje (*)
j	Saradnja s ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELJAK 6. - ABNORMALNE PROCEDURE I PROCEDURE HITNOSTI	
Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljcima 1. do 5. Ispit se mora odnositi na kontroliranje helikoptera, identificiranje 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 ( <i>flight director</i> ) (***) Precizni prilaz ručno sa komandnim navigacionim uređajem ( <i>flight director</i> )(***)

(\*) Provešće se u odjeljku 4. ili 5.

(\*\*) Samo na višemotornim helikopterima

(\*\*\*) Samo jedna stavka se provjerava

**Zračni brodovi**

ODJELJAK 1. - PREDPOLETNE OPERACIJE I ODLET	
Korištenje ček-liste, letačke vještine, postupci protiv odleđivanja i odleđivanja itd. primjenivi u svim sekcijama	
a	Korištenje letačkog priručnika (ili slično) posebno za izračunavanje performanse, mase i ravnoteže
b	Korištenje dokumenata servisa zračnog prometa, meteoroloških dokumenata
c	Priprema ATC plana leta, IFR plan leta/log
d	Pretpoletni pregled
e	Meteorološki minimumi
f	Pretpoletni brifing, postupak oslobađanja veza ( <i>off-mast</i> ), manevriranje na zemlji
g	Polijetanje
h	Prijelaz na instrumentalni let
i	Postupci instrumentalnog odleta, podešavanje visinomjera
j	Saradnja s ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELJAK 2. - OPĆE UPRAVLJANJE	
a	Upravljanje zračnim brodom koristeći isključivo instrumente
b	Penjući i ponirući zaokreti s održanom kutnom brzinom skretanja
c	Vraćanje iz neobičajenih položaja
e	Ograničeni panel
ODJELJAK 3. - IFR POSTUPCI NA RUTI	
a	Praćenje, uključujući presretanje signala, npr. NDB, VOR, RNAV
b	Korištenje radionavigacijskih 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, zapisi s leta, potrošnja goriva, upravljanje sistemima
g	Saradnja s ATC - usklađenost, R/T procedure



ODJELJAK 4. - PROCEDURE PRECIZNOG PRILAZA	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih 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	Stabilizirani prilaz (visina, brzina i kontrola smjera)
h (+)	Prekinuti prilaz
i (+)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje
j	Saradnja s ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELJAK 5. - PROCEDURE NEPRECIZNOG PRILAZA (*)	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih 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	Stabilizirani prilaz (visina, brzina i kontrola smjera)
h (+)	Prekinuti prilaz
i (+)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje
j	Saradnja s ATC - usklađenost, R/T procedure
ODJELJAK 6. - LET S NEOPERATIVNIM MOTOROM	
Ovaj se odjeljak može kombinirati s odjeljcima 1. do 5. Testiranje se odnosi na vladanje zračnim brodom, identifikaciju neoperativnog motora, hitne mjera, mjere koje slijede te provjere i točnost 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 s 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 imatelj dozvole produžava IR privilegije za jednomotorni ili jednopilotni višemotorni avion, kako odgovara.

Kada je provedena provjera stručnosti uključujući IR, i imatelj ima valjan:	Priznavanje se priznaje za IR dio u provjeri stručnosti za:
MP ovlaštenje za tip: Ovlaštenje za tip za složene zrakoplove visokih performansi	SE klasu (*) i SE ovlaštenje za tip (*) i SP ME klasu, i SP ME ovlaštenje za tip složenog zrakoplova koji nema visoke performanse, samo se priznaje sekcija 3B ispita praktične osposobljenosti za jednopilotni složeni avion koji nema visoke performanse (*)
SE ME ovlaštenje za tip složenog zrakoplova koji nema visoke performanse, kojim se izvode jednopilotne operacije	SE ME klasu (*) i SP ME ovlaštenje za tip složenog zrakoplova koji nema visoke performanse, i SE ovlaštenje za klasu i tip (*)
SP ME ovlaštenje za tip složenog zrakoplova koji nema visoke performanse, ograničen na višepilotne operacije	(a) SP ME klasu (*) i (b) SP ME ovlaštenje za tip složenog zrakoplova koji nema visoke performanse (*), i (c) SE ovlaštenje za klasu i tip (*)
SP ME ovlaštenje za klasu, kojim se izvode jednopilotne operacije	SE ovlaštenje za klasu i tip, i SP ME klasu, i SP ME ovlaštenje za tip složenog zrakoplova koji nema visoke performanse (*)
SP ME ovlaštenje za klasu, ograničen na višepilotne operacije	SE ovlaštenje za klasu i tip (*), i SP ME klasu (*), i SP ME ovlaštenje za tip složenog zrakoplova koji nema visoke performanse (*)
SP SE ovlaštenje za klasu	SE ovlaštenje za klasu i tip
SP SE ovlaštenje za tip	SE ovlaštenje za klasu i tip

(\*) Ako je unutar posljednjih 12 mjeseci podnositelj 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, podnositelj 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 imatelj dozvole produžava IR privilegije za jednomotorni ili jednopilotni višemotorni avion, kako odgovara.

Kada je provedena provjera stručnosti uključujući IR, i imatelj ima valjan:	Priznavanje se priznaje za IR dio u provjeri stručnosti za:
MPH ovlaštenje za tip	SE ovlaštenje za tip (*), i SP ME ovlaštenje za tip (*).
SP ME ovlaštenje za tip, kojim se izvode jednopilotne operacije	SE ovlaštenje za tip, SP ME ovlaštenje za tip
SP ME ovlaštenje za tip, ograničen na višepilotne operacije	SE ovlaštenje za tip (*), SP ME ovlaštenje 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.**

Osposobljavanje, ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za MPL, ATPL, ovlaštenje za tip i klasu, i provjera stručnosti za IR

**A. Općenito**

1. Podnositelj zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti mora biti osposobljavan na istoj klasi ili tipu zrakoplova koji će se koristiti na ispitu.
2. Ako se ne polože sve sekcije ispita u dva pokušaja, zahtjevače se dodatno osposobljavanje.
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 ustanovljenima 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 zrakoplova, kako je određeno u podacima o operativnoj prikladnosti ustanovljenima u skladu sa dijelom 21.
5. Osim u slučaju ispita praktične osposobljenosti za stjecanje ATPL, kada je to određeno u podacima o operativnoj prikladnosti ustanovljenima u skladu sa dijelom 21. za određeni zrakoplov, mogu se priznati stavke ispita praktične osposobljenosti specifične za druge tipove i varijante ako je pilot za njih kvalificiran.

**PROVOĐENJE ISPITA/PROVJERE**

6. Ispitivač može izabrati za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti između različitih scenarija relevantnih operacija razvijenih i odobrenih od strane nadležnog tijela. Simulator letenja ili drugi uređaji za vježbanje, kada su raspoloživi, će se koristiti, kako je definirano u ovom dijelu.
7. Tokom provjera stručnosti, ispitivač će provjeriti da imatelj ovlaštenja za klasu ili tip posjeduje adekvatni nivo teorijskog znanja.
8. Ako podnositelj zahtjeva odluči prekinuti ispit praktične osposobljenosti iz bilo kojeg razloga koji ispitivač smatra neopravdanim, podnositelj zahtjeva će morati ponovno 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 podnositeljova demonstracija letačkih sposobnosti zahtijeva ponavljanje cijelog ispita.
10. Od podnositelja zahtjeva će se zahtijevati da upravlja zrakoplovom s mjesta, gdje može demonstrirati 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 prijetne pripreme za ispit od podnositelja zahtjeva će se tražiti da odredi postavke snaga i brzina. Podnositelj zahtjeva će ispitivaču ukazivati na sve provjere i zadatke koje izvodi, uključujući identifikaciju radionavigacijskih sredstava. Provjere se moraju obaviti u skladu sa odobrenim ček-listama za zrakoplov na kojem se provodi ispit, te ako je primjenjivo, u provjeru će se uključiti MCC koncept. Podatke o performansama za polijetanje, prilaz i slijetanje podnositelj zahtjeva mora izračunati u skladu sa operativnim priručnikom ili letačkim priručnikom

zrakoplova kojim se koristi. Visine odluke, minimalne visine poniranja i tačka prekinutog prilaza će se odrediti uz suglasnost ispitivača.

12. Ispitivač neće ni na koji način sudjelovati u operaciji zrakoplova, osim ako je potrebna njegova intervencija u interesu sigurnosti ili da izbjegnju neprihvatljiva kašnjenja drugog prometa.

**SPECIFIČNI ZAHTEJEVI ZA ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI ZA OVLAŠTENJE ZA TIP ZA VIŠEPILOTNI ZRAKOPLOV, ZA OVLAŠTENJE ZA TIP ZA JEDNOPILOTNI ZRAKOPLOV, KADA SE OPERIRA U VIŠEPILOTNIM OPERACIJAMA, ZA MPL I ATPL**

13. Ispit praktične osposobljenosti za višepilotni zrakoplov ili za jednopilotni avion kojim se operira u višepilotnom operacijama će se izvoditi u višepilotnom okruženju. Drugi podnositelj zahtjeva ili drugi kvalificirani pilot za taj tip može imati funkciju drugog pilota. Ako se koristi zrakoplov, drugi pilot će biti ispitivač ili instruktor.
14. Podnositelj zahtjeva će operirati kao PF tokom izvođenja svih sekcija ispita praktične osposobljenosti, osim tokom nenormalnih ili procedura hitnosti, koje može izvoditi kao PF ili kao PNF u skladu sa MCC procedurama. Podnositelj zahtjeva za inicijalno stjecanje ovlaštenja za tip višepilotnog zrakoplova ili za ATPL će također demonstrirati sposobnost da bude u ulozi kao PNF. Podnositelj zahtjeva može izabrati da li će ispit praktične osposobljenosti provoditi u lijevom ili desnom sjedalu, ako će se svi dijelovi ispita provoditi s izabranog sjedala.
15. Sljedeće dijelove će ispitivač specifično provjeriti za podnositelje zahtjeva za ATPL ili ovlaštenje za tip višepilotnog zrakoplova ili za višepilotne operacije u jednopilotnom avionu proširujući dužnosti podnositelja zahtjeva na PIC, bez obzira da li je podnositelj zahtjeva u ulozi PF ili PNF:
  - a) upravljanje koordinacijom osoblja
  - b) održavanje općenitog nadziranja operacija zrakoplova koristeći prikladan nadzor, i
  - c) postavljanje prioriteta i donošenje odluka u skladu sa aspekta sigurnosti i relevantnih pravila i regulative prikladne za operativnu situaciju, uključujući slučajeve hitnosti.
16. Ispit/provjera bi trebala biti pod IFR ako je uključeno ovlaštenje za IR, te koliko god je moguće treba se simulirati okruženje komercijalnog zračnog prometa. Suštinski elementi koji se moraju provjeriti su sposobnost planiranja i izvođenje leta koristeći rutinski materijal za briefing.
17. Kada je u kursu za ovlaštenje za tip uključeno manje od dva sata letenja na zrakoplovu, ispit praktične osposobljenosti se može obaviti u FFS i može se odraditi prije letačkog osposobljavanja na zrakoplovu. U tom slučaju, certifikat o završenom kursu za ovlaštenje za tip uključujući letačko osposobljavanje na zrakoplovu će se prosljediti nadležnom tijelu prije nego se ovlaštenje za tip upiše u dozvolu podnositelja zahtjeva.

**B. Specifični zahtjevi za kategorije aviona  
PROLAZNE OCJENE**

1. U slučaju jednopilotnih aviona, uz iznimku složenih aviona visokih performansi, podnositelj 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, podnositelj zahtjeva mora polagati cijeli ispit ili provjeru ponovno u cijelosti. Podnositelj zahtjeva koji ne

položi samo jedan odjeljak će polagati odjeljak koju nije položio. Pad bilo koje sekcije ponovnog polaganja ispita ili provjere, uključujući sekcije koje je podnositelj zahtjeva na prethodnom ispitu/provjeri položio, znači da podnositelj zahtjeva mora u cijelosti 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, podnositelj zahtjeva mora položiti sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti. Pad u više od pet dijelova znači da podnositelj zahtjeva mora ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Svaki podnositelj zahtjeva koji padne pet ili manje dijelova će polagati dijelove koje je pao ponovno. Pad bilo kojeg dijela ispita u ponovljenom ispitu ili provjeri, uključujući one dijelove koje je podnositelj zahtjeva na prethodnom ispitu/provjeri položio, znači da podnositelj zahtjeva mora u cijelosti ponoviti cijeli ispit ili provjeru. Sekcija 6 nije dio ispita praktične osposobljenosti za ATPL ili MPL. Ako podnositelj zahtjeva padne ili ne pristupi polaganju sekcije 6., ovlaštenje za tip će se upisati bez privilegije za CAT II ili CAT III. Kako bi proširio privilegije na CAT II ili CAT III, podnositelj zahtjeva mora položiti odjeljak 6. na odgovarajućem tipu zrakoplova.

#### ODSTUPANJA TOKOM LETAČKOG ISPITA

3. Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost da:
- upravlja zrakoplovom unutar njegovih ograničenja;
  - izvodi sve manevre glatko i precizno;
  - pokazuje dobru prosudbu i vođenje zrakoplova;
  - primjenjuje aeronautička znanja; i
  - održava kontrolu zrakoplova cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod procedure ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje
  - razumije i primjenjuje procedure za koordinaciju posade i za onesposobljenost člana letачke posade, i
  - komicira efikasno s ostalim članovima posade ako je primjenjivo
4. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje radi turbulencije i kvalitete upravljanja i performanse zrakoplova koji se koristi:

Visina		
Općenito	±	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 ravnina 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:
- Sljedeći simboli znače:  
P = Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao Pilot flying (PF) i Pilot not Flying (PNF)  
X = Koriste se simulatori letenja za ovu vježbu, ako su raspoloživi, u slučaju da nisu avion se može koristiti za manevre i procedure  
P# = Osposobljavanje će biti dopunjeno nadzornom inspekcijom aviona
  - Praktično osposobljavanje će se izvoditi na nivou opreme za osposobljavanje prikazano kao (P), ili se može izvoditi na većem nivou opreme prikazanom kao strelica (-->)  
Sljedeće skraćenice se koriste za označavanje opreme za osposobljavanje  
A = Avion  
FFS = Simulator letenja  
FTD = Uređaj za letačko osposobljavanje (uključujući FNPT II za ME ovlaštenje za klasu)
  - 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, ovlaštenje za klasu ili tip će biti ograničeno na VFR.
  - 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 odrađiti ako je odrađena sekcija 3B.
  - Gdje se pojavljuje slovo „M” u ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, označuje obaveznu vježbu ili izbor gdje se pojavljuje više od jedne vježbe.
  - FFS ili FNPT II će se koristiti za praktično osposobljavanje za tip ili klasu višemotornih aviona ako su dio odobrenog kursa za ovlaštenje za klasu ili tip. Sljedeće će biti primjenjivo za odobrenje takvog kursa.:
    - kvalifikacija FFS ili FNPT II kako je utvrđena u odgovarajućim zahtjevima dijela ARA i dijela ORA;
    - kvalificiranost instruktora;
    - količina osposobljavanja na FFS ili FNPT II tokom kursa;
    - kvalifikacije i prethodno iskustvo na sličnim tipovima pilota koji se osposobljava.
  - Kada se ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti provodi u višepilotnim operacijama, ovlaštenje za tip će biti ograničeno na višepilotne operacije.

JEDNOPILOTNI AVIONI, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
	Manevri/Procedure	FTD	FFS	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera FFS A
<b>ODJELJAK 1</b>						
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 Unutarnja			P		M	
1.3 Pokretanje motora: Normalno Tehničke neispravnosti	P-->	-->	-->		M	
1.4 Taksiranje		P-->	-->		M	
1.5 Prijetne provjere: Provjera motora (ako je primjenjivo)	P-->	-->	-->		M	
1.6 Procedure polijetanja: Normalna s namještanjem zakrilaca po letačkom priručniku Bočni vjetar (ako postoje uvjeti)		P-->	-->			
1.7 Penjanje: Vx/Vy Zaokreti u zadani smjer Izravnavanje		P-->	-->		M	
1.8 ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure						
<b>ODJELJAK 2.</b>						
2 Rad iz zraka						
2.1 Ravan i horizontalan let na različitim brzinama uključujući let na kritično malim brzinama s 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 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)		P-->	-->		M	
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						
<b>ODJELJAK 3.A</b>						
3A Rutne VFR procedure (vidjeti B.5(c) i (d))						
3A.1 Plan leta, računaska navigacija i čitanje karte						
3A.2 Održavanje visine, smjera i brzine						
3A.3 Orijentacija, vremenska točnost i ispravljanje ETA-e						
3A.4 Upotreba radio-navigacijskih sredstava (ako je primjenjivo)						
3A.5 Upravljanje letom (zapisnik tijekom leta, rutinske provjere uključujući gorivo, sisteme i zaleđivanje)						
3A.6 ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure						
<b>ODJELJAK 3. B</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 zrakoplova po visini)		P-->	-->		M	
3B.5* Neprecizni prilaz do MDH/A i MAP		P-->	-->		M	

JEDNOPILOTNI AVIONI, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
	Manevri/Procedure	FTD	FFS	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	
					Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
					FFS A	
3B.6* Vježbe letenja uključujući simulirani otkaz kompasa i prikaznika položaja: Standardni (Rate 1) zaokreti Vadenje iz neuobičajenih položaja	P-->	P-->	-->		M	
B.7* Otkaz prikaznika prilazne putanje zrakoplova po visini ili po smjeru	P-->	-->	-->			
3B.8* ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure						
Namjerno ostavljeno prazno						
ODJELJAK 4.						
4 Dolazak i slijetanja		P-->	-->		M	
4.1 Aerodomska 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 uvjeti)		P-->	-->			
4.5 Prilaz i slijetanje s oduzetom snagom od 2 000' iznad slijetne staze (samo jednomotorni zrakoplovi)		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 postupci hitnosti (Ovaj odjeljak se se može kombinovati s odjeljcima 1. do 4.)						
5.1 Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini		P-->	-->		M	
5.2 Simulirani otkaz motora nakon polijetanja (samo jednomotorni zrakoplovi)			P		M	
5.3 Simulirano prisilno slijetanje bez snage (samo jednomotorni zrakoplovi)			P		M	
5.4 Simulirani postupci hitnosti: 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 kombinirati 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 ovlaštenja za tip kako je primjenjivo.

X = Koriste se simulatori za ovu vježbu ako su raspoloživi, u slučaju da nisu, avion se može koristiti za manevre i procedure.

P# = Osposobljavanje će biti dopunjeno nadzornom inspekcijom aviona.

(b) Praktično osposobljavanje će se izvoditi na nivou opreme za osposobljavanje prikazano kao (P), ili se može izvoditi na većem nivou opreme prikazanom strelicom (-->)

Sljedeće skraćenice se koriste za označavanje opreme za osposobljavanje

A = Avion

FFS = Simulator letenja

FTD = uređaj za letačko osposobljavanje (uključujući FNPT II za ME ovlaštenje za klasu)

OTD = Drugi uređaji za vježbanje

(c) Dijelovi označeni zvjezdicom (\*) će se letjeti isključivo koristeći instrumente. Ako se ovaj uvjet ne zadovolji tokom ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti, ovlaštenje za tip će biti ograničeno samo na VFR.

(d) Gdje se pojavljuje slovo „M” u ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, označuje obaveznu vježbu.

(e) FFS će se koristiti za praktično osposobljavanje i ispitivanje za ovlaštenje za tip ako je FFS dio odobrenog kursa osposobljavanja za ovlaštenje za

- tip. Sljedeće će biti primjenjivo za odobrenje takvog kursa:
- kvalifikacija FFS ili FNPT II, kako je naznačeno u dijelu-OR;
  - kvalificiranost instruktora;
  - količina osposobljavanja na FFS ili FNPT II tokom kursa;
  - kvalifikacije i prethodno iskustvo na sličnim tipovima pilota koji se osposobljava.
- (f) Manevri i procedure će uključivati i MCC za pilote višmotornih aviona i za jednopilotne složene avione visokih performansi u višepilotnim 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, ovlaštenje za tip će biti ograničeno na višepilotne operacije. Ako podnositelj zahtjeva traži privilegije za jednopilotne operacije, manevari/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 izdano ovlaštenje za tip s restrikcijom, a u skladu sa FCL 720.A(e), podnositelji zahtjeva će morati ispuniti jednake zahtjeve za ovlaštenje za tip kao i drugi podnositelji zahtjeva osim praktičnih vježbi koje se odnose na faze polijetanja i slijetanja.

VIŠEPILOTNI AVION I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVION VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
	Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera FFS A	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
<b>ODJELJAK 1</b>								
1 Priprema leta	P							
1.1 Izračun sposobnosti								
1.2 Vizuelni vanjski pregled aviona; lokacija svake stavke i svrha inspekcije	P#			P				
1.3 Provjera kokpita		P-->	-->	-->				
1.4 Korištenje ček-liste prije startanja motora, procedura startanja, provjera radio navigacijske opreme, provjera opreme, odabir i postavljanje navigacijske i komunikacijske opreme	P-->	-->	-->	-->			M	
1.5 Taksiranje u skladu sa instrukcijama kontrole leta ili instruktora letenja			P-->	-->				
1.6 Prepolletna provjera		P-->	-->	-->			M	
<b>ODJELJAK 2</b>								
2 Polijetanja								
2.1 Normalno polijetanje s različitim korištenjem 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 ( <i>commuter</i> ), 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	
<b>ODJELJAK 3</b>								
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 Zrakoplov se ne može koristiti za ovu vježbu				
3.3 Normalan rad sistema i kontrola inženjerskog panela	P-->	-->	-->	-->				



VIŠEPILOTNI AVION I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVION VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOBLJAVANJE					ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP ISPIT PRAKTIČNE OSPOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
	Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera FFS A	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
3.9.3.1* Ručno upravljanje, bez uređaja za upravljanje letom (flight director)				-->	-->		M (samo ispit praktične osposobljenosti)	
3.9.3.2* Ručno upravljanje, s flight directorom				P-->	-->			
3.9.3.3* S autopilotom				P-->	-->			
3.9.3.4* Ručno, simulacijom otkaza jednog motora; simulacija otkaza jednog motora mora započeti za vrijeme završnog prilaza prije prelaska vanjskog 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 ili kao kategorija aviona za kratke linije ( <i>commuter</i> ) (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), no 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				P-->	-->		M	
3.9.4* Neprecizni prilaz do MDH/A				P*->	-->		M	
3.9.5 Krug prilaženja pod sljedećim uvjetima: (a)* prilaz do minimalne dopuštene visine za krug prilaženja na dotičnom aerodromu u skladu sa lokalnim instrumentalnim prilaznim sredstvima u simuliranim instrumentalnim uvjetima leta; nakon kojeg slijedi: (b) krug prilaženja na drugu stazu za slijetanje najmanje 90° od središnje crte završnog prilaza koji se koristi u tački (a), na minimalnoj dopuštenoj visini kruga prilaženja Primjedba: ako (a) i (b) nije moguće izvesti iz razloga ATC, može se izvesti simulirani niski vizuelni krug prilaženja.				P-->	-->			
<b>ODJELJAK 4.</b>								
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*->	-->			
<b>ODJELJAK 5.</b>								
5 Slijetanja								
5.1 Normalna slijetanja* također poslije ILS prilaza s prelaskom na vizuelni prilaz prilikom dostizanja DH				P				
5.2 Slijetanje sa simulacijom zaglavljenja horizontalnog stabilizatora u bilo kojem položaju koji nije onaj na koji je podešen				P-->	Ne može se koristiti zrakoplov za ovu vježbu			
5.3 Slijetanje s bočnim vjetrom (avion ako je prikladno)				P-->	-->			
5.4 Skolski 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:				P	X		M samo FFS (samo	



VIŠEPILOTNI AVION I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVION VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ATPL/MPL/OVLAŠTENJE 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
FFS A								
- avion s tri motora: centralni i jedan vanjski motor koliko je to moguće u skladu sa podacima iz AFM - avion s četiri motora: dva motora na jednoj strani							praktični ispit	
Opća napomena: Specijalni zahtjevi za proširenje ovlaštenja za tip za instrumentalne prilaze do visine odluke manje od 200 stopa (60 m), npr. CAT II/III operacije.								
<b>ODJELJAK 6.</b>								
Ovlaštenje za tip za instrumentalne prilaze na visinu manju od 60 m (200ft)(CATII/III). Sljedeći manevri i procedure su minimalni uvjeti za osposobljavanje za odobrenje instrumentalnog prilaza na DH manju od 60 m (200 ft) Tokom sljedećih instrumentalnih prilaza i procedura prekinutog slijetanja koristeći 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 Zrakoplov se ne može koristiti za ovu vježbu		M*	
6.2* ILS Prilaz: U simuliranim instrumentalnim uvjetima leta do primjenjive DH, koristeći se sistemom za navođenje. Standardne procedure za koordinaciju posade (SOP) će se kontrolirati			P-->		-->		M	
6.3* Prekinuti prilaz: Poslije prilaza kako je prikazano u 6.2 prilikom dostizanja DH. Osposobljavanje će uključivati i proceduru prekinutog prilaza zbog (simuliranog) nedovoljnog RVR, smicanja vjetra, skretanja zrakoplova izvan granica prilaza za uspješan prilaz, otkaz zemaljske/avionske opreme prije dostizanja DH i procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom opreme u avionu.			P-->		-->		M*	
6.4* Slijetanje(a) S vizuelnom referencom uspostavljenom na DH koja sledi nakon instrumentalnog prilaza. Oviseci o specifičnom sistemu navođenja, obavljaće se automatsko slijetanje.			P-->		-->		M	
Primjedba: CAT II/III operacije se trebaju provesti u skladu sa odgovarajućim zahtjevima zračnog prometa								

**7. Ovlaštenje za klasu - voda.**

Sekcija 6 će se izvoditi za produžavanje ovlaštenja za višemotornu klasu za vodu, samo VFR, kada nije udovoljeno zahtjevu iskustva od 10 rutnih sektora u zadnjih 12 mjeseca.

OVLAŠTENJE ZA KLASU VODA	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE	
Manevri/Procedure	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
<b>ODJELJAK 1.</b>		
1 Odlet		
1.1 Priprema za let uključuje: Dokumentacija Masa i ravnoteža Meteorološki izvještaj NOTAM		
1.2 Provjera prije pokretanja motora Vanjska/Unutarnja		
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 s ugašenim motorima		
1.8 Prijetne provjere: Paljenje motora (ako je primjenjivo)		
1.9 Procedura polijetanja Normalno s postavljanjem pretkrilaca po Letačkom priručniku (ako uvjeti dozvoljavaju)		
1.10 Penjanje Zaokreti u zadani smjer Izravnavanje		
1.11 ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure		
<b>ODJELJAK 2.</b>		
2 Rad iz zraka (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)		

<b>OVLAŠTENJE ZA KLASU VODA</b>	<b>PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE</b>	
<b>Manevri/Procedure</b>	<b>Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja</b>	<b>Inicijali ispitivača nakon završenog ispita</b>
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		

<b>ODJELJAK 3.</b>		
3 Rutne procedure VFR 3.1 Plan leta, računski navigacija i čitanje karte		
3.2 Održavanje visine, smjera i brzine		
3.3 Orijentacija, vremenska točnost i ispravljanje ETA-e		
3.4 Upotreba radio-navigacijskih sredstava (ako je primjenjivo)		
3.5 Upravljanje letom (zapisnik tijeka leta, rutinske provjere uključujući gorivo, sisteme i zaledivanje)		
3.6 ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure		

<b>ODJELJAK 4.</b>		
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 uvjeti)		
4.5 Prilaz i slijetanje s oduzetom snagom od 2 000' iznad slijetne staze (samo jednomotorni zrakoplovi)		

<b>OVLAŠTENJE ZA KLASU VODA</b>	<b>PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE</b>	
<b>Manevri/Procedure</b>	<b>Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja</b>	<b>Inicijali ispitivača nakon završenog ispita</b>
4.6 Produžavanje s minimalne visine		
4.7 Slijetanje na staklastu vodu Tvrdno slijetanje na vodu		
4.8 ATC saradnja - pridržavanje, R/T procedure		

ODJELJAK 5.		
5 Abnormalne procedure i postupci hitnosti (Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljcima 1. do 4.)		
5.1 Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini		
5.2 Simulirani otkaz motora nakon polijetanja (samo jednomotorni zrakoplovi)		
5.3 Simulirano prisilno slijetanje bez snage (samo jednomotorni zrakoplovi)		
5.4 Simulirani postupci hitnosti: 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 kombinirati 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		

### C. Specifični zahtjevi za kategorije helikoptera

- U slučaju ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za ovlaštenje za tip ili ATPL podnositelj 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 podnositelj zahtjeva mora ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Svaki podnositelj zahtjeva koji padne pet ili manje dijelova će polagati dijelove koje je pao ponovno. Pad bilo kojeg dijela ispita u ponovljenom ispitu ili provjeri, uključujući one dijelove koje je podnositelj zahtjeva na prethodnom ispitu/provjeri položio, znači da podnositelj zahtjeva mora u cijelosti ponoviti cijeli ispit ili provjeru. Sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti moraju biti odradene u roku od 6 mjeseci.
- U slučaju provjere stručnosti za IR podnositelj zahtjeva mora položiti odjeljak 5 provjere stručnosti. Pad u više od tri dijela sekcije znači da podnositelj zahtjeva mora ponovno polagati cijelu odjeljak 5. Svaki podnositelj zahtjeva koji padne manje od tri dijela sekcije će polagati dijelove koje je pao ponovno. Pad bilo kojeg dijela provjere u ponovljenoj provjeri, ili pad bilo kojeg dijela sekcije 5 koji je podnositelj zahtjeva na prethodnoj provjeri položio, znači da podnositelj zahtjeva mora u cijelosti ponoviti cijeli ispit ili provjeru.

### ODSTUPANJA TOKOM LETAČKOG ISPITA

- Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost da:
  - upravlja helikopterom unutar njegovih ograničenja;
  - izvodi sve manevre glatko i precizno;
  - pokazuje dobru prosudbu i vođenje zrakoplova;
  - primjenjuje aeronautička znanja;
  - održava kontrolu zrakoplova cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod procedure ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;

- razumije i primjenjuje procedure koordinacije posade i onesposobljenost člana letačke posade; i
  - komunicira efikasno s ostalim članovima posade ako je primjenjivo.
- Primjenjuju se sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvalitete upravljanja i performansi helikoptera koji se koristi za provjeru:
    - IFR ograničenja u letu

Visina	
Općenito	± 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 ravnina poniranja
Smjer leta	
Normalne operacije	± 5°
Abnormalne operacije/postupci hitnosti	± 10°
Brzina	
Opće	± 5 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/ 5 čvorova

- VFR ograničenja u letu

Visina:	
Općenito	± 100 stopa
Smjer leta:	
Normalne operacije	± 5°
Abnormalne operacije/postupci hitnosti	± 10°
Brzina:	
Opće	± 10 čvorova

Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/- 5 čvorova
Zanošenje na tlu ( <i>ground drift</i> ):	
T.O. lebdjenje I.G.E.	± 3 stope
Slijetanje	± 2 stope (0 stopa let unazad ili lateralno)

### SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI OPĆENITO

- Sljedeći simboli znače:  
P = Osposobljen kao PIC ili kopilot za izdavanje ovlaštenja za tip za SPH ili osposobljen kao PIC ili kopilot i kao PF i PNF za izdavanje ovlaštenja za tip za MPH.
- Praktično osposobljavanje će se izvoditi na nivou opreme za osposobljavanje prikazano kao (P), ili se može izvoditi na većem nivou opreme prikazanom strelicom (-->) Sljedeće kratice se koriste za označavanje opreme:  
FFS = Simulator letenja  
FTD = Uređaj za letačko osposobljavanje  
H = Helikopter
- Dijelovi označeni zvjezdicom (\*) će se letjeti u stvarnim ili simuliranim IMC uvjetima, samo za podnositelje zahtjeva koji žele produžiti ili obnoviti IR(H), ili proširiti privilegije tog ovlaštenja na drugi tip.

- Instrumentalne procedure (sekcija 5) će izvoditi samo podnositelji zahtjeva koji žele produžiti ili obnoviti IR(H), ili proširiti privilegije tog ovlaštenja na drugi tip. FFS ili FTD 2/3 se mogu koristiti u tu svrhu.
- Gdje se pojavljuje slovo „M” u ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, to će značiti da je vježba obavezna.
- FSTD će se koristiti za praktično osposobljavanje i ispitivanje ako je FSTD dio kursa za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo na takav kurs:
  - kvalifikacija FSTD kako je utvrđena u odgovarajućim zahtjevima dijela ARA i dijela ORA;
  - kvalificiranost instruktora i ispitivača;
  - količina osposobljavanja na FSTD-u tokom kursa;
  - kvalifikacije i prethodno iskustvo na sličnim tipovima pilota koji se osposobljava; i
  - količina letačkog iskustva pod nadzorom nakon izdavanja novog ovlaštenja za tip.

### VIŠEPILOTNI HELIKOPTERI

- Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za stjecanje ovlaštenja za tip za višepilotni helikopter i ATPL(H) će polagati samo sekcije od 1 do 4, i ako je primjenjivo, odjeljak 6.
- Podnositelji zahtjeva za provjeru stručnosti za produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip višepilotnog helikoptera će polagati samo sekcije 1 do 4, i ako je primjenjivo, odjeljak 6.

JEDNOPILOTNI/VIŠEPILOTNI HELIKOPTER	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
	FTD	FFS	H	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera FFS H	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
<b>ODJELJAK 1. - Prijeletne pripreme i provjere</b>						
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 navigacijske opreme, odabir i postavljanje navigacijske i komunikacijske opreme	P	-->	-->		M	
1.4 Taksiranje/zračno taksiranje u skladu sa instrukcijama kontrole leta ili instruktora letenja		P	-->		M	
1.5 Prijeletne procedure i provjere	P	-->	-->		M	
<b>ODJELJAK 2. - Manevri i procedure u letu</b>						
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	

JEDNOPILOTNI/VIŠEPILOTNI HELIKOPTER	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
	Manevri/Procedure			Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
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 Hidraulički sistem	P	-->	-->			
3.7 Sistem komandi leta i trimanja	P	-->	-->			
3.8 Zaštita protiv zaleđivanja	P	-->	-->			
3.9 Autopilot, flight direktor	P	-->	-->			
3.10 Uređaji za stabilnost leta	P	-->	-->			
3.11 Meteo radar, radiovisinomjer, transponder	P	-->	-->			
3.12 Navigacijski sistem	P	-->	-->			
3.13 Sistemi stajnog trapa	P	-->	-->			
3.14 Pomoćni izvor snage	P	-->	-->			
3.15 Radio, navigacijska oprema, sistem instrumentalnog letenja	P	-->	-->			

JEDNOPILOTNI/VIŠEPILOTNI HELIKOPTER	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
	Manevri/Procedure			Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
			-->			
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 ponovno 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 izvanrednih situacija kako je istaknuto u odgovarajućem Letačkom priručniku	P	-->	-->			
ODJELJAK 5. - Procedure instrumentalnog letenja (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uvjetima)						
5.1 Instrumentalno polijetanje - prijelaz 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 vrijeme završnog prilaza prije prelaska vanjskog markera (OM) pa sve do slijetanja ili tokom cijelog prekinutog prilaza)	P*	-->*	-->*		M*	
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	P*				M*	

JEDNOPILOTNI/VIŠEPILOTNI HELIKOPTER	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
	Manevri/Procedure			Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH						
5.7 IMC autorotacija s ponovnim postizanjem pune snage	P*	-->*	-->*		M*	
5.8 Izlazak iz nepravilnih položaja	P*	-->*	-->*		M*	
ODJELJAK 6. - Upotreba dodatne opreme						
6 Upotreba dodatne opreme	P	-->	-->			

#### D. Specifični zahtjevi za kategorije zrakoplova s pogonjenim uzgonom (powered-lift)

- U slučaju ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za ovlaštenje za tip zrakoplova s pogonjenim uzgonom, podnositelj zahtjeva mora položiti sekcije 1 do 5 i 6 (kako je primjenjivo). Pad u više od pet dijelova sekcije znači da podnositelj zahtjeva mora polagati cijeli ispit ili provjeru ponovno. Podnositelj zahtjeva koji padne u manje od 5 dijelova sekcije će ponovno polagati samo dijelove sekcije koje je pao. Pad bilo kojeg dijela ispita u ponovljenom ispitu ili provjeri, uključujući one dijelove koje je podnositelj zahtjeva na prethodnom ispitu/provjeri položio, znači da podnositelj zahtjeva mora u cijelosti 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

- Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost da:
  - upravlja zrakoplovom s pogonjenim uzgonom unutar njegovih ograničenja;
  - izvodi sve manevre glatko i precizno;
  - pokazuje dobru prosudbu i vođenje zrakoplova;
  - primjenjuje aeronautička znanja;
  - održava kontrolu zrakoplova s pogonjenim uzgonom cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod procedure ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;
  - razumije i primjenjuje procedure koordinacije posade i onesposobljenost člana letачke posade,
  - komunicira efikasno s ostalim članovima posade.
- Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje radi turbulencije i kvalitete upravljanja i performanse zrakoplova s pogonjenim uzgonom koji se koristi:
  - IFR ograničenja u letu

#### Visina

Općenito	± 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 ravnina poniranja

#### Smjer leta

Normalne operacije	± 5°
--------------------	------

Abnormalne operacije/postupci hitnosti	± 10°
Brzina	
Opće	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/ 5 čvorova
(b) VFR ograničenja u letu	
Visina:	
Općenito	± 100 stopa
Smjer leta:	
Normalne operacije	± 5°
Abnormalne operacije/ postupci hitnosti	± 10°
Brzina:	
Opće	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/- 5 čvorova
Ground drift:	
T.O. lebdjenje I.G.E.	± 3 stope
Slijetanje	± 2 stope (0 stopa let unazad ili lateralno)

#### SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

- Sljedeći simboli znače:  
P = Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao Pilot Flying (PF) i Pilot Not Flying (PNF) za izdavanje ovlaštenja za tip
- Praktično osposobljavanje će se izvoditi na nivou opreme za osposobljavanje prikazano kao (P), ili se može izvoditi na većem nivou opreme prikazanom strelicom (-->)
- Sljedeće kratice se koriste za označavanje opreme:  
FFS = Simulator letenja  
FTD = Uređaj za letačko osposobljavanje (uključujući FNPT II za ME ovlaštenje za klasu)  
OTD = Drugi uređaji za vježbanje  
PL = Zrakoplov s pogonjenim uzgonom
  - Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za zrakoplov s pogonjenim uzgonom moraju polagati sekcije 1 do 5, i ako je primjenjivo, odjeljak 6
  - Podnositelji zahtjeva za provjeru stručnosti za produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip zrakoplova s pogonjenim uzgonom moraju polagati sekcije 1 do 5, i ako je primjenjivo, odjeljak 6 i/ili 7.
  - Dijelovi sekcije označene zvjezdicom (\*) letjeti samo koristeći instrumente. Ako ti uvjeti nisu zadovoljeni na ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, ovlaštenje 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 praktično osposobljavanje i ispitivanje ako je dio kursa za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo odobrenje takvog kursa:
- (a) kvalifikacija simulatora letenja i uređaja za letačko osposobljavanje kako je utvrđena u odgovarajućim zahtjevima dijela ARA i dijela ORA;
- (b) Kvalificiranost instruktora.

ZRAKOPLOV S POGONJENIM UZGONOM (POWERED-LIFT)	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
	Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera
FFS PL							
ODJELJAK 1. - Prijeletne pripreme i provjere							
1.1 Vizuelni vanjski pregled zrakoplova s pogonjenim uzgomom; lokacija svake stavke i svrha inspekcije				P			
1.2 Provjera kokpita	P	-->	-->	-->			
1.3 Procedura startanja, provjera radio navigacijske opreme, odabir i postavljanje navigacijske i komunikacijske opreme	P	-->	-->	-->		M	
1.4 Taksiranje u skladu sa instrukcijama kontrole leta ili instruktora letenja		P	-->	-->			
1.5 Prijeletne procedure i provjere	P	-->	-->	-->		M	
ODJELJAK 2. - Manevri i procedure u letu							
2.1 Normalni VFR profili polijetanja Operacije na pisti za slijetanje (STOL i VTOL) uključujući vjetar sa strane		P	-->	-->		M	
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 (zrakoplov se neće koristiti za ovu vježbu)	P	-->	-->			M Samo FFS	
2.4.1 Poniranje vjetrenjača u avionskom modu (zrakoplov 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							



ZRAKOPLOV S POGONJENIM UZGONOM (POWERED-LIFT)	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
	Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
FFS PL								
Tokom operacija na uzdignutom heliodromu Tokom operacija na nivou zemlje								
2.6 Prekinuti prilaz ili slijetanje sljedeći 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 kvalificiran 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 Hidraulički sistem	P	-->	-->					
3.7 Sistem komandi leta i trimanja	P	-->	-->					
3.8 Zaštita protiv zaleđivanja (ako je prikladno)	P	-->	-->					
3.9 Autopilot, flight direktor	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, navigacijska 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, cockpit i električni požar uključujući evakuaciju ako je primjenjivo	P	-->	-->					

ZRAKOPLOV S POGONJENIM UZGONOM (POWERED-LIFT)	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
	Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
FFS PL								
4.2 Kontrola i uklanjanje dima	P	-->	-->					
4.3 Otkaz motora, gašenje i ponovno startanje na sigurnoj visini (zrakoplov 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 (zrakoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi)			P				Samo FFS	
4.6 Simulacija pada tlaka u kabini/prinudno slijetanje (zrakoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi)	P	-->	-->				Samo FFS	
4.7 ACAS događaj (zrakoplov 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 (zrakoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi)	P	-->	-->				Samo FFS	
4.11 Ostale procedure izvanrednih situacija kako je istaknuto u odgovarajućem letaćkom priručniku	P	-->	-->					
ODJELJAK 5. - Procedure instrumentalnog letenja (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uvjetima)								
5.1 Instrumentalno polijetanje - prijelaz na instrumentalni let što je prije moguće nakon polijetanja	p*	-->*	-->*					
5.1.1 Simulirani otkaz motora tokom polijetanja	p*	-->*	-->*				M*	

ZRAKOPLOV S POGONJENIM UZGONOM (POWERED-LIFT)	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
	Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
FFS PL								
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 vanjskog 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 IMC autorotacija s ponovnim postizanjem pune snage za slijetanje na pistu u helikopterskom modu (zrakoplov se neće koristiti za ovu vježbu)	p*	-->*	-->*			M* Samo FFS	
5.8 Izlazak iz nepravilnih položaja (ova vježba ovisi o kvaliteti FFS)	p*	-->*	-->*			M*	
ODJELJAK 6. - Dodatno ovlaštenje za ovlaštenje za tip za instrumentalno prilaženje do tačke odluke ne manje od 60 m (CAT II/III)							
6. Ovlaštenje za tip za instrumentalne prilaze na visinu manju od 60 m (200ft)(CATII/III). Sljedeći manevri i procedure su minimalni uvjeti za osposobljavanje za dobrenje instrumentalnog prilaza na DH manju od 60 m (200 ft) Tokom sljedećih instrumentalnih prilaza i procedura prekinutog slijetanja koristeće se sva oprema zrakoplova 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 uvjetima leta do primjenjive DH, koristeći se sistemom za navođenje. Standardne procedure za koordinaciju posade (SOPa) će se kontrolirati		P	-->	-->		M*	
6.3 Prekinuti prilaz Poslije prilaza kako je prikazano u 6.2 prilikom dostizanja DH. Osposobljavanje će uključivati i proceduru prekinutog prilaza zbog (simuliranog) nedovoljnog RVR, smicanja vjetra, skretanja zrakoplova izvan granica prilaza za uspješan prilaz, otkaz zemaljske/zrakoplovne opreme prije dostizanja DH i procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom opreme u avionu.		P	-->	-->		M*	

6.4 Slijetanje(a) S vizuelnom referencom uspostavljenom na DH koja sljedi nakon instrumentalnog prilaza. Ovisi o specifičnom sistemu navođenja, obavljati će se automatsko slijetanje.		P	-->			M*	
ODJELJAK 7. - Upotreba dodatne opreme							
7. Upotreba dodatne opreme		P	-->	-->			

### E. Specifični zahtjevi za kategorije zračnog broda

- U slučaju ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za ovlaštenje za tip zračnog broda, podnositelj zahtjeva mora položiti sekcije 1 do 5 i 6 (kako je primjenjivo). Pad u više od pet dijelova sekcije znači da podnositelj zahtjeva mora polagati cijeli ispit ili provjeru ponovno. Podnositelj zahtjeva koji padne u manje od 5 dijelova sekcije će ponovno polagati samo dijelove sekcije koje je pao. Pad bilo kojeg dijela ispita u ponovljenom ispitu ili provjeri, uključujući one dijelove koje je podnositelj zahtjeva na prethodnom ispitu/provjeri položio, znači da podnositelj zahtjeva mora u cijelosti 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

- Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost da:
  - upravlja zračnim brodom unutar njegovih ograničenja;
  - izvodi sve manevre glatko i precizno;
  - pokazuje dobru prosudbu i vođenje zrakoplova;
  - primjenjuje aeronautička znanja;
  - održava kontrolu zračnog broda cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod procedure ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;
  - razumije i primjenjuje procedure koordinacije posade i onesposobljenost člana letačke posade;
  - komunicira efikasno s ostalim članovima posade.
- Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje radi turbulencije i kvalitete upravljanja i performanse zračnog broda koji se koristi:
  - IFR ograničenja u letu

Visina	
Općenito	± 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 ravnina poniranja	pola otklona, azimut i
Smjer leta	
Normalne operacije	± 5°

Abnormalne situacije/ postupci hitnosti	± 10°
(b) VFR ograničenja u letu	
Visina:	
Općenito	± 100 stopa
Smjer leta:	
Normalne operacije	± 5°
Abnormalne situacije/ postupci hitnosti	± 10°

### SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

- Sljedeći simboli znače:  
P = Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao PF i PNF za izdavanje ovlaštenja za tip
- Praktično osposobljavanje će se izvoditi na nivou opreme za osposobljavanje prikazano kao (P), ili se može izvoditi na većem nivou opreme prikazanom strelicom (-->)
- Sljedeće kratice se koriste za označavanje opreme:  
FFS = Simulator letenja  
FTD = Uređaj za letačko osposobljavanje (uključujući FNPT II za ME ovlaštenje za klasu)  
OTD = Drugi uređaji za vježbanje  
A = Zračni brod
- (a) Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za zrakoplov s pogonjenim uzgonom moraju polagati sekcije 1 do 5, i ako je primjenjivo, odjeljak 6
- (b) Podnositelji zahtjeva za provjeru stručnosti za produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip zrakoplova 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 uvjeti nisu zadovoljeni na ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, ovlaštenje za tip će biti ograničeno samo na VFR.
- Gdje se pojavljuje slovo „M” u ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, to će značiti da je vježba obavezna.
- Uređaji za letačko osposobljavanje koriste se za praktično osposobljavanje i ispitivanje ako su dio kursa za ovlaštenje za tip. Sljedeći se uvjeti primjenjuju na kurs:  
(a) kvalifikacija simulatora letenja i uređaja za letačko osposobljavanje kako je utvrđena u odgovarajućem dijelu ARA i dijelu ORA;  
(b) Kvalificiranost instruktora.

ZRAČNI BROD	PRAKTIČNO OSPOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
	Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	As	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
FFS As								
ODJELJAK 1. - Prijetne pripreme i provjere								
1.1 Prepoletni pregled				P				
1.2 Provjera kokpita	P	-->	-->	-->				
1.3 Procedura startanja, provjera radio navigacijske opreme, odabir i postavljanje navigacijske i komunikacijske opreme		P	-->	-->			M	
1.4 Postupak oslobađanja veza (off-mast), i kretanje po tlu			P	-->			M	
1.5 Prijetne 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 tlaka			P	-->				
2.7 Prepoznavanje visine tlaka			P	-->				
2.8 Let na ili blizu visine tlaka			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 kvalificiran za vježbu):							M	Obavezno 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
3.1 Motor	P	-->	-->	-->				
3.2 Prešurizacija	P	-->	-->	-->				

ZRAČNI BROD	PRAKTIČNO OSPOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
	Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	As	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
FFS As								
3.3 Pitostatički sistem	P	-->	-->	-->				
3.4 Sistem goriva	P	-->	-->	-->				
3.5 Električni sistem	P	-->	-->	-->				
3.6 Hidraulički sistem	P	-->	-->	-->				
3.7 Sistem komandi leta i trimanja	P	-->	-->	-->				
3.8 Balonet ( <i>ballonet</i> ) sistem	P	-->	-->	-->				
3.9 Autopilot, flight direktor	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, navigacijska 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 kvalificiran za vježbe)							M	Obavezno 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
4.1 Vježbe u slučaju požara, APU, pretinac skladišta, cockpit i električni požar uključujući evakuaciju ako je primjenjivo	P	-->	-->	-->				
4.2 Kontrola i uklanjanje dima	P	-->	-->	-->				
4.3 Otkaz motora, gašenje i ponovno startanje na sigurnoj visini U određenim fazama leta, uključujući otkaz više motora	P	-->	-->	-->				
4.4 Ispuštanje goriva u slučaju nužde ( <i>fuel dumping</i> ) (simulirano, ako je prikladno)	P	-->	-->	-->				
4.5 Kvar transmisije/mjenjač	P	-->	-->	-->			Samo FFS	
4.6 Ostale procedure izvanrednih situacija kako je istaknuto u odgovarajućem Letačkom priručniku	P	-->	-->	-->				
ODJELJAK 5. - Procedure instrumentalnog letenja (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uvjetima)								
5.1 Instrumentalno polijetanje - prijelaz na instrumentalni let što je prije moguće nakon polijetanja	P*	-->*	-->*	-->*				



ZRAČNI BROD	PRAKTIČNO OSPOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
	Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	As	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
FFS As								
(simuliranog) nedovoljnog RVR, smicanja vjetra, skretanja zrakoplova izvan granica prilaza za uspješan prilaz, otkaz zemaljske/zrakoplovne opreme prije dostizanja DH i procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom opreme u zrakoplovu.		P	-->				M*	
6.4 Slijetanje(a) s vizuelnom referencom uspostavljenom na DH koja sljedi nakon instrumentalnog prilaza. Oviseci o specifičnom sistemu navođenja, obavljati će se automatsko slijetanje.		P	-->				M*	
ODJELJAK 7. - Upotreba dodatne opreme								
7. Upotreba dodatne opreme		P	-->					

**PRILOG II.**  
**UVJETI ZA KONVERZIJU POSTOJEĆIH**  
**NACIONALNIH DOZVOLA I OVLAŠTENJA ZA AVIONE**  
**I HELIKOPTERE**  
**A. AVIONI**

1. Dozvole pilota

Dozvola pilota izdana od države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima će biti konvertirana u dozvolu iz dijela-

FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva ispuni sljedeće zahtjeve:

- za ATPL(A) i CPL(A), položi, kroz provjeru stručnosti, zahtjeve za produžavanje ovlaštenja iz dijela-FCL za tip/klasu i ovlaštenje za instrumentalno letenje, relevantno za privilegije dozvole koju posjeduje;
- pokazati poznavanje odgovarajućih dijelova operativnih zahtjeva i dijela FCL;
- dokaže nivo jezične sposobnosti u skladu sa FCL.055;
- ispuni zahtjeve utvrđene u tablici u nastavku:

Nacionalna dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz dijela FCL i uvjeti (gdje je primjenjivo)	Uklanjanje uvjeta	
(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 izvedbe leta u skladu sa FCL.515	ATPL(A), s ovlaštenjem 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 izdana		dokazati nadležnom tijelu znanje planiranja i izvedbe 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)



Nacionalna dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz dijela FCL i uvjeti (gdje je primjenjivo)	Uklanjanje uvjeta	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 na višepilotnim avionima, ili višepilotnim operacijama na jednopilotnim avionima kategorije za regionalni prijevoz CS-23 ili jednakovrijedne u skladu sa relevantnim zahtjevima iz dijela CAT i dijela ORO za komercijalni zračni prijevoz	proći ispit teorije ATPL(A) u državi članici u kojoj je dozvola izdana(*)  ispuniti preostale zahtjeve iz FCL.720.A	CPL/IR(A) uz priznavanje teorije ATPL	Nije primjenjivo	(e)
CPL/IR(A)	> 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	Nema	CPL/IR(A), s ovlaštenjem za tip/klasu ograničenim na jednopilotne avione	Steći ovlaštenje za višepilotni tip u skladu sa dijelom FCL	(f)
CPL/IR(A)	< 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	Dokazati znanje planiranja i izvedbe leta za nivo CPL/IR	kao u 4.(f)	kao u 5.(f)	(g)
CPL(A)	> 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	Noćno ovlaštenje ako je primjenjivo	CPL(A), s ovlaštenjem za tip/klasu ograničenim na jednopilotne avione		(h)
CPL(A)	< 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	i. noćno ovlaštenje ako je primjenjivo;  ii. dokazati znanje izvedbe 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 izvedbe i planiranja leta kako je propisano u FCL.615 tački (b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 na avionima	Dokazati znanje korištenja radionavigacijskih uređaja	PPL(A)		(k)

(\*) Imatelji CPL-a koji već posjeduju ovlaštenje 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 ovlaštenje za drugi tip višepilotnog aviona, trebaju udovoljiti uvjetima iz stupca 3., reda (e) podtačke i. prethodne tablice.”

## 2. Certifikati instruktora

Certifikat instruktora izdan od strane države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima će se konvertirati u dozvoli iz dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve:

Nacionalno ovlaštenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz dijela-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	kako je propisano u dijelu-FCL za relevantni certifikat	N/A	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

## 3. SFI certifikat

Certifikat SFI izdan od države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima će se konvertirati u dozvole iz dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve:

Nacionalno ovlaštenje 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 izdanu od države članice; ii. uspješno završio osposobljavanje na simulatoru za određeni tip aviona uključujući MCC	SFI(A)
SFI(A)	Tri godine skorašnjeg iskustva kao SFI	Uspješno završeno osposobljavanje na simulatoru za tip aviona uključujući MCC	SFI(A)

Konverzija će biti valjana za periodu od najviše 3 godine. Produžavanje će se obaviti na način da se udovolji relevantnim zahtjevima iz dijela-FCL.

**4. SFI certifikat**

Certifikat STI izdan od države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima može se zamijeniti u dozvoli iz dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve:

Nacionalno certifikat koji posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena certifikata
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 sati na SPA	i. ima ili je imao dozvolu pilota izdanu od države članice ii. položio provjeru stručnosti u skladu sa Prilogom 9. dijela-FCL na FSTD-u primjenjivom za osposobljavanje koje 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 osposobljavanje koje namjerava provoditi	STI(A)

Produžavanje certifikata će se obaviti na način da se udovolji relevantnim uvjetima iz dijela-FCL.

**B. HELIKOPTERI**

## 1. Dozvole pilota

Dozvola pilota izdana od države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima će biti zamijenjena u dozvolu iz dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva ispuni sljedeće uvjete:

- položi, kroz provjeru stručnosti, zahtjeve za produžavanje ovlaštenja iz dijela-FCL za tip/klasu i ovlaštenje za instrumentalno letenje, relevantno za privilegije dozvole koju posjeduje;
- pokazati poznavanje odgovarajućih dijelova operativnih zahtjeva i dijela FCL;
- demonstrira nivo jezične sposobnosti u skladu sa FCL.055;
- udovolji zahtjevima iz tablice ispod:

Nacionalna dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz dijela FCL i uvjeti (gdje je primjenjivo)	Uklanjanje uvjeta	
(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 ovlaštenjem 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 ovlaštenje 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 zrakoplova 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 JAR- FCL ATPL(H), uz uvjet 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 JARFCL 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 ovlaštenjima za tip ograničen za jednopilotne helikoptere	Stjecanje višepilotnog ovlaštenja 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)		(j)
CPL(H)	> 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	noćno letenje	CPL(H) s ovlaštenjima za tip ograničen za jednopilotne helikoptere		(k)
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)		(l)
CPL(H) Bez noćnog ovlaštenja	> 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima		Kao 4.(k) i ograničeno na VFR operacije danju	Stjecanje višepilotnog ovlaštenja za tip kako je propisano u dijelu FCL	(m)
CPL(H) Bez noćnog ovlaštenja	< 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	Dokazati znanje predmeta Planiranje i performanse zrakoplova u skladu sa FCL.310	Kao 4.(k) i ograničeno na VFR operacije danju		(n)
PPL/IR(H)	≥ 75 u skladu sa IFR		PPL/IR(H) (IR ograničen samo na PPL)	Dokazati znanje predmeta Planiranja leta i Performansi zrakoplova kako je propisano u FCL.615 tački (b)	(o)
PPL(H)	≥ 75 na helikopterima	Dokazati znanje korištenja radionavigacijskih sredstava	PPL(H)		(p)

(\*) Imatelji CPL-a koji već posjeduju ovlaštenje 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 ovlaštenje za drugi tip višepilotnog helikoptera, trebaju udovoljiti uvjetima u stupcu 3. redu (h) podtački i. tablice.”

## 2. Certifikati instruktora

Certifikat instruktora izdan od države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima će se zamijeniti u dozvoli iz dijela- FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve:

Nacionalno ovlaštenje 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 dijelu-FCL za relevantni certifikat		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)

Produžavanje certifikata će se obaviti na način da se udovolji relevantnim uvjetima iz dijela-FCL.

## 3. SFI certifikat

Certifikat SFI izdan od države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima će se zamijeniti u dozvoli iz dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve:

Nacionalno ovlaštenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz dijela-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 sati kao pilot u MPH	i. ima ili je imao CPL, MPL ili ATPL za izdanu od države članice; ii. uspješno završio osposobljavanje na simulatoru za određeni tip uključujući MCC	SFI(H)
SFI(H)	Tri godine skorašnjeg iskustva kao SFI	Uspješno završeno osposobljavanje na simulatoru za tip uključujući MCC	SFI(H)

Produžavanje certifikata će se obaviti na način da se udovolji relevantnim uvjetima iz dijela-FCL.

**4. STI certifikat**

Certifikat STI izdan od države članice u skladu sa nacionalnim zahtjevima može se zamijeniti u dozvoli iz dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva zadovolji sljedeće zahtjeve iz tablice ispod:

Nacionalni certifikat koji posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena certifikata
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 sati na SPH	i. ima ili je imao dozvolu pilota izdanu od države članice ii. obavio provjeru stručnosti u skladu sa Prilogom 9. dijela-FCL na FSTD-u primjenjivom za osposobljavanje koje 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 osposobljavanje koje namjerava provoditi	STI(H)

Produžavanje certifikata će se obaviti na način da se udovolji relevantnim uvjetima iz dijela-FCL.

**PRILOG III.****UVJETI ZA PRIHVATANJE DOZVOLA IZDANIH OD TREĆIH ZEMALJA****A. VALIDACIJA DOZVOLA****Općenito**

- Dozvolu pilota aviona izdanu u skladu sa zahtjevima Priloga 1. Čikaškoj konvenciji u trećoj zemlji može validirati nadležno tijelo države članice. Piloti moraju podnijeti zahtjev nadležnom tijelu države članice gdje prebivaju ili borave. Ako ne borave na području države članice piloti podnose zahtjev nadležnom tijelu države članice u kojoj operator za kojega rade ili namjeravaju raditi ima glavno mjesto poslovanja ili gdje je registriran zrakoplov kojim upravljaju ili planiraju upravljati.
- Period validacije ne smije trajati više od jedne godine, pod uvjetom da je dozvola koja se validira valjana. Ovaj period se može produžiti samo jednom od nadležnog tijela koje je izdalo validaciju, kada je, tokom perioda trajanja validacije, pilot podnio zahtjev, ili pohađa osposobljavanje, za izdavanje dozvole u skladu sa

- dijelom-FCL. Ovo produžavanje će pokriti period potreban da bi se izdala dozvola u skladu sa dijelom-FCL. Imatelji dozvole prihvaćene od države članice će koristiti svoje privilegije u skladu sa zahtjevima iz dijela-FCL. Dozvole pilota za komercijalni zračni prijevoz i ostale komercijalne aktivnosti
- U slučaju dozvole pilota za komercijalni zračni prijevoz i druge komercijalne aktivnosti, imatelji dozvola moraju udovoljiti sljedećim zahtjevima:
  - položiti, kroz ispit praktične osposobljenosti, relevantne zahtjeve dijela-FCL za produžavanje valjanosti ovlaštenja za tip ili klasu u skladu sa privilegijama dozvole koju posjeduju;
  - pokazati poznavanje odgovarajućih dijelova operativnih zahtjeva i dijela FCL;
  - dokazati nivo jezične sposobnosti u skladu sa FCL.055;
  - moraju posjedovati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 u skladu sa dijelom - zdravstvena sposobnosti (Part-Medical);
  - u slučaju aviona, ispuniti zahtjeve u pogledu iskustva utvrđene u tablici u nastavku:

Dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Privilegije	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 kao PIC na avionima s višočlanom letaćkom posadom	Komercijalni zračni prijevoz 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 zračni prijevoz na višepilotnim avionima kao kopilot	(b)
CPL(A)/IR	> 1 000 sati kao PIC u komercijalnom zračnom prijevozu od stjecanja IR ovlaštenja	Komercijalni zračni prijevoz 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 zračni prijevoz 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 prihvaćanje i 50 sati u tom svojstvu u zadnjih 12 mjeseci	Letenje na avionima u operacijama različitim od onih za komercijalni zračni prijevoz	(e)
CPL(A)	> 1 500 sati kao PIC u komercijalnom zračnom prijevozu uključujući 500 sati na operacijama u vodi	Komercijalni zračni prijevoz na jednopilotnim avionima kao PIC	(f)

(\*) Imatelji CPL(A)/IR na višepilotnim avionima dokazali su nivo znanja za ICAO ATPL(A) prije prihvaćanja.

(f) U slučaju helikoptera, udovoljiti uvjetima za iskustvo, kako je navedeno u sljedećoj tablici:

Dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Privilegije	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) važeći IR > 1 000 sati kao PIC na višepilotnim helikopterima Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao PIC u VFR i IFR operacijama	ATPL(H) važeći IR > 1 000 sati kao PIC na višepilotnim helikopterima Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao PIC u VFR i IFR operacijama	ATPL(H) važeći IR > 1 000 sati kao PIC na višepilotnim helikopterima Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao PIC u VFR i IFR operacijama	(a)
ATPL(H) bez IR privilegija > 1 000 sati kao PIC na višepilotnim helikopterima Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao PIC u VFR operacijama	ATPL(H) bez IR privilegija > 1 000 sati kao PIC na višepilotnim helikopterima Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao PIC u VFR operacijama	ATPL(H) bez IR privilegija > 1 000 sati kao PIC na višepilotnim helikopterima Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao PIC u VFR operacijama	(b)
ATPL(H) važeći IR > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot u VFR i IFR operacijama	ATPL(H) važeći IR > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot u VFR i IFR operacijama	ATPL(H) važeći IR > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni zračni prijevoz 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 zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot u VFR operacijama	ATPL(H) bez IR privilegija > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot u VFR operacijama	ATPL(H) bez IR privilegija > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot u VFR operacijama	(d)
CPL(H)/IR(*) > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot	CPL(H)/IR(*) > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot	CPL(H)/IR(*) > 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot	(e)
CPL(H)/IR > 1 000 sati kao PIC u komercijalnom zračnom prijevozu od stjecanja IR ovlaštenja Komercijalni zračni prijevoz na jednopilotnim helikopterima kao PIC	CPL(H)/IR > 1 000 sati kao PIC u komercijalnom zračnom prijevozu od stjecanja IR ovlaštenja Komercijalni zračni prijevoz na jednopilotnim helikopterima kao PIC	CPL(H)/IR > 1 000 sati kao PIC u komercijalnom zračnom prijevozu od stjecanja IR ovlaštenja Komercijalni zračni prijevoz na jednopilotnim helikopterima kao PIC	(f)
ATPL(H) sa ili bez IR privilegija, CPL(H)/IR, CPL (H) > 700 sati na helikopterima različitim od onih certificiranih u skladu sa CS	27/29 ili jednakovrijednima, uključujući 200 sati u ulozi za koju se traži prihvaćanje i 50 sati u toj ulozi u zadnjih 12 mjeseci Letenje na helikopterima u operacijama različitim od onih za komercijalni zračni prijevoz.	ATPL(H) sa ili bez IR privilegija, CPL(H)/IR, CPL (H) > 700 sati na helikopterima različitim od onih certificiranih u skladu sa CS	(g)

(\*) Imatelji CPL(H)/IR na višepilotnim helikopterima dokazali su nivo znanja za ICAO ATPL(H) prije prihvaćanja.

Dozvole pilota za nekomercijalne aktivnosti s ovlaštenjem za instrumentalno letenje

4. U slučaju dozvole privatnog pilota s instrumentalnim ovlaštenjem, ili CPL ili ATPL dozvola s ovlaštenjem za instrumentalno letenje gdje pilot namjerava koristiti samo privilegije privatnog pilota, imatelj mora ispuniti sljedeće zahtjeve:

- položiti ispit praktične osposobljenosti za ovlaštenje za instrumentalno letenje i za ovlaštenja za tip ili klasu relevantnima za privilegije dozvole koju posjeduje, u skladu sa Dodatkom 7. i Dodatkom 9. dijela-FCL;
- dokazati da posjeduje znanje iz predmeta zračno pravo, aeronautičke oznake vremena, planiranje leta i izvedba leta(IR) i ljudska izvedba;

(c) dokazati nivo jezične sposobnosti u skladu sa FCL.055;

(d) mora posjedovati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 izdane u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;

(e) posjedovati minimalno iskustvo od najmanje 100 sati naleta kao PIC u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova.

Dozvole pilota za nekomercijalne aktivnosti bez ovlaštenja za instrumentalno letenje

5. U slučaju dozvola privatnog pilota, ili CPL ili ATPL dozvole bez ovlaštenja za instrumentalno letenje gdje pilot namjerava koristiti samo privilegije privatnog pilota, imatelj mora ispuniti sljedeće uvjete:

- (a) demonstrirati znanje iz predmeta zračno pravo i ljudska izvedba;
- (b) položiti PPL ispit praktične osposobljenosti u skladu sa dijelom-FCL;
- (c) udovoljiti relevantnim zahtjevima dijela-FCL za izdavanje ovlaštenja za klasu ili za tip relevantnih za privilegije dozvole koju posjeduje;
- (d) mora posjedovati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 izdane u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;
- (e) dokazati nivo jezične sposobnosti u skladu sa FCL.055;
- (f) posjedovati iskustvo od najmanje 100 sati kao pilot na relevantnoj kategoriji zrakoplova.

Validacija dozvola pilota za specifične zadatke ograničenog trajanja

6. Neovisno o odredbama stavova gore, u slučaju letova proizvođača zrakoplova, država članica može prihvatiti dozvolu izdanu 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 zrakoplova u službu, demonstracijskih, preleta (*ferry*) ili testnih letova, pod uvjetom da podnositelj zahtjeva udovoljava sljedećim zahtjevima:

- (a) posjeduje prikladnu dozvolu i certifikat o zdravstvenoj sposobnosti i pripadajuća ovlaštenja ili kvalifikacije izdane u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;
- (b) poslodavac mu je, izravno ili neizravno, proizvođač aviona ili zrakoplovno tijelo.

U ovom slučaju, privilegije imatelja će biti ograničene na izvođenje letačkog osposobljavanja i testiranja za inicijalno stjecanje ovlaštenja za tip, nadziranje inicijalnog linijskog letenja pilota operatora, dostavne ili preletne (*ferry*) letove, inicijalno letenje na liniji, letačke demonstracije ili testne letove.

7. Neovisno o odredbama iz prethodnih stavova, države članice mogu, za letačka natjecanja ili zrakoplovne priredbe ograničenog trajanja, prihvatiti dozvolu koju je izdala treća zemlja te imatelju dozvole omogućiti korištenje privilegija PPL, SPL ili BPL pod uvjetom da:
- (a) prije događanja, organizator natjecanja ili zrakoplovne priredbe nadležnom tijelu predoči odgovarajuće dokaze o načinu na koji će osigurati da je pilot upoznat s relevantnim sigurnosnim informacijama te upravljati rizikom povezanim s letovima; i
  - (b) podnositelj zahtjeva posjeduje odgovarajuću dozvolu i certifikat o zdravstvenoj sposobnosti te pripadajuća ovlaštenja ili kvalifikacije izdane u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji.
8. Neovisno o odredbama 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 uvjetom da podnositelj zahtjeva:
- (a) posjeduje odgovarajuću dozvolu i certifikat o zdravstvenoj sposobnosti te pripadajuća ovlaštenja ili kvalifikacije izdane u skladu sa Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji; i
  - (b) napravio je najmanje jedan aklimatizacijski let s kvalificiranim instruktorom prije izvođenja posebnih zadataka ograničenog trajanja.

## B. KONVERZIJA DOZVOLA

1. Dozvole PPL/BPL/SPL, CPL ili ATPL izdane u skladu sa zahtjevima Priloga 1. Čikaškoj konvenciji od treće zemlje mogu se konvertirati u dio-FCL PPL/BPL/SPL s ovlaštenjem za jednopilotnu klasu ili tip od strane nadležnog tijela države članice.  
Pilot će podnijeti zahtjev nadležnom tijelu države članice gdje prebiva ili boravi.
2. Imatelj dozvole će udovoljiti sljedećim minimalnim zahtjevima, za relevantnu kategoriju zrakoplova:
  - (a) položiti pismeni test iz zračnog prava i ljudske izvedbe;
  - (b) položiti ispit praktične osposobljenosti za PPL/BPL/SPL, kako je relevantno, u skladu sa Dio - FCL;
  - (c) zadovoljiti uvjete za izdavanje relevantnog ovlaštenja za klasu ili tip, u skladu sa poddijelom H;
  - (d) mora posjedovati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 izdane u skladu sa dijelom - zdravstvena sposobnost (*Part-Medical*);
  - (e) demonstrirati nivo jezične sposobnosti u skladu sa FCL.055;
  - (f) posjedovati iskustvo od najmanje 100 sati kao pilot.

## C. PRIHVATANJE OVLAŠTENJA ZA KLASU ILI ZA TIP

1. Valjano ovlaštenje za klasu ili za tip sadržano u dozvoli izdanoj u trećoj zemlji može se upisati u dozvolu iz dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva:
  - (a) zadovolji sve zahtjeve za iskustvom i sve preduvjete za izdavanje primjenjivog ovlaštenja za klasu ili za tip u skladu sa dijelom-FCL;
  - (b) položi relevantni ispit praktične osposobljenosti za izdavanje primjenjivog ovlaštenja za tip ili za klasu u skladu sa dijelom-FCL;
  - (c) da aktivno leti;
  - (d) nema manje od:
    - i. za ovlaštenja za klasu aviona, 100 sati letačkog iskustva kao pilot na toj klasi;
    - ii. za ovlaštenja za tip, 500 sati letačkog iskustva kao pilot na tom tipu;
    - iii. za jednomotorne helikoptere s maksimalnom certificiranom 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

### OPĆI ZAHTJEVI

### ODJELJAK 1.

#### Općenito

#### MED.A.001 Nadležno tijelo

Za potrebe ovog dijela nadležno tijelo jeste:

- (a) za zrakoplovno-medicinske centre (AeMC):
  1. tijelo određeno od države članice gdje AeMC ima glavno mjesto poslovanja;
  2. kada je AeMC smješten u trećoj zemlji, Agencija;
- (b) za zrakoplovno-medicinske ispitivače (AME):
  1. tijelo određeno od države članice gdje AME ima glavno mjesto obavljanja prakse;
  2. ako je glavno mjesto obavljanja prakse u trećoj zemlji, tijelo određeno od države članice kojoj AME podnosi zahtjev za izdavanje AME certifikata;

- (c) za liječnike specijaliste opće/obiteljske medicine (GMP), tijelo određeno od države članice koju je GMP obavijestio o svojoj aktivnosti;
- (d) za liječnike specijaliste medicine rada (OHMP) koji obavljaju procjenu zdravstvene sposobnosti kabinskog osoblja, tijelo određeno od države članice koju je OHMP obavijestio o svojoj aktivnosti.

**MED.A.005 Područje primjene**

Ovaj dio utvrđuje zahtjeve za:

- (a) stjecanje, valjanost, produžavanje i obnavljanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti za korištenje privilegija dozvole pilota ili učenika pilota;
- (b) zdravstvenu sposobnost kabinske posade;
- (c) certifikaciju AME-a; i
- (d) kvalifikaciju GMP-ova i liječnika specijalista medicine rada (OHMP).

**MED.A.010 Definicije**

Za potrebe ovog dijela primjenjuju se sljedeće definicije:

- „Akreditirani medicinski zaključak” znači zaključak jednog ili više medicinskih stručnjaka nadležnom tijelu za izdavanje dozvola, donesen na temelju objektivnih i nediskriminirajućih kriterija, za potrebe razmatranog slučaja, u savjetovanju s letačkim operacijama ili drugim stručnjacima prema potrebi;
- „Procjena” znači zaključak o zdravstvenoj sposobnosti osobe na temelju evaluacije osobne medicinske povijesti i/ili zrakoplovno-medicinskih pregleda kako se traži u ovome dijelu kao i daljnjim pregledima ako je potrebno, i/ili medicinskim pretragama kao što su, ali ne ograničavajući se na, EKG, mjerenje krvnog tlaka, nalaz krvi, rendgensko snimanje;
- „Siguran u boje” znači sposobnost podnositelja zahtjeva da lako razlikuje boje korištene u zrakoplovnoj navigaciji i točno identificira zrakoplovna svjetla u boji;
- „Specijalist za vid” znači oftalmolog ili specijalist za vid kvalificiran 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 podnositelja zahtjeva putem pregleda i pretraga u svrhu potvrđivanja prisutnosti ili odsutnosti medicinskog stanja;
- „Nadležno tijelo za dozvole” znači nadležno tijelo države članice za izdavanje dozvole, ili kojem osoba podnosi zahtjev za izdavanje dozvole, ili, kada osoba još nije podnijela zahtjev za izdavanje dozvole, nadležno tijelo u skladu sa ovim dijelom;
- „Ograničenje” znači uvjet stavljen u certifikat 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 liječničke preglede, procjenu i certifikaciju moraju osigurati poštivanje medicinske povjerljivosti u svakom trenutku.

**MED.A.020 Smanjenje zdravstvene sposobnosti**

- (a) Imatelji dozvola ne smiju koristiti privilegije svoje dozvole i pripadajućih ovlaštenja ili certifikata kada:
    1. su svjesni smanjenja zdravstvene sposobnosti koje bi moglo imati utjecaj na sigurno korištenje tih privilegija;
    2. uzimaju ili koriste lijek koji se izdaje na liječnički recept ili lijek koji se izdaje bez liječničkog recepta koji bi mogao imati utjecaj na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole;
    3. su podvrgnuti medicinskom, kirurškom ili drugom postupku koji bi mogao imati utjecaj na sigurnost letenja.
  - (b) Dodatno, imatelji dozvola moraju, bez pretjeranog odgađanja, zatražiti zrakoplovno-medicinski savjet ako su:
    1. bili na kirurškoj operaciji ili invazivnom postupku;
    2. propisana im je redovna upotreba bilo kakvih lijekova;
    3. pretrpjeli su bilo kakvu osobnu ozljedu koja uključuje nesposobnost funkcioniranja kao člana letačke posade;
    4. bolovali su od bilo kakve bolesti koja uključuje nesposobnost funkcioniranja kao člana letačke posade;
    5. su trudni;
    6. su primljeni u bolnicu ili kliniku;
    7. prvi zahtjev za nošenje korekcijskih leća.
  - (c) U ovim slučajevima:
    1. imatelji kategorije 1 i kategorije 2 certifikata o zdravstvenoj sposobnosti moraju potražiti savjet u AeMC-u ili od AME-a. AeMC ili AME mora procijeniti zdravstvenu sposobnost imatelja dozvole i odlučiti da li je sposoban za nastavak korištenja svojih privilegija;
    2. imatelji LAPL certifikata o zdravstvenoj sposobnosti moraju zatražiti savjet AeMC-a ili AME-a, ili GMP-a koji je potpisao certifikat o zdravstvenoj sposobnosti. AeMC, AME ili GMP mora procijeniti zdravstvenu sposobnost imatelja dozvole i odlučiti da li su sposobni za nastavak korištenja svojih privilegija.
  - (d) Članovi kabinske posade ne smiju obavljati dužnosti na zrakoplovu 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 utjecaj da ih onemoguću 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 liječničke preglede i/ili procjene AeMC, AME, GMP i OHMP moraju:
    1. osigurati da se s osobom može uspostaviti komunikacija bez jezičnih barijera;
    2. učiniti osobu svjesnom posljedica davanja nepotpune, netočne ili lažne izjave o njezinoj medicinskoj povijesti.
  - (b) Nakon završetka zrakoplovno-medicinskog pregleda i/ili procjene, AeMC, AME, GMP i OHMP mora:

1. priopćiti osobi da li je sposobna, nesposobna ili ju uputiti u tijelo nadležno za dozvole, AeMc ili AME kako je primjenjivo;
  2. obavijestiti osobu o bilo kojem ograničenju koje bi moglo ograničiti letačko osposobljavanje ili privilegije dozvole, ili potvrde za kabinsku posadu kako je primjenjivo;
  3. ako je osoba ocijenjena kao nesposobna, uputiti ju o njezinom/njegovom pravu na drugostupanjski postupak; i
  4. u slučaju podnositelja zahtjeva za medicinsko uvjerenje, dostaviti, bez odgađanja, tijelu 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 zapise s detaljima liječničkih pregleda i procjena obavljenih u skladu sa ovim dijelom, kao i njihove rezultate, u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom.
- (d) Kada se zahtijeva za medicinsku certifikaciju i/ili nadzorne funkcije, AeMC-ovi, AME-i, GMP-ovi i OHMP-ovi moraju medicinskom procjenitelju nadležnog tijela na zahtjev dostaviti sve zrakoplovno-medicinske zapise i izvještaje, kao i bilo koju drugu relevantnu informaciju.

#### ODJELJAK 2.

Zahtjevi za certifikate o zdravstvenoj sposobnosti

##### MED.A.030 Certifikati o zdravstvenoj sposobnosti

- (a) Učenik pilot ne smije samostalno letjeti osim ako posjeduje certifikat o zdravstvenoj sposobnosti, kako se traži za relevantnu dozvolu.
- (b) Podnositelji zahtjeva za ili imatelji dozvole pilota lakog zrakoplova moraju imati barem LAPL certifikat o zdravstvenoj sposobnosti.
- (c) Podnositelji zahtjeva za ili imatelji dozvole privatnog pilota (PPL), dozvole pilota jedrilice (SPL) ili dozvole pilota slobodnog balona (BPL) moraju imati barem certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2.
- (d) Podnositelji zahtjeva za ili imatelji SPL ili BPL uključeni u komercijalni letove jedrilicom ili balonom moraju imati barem certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2.
- (e) Ako se na PPL ili LAPL dodaje ovlaštenje za noćno letenje, imatelj dozvole mora biti siguran u boje.
- (f) Podnositelji zahtjeva za ili imatelji profesionalne dozvole pilota (CPL), dozvole pilota za višečlanu posadu (MPL) ili prometne dozvole pilota moraju imati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1.
- (g) Ako se na PPL dodaje instrumentalno ovlaštenje, imatelj dozvole mora napraviti čistu tonalnu audiometriju u skladu sa periodičnosti i standardima zahtijevanim za imatelje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1.
- (h) Imatelj dozvole ne smije u bilo koje vrijeme imati više od jednog certifikata o zdravstvenoj sposobnosti izdanog u skladu sa ovim dijelom.

##### MED.A.035 Zahtjev za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti

- (a) Zahtjevi za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti će se podnositi u formatu kako odredi nadležno tijelo.
- (b) Podnositelji zahtjeva za certifikat 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 povijesti;

- 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 suspendiranu ili opozvanu medicinsko uvjerenje.

- (c) Kada podnose zahtjev za produžavanje ili obnavljanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti, podnositelji zahtjeva moraju u AeMC, AME ili GMP pokazati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti prije relevantnog pregleda.

##### MED.A.040 Izdavanje, produžavanje i obnavljanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti

- (a) Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti će se izdati, produžiti ili obnoviti samo kad se završe traženi liječnički pregledi i/ili procjene i kada je donesena procjena zdravstvene sposobnosti.
- (b) Inicijalno izdavanje:
  1. Certifikati o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju se izdati u AeMC-u.
  2. Certifikati o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 moraju se izdati u AeMC-u ili od AME-a.
  3. LAPL certifikati 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. Certifikati o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i 2 moraju se produžiti ili obnoviti u AeMC-u ili od AME-a.
  2. LAPL certifikati 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 certifikat o zdravstvenoj sposobnosti samo ako:
  1. im je podnositelj zahtjeva dao potpunu medicinsku povijest i ako je zatraženo od AeMC-a, AME-a ili GMP-a, nalaze liječničkih pregleda i pretraga obavljenih od liječnika podnositelja zahtjeva ili bilo kojeg drugog liječnika specijalista; i
  2. su AeMC, AME ili GMP obavili zrakoplovno-medicinsku procjenu temeljem liječničkih pregleda i pretraga kako je traženo za relevantni certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kako bi potvrdili da podnositelj zahtjeva udovoljava svim relevantnim zahtjevima ovoga dijela.
- (e) AeMC, AME ili nadležno tijelo za dozvole, u slučaju upućivanja istom, prije nego izda, produži ili obnovi certifikat o zdravstvenoj sposobnosti, može zatražiti od podnositelja zahtjeva da obavi dodatne liječničke preglede i pretrage kada je klinički indicirano.
- (f) nadležno tijelo za dozvole može izdati ili ponovno izdati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti, kako je primjenjivo, ako:
  1. slučaj je upućen;
  2. ustanovljeno je da su neophodne ispravke informacija na certifikatu.

##### MED.A.045 Valjanost, produžavanje i obnavljanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti

- (a) Valjanost
  - (1) Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 biće valjan za period od 12 mjeseci.
  - (2) Period valjanosti certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 biće smanjen na 6 mjeseci za imatelje dozvola koji:



- i. su uključeni u jednopilotne operacije komercijalnog zračnog prijevoza prevozeći putnike i koji su prešli 40 godina starosti;
  - ii. su prešli 60 godina starosti.
- (3) Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 biće valjan za period od:
- i. 60 mjeseci prije nego imatelj dozvole napuni 40 godina starosti. Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti izdan prije navršenih 40 godine starosti prestaće biti valjan kada imatelj dozvole napuni 42 godine starosti;
  - ii. 24 mjeseca između 40 i 50 godina starosti. Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti izdan prije navršenih 50 godine starosti prestaće biti valjan kada imatelj dozvole napuni 51 godinu starosti; i
  - iii. 12 mjeseci poslije 50 godina starosti.
- (4) LAPL certifikat o zdravstvenoj sposobnosti biće valjan za period od:
- i. 60 mjeseci prije nego imatelj dozvole napuni 40 godina starosti. Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti izdan prije navršenih 40 godine starosti prestaće biti valjan kada imatelj dozvole napuni 42 godine starosti;
  - ii. 24 mjeseci poslije 40 godina starosti.
- (5) Period valjanosti certifikata o zdravstvenoj sposobnosti, uključujući bilo kojeg pridruženog pregleda ili specijalne pretrage, biti će:
- i. određen starosti podnositelja zahtjeva na dan kada je obavljen liječnički pregled; i
  - ii. računat od datuma liječničkog pregleda u slučaju inicijalnog izdavanja i obnavljanja, i od datuma isteka prijašnjeg certifikata o zdravstvenoj sposobnosti u slučaju produžavanja.
- (b) Produžavanje  
Pregledi i/ili procjene za produžavanje valjanosti certifikata o zdravstvenoj sposobnosti mogu biti obavljani u roku 45 dana prije datuma isteka certifikata o zdravstvenoj sposobnosti.
- (c) Obnavljanje
- (1) Ako imatelj certifikata o zdravstvenoj sposobnosti nije udovoljio pod (b), zahtijevati će se pregled i/ili procjena kao za obnavljanje.
- (2) U slučaju certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i 2:
- i. ako je certifikat o zdravstvenoj sposobnosti istekao više od 2 godine, AeMC ili AME mora samo obaviti pregled za obnavljanje nakon procjene zrakoplovno-medicinskih zapisa podnositelja zahtjeva;
  - ii. ako je certifikat o zdravstvenoj sposobnosti istekao više od 5 godina, moraju se ispuniti zahtjevi pregleda za inicijalno izdavanje i procjena će biti temeljena na zahtjevima produljenja.
- (3) U slučaju LAPL certifikata o zdravstvenoj sposobnosti, AeMC, AME ili GMP mora procijeniti medicinsku povijest podnositelja zahtjeva i obaviti zrakoplovno-medicinski pregled i/ili procjenu u skladu sa MED.B.095.

#### MED.A.050 Upućivanje

- (a) Kada je podnositelj zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 ili 2 upućen u nadležno tijelo za dozvole u skladu sa MED.B.001, AeMc ili AME mora prenijeti relevantnu medicinsku dokumentaciju nadležnom tijelu za dozvole.
- (b) Kada je podnositelj zahtjeva za LAPL certifikat o zdravstvenoj sposobnosti upućen u AME ili AeMC u

skladu sa MED.B.001, GMP mora prenijeti relevantnu medicinsku dokumentaciju nadležnom tijelu za dozvole.

#### PODDIO B ZAHTJEVI ZA CERTIFIKATE O ZDRAVSTVENOJ SPOSOBNOSTI PILOTA ODJELJAK 1.

Općenito

#### MED.B.001 Ograničenja na certifikatima o zdravstvenoj sposobnosti

- (a) Ograničenja na certifikatima o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i 2
- (1) Ako podnositelj zahtjeva u potpunosti ne udovoljava zahtjevima za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti relevantne kategorije ali se smatra da to nije vjerovatno ugrožavanje sigurnosti leta, AeMC ili AME mora:
- i. u slučaju podnositelja zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, odluku o sposobnosti podnositelja zahtjeva prepustiti nadležnom tijelu za dozvole kako je naznačeno u ovome poddjelu;
  - ii. u slučaju gdje upućivanje nadležnom tijelu za dozvole nije naznačeno u ovome poddjelu, ocijeniti da li je podnositelj zahtjeva sposoban obavljati dužnosti sigurno ako udovoljava s jednim ili više ograničenja dodanih u certifikatu o zdravstvenoj sposobnosti, i izdati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti s ograničenjem/ima ako je potrebno;
  - iii. u slučaju podnositelja zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2, ocijeniti da li je podnositelj zahtjeva sposoban obavljati dužnosti sigurno ako udovoljava sa jednim ili više ograničenja dodanih u certifikatu o zdravstvenoj sposobnosti, i izdati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti s ograničenjem/ima ako je potrebno, u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole;
  - iv. AeMC ili AME mogu produžiti ili obnoviti certifikat o zdravstvenoj sposobnosti s istim ograničenjem bez upućivanja podnositelja zahtjeva nadležnom tijelu za dozvole.
- (b) Ograničenja na LAPL medicinskom uvjerenju
- (1) Ako GMP, nakon određenog razmatranja podnositeljevog zahtjeva medicinske povijesti zaključiti da podnositelj zahtjeva ne udovoljava zahtjeve zdravstvene sposobnosti, GMP mora uputiti podnositelja zahtjeva u AeMC ili kod AME-a, osim onih koji zahtijevaju ograničenje koje se odnosi samo na korištenje korektivnih leća.
- (2) Ako je podnositelj zahtjeva za LAPL certifikat o zdravstvenoj sposobnosti upućen, AeMC ili AME će razmotriti MED.B.095, ocijeniti da li je podnositelj zahtjeva sposoban obavljati dužnosti sigurno ako udovoljava s jednim ili više ograničenja dodanih u certifikatu o zdravstvenoj sposobnosti, i izdati certifikat 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 certifikat o zdravstvenoj sposobnosti sa istim ograničenjem bez upućivanja podnositelja zahtjeva u AeMc ili AME.
- (c) Kada se procjenjuje da li je neophodno ograničenje, osobito bi trebalo uzeti u obzir sljedeće:

1. da li akreditirani medicinski zaključak nagovještava da je u specijalnim okolnostima, podnositelj zahtjeva u nemogućnosti udovoljavanja bilo kojem zahtjevu, da li numeričkom ili drugom, takva da korištenje privilegija dozvole za koju aplicira neće vjerovatno ugrožavati sigurnost leta;
  2. Spособnost podnositelja 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 imatelj CPL, ATPL ili MPL u potpunosti ne udovoljava zahtjevima za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i kada je upućen u nadležno tijelo za dozvole, mora se procijeniti da li se certifikat o zdravstvenoj sposobnosti može izdati s OML „vrijedi samo kao ili s kvalificiranim kopilotom”. Ova procjena biće provedena od nadležnog tijela za dozvole.
    - ii. Imatelj certifikata o zdravstvenoj sposobnosti s OML može upravljati zrakoplovom samo u višepilotnim operacijama kada je drugi pilot potpuno kvalificiran na relevantnom tipu zrakoplova, nije OML ograničen i nije napunio 60 godina starosti.
    - iii. OML za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 može biti postavljen i maknut samo od nadležnog tijela za dozvole.
  - (2) Operativna ograničenja pilota u odnosu na sigurnost (OSL - kategorija 2 i LAPL privilegije)
    - i. Imatelj certifikata o zdravstvenoj sposobnosti s OSL ograničenjem može upravljati zrakoplovom samo ako je drugi pilot potpuno kvalificiran za ulogu vođe na relevantnoj klasi ili tipu zrakoplova, zrakoplov mora biti opremljen duplim komandama i drugi pilot zauzima mjesto za kontrolama.
    - ii. OSL za certifikate o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 može biti postavljen i maknut od AeMC-a ili AME-a u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.
  - (3) Operativno ograničenje pilota da prevozi putnike (OPL - kategorija 2 i LAPL privilegije)
    - i. Imatelj certifikata o zdravstvenoj sposobnosti s OPL ograničenjem smije upravljati zrakoplovom bez putnika.
    - ii. OPL za kategoriju 2 certifikata o zdravstvenoj sposobnosti može biti postavljen i maknut od AeMC-a ili AME- a u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.
    - iii. OPL za LAPL certifikate o zdravstvenoj sposobnosti može biti postavljen AeMC-a ili AME-a.
- (e) Imatelju certifikata o zdravstvenoj sposobnosti može biti postavljeno bilo koje drugo ograničenje ako je to potrebno kako bi se osigurala sigurnost leta.
- (f) Bilo koje postavljeno ograničenje imatelju certifikata o zdravstvenoj sposobnosti biće i upisano.

## ODJELJAK 2.

Medicinski zahtjevi za certifikate o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i 2

### MED.B.005 Općenito

- (a) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti moraju biti slobodni od bilo koje:

1. abnormalnosti, urođene ili stečene;
  2. aktivne, latentne, akutne ili kronične nesposobnosti;
  3. rane, ozljede 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 prouzročile određeni stupanj funkcionalne nesposobnosti, koja bi dovela do iznenadne nesposobnosti za sigurno korištenje privilegija dozvole.
- (b) U slučajevima kada je odluka o zdravstvenoj sposobnosti podnositelja zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 upućena nadležnom tijelu za dozvole, to tijelo može delegirati tu odluku AeMC-u, osim u slučajevima gdje je potreban OML.
- (c) U slučajevima kada je odluka o zdravstvenoj sposobnosti podnositelja zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 upućena nadležnom tijelu za dozvole, to tijelo može delegirati tu odluku AeMC-u ili AME, osim u slučajevima gdje je potreban OSL ili OPL.

### MED.B.010 Srčano-žilni sistem

- (a) Pregled
- (1) Standardni 12-kanalni elektrokardiogram u mirovanju (EKG) i izvještaj moraju se napraviti na kliničku indikaciju, i:
    - i. za certifikat 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 certifikat 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 certifikata o zdravstvenoj sposobnosti ili obnavljanje iza 65 godine starosti i zatim svake 4 godine.
  - (4) Za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, laboratorijske pretrage lipida seruma/plazme, uključujući kolesterol, će biti potrebne na pregledu za prvo izdavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti, i na prvom pregledu nakon što se napuni 40 godina starosti.
- (b) Srčano-žilni sistem - Općenito
- (1) Podnositelji zahtjeva ne smiju imati nikakvu abnormalnost srčano-žilnog sistema koja bi mogla utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.
  - (2) Podnositelji zahtjeva za certifikat 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 kojeg od srčanih zalistaka;
    - iii. transplantacija srca ili srca/pluća.
  - (3) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 s utvrđenom povijesti bolesti ili dijagnozom bilo kojeg od sljedećih stanja moraju biti upućeni u nadležno tijelo 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. srčano-žilno stanje koje zahtijeva sistemsku antikoagulantnu terapiju
- (4) Podnositelji zahtjeva za certifikat 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 tlak
- (1) Krvni tlak mora se mjeriti na svakom pregledu.
- (2) Krvni tlak podnositelja zahtjeva mora biti u normalnim granicama.
- (3) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1:
- i. sa simptomatskom hipotenzijom; ili
- ii. čiji krvni tlak 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 tlaka zahtijeva period privremene suspenzije certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kako bi se uspostavila odsutnost značajnih popratnih nus-pojava.
- (d) Koronarna arterijska bolest
- (1) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 sa:
- i. sumnjom na miokardijalnu ishemiju;
- ii. asimptomatskom manjom bolesti koronarne arterije koja ne zahtijeva anti-anginalni tretman;
- moraju se uputiti u nadležno tijelo za dozvole i proći kardiološku obradu da se isključi miokardijalna ishemija prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti.
- (2) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 s bilo kojim stanjem spomenutim u (1) moraju proći kardiološku obradu prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti.
- (3) Podnositelji zahtjeva s bilo kojim od sljedećih stanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni:
- i. miokardijalna ishemija;
- ii. simptomatska bolest koronarne arterije;
- iii. simptomatska bolest koronarne arterije kontrolirana lijekovima.
- (4) Podnositelji zahtjeva za inicijalno izdavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 s povijesti bolesti ili dijagnozom bilo kojeg od sljedećih stanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni:
- i. miokardijalna ishemija;
- ii. miokardijalni infarkt;
- iii. revaskularizacija za bolest koronarne arterije.
- (5) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 koji su nakon miokardijalnog infarkta ili kirurške obrade bolesti koronarne arterije asimptomatski moraju obaviti zadovoljavajuću kardiološku obradu prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole. Podnositelji zahtjeva za produžavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole.
- (e) Poremećaji ritma/provođenja
- (1) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole kada imaju značajne poremećaje kardijalne kondukcije ili ritma, uključujući bilo što od sljedećeg:
- i. poremećaji supraventrikularnog ritma, uključujući povremenu ili uspostavljenu sinoatrijalnu disfunkciju, atrijsku 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) Podnositelji zahtjeva za certifikat 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 tijelom za dozvole.
- (3) Podnositelji 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 izolirani uniformni supra-ventrikularni ili ventrikularni ektopični kompleks;
- vii. atrioventrikularni blok prvog stupnja;
- viii. atrioventrikularni blok Mobitz tipa 1;
- moraju biti procijenjeni sposobnima u odsutnosti bilo koje druge abnormalnosti i predmet su zadovoljavajuće kardiološke obrade.
- (4) Podnositelji zahtjeva koji u povijesti bolesti imaju:
- i. terapiju ablacijom;
- ii. implantaciju pejsmejera;
- moraju obaviti zadovoljavajuću kardiološku obradu prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju se uputiti nadležnom tijelu za dozvole. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 moraju se procijeniti u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.
- (5) Podnositelji zahtjeva s bilo kojim od sljedećih stanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni:
- i. simptomatska sinoatrijalna bolest;
- ii. kompletni atrioventrikularni blok;
- iii. simptomatska prolongacija QT-a;
- iv. automatski implantirani defibrilacijski sistem;
- v. pacemaker za ventrikularnu anti-tahikardiju.
- MED.B.015 Dišni sistem**
- (a) Podnositelji zahtjeva sa značajnim umanjenjem plućne funkcije moraju se ocijeniti kao nesposobni. Procjena sposobnosti može se razmatrati kada je plućna funkcija opravljena i ako je zadovoljavajuća.

- (b) Za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, podnositelji zahtjeva su obavezni obaviti test plućne funkcije na inicijalnom pregledu i na kliničku indicaciju.
- (c) Za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2, podnositelji zahtjeva su obavezni obaviti test plućne funkcije na kliničku indicaciju.
- (d) Podnositelji zahtjeva koji imaju povijest bolesti ili utvrđenu dijagnozu:
1. astme koja zahtijeva lijekove;
  2. aktivnu upalnu bolest dišnog sistema;
  3. aktivnu sarkoidozu;
  4. pneumotoraks;
  5. sindroma apnoje u snu;
  6. opsežnu operaciju u prsnom košu;
  7. pneumonektomija;
- moraju obaviti obradu dišnog sistema sa zadovoljavajućim rezultatom prije nego se razmatra ocjena sposobnosti. Podnositelji zahtjevi s utvrđenom dijagnozom stanja navedenih u (3) do (5) gore moraju obaviti zadovoljavajuću kardiološku obradu prije nego se razmatra ocjena sposobnosti.
- (e) Zrakoplovno-medicinska procjena:
1. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti s bilo kojim stanjem navedenim u (d) gore moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole;
  2. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 s bilo kojim stanjem navedenim u (d) gore moraju biti procijenjeni u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.
- (f) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 koji su napravili potpunu pneumonektomiju moraju biti ocijenjeni nesposobnima.

#### MED.B.020 Probavni sistem

- (a) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti ne smiju imati nikakvu funkcionalnu ili strukturalnu bolest probavnog sistema ili pripadajućih adneksa koja bi mogla imati utjecaj na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.
- (b) Podnositelji zahtjeva s bilo kakvom posljedicom bolesti ili kirurške intervencije u bilo kojem dijelu probavnog trakta ili pripadajućih adneksa koji bi mogli uzrokovati nesposobnost u letu, naročito opstrukcije uslijed striktura ili kompresije, moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.
- (c) Podnositelji zahtjeva moraju biti slobodni od hernije koja bi mogla dovesti do simptoma nesposobnosti.
- (d) Podnositelji zahtjeva s poremećajima probavnog sistema uključujući:
1. ponavljajući dispeptički poremećaj koji zahtijeva lijekove;
  2. pankreatitis;
  3. simptomatski žučni kamenci;
  4. utvrđena dijagnoza ili povijest bolesti kronične upalne bolesti crijeva;
  5. nakon kirurške operacije na probavnom traktu ili njegovim adneksima, uz ostalo i kirurgiju koja uključuje potpuno ili djelomično odstranjenje ili diverziju bilo kojeg 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) Zrakoplovno-medicinska procjena:
1. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 s dijagnozom stanja

navedenih u (2), (4) i (5) moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole.

2. sposobnost podnositelja zahtjeva za kategoriju 2 s pankreatitisom mora biti procijenjena u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.

#### MED.B.025 Metabolički i endokrini sistem

- (a) Podnositelji zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakav funkcionalni ili strukturalni poremećaj vezan za metabolizam, prehranu i endokrine žlijezde koji bi mogao utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.
- (b) Podnositelji zahtjeva s metaboličkom, nutritivnom ili endokrinom disfunkcijom mogu biti ocijenjeni sposobnima ako se dokaže stabilnost stanja i uz zadovoljavajuću zrakoplovno-medicinsku obradu.
- (c) Dijabetes melitus
- (1) Podnositelji zahtjevi s dijabetesom melitusom koji zahtijeva inzulin moraju se ocijeniti nesposobnim.
  - (2) Podnositelji zahtjeva s diabetesom mellitusom koji ne zahtijeva inzulin moraju se ocijeniti nesposobnim osim ako se može dokazati da je postignuta regulacija šećera u krvi.
- (d) Zrakoplovno-medicinska procjena:
1. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 koji ne uzimaju inzulin nego druge lijekove za regulaciju šećera u krvi moraju biti upućeni u tijelo nadležno za dozvole;
  2. sposobnost podnositelja zahtjeva za kategoriju 2 koji ne uzimaju inzulin nego druge lijekove za regulaciju šećera u krvi mora se procijeniti u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.

#### MED.B.030 Hematologija

- (a) Podnositelji zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakvu hematološku bolest koja bi mogla utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.
- (b) Za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, hemoglobin mora biti testiran na svakom pregledu za izdavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti.
- (c) Podnositelji zahtjeva s hematološkim stanjem, kao:
1. koagulacijski, hemoragični ili trombotični poremećaj;
  2. kronična leukemija;
- mogu biti procijenjeni sposobnim ovisno o zadovoljavajućoj zrakoplovno-medicinskoj obradi.
- (d) Zrakoplovno-medicinska procjena:
1. Podnositelji zahtjevi za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti s jednim od stanja navedenih u (c) gore moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole;
  2. sposobnost podnositelja zahtjeva za kategoriju 2 s jednim od stanja navedenih u (c) gore mora biti procijenjena u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.
- (e) Podnositelji zahtjeva za kategoriju 1 s jednim od hematoloških stanja navedenih ispod moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole:
1. abnormalni hemoglobin, uključujući, ali ne ograničeno na, anemiju, policitemiju ili hemoglobinopatiju;
  2. značajno povećanje limfnih čvorova;
  3. uvećanje slezene.

#### MED.B.035 Spolno-mokraćni sistem

- (a) Podnositelji zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakvu funkcionalnu ili strukturalnu bolest bubrega ili spolno-mokraćnog sistema ili pripadajućih adneksa koja bi mogla

- imati utjecaja na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.
- (b) Analiza urina mora biti dio svakog zrakoplovno-medicinskog pregleda. Urin ne smije sadržavati abnormalni element koji bi se smatrao patološki značajnim.
  - (c) Podnositelji zahtjeva s bilo kakvom posljedicom bolesti ili kirurške intervencije na bubrežima ili urinarnom traktu koji bi mogli uzrokovati nesposobnost u letu, naročito opstrukcije uslijed striktura ili kompresije, moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.
  - (d) Podnositelji zahtjeva s poremećajem spolno-mokraćnog sistema, kao:
    1. bolest bubrega;
    2. jedan ili više mokraćnih kamenaca, ili povijest bubrežnih kolika;
 mogu biti procijenjeni sposobnima ovisno o zadovoljavajućoj renalno/urološkoj obradi.
  - (e) Podnositelji zahtjeva koji su napravili opsežnu kiruršku operaciju mokraćnog aparata uključujući potpuno ili djelomično odstranjenje ili diverziju bilo kojeg od tih organa moraju biti ocijenjeni nesposobnima i ponovno procijenjeni nakon potpunog oporavka prije nego će se razmatrati ocjena sposobnosti. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni nadležnom tijelu za dozvole na ponovnu procjenu.

#### MED.B.040 Infektivne bolesti

- (a) Podnositelji zahtjeva ne smiju imati ustanovljenu povijest bolesti ili kliničku dijagnozu bilo kakve infektivne bolesti koja bi mogla utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole koju posjeduje.
- (b) Podnositelji zahtjeva koji su HIV pozitivni mogu biti ocijenjeni sposobnim ovisno o zadovoljavajućoj zrakoplovno-medicinskoj obradi. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole.

#### MED.B.045 Opstetricija i ginekologija

- (a) Podnositelji zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakvu funkcionalno ili strukturalno opstetrijsko ili ginekološko stanje koje bi moglo imati utjecaja na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.
- (b) Podnositelji zahtjeva koji su napravili opsežnu ginekološku operaciju moraju biti ocijenjeni nesposobnima do potpunog oporavka.
- (c) Trudnoća
  - (1) U slučaju trudnoće, ako AeMC ili AME smatra da je imatelj dozvole sposoban koristiti privilegije, on/ona će ograničiti period valjanosti certifikata o zdravstvenoj sposobnosti do kraja 26 gestacijskog tjedna. Nakon tog termina certifikat će se suspendirati. Suspendacija će prestati nakon potpunog oporavka slijedom završetka trudnoće.
  - (2) Imatelji certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 smiju koristiti privilegije dozvole do 26 gestacijskog tjedna uz ograničenje OML. Bez obzira na MED.B.001 u ovom slučaju, OML ograničenje može biti upisano i maknuto od strane AeMC-a ili AME-a.

#### MED.B.050 Mišićno-koštani sistem

- (a) Podnositelji zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakvu abnormalnost kostiju, zglobova, mišića ili tetiva, urođene ili stečene koje bi mogle utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.

- (b) Podnositelj zahtjeva mora imati dovoljnu visinu za sjedenje, dužinu ruku i nogu kao i mišićnu snagu za sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.
- (c) Podnositelj zahtjeva mora imati zadovoljavajuće funkcionalno korištenje mišićno-koštanog sistema koje omogućava sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a. Sposobnost podnositelja zahtjeva mora se procijeniti u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.

#### MED.B.055 Psihijatrija

- (a) Podnositelji zahtjeva ne smiju imati ustanovljenu povijest bolesti ili kliničku dijagnozu bilo kakve psihijatrijske bolesti ili invalidnost, stanje ili poremećaj, akutno ili kronično, urođeno ili stečeno, koje bi moglo utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.
- (b) Podnositelji zahtjeva s mentalnim ili poremećajem ponašanja uslijed upotrebe ili zloupotrebe alkohola ili drugih psihotropnih supstanci ocjenjuje se kao nesposoban sve do tijeka oporavka i neuzimanja supstanci i uz zadovoljavajuću psihijatrijsku obradu nakon uspješnog liječenja. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole. Sposobnost podnositelja zahtjeva za kategoriju 2 mora biti procijenjena u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.
- (c) Podnositelji zahtjeva s psihijatrijskim stanjem kao:
  1. poremećaj raspoloženja;
  2. neurotični poremećaj;
  3. poremećaj osobnosti;
  4. mentalni poremećaj ili poremećaj ponašanja;
 moraju napraviti zadovoljavajuću psihijatrijsku obradu prije nego se može napraviti ocjena sposobnosti.
- (d) Podnositelji zahtjeva s povijesti jednokratnog ili ponavljajućeg čina namjernog samoozljeđivanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni. Podnositelji zahtjeva moraju proći zadovoljavajuću psihijatrijsku obradu prije nego se može razmatrati ocjena sposobnosti.
- (e) Zrakoplovno-medicinska procjena:
  1. Podnositelj zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 s jednim od stanja navedenih u (b), (c) ili (d) gore mora biti upućen nadležnom tijelu za dozvole;
  2. sposobnost podnositelja zahtjeva za kategoriju 2 s jednim od stanja navedenih u (b), (c) ili (d) gore mora biti procijenjena u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole
- (f) Podnositelji zahtjeva s ustanovljenom povijesti ili kliničkom dijagnozom shizofrenije, shizoidnog ili sumanutog poremećaja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.

#### MED.B.060 Psihologija

- (a) Podnositelj zahtjeva ne smije imati utvrđene psihološke nedostatke koji bi mogli utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.
- (b) Psihologijska obrada može biti potrebna kao dio, ili kao dopuna, psihijatrijskog ili neurološkog pregleda.

#### MED.B.065 Neurologija

- (a) Podnositelji zahtjeva ne smiju imati ustanovljenu povijest bolesti ili kliničku dijagnozu bilo kakvog neurološkog stanja koje bi moglo utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.
- (b) Podnositelji zahtjeva s ustanovljenom povijesti ili kliničkom dijagnozom:
  1. epilepsije;

2. ponavljajućih epizoda poremećaja svijesti nepoznatog uzroka;  
moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.
- (c) Podnositelji zahtjeva s ustanovljenom povijesti ili kliničkom dijagnozom:
1. epilepsije bez recidiva nakon 5 godine;
  2. epilepsije bez recidiva i bez svih tretmana više od 10 godina;
  3. epileptiformnim abnormalnostima EEG-a i žarištem sporih valova;
  4. progresivnim ili neprogresivnim bolestima živčanog sistema;
  5. jednokratni poremećaj svijesti nepoznatog uzroka;
  6. gubitak svijesti nakon ozljede glave;
  7. penetrirajuće ozljede mozga;
  8. ozljede spinalnih ili perifernih živaca;
- moraju napraviti daljnju obradu prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole. Sposobnost podnositelja zahtjeva za kategoriju 2 mora biti procijenjena u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.

#### MED.B.070 Sistem vida

- (a) Podnositelji zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakvu abnormalnost funkcije oka ili pripadajućih adneksa ili bilo kakvo aktivno patološko stanje, urođeno ili stečeno, akutno ili kronično, ili bilo kakvu posljedicu kirurgije ili traume oka, koja bi mogla utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.
- (b) Pregled
- (1) Za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1:
    - i. sveobuhvatan pregled oka mora biti dio inicijalnog pregleda i treba ga napraviti periodički ovisno o refrakciji i funkcionalnoj performansi oka; i
    - ii. rutinski pregled oka mora biti dio svih pregleda za produžavanje i obnavljanje.
  - (2) Za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2:
    - 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, s ili bez korekcije, mora biti:
1. u slučaju certifikata 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 certifikata 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. Podnositelj zahtjeva s vidom ispod standarda u jednom oku može biti procijenjen sposobnim u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole ovisno o zadovoljavajućoj oftalmološkoj procjeni;
  3. Podnositelji zahtjeva za inicijalno izdavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti 1 s vidom ispod standarda u jednom oku biće ocijenjeni nesposobnima. Kod produljenja, podnositelji zahtjeva sa stečenim vidom ispod standarda u jednom oku moraju biti upućeni u tijelo nadležno za dozvole i može biti procijenjen sposobnim ako nije vjerovatan utjecaj na sigurno korištenje privilegija dozvole koju posjeduje.
- (d) Podnositelj zahtjeva mora biti sposoban čitati tablicu N5 (ili ekvivalentnu) na udaljenosti 30-50 cm i tablicu N14 (ili

- ekvivalentnu) na udaljenosti 100 cm, s korekcijom ako je propisana.
- (e) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju imati normalna vidna polja i normalnu binokularnu funkciju.
- (f) Podnositelji zahtjeva koji su obavili kirurgiju oka mogu biti procijenjeni sposobnim ovisno o zadovoljavajućoj oftalmološkoj obradi.
- (g) Podnositelji zahtjeva s kliničkom dijagnozom keratokonusa mogu biti procijenjeni sposobnima ovisno o zadovoljavajućem liječničkom pregledu oftalmologa. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole.
- (h) Podnositelji zahtjeva s:
1. astigmatizmom;
  2. anizotropijom;
- mogu biti procijenjeni sposobnim ovisno o zadovoljavajućoj oftalmološkoj obradi.
- (i) Podnositelji zahtjeva s diplopijom biće ocijenjeni nesposobnima.
- (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 izravnu upotrebu tokom korištenja privilegija primjenjive dozvole/a;
  3. korekcija mora osigurati optimalnu vidnu funkciju, dobro se podnositi i biti prikladna za zrakoplovne svrhe;
  4. ako se nose kontaktne leće, one moraju biti za vid na daljinu, monofokalne, nebojane i dobro podnošene;
  5. Podnositelji 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 podnositelja zahtjeva će biti zatraženo da demonstriraju sposobnost da lako opažaju boje koje su neophodne za sigurno obavljanje dužnosti.
- (b) Pregled
- (1) Podnositelji zahtjeva moraju proći Ishihara test za inicijalno izdavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti.
  - (2) Podnositelji zahtjeva koji ne zadovolje na Ishihara testu moraju napraviti daljnje testiranje percepcije boja kako bi se utvrdilo da li su sigurni u boje.
- (c) U slučaju certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, podnositelji zahtjeva moraju imati normalnu percepciju boja ili biti sigurni u boje. Podnositelji zahtjeva koji ne zadovolje daljnje testiranje percepcije boja biće ocijenjeni nesposobnima. Podnositelji zahtjeva za kategoriju 1 moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole.
- (d) U slučaju certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2, kada podnositelj zahtjeva nema zadovoljavajuću percepciju boja, njezine/njegove letačke privilegije ograničiti će se na dnevno letenje.

**MED.B.080 Otorinolaringologija**

- (a) Podnositelj zahtjeva ne smiju imati nikakvu abnormalnost funkcije ušiju, nosa, sinusa ili grla, uključujući usnu šupljinu, zube i larinks, ili bilo kakvo aktivno patološko stanje, prirodno ili stečeno, akutno ili kronično, ili bilo kakvu posljedicu operacije ili ozljedu koja bi mogla utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.
- (b) Sluh mora biti zadovoljavajući za sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.
- (c) Pregled
- (1) Sluh mora biti testiran na svim pregledima.
- i. U slučaju certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i kategorije 2, kada se na dozvolu dodaje ovlaštenje za instrumentalno letenje, sluh mora biti testiran čistom tonalnom audiometrijom na inicijalnom liječničkom pregledu te sljedeći na pregledu za produžavanje i obnavljanje certifikata svakih 5 godina do 40. godine starosti i svakih 2 godine nakon toga.
- ii. Na inicijalnom liječničkom 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. Podnositelj zahtjeva za produžavanje ili obnavljanje, s većim gubitkom sluha moraju demonstrirati zadovoljavajuće funkcionalne sposobnosti sluha.
- iii. Podnositelj zahtjeva s hipoakuzijom moraju dokazati zadovoljavajuće funkcionalne sposobnosti sluha.
- (2) Sveobuhvatni pregled uha, nosa i grla mora se napraviti za inicijalno izdavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i periodički dalje kada je klinički indicirano.
- (d) Podnositelj zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 sa sljedećim:
1. aktivni patološki proces, akutni ili kronični, unutarnjeg ili srednjeg uha;
  2. neizliječena perforacija ili disfunkcija membrane bubnjača;
  3. smetnje vestibularne funkcije;
  4. značajno suženje kanala nosnica;
  5. disfunkcija sinusa;
  6. značajno izobličenje ili uznapredovala akutna ili kronična infekcija usne šupljine ili gornjeg dišnog sistema;
  7. značajne smetnje u govoru ili glasu;
- moraju napraviti daljnji liječnički pregled i procjenu kako bi se utvrdilo da to stanje ne utječe na sigurno korištenje privilegija dozvole koju posjeduje.
- (e) Zrakoplovno-medicinska procjena:
1. Podnositelj zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 s poremećajem vestibularne funkcije moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole;
  2. sposobnost podnositelja zahtjeva za kategoriju 2 s poremećajem vestibularne funkcije biće procijenjena u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.

**MED.B.085 Dermatologija**

Podnositelj zahtjeva ne smiju imati utvrđena dermatološka stanja koja bi mogla utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.

**MED.B.090 Onkologija**

- (a) Podnositelj zahtjeva ne smiju imati utvrđenu primarno ili sekundarno zloćudnu bolest, koja bi mogla utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole/a.
- (b) Nakon liječenja maligne bolesti, podnositelj zahtjeva moraju napraviti zadovoljavajuću onkološku obradu prije nego se može procijeniti sposobnost. Podnositelj zahtjeva za kategoriju 1 biće upućeni u nadležno tijelo za dozvole. Sposobnost podnositelja zahtjeva kategorije 2 biće procijenjena u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.
- (c) Podnositelj zahtjeva s ustanovljenom povijesti ili kliničkom dijagnozom intracerebralnog malignog tumora moraju biti ocijenjeni nesposobnima.

**ODJELJAK 3.**

Specifični zahtjevi za LAPL certifikate o zdravstvenoj sposobnosti

**MED.B.095 - Liječnički pregled i/ili procjena podnositelja zahtjeva za LAPL certifikat o zdravstvenoj sposobnosti**

- (a) Podnositelj zahtjeva za LAPL certifikat o zdravstvenoj sposobnosti mora biti procijenjen temeljem zrakoplovno-medicinske najbolje prakse.
- (b) Posebna pozornost biće na kompletnoj medicinskoj povijesti podnositelja zahtjeva.
- (c) Inicijalna procjena, sve sljedeće ponovne procjene nakon 50 godine i procjene u slučaju kada medicinska povijest podnositelja zahtjeva nije dostupna ispitivaču moraju sadržavati najmanje sljedeće:
1. klinički pregled;
  2. krvni tlak;
  3. test urina;
  4. vid;
  5. sposobnost sluha.
- (d) Nakon inicijalne procjene, sve sljedeće ponovne procjene nakon 50 godine moraju uključiti:
1. procjenu medicinske povijesti LAPL imatelja; i
  2. stavke pod tačkom (c) ako se smatra obaveznim od AeMC-a, AME-a ili GMP-a u skladu sa zrakoplovno-medicinskom najboljom praksom.

**PODDIO C****ZAHTEJEVI ZA ZDRAVSTVENU SPOSOBNOST KABINSKE POSADE****ODJELJAK 1.**

Opći zahtjevi

**MED.C.001 Općenito**

Članovi kabinske posade će obavljati dužnosti i odgovornosti zahtijevane zrakoplovnim sigurnosnim pravilima na zrakoplovu samo ako je u skladu sa primjenjivim zahtjevima ovoga dijela.

**MED.C.005 Zrakoplovno-medicinska procjena**

- (a) Članovi kabinske posade moraju prolaziti zrakoplovno-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 sigurnosnih dužnosti i odgovornosti.
- (b) Svaki član kabinske posade mora proći zrakoplovno-medicinsku procjenu prije prve dužnosti na zrakoplovu, i dalje u intervalima od najviše 60 mjeseci.
- (c) Zrakoplovno-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 zrakoplovno-medicinsku procjenu kabinske posade

**MED.C.020 Općenito**

Članovi kabinske posade moraju biti slobodni od:

- (a) abnormalnosti, nasljedne ili stečene;
- (b) aktivne, latentne, akutne ili kronične bolesti ili nesposobnost;
- (c) rane, ozljede ili posljedice operacije; i
- (d) pojava ili nus-pojava bilo kojeg terapijskog, dijagnostičkog ili preventivnog lijeka koji se izdaje na liječnički recept ili lijeka koji se izdaje bez liječničkog recepta, koji može imati za posljedicu stupanj funkcionalne nesposobnosti koja bi mogla dovesti do nesposobnosti ili nemogućnosti obavljanja njihovih sigurnosnih dužnosti i odgovornosti.

**MED.C.025 Sadržaj zrakoplovno-medicinskih procjena**

- (a) Inicijalna zrakoplovno-medicinska procjena mora uključiti najmanje:
  1. procjenu medicinske povijesti podnositelja zahtjeva za člana kabinske posade; i
  2. klinički pregled sljedećeg:
    - i. srčano-žilni sistem;
    - ii. dišni sistem;
    - iii. mišićno-koštani sistem;
    - iv. otorinolaringologija;
    - v. sistem vida; i
    - vi. raspoznavanje boja.
- (b) Svaka sljedeća zrakoplovno-medicinska procjena mora uključiti:
  1. procjenu medicinske povijesti člana kabinske posade; i
  2. klinički pregled ako se smatra obaveznim u skladu sa zrakoplovno-medicinskom najboljom praksom.
- (c) Za potrebe (a) i (b), u slučaju bilo kakve sumnje ili ako je klinički indicirano, zrakoplovno-medicinska procjena člana kabinske posade mora uključiti bilo koji dodatni liječnički pregled, testiranje ili istraživanje, koji se smatraju potrebnim od strane AME-a, AeMC-a ili OHMP-a.

**ODJELJAK 3.**

Dodatni zahtjevi za podnositelje zahtjeva za, ili imatelje potvrde kabinske posade

**MED.C.030 Medicinski izvještaj kabinske posade**

- (a) Nakon svake obavljene zrakoplovno-medicinske procjene podnositelji zahtjeva ili imatelji potvrde kabinske posade:
  1. moraju od AME-a, AeMC-a ili OHMP-a dobiti medicinski izvještaj kabinske posade; i
  2. će operatoru kod kojeg su zaposleni dostaviti odgovarajuće informacije, ili kopiju medicinskog izvještaja kabinske posade.
- (b) Medicinski izvještaj kabinske posade
 

Medicinski izvještaj kabinske posade će sadržavati datum zrakoplovno-medicinske procjene, da li je član kabinske posade ocijenjen kao sposoban ili nesposoban, datum sljedeće zahtijevane zrakoplovno-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 imatelji 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 sigurno obavljati dužnosti ako udovoljavaju s jednim ili više ograničenja.

- (b) Bilo koje ograničenje na korištenje privilegija dodijeljeno potvrdi kabinske posade mora biti navedeno na medicinskom izvještaju kabinske posade i smije se ukloniti od AME-a, AeMC-a ili OHMP-a u dogovoru s AME-om.

**PODDIO D****ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKI ISPITIVAČI (AME), LIJEČNICI SPECIJALISTI OPĆE/OBITELJSKE MEDICINE (GMP), LIJEČNICI SPECIJALISTI MEDICINE RADA (OHMP)****ODJELJAK 1.**

Zrakoplovno-medicinski ispitivači

**MED.D.001 Privilegije**

- (a) Privilegije AME-a su izdavanje, produžavanje i obnavljanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 i certifikata o zdravstvenoj sposobnosti za LAPL, i obavljanje relevantnih liječničkih pregleda i procjena.
- (b) Imatelji AME certifikata mogu podnijeti zahtjev za proširenje svojih privilegija kako bi uključili liječničke preglede za produžavanje i obnavljanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, ako su u skladu sa zahtjevima u MED.D.015.
- (c) Opseg privilegija AME-a kao i bilo koji uvjet u vezi s njima mora biti naveden u certifikatu.
- (d) Imatelji certifikata kao AME ne smiju obavljati zrakoplovne liječničke preglede i procjene u državi članici koja im nije izdala certifikat, osim ako su:
  1. od te države članice imaju dopuštenje za izvršavanje profesionalnih aktivnosti kao liječnik specijalista;
  2. su obavijestili nadležno tijelo te države članice o svojoj namjeri da obavljaju zrakoplovne liječničke preglede i procjene i izdaju medicinska uvjerenja u opsegu svojih privilegija kao AME; i
  3. su primili uputu nadležnog tijela države članice domaćina.

**MED.D.005 Zahtjev**

- (a) Zahtjev za AME certifikat mora se podnijeti u obliku i na način kako je određeno od nadležnog tijela.
- (b) Podnositelji zahtjeva za AME certifikat moraju nadležnom tijelu dostaviti:
  1. osobne detalje i profesionalnu adresu;
  2. dokumentaciju kojom dokazuju da su u skladu sa zahtjevima uspostavljenim u MED.D.10, uključujući certifikate o završenom kursu iz zrakoplovne medicine primjerenom privilegijama za koje podnosi zahtjev,
  3. pisanu izjavu da će AME izdavati certifikate o zdravstvenoj sposobnosti na temelju zahtjeva u ovome dijelu.
- (c) Kada AME obavlja zrakoplovne liječničke preglede na više od jedne lokacije, nadležnom tijelu mora dostaviti relevantne informacije koje se odnose na sve lokacije prakse.

**MED.D.010 Zahtjevi za izdavanje AME certifikata**

Podnositelji zahtjeva za AME certifikat s privilegijom za inicijalno izdavanje, produžavanje i obnavljanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 moraju:

- (a) biti potpuno kvalificirani i licencirani u medicinskoj praksi i posjedovati certifikat o završenom specijalističkom usavršavanju;
- (b) obaviti temeljni kurs iz zrakoplovne medicine;
- (c) dokazati nadležnom tijelu da:
  1. ima odgovarajuće prostorije, procedure, dokumentaciju i funkcionalnu opremu prikladnu za zrakoplovne liječničke preglede; i



2. uspostavljene potrebne procedure i uvjete kako bi se osigurala medicinska povjerljivost.

#### **MED.D.015 Zahtjevi za proširenje privilegija**

Podnositelji zahtjeva za AME certifikat koji proširuju privilegije na produžavanje i obnavljanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju imati važeći AME certifikat i imati:

- (a) obavljenih najmanje 30 liječničkih pregleda za izdavanje, produžavanje ili obnavljanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 tokom perioda ne većeg od 5 godina prije podnošenja zahtjeva;
- (b) obavljen napredni kurs iz zrakoplovne medicine;
- (c) proći praktičnu obuku u AeMC-u ili pod nadzorom nadležnog tijela za dozvole.

#### **MED.D.020 Kursevi osposobljavanja iz zrakoplovne medicine**

- (a) Kursevi osposobljavanja iz zrakoplovne medicine moraju biti odobreni od kompetentnog nadležnog tijela 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 provođenje kursa imaju odgovarajuće znanje i iskustvo.
- (b) Osim u slučaju kursa osvježavanja znanja, kursevi moraju biti zaključeni pismenim ispitom iz tema obuhvaćenih sadržajem kursa.
- (c) Organizacija koja provodi kurs mora izdati certifikate o završenom kursu podnositeljima zahtjeva koji dobiju prolaz na ispitu.

#### **MED.D.025 Promjene AME certifikata**

- (a) AME-i moraju obavijestiti nadležno tijelo o sljedećim promjenama koje mogu utjecati na njihov certifikat:
  1. AME je podvrgnut disciplinskom postupku ili istrazi od strane medicinskog regulatornog tijela;
  2. postoje bilo kakve promjene uvjeta temeljem kojih je dobiven certifikat, uključujući sadržaj izjava predanih uz zahtjev;
  3. više ne ispunjava zahtjeve za izdavanje;
  4. promjena lokacije obavljanja prakse zrakoplovno medicinskog ispitivača ili adrese za korespondenciju.
- (b) Propust u obavještanju nadležnog tijela će imati za posljedicu suspenziju ili ukidanje privilegija certifikata, na osnovu odluke nadležnog tijela koje suspendira ili ukida certifikat.

#### **MED.D.030 Period važenja AME certifikata**

AME certifikat mora se izdati za period koji ne prelazi 3 godine. Produžiti će se imatelju koji:

- (a) nastavi ispunjavati opće uvjete zahtijevane za liječničku praksu i koji održava registraciju kao liječnik prema nacionalnim propisima;
- (b) obavlja kurs osvježavanja znanja iz zrakoplovne medicine tokom posljednje 3 godine;
- (c) obavlja najmanje 10 zrakoplovno medicinskih liječničkih pregleda svake godine;
- (d) ostaje u skladu sa uvjetima svojeg certifikata; i
- (e) koristi svoje privilegije u skladu sa ovim dijelom.

#### **ODJELJAK 2.**

Liječnici opće/obiteljske medicine

#### **MED.D.035 Zahtjevi za liječnike opće/obiteljske 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 podnositelja zahtjeva u potpunosti; i
  2. je to u skladu sa drugim dodatnim zahtjevima uspostavljenim u nacionalnom zakonu.
- (b) U svrhu izdavanja LAPL certifikata o zdravstvenoj sposobnosti, liječnici opće/obiteljske medicine (GMP) moraju biti u potpunosti kvalificirani i licencirani u medicinskoj praksi u skladu sa nacionalnim zakonom.
  - (c) GMP-ovi koji djeluju kao AME moraju obavijestiti nadležno tijelo o obavljanju te aktivnosti.

#### **ODJELJAK 3.**

Liječnici specijalisti medicine rada (OHMP)

#### **MED.D.040 Zahtjevi za liječnike specijaliste medicine rada**

Liječnici specijalisti medicine rada obavljati će zrakoplovno medicinsku procjenu kabinske posade ako:

- (a) nadležno tijelo smatra da relevantni nacionalni sistem medicine rada može osigurati usklađenost s primjenjivim zahtjevima ovog dijela;
- (b) su licencirani u medicinskoj praksi i kvalificirani u medicini rada u skladu sa nacionalnim zakonom; i
- (c) stekli su znanje iz zrakoplovne medicine relevantno operativnom okruženju kabinskog osoblja.

#### **PRILOG V. KVALIFIKACIJE ČLANOVA KABINSKE POSADE U OPERACIJAMA KOMERCIJALNOG ZRAČNOG PRIJEVOZA DIO-CC PODDIO GEN**

Opći zahtjevi

#### **CC.GEN.001 Nadležno tijelo**

Za potrebe ovog dijela, nadležno tijelo će biti tijelo koje je odredila država članica kod kojeg osoba podnosi zahtjev za izdavanje potvrde kabinske posade.

#### **CC.GEN.005 Područje primjene**

Ovaj dio uspostavlja zahtjeve za izdavanje potvrda kabinske posade i uvjete o njihovoj valjanosti i korištenju za imatelje potvrde.

#### **CC.GEN.015 Zahtjev za potvrdom kabinske posade**

Zahtjev za potvrdu kabinske posade podnosi se u formatu i na način kako je utvrdilo nadležno tijelo.

#### **CC.GEN.020 Minimalna dob**

Podnositelj zahtjeva za potvrde kabinske posade mora imati najmanje 18 godina.

#### **CC.GEN.025 Povlastice i uvjeti**

- (a) Privilegije imatelja potvrde kabinske posade su da djeluju kao članovi kabinske posade u komercijalnom zračnom prijevozu operacija zrakoplova u skladu sa zakonom iz oblasti zrakoplovstva u BiH i pripadajućim pozdakovskim 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 zapisa**

Kao dokaz usklađenosti s primjenjivim zahtjevima, kao što je navedeno u CC.GEN.025 (b), svaki imatelj mora posjedovati i na zahtjev osigurati potvrdu kabinske posade, popis i zapise o

osposobljavanju i provjerama vezanim za tip zrakoplova ili varijante, osim kad operator sam vodi evidenciju i može je učiniti dostupnom na zahtjev nadležnog tijela ili imatelja potvrde.

**PODDIO CCA  
SPECIFIČNI ZAHTEJEVI ZA POTVRDU KABINSKE  
POSADE**

**CC.CCA.100 Izdavanje potvrde kabinske posade**

- (a) Potvrde kabinske posade se izdaju samo podnositeljima zahtjeva koji su položili ispit nakon završenog početnog osposobljavanja u skladu sa ovim dijelom.
- (b) Potvrde kabinske posade će izdati:
  - (1) nadležno tijelo; i/ili
  - (2) organizacija koju je u tu svrhu odobrilo nadležno tijelo.

**CC.CCA.105 Valjanost potvrde kabinske posade**

Potvrda kabinske posade izdaje se s neograničenim trajanjem i vrijedi osim ako:

- (a) je suspendira ili ukine nadležno tijelo; ili
- (b) imatelj potvrde nije koristio pripadajuće privilegije tokom prethodnih 60 mjeseci na najmanje jednom tipu zrakoplova.

**CC.CCA.110 Suspenzija ili ukidanje potvrde kabinske posade**

- (a) Ako imateljji nisu u skladu sa ovim dijelom, nadležno tijelo može suspendirati ili ukinuti potvrdu kabinske posade.
- (b) U slučaju kad nadležno tijelo suspendira ili ukine potvrdu kabinske posade, imateljji 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 dane potvrdom kabinske posade;
  - (3) obavijestiti bez odgode, operatora/e) kod kojeg/ih) su zaposleni; i
  - (4) vratiti svoju potvrdu u skladu sa primjenjivom procedurom koju je uspostavilo nadležno tijelo.

**PODDIO TRA  
ZAHTEJEVI ZA OSPOSOBLJAVANJE PODNOSITELJA  
ZAHTEJEVA I IMATELJA ZA POTVRDU KABINSKE  
POSADE**

**CC.TRA.215 Pružanje osposobljavanja**

Osposobljavanje zahtijevano u ovom dijelu će:

- (a) osigurati organizacija za osposobljavanje ili operatori komercijalnog zračnog prijevoza koji su odobreni u tu svrhu od nadležnog tijela;
- (b) provoditi osoblje s odgovarajućim iskustvom i koje je kvalificirano za elemente osposobljavanja koji se moraju obuhvatiti; i
- (c) se provoditi prema programu i planu osposobljavanja kako je dokumentirano u odobrenju izdanom organizaciji.

**CC.TRA.220 Kurs početnog osposobljavanja i ispitivanje**

- (a) Podnositelji zahtjeva za potvrdu kabinske posade će završiti kurs početnog osposobljavanja kako bi se upoznali s okruženjem zrakoplova i stekli dovoljno opće znanje i osnovnu stručnost koji su potrebni za obavljanje dužnosti i odgovornosti koje se odnose na sigurnost 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 osposobljavanje za teorijsko znanje i praktično osposobljavanje.

- (c) Podnositelji zahtjeva za potvrdu kabinske posade moraju proći ispitivanje koje obuhvaća 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 zrakoplova ili varijantu**

- (a) Imateljji valjane potvrde kabinske posade radiće na zrakoplovu samo ako su kvalificirani u skladu sa primjenjivim zahtjevima navedenim u dijelu-ORO.
- (b) Kako bi se kvalificirao za tip zrakoplova ili varijantu, imatelj:
  - (1) mora biti u skladu sa primjenjivim zahtjevima osposobljavanja, provjerama i valjanosti, obuhvaćajući kako je relevantno za zrakoplov na kojem će se izvoditi operacije:
    - i. specifično osposobljavanje za tip zrakoplova, operaterovo osposobljavanje za konverziju, osposobljavanje za upoznavanje;
    - ii. osposobljavanje za razlike;
    - iii. periodično osposobljavanje; i
  - (2) izvoditi operacije u prethodnih 6 mjeseci na tipu zrakoplova, ili završiti odgovarajuće periodično osposobljavanje i provjeru prije nego što opet počnu obavljati dužnosti člana kabinske posade na tom tipu zrakoplova.

**Dodatak 1. dijelu-CC**

Kurs početnog osposobljavanja i ispitivanje

**PROGRAM OSPOSOBLJAVANJA**

Program osposobljavanja kursa početnog osposobljavanja mora sadržavati najmanje sljedeće:

1. Općenito teoretsko znanje o zrakoplovstvu i zrakoplovnim propisima koje obuhvaća sve potrebne elemente vezane za dužnosti i odgovornosti člana kabinske posade:
  - 1.1. poznavanje zrakoplovne terminologije, teorije leta, načina smještanja putnika, područja rada, meteorologije i svijesti o posljedicama kontaminacije površine zrakoplova;
  - 1.2. poznavanje zrakoplovnih propisa koji se odnose na kabinsku posadu i ulogu nadležnog tijela;
  - 1.3. dužnosti i odgovornosti kabinske posade tokom operacija i potreba brzog i učinkovitog djelovanja u prisilnim situacijama;
  - 1.4. kontinuirana sposobnost i osposobljenost za obavljanje dužnosti člana kabinske posade s 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 zračni prijevoznik, 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 sigurnosti s osvrtnom na njihove posebne dužnosti;
  - 1.8. važnost prepoznavanja situacija u kojima članovi kabinske posade imaju ovlasti i odgovornosti za iniciranje evakuacije i drugih prisilnih postupaka.
2. Komunikacija:
 

Tokom osposobljavanja, naglasak će biti stavljen na važnost učinkovite komunikacije između kabinske i letačke posade, uključujući tehnike komuniciranja, upotrebu zajedničkog jezika i terminologije.

3. Početno osposobljavanje o ulozi ljudskog faktora (HF) u zrakoplovstvu 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. Općenito: ljudski faktori u zrakoplovstvu, opće upute o ciljevima i načelima CRM-a, sposobnosti i ograničenja ljudi;
- 3.2. Relevantno za pojedine članove kabinske posade: svijest o osobnosti, 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 sjedala 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. upute za prepoznavanje i upravljanje s putnicima koji su, ili će biti opijeni alkoholom ili su pod utjecajem droga ili su agresivni;
- 4.4. mjere koje treba poduzeti kod prijevoza živih životinja u putničkoj kabini;
- 4.5. dužnosti koje treba obaviti u slučaju turbulencije, uključujući osiguravanje putničke kabine; i
- 4.6. metode motiviranja putnika i kontrole gužve koje su nužne za brzo izvođenje evakuacije u slučaju nužde.
5. Zrakoplovno-medicinski aspekti i prva pomoć:
- 5.1. općenito osposobljavanje o zrakoplovno-medicinskim aspektima i preživljavanju;
- 5.2. psihološki učinci letenja s posebnim naglaskom na hipoksiju, zahtjevima za kisikom, funkciju Eustahijeve tube i barotraume;
- 5.3. osnove prve pomoći uključujući obuku o:
- zračnoj bolesti;
  - gastro-intestinalnim smetnjama;
  - hiperventilaciji;
  - opeklinama;
  - ozljedama;
  - nesvjestici; i
  - frakturama i ozljedama mekog tkiva;
- 5.4. slučajevi medicinske hitne pomoći na letu i pripadajuća prva pomoć koja obuhvaća najmanje:
- astmu;
  - stres i alergijske reakcije;
  - šok;
  - dijabetes;
  - gušenje;
  - epilepsiju;
  - porod;
  - moždani udar; i
  - srčani udar;
- 5.5. upotreba odgovarajuće opreme uključujući kisik za prvu pomoć, pribor za prvu i hitnu liječničku pomoć i njihov sadržaj;
- 5.6. praktično osposobljavanje o kardio-pulmonalne reanimaciji za svakog člana kabinske posade koristeći posebno za to konstruiranu lutku i uzimajući u obzir okruženje zrakoplova; i
- 5.7. zdravlje i higijena na putu, uključujući:
- higijenu na zrakoplovu;
  - rizik od kontakata sa zaraznim bolestima i načini kako umanjiti takav rizik;
  - rukovanje kliničkim otpadom;
  - dezinfekciju zrakoplova;
  - postupanja u slučaju smrti na zrakoplovu; i
  - usmjeravanje pozornosti, psihološke posljedice umora, psihologiju sna, cirkadijski ritam i promjene vremenske zone.
6. Opasne robe u skladu sa primjenjivim ICAO tehničkim instrukcijama.
7. Opći sigurnosni aspekti u zrakoplovstvu, uključujući poznavanje odredbi utvrđenih općim propisima iz oblasti sigurnosti civilnog zrakoplovstva u BiH.
8. Osposobljavanje u svezi s 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 obavješćivanja letačke posade kao i poduzimanje 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. opće postupke zemaljskih službi u prisilnim slučajevima koji se izvode na aerodromima.
9. Osposobljavanje za preživljavanje:
- 9.1. mora se osigurati da osposobljavanje za preživljavanje bude primjerena područjima djelovanja (npr. polarno područje, pustinja, džungla ili more); i
- 9.2. mora se osigurati da osposobljavanje za preživljavanje u vodi uključuje djelovanje i upotrebu osobne plivačke opreme u vodi za svakog člana kabinske posade i obuku za upotrebu splavi za spašavanje ili slične opreme, kao i konkretne vježbe u vodi.

**PRILOG VI.**  
**ZAHTEJEVI ZA NADLEŽNO TIJELO ZA ČLANOVE**  
**POSADE ZRAKOPLOVA [DIO-ARA]**  
**PODDIO GEN**  
**OPĆENITI ZAHTEJEVI**  
**ODJELJAK I.**

Općenito

**ARA.GEN.105 Definicije**

Za potrebe ovog dijela i dijela-ORA, primjenjuju se sljedeće definicije:

- "Prihvatljivi načini usklađivanja (AMC" su neobavezujući standardi primjenjivi na osnovu ECAA sporazuma ili drugog bilateralnog dokumenta potpisanog od strane BiH kako bi ilustrirali načine uspostavljanja usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa;
- "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 zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa za koje nije usvojen pripadajući AMC u skladu sa tačkom 1 ovog člana;
3. "Odobrena organizacija za osposobljavanje (ATO)" znači organizaciju kvalificiranu za stjecanje ili održavanje odobrenja za provođenje osposobljavanja za dozvole pilota i pripadajućih ovlaštenja i certifikata;
  4. "Model uređaja za vježbanje osnovnih instrumentalnih procedura (BITD model)" znači definirana kombinacija hardvera i softvera, koji posjeduje BITD kvalifikaciju;
  5. "Specifikacije certificiranja (CS)" su tehnički standardi primjenjivi na osnovu ECAA sporazuma ili drugog radnih aranžmana potpisanih između BHDCA i Agencije koje indiciraju načine za dokazivanje usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i koje organizacija može koristiti u svrhu certificiranja;
  6. "Instruktor letenja (FI)" znači instruktor koji posjeduje privilegije provođenja osposobljavanja na zrakoplovu, u skladu sa dijelom-FCL;
  7. "Uređaj za osposobljavanje koji simulira let (FSTD)" znači uređaj za osposobljavanje koji je:
    - (a) u slučaju aviona, simulator letenja (FFS), uređaj za letačko osposobljavanje (FTD) ili uređaj za osposobljavanje letačkih i navigacijskih procedura (FNPT), ili uređaj za vježbanje osnovnih instrumentalnih procedura (BITD);
    - (b) u slučaju helikoptera, simulator letenja (FFS), uređaj za letačko osposobljavanje (FTD) ili uređaj za osposobljavanje letačkih i navigacijskih procedura (FNPT);
  8. "Kvalifikacija FSTD-" znači nivo tehničke sposobnosti FSTD-a kako je definirano u dokumentima o usklađenosti;
  9. "Korisnik FSTD-" znači organizacija ili osoba koja zahtijeva osposobljavanje, provjere ili ispitivanje kroz upotrebu FSTD-a od ATO-a;
  10. "Prizemljanje" znači formalna zabrana zrakoplovu za polijetanje i poduzimanje takvih mjera kako su potrebne da bi se zadržao;
  11. "Materijal s uputama (GM)" znači neobavezujući materijal primjenjivi na osnovu ECAA sporazuma ili drugih radnih aranžmana potpisanih između BHDCA i Agencije koji pomaže da se ilustrira značenje zahtjeva ili specifikacije i koji se koristi kako bi podupro interpretaciju Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i AMC-a;
  12. "ARO RAMP" znači poddio RAMP Priloga II Pravilnika o uspostavljanju tehničkih zahtjeva i administrativnih procedura u vezi operacija vazduhoplova;
  13. "Drugi uređaj za osposobljavanje (OTD)" znači pomagala za osposobljavanje pilota, osim FSTD-a, koji omogućuju osposobljavanje 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 administrativnih 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 registrirani ured organizacije unutar kojeg se odvijaju glavne financijske funkcije i operativna kontrola aktivnosti koje se odnose na sadržaj Pravilnika o letačkom osoblju;
  21. "Upute za provođenje kvalifikacijskih testova (QTG)" znači dokument određen da dokaže da kvalitete performansi i rukovanja FSTD-a predstavljaju određeni zrakoplov, klasu aviona ili tip helikoptera, koje su simulirane unutar propisanih ograničenja i da su svi primjenjivi zahtjevi zadovoljeni. QTG uključuje i podatke o zrakoplovu, klasi aviona ili tipa helikoptera i podatke FSTD-a koji se koriste kako bi poduprli validaciju.

#### ARA.GEN.115 Dokumentacija nadzora

Nadležno tijelo će osigurati sve pravne akte, standarde, pravila, tehničke publikacije i povezane dokumente relevantnom osoblju kako bi im se omogućilo izvođenje 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 zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa. 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) Nadležno tijelo će uspostaviti sistem kako bi dosljedno procijenili da svi alternativni načini udovoljavanja koje koristi ili koje koriste organizacije i osobe pod njihovim nadzorom omogućuju uspostavljanje usklađivanja s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa.
- (d) Nadležno tijelo 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 nadležno tijelo ustanovi da su alternativni načini udovoljavanja u skladu sa pripadajućim podzakonskim propisima u BiH, bez odgode će:
  - (1) obavijestiti podnositelja zahtjeva da se alternativni načini udovoljavanja mogu implementirati i ako je primjenjivo, dopuniti odobrenje ili certifikat podnositelju 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 nadležno tijelo koristi alternativne načine udovoljavanja kako bi postiglo usklađivanje s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa, ono će:

- (1) učiniti ih dostupnima svim organizacijama i osobama koje nadzire; i
- (2) bez odgode obavijestiti Agenciju.

Nadležno tijelo 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) Nadležno tijelo će bez odgode obavijestiti Agenciju u slučaju bilo kakvih značajnih problema s implementacijom Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa.
- (b) Nadležno tijelo će obavijestiti Agenciju o svim za sigurnost značajnim informacijama koje proizlaze iz izvještaja o događajima koje je zaprimila.

#### **ARA.GEN.135 Reakcija na problem sigurnosti bez odgode**

- (a) Bez utjecaja na odredbe Pravilnika o izvještavanju o događajima, nadležno tijelo će implementirati sistem za prikladno skupljanje, analizu i distribuciju informacija o sigurnosti.
- (b) Agencija će implementirati sistem za prikladnu analizu svih relevantnih informacija o sigurnosti koje zaprimi i mora bez daljnje odgode dostaviti državama članicama i drugom tijelu saglasno međunarodnom sporazumu potpisanom od strane BiH sve informacije, uključujući preporuke ili korektivne aktivnosti koje se moraju poduzeti, potrebne zbog pravodobne reakcije na problem o sigurnosti koji uključuje proizvode, dijelove, alate, osobe ili organizacije koje su predmet Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa.
- (c) Nakon zaprimanja informacija iz (a) i (b), nadležno tijelo će poduzeti prikladne mjere kako bi ispravno pristupilo problemu o sigurnosti.
- (d) O mjerama poduzetim pod (c) će se bez odgode obavijestiti sve osobe ili organizacije koje ih moraju ispuniti u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa. Nadležno tijelo 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) Nadležno tijelo će uspostaviti i održavati sistem upravljanja, uključujući najmanje:
  - (1) dokumentiranu politiku i procedure koje opisuju njegovu organizaciju, sredstva i metode za postizanje usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa. Procedure će se ažurirati i koristiti kao osnovni dokumenti za rad unutar nadležnog tijela za sve relevantne zadatke;
  - (2) dovoljan broj osoblja za provođenje zadataka i izvršavanje dužnosti. To osoblje mora biti

kvalificirano za izvođenje 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 izvođenje dodijeljenih zadataka;
- (4) funkciju za nadgledavanje usklađenosti sistema upravljanja s relevantnim zahtjevima i prikladnost procedura uključujući uspostavljanje internog procesa revizije (*audit*) i procesa upravljanja sigurnosnim rizicima. Nadgledavanje usklađenosti mora uključivati sistem povratnih informacija o nalazima s revizije (*audit*) prema višem rukovodećem osoblju nadležnog tijela kako bi se osigurala implementacija korektivnih aktivnosti kako je potrebno; i
- (5) osobu ili skupinu osoba koje su odgovorne višem rukovodećem osoblju nadležnog tijela za funkciju nadgledanja usklađenosti.
- (b) Nadležno tijelo mora, za svako područje aktivnosti, uključujući sistem upravljanja, imenovati jednu ili više osoba koje će imati odgovornost za upravljanje relevantnim zadacima.
- (c) Nadležno tijelo će uspostaviti procedure za sudjelovanje u međusobnoj razmjeni svih potrebnih informacija i pomoći s drugim nadležnim tijelima kojih se to tiče uključujući izdane nalaze i naknadne poduzete aktivnosti kao rezultat nadzora osoba i organizacija koje provode aktivnosti na području države članice, ali su certificirane od druge države članice ili Agencije.
- (d) Kopija svih procedura povezanih s sistemom upravljanja i dopune i izmjene istih moraju biti dostupne Agenciji u svrhu standardizacije.

#### **ARA.GEN.205 Dodjeljivanje zadataka kvalificiranim subjektima**

- (a) Relevantni zadaci u svrhu inicijalnog certificiranja ili kontinuiranog nadzora osoba ili organizacija koji su predmet Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa biće dodijeljeni samo kvalificiranim subjektima država članica. Kada dodjeljuje zadatke, nadležno tijelo će osigurati da ima:
  - (1) uspostavljen sistem tako da inicijalno i kontinuirano procjenjuje da kvalificiran subjekt udovoljava Prilogu V. Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Europske agencije za sigurnost zračnog prometa. Ovaj sistem i rezultati procjena moraju biti dokumentirani;
  - (2) uspostavljen dokumentiran sporazum s kvalificiranim subjektom, odobren od obje strane na prikladnom nivou upravljanja, koji jasno definira:
    - i. zadatke koji moraju biti provedeni;
    - ii. izjave, izvještaje i zapise koji moraju biti osigurani;
    - iii. tehničke uvjete koji se moraju zadovoljiti u provođenju takvih zadataka;
    - iv. pokrivenost povezane odgovornosti; i
    - v. zaštitu informacija stečenih prilikom izvođenja takvih zadataka.
- (b) Nadležno tijelo će osigurati da interni proces audita i proces upravljanja sigurnosnim rizicima zahtijevani tačkom ARA.GEN.200(a)(4) pokriva sve procese

certificiranja i kontinuiranog nadzora koji se provodi u njegovo ime.

#### **ARA.GEN.210 Promjene u sistemu upravljanja**

- (a) Nadležno tijelo mora imati uspostavljen sistem koji će identificirati promjene koje utječu na njegovu sposobnost za provođenje svojih zadataka i izvršenja dužnosti kako je definirano Pravilniku o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa. Ovaj sistem mora omogućiti nadležnom tijelu da poduzima aktivnosti kako je odgovarajuće kako bi osiguralo da njegov sistem upravljanja ostane prikladan i učinkovit.
- (b) Nadležno tijelo mora ažurirati svoj sistem upravljanja u skladu sa svim promjenama Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa pravovremeno, kako bi se osigurala učinkovita implementacija.
- (c) Nadležno tijelo će obavijestiti Agenciju o promjenama koje utječu na njegovu sposobnost za provođenje zadataka i izvršenja dužnosti kako je definirano Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa.

#### **ARA.GEN.220 Čuvanje zapisa**

- (a) Nadležno tijelo će uspostaviti sistem čuvanja zapisa osiguravajući prikladno skladištenje, pristup i pouzdano praćenje:
  - (1) dokumentirane 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 certificiranja i kontinuiranog nadzora certificiranih organizacija;
  - (5) procesa za izdavanje dozvola, ovlaštenja, certifikata i potvrda i kontinuirani nadzor imatelja tih dozvola, ovlaštenja, certifikata i potvrda;
  - (6) procesa za izdavanje certifikata FSTD kvalifikacija i kontinuirani nadzor FSTD-a i organizacija koje njima operiraju;
  - (7) nadzora osoba i organizacija koje provode svoje aktivnosti na području države članice, ali su pod nadzorom ili su certificirani od nadležnog tijela druge države članice ili Agencije, kako je dogovoreno između tih nadležnih tijela;
  - (8) evaluacije i obavještanja Agencije o alternativnim načinima udovoljavanja predloženih od organizacija i procjene alternativnih načina udovoljavanja koje koristi nadležno tijelo;
  - (9) nalaza, korektivnih aktivnosti i datuma zatvaranja aktivnosti;
  - (10) poduzetih prisilnih mjera za osiguravanje provođenja propisa;
  - (11) sigurnosnih informacija i aktivnosti poduzetih u svrhu provjere zatvaranja nalaza; i
  - (12) korištenja odredbi o fleksibilnosti u skladu sa člankom 14. Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Europske agencije za sigurnost zračnog prometa.
- (b) Nadležno tijelo će održavati popis svih certifikata organizacija, certifikata FSTD kvalifikacija i dozvola, certifikata i potvrda osoblja koje ih je izdalo.

- (c) Svi zapisi će se čuvati najmanje u periodu specificiranom ovim Pravilnikom. U slučaju odsutnosti takve indikacije, zapisi će se čuvati najmanje 5 godina ovisno o primjenjivom zakonu o zaštiti podataka.

#### **ODJELJAK III.**

Nadzor, certificiranje i postupci poduzimanja prisilnih mjera u svrhu osiguranja primjene propisa

#### **ARA.GEN.300 Nadzor**

- (a) Nadležno tijelo će verificirati:
  - (1) usklađenost sa zahtjevima primjenjivim za organizacije ili osobe prije izdavanja certifikata, odobrenja, certifikata FSTD kvalifikacije organizaciji ili dozvole, certifikata, ovlaštenja, ili potvrde osoblju, kako je primjenjivo;
  - (2) kontinuiranu usklađenost s primjenjivim zahtjevima za organizacije koje je certificiralo, osoba i imatelja certifikata FSTD kvalifikacije;
  - (3) implementaciju odgovarajućih mjera sigurnosti uvjetovanih od nadležnog tijela kako je definirano u ARA.GEN.135(c) i (d).
- (b) Verifikacija će:
  - (1) biti potkrijepljena dokumentacijom specifično namijenjenom kako bi osoblju odgovornom za nadzor sigurnosti osigurala upute kako bi mogli obavljati svoje poslove;
  - (2) dati rezultate nadzora sigurnosti osobama i organizacijama kojih se to tiče;
  - (3) biti temeljena na revizijama i inspekcijama, uključujući one na rampi i na nenajavljenim inspekcijama; i
  - (4) osigurati nadležnom tijelu dokaze potrebne u slučaju da je potrebno daljnje postupanje, uključujući mjere predviđene s ARA.GEN.350 i ARA.GEN.355.
- (c) Opseg nadzora definiranog u (a) i (b) mora uzeti u obzir rezultate aktivnosti prijašnjih nadzora i sigurnosne prioritete.
- (d) Bez obzira na stručnosti države članice i njihove obaveze iz ARO.RAMP, opseg aktivnosti nadzora obavljenih na području države članice od osoba ili organizacija uspostavljenih ili nastanjenih u drugoj državi članici će biti određen na temelju sigurnosnih prioriteta, kao i na aktivnostima prijašnjih nadzora.
- (e) Gdje aktivnost osobe ili organizacije uključuje više od jedne države članice ili AGENCIJE, nadležno tijelo odgovorno za nadzor pod (a) može pristati da zadatke nadzora provodi nadležno tijelo(tijela) države članice/a gdje se aktivnosti događaju, ili Agencija. Bilo koja osoba ili organizacija koja je subjekt takvog dogovora će biti informirana o postojanju dogovora i o njegovom opsegu.
- (f) Nadležno tijelo 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) Nadležno tijelo će uspostaviti i održavati program nadzora koji obuhvaća aktivnosti nadzora zahtijevanog u ARA.GEN.300 i ARO.RAMP-u.
- (b) Za organizacije certificirane od nadležnog tijela i imatelje certifikata FSTD kvalifikacija, program nadzora mora biti razvijen, vodeći računa o specifičnoj prirodi tih organizacija, kompleksnosti aktivnosti, rezultata prijašnjih certifikacija i/ili aktivnosti nadzora i mora biti temeljen na procjeni pripadajućih rizika. Uključivaće unutar svakog planiranog ciklusa nadzora:

- (1) audite i inspekcije, uključujući one na rampi i nenajavljene inspekcije kako je prikladno; i
- (2) sastanke sazvane između odgovornog rukovoditelja i nadležnog tijela kako bi se osiguralo da oboje ostanu informirani o značajnim temama.
- (c) Za organizacije certificirane od nadležnog tijela i za imatelje certifikata FSTD kvalifikacije primjenjivaće se planiran ciklus nadzora koji neće biti dulji od 24 mjeseca. Planiran ciklus nadzora može se smanjiti ako postoji dokaz da je sigurnosna izvedba organizacije ili imatelja certifikata FSTD kvalifikacije smanjena. Planiran ciklus nadzora može biti proširen na najviše 36 mjeseci ako je nadležno tijelo utvrdilo da je, tokom posljednja 24 mjeseca:
- (1) organizacija kontinuirano dokazivala uspješnu identifikaciju sigurnosnih opasnosti i upravljanje pripadajućim rizicima;
  - (2) organizacija kontinuirano dokazivala pod ORA.GEN.130 da ima potpunu kontrolu nad svim promjenama;
  - (3) nisu izdani nalazi nivoa 1; i
  - (4) su sve korektivne aktivnosti bile implementirane unutar vremenskog perioda prihvaćenog ili produženog od nadležnog tijela kako je definirano u ARA.GEN.350(d)(2).
- Planiran ciklus nadzora može nadalje biti proširen na maksimalno 48 mjeseci ako je, uz sve navedeno gore, organizacija uspostavila, i nadležno tijelo odobrilo, efikasan kontinuiran sistem prijavljivanja nadležnom tijelu u vezi sigurnosne izvedbe i u skladu sa propisima same organizacije.
- (ca) Neovisno o tački (c), za organizacije koje provode samo osposobljavanje za LAPL, PPL, SPL ili BPL te povezana ovlaštenja i certifikate primjenjuje se planirani ciklus nadzora koji nije dulji od 48 mjeseci. Planirani ciklus nadzora smanjuje se ako postoje dokazi da je sigurnosna izvedba organizacije smanjena. Planirani ciklus nadzora može se produžiti na najviše 72 mjeseca ako je nadležno tijelo utvrdilo da je tokom prethodnih 48 mjeseci:
- (1) organizacija dokazala da uspješno identificira opasnosti u području sigurnosti zračnog prometa 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 izdani nalazi nivoa 1; i
  - (4) sve korektivne aktivnosti provedene su unutar vremenskog perioda koje je nadležno tijelo prihvatilo ili produžilo kako je definirano u ARA.GEN.350(d)(2).
- (d) Za osobe koje posjeduju dozvole, certifikate, ovlaštenja ili potvrde izdane od nadležnog tijela program nadzora će uključivati inspekcije, uključujući nenajavljene inspekcije, kako je prikladno.
- (e) Program nadzora će uključivati zapise datuma kad su revizije, inspekcije i sastanci planirani i kad su takve revizije, inspekcije i sastanci održani.

#### **ARA.GEN.310 Procedura inicijalne certifikacije - organizacije**

- (a) Nakon zaprimanja zahtjeva za inicijalno stjecanje certifikata od organizacije, nadležno tijelo će verificirati usklađenost organizacije s primjenjivim zahtjevima.
- (b) Kad se ustanovi da je organizacija u skladu sa primjenjivim zahtjevima, nadležno tijelo će izdati certifikat/e, kako je ustanovljeno u dodacima III. i V. ovoga dijela. Certifikati će biti izdani na neograničeno vrijeme. Privilegije i opseg aktivnosti za koje je organizacija odobrena će biti specificirane u uvjetima odobrenja priloženom certifikatu/ima.
- (c) Kako bi se omogućilo organizaciji da implementira promjene bez prethodnog odobrenja nadležnog tijela u skladu sa ORA.GEN.130, nadležno tijelo će odobriti proceduru koju podnese organizacija definirajući opseg 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, ovlaštenja, certifikata ili potvrda - osobe**

- (a) Nakon što zaprimi zahtjev za stjecanje, produžavanje, obnavljanje ili promjenu dozvole, ovlaštenja, certifikata ili potvrde osobe i bilo koju potkrepljujuću dokumentaciju, nadležno tijelo će verificirati ispunjava li podnositelj zahtjeva primjenjive zahtjeve.
- (b) Kad ustanovi da podnositelj zahtjeva udovoljava primjenjivim zahtjevima, nadležno tijelo će izdati, produžiti, obnoviti ili promijeniti dozvolu, certifikat, ovlaštenje ili potvrdu.

#### **ARA.GEN.330 Promjene - organizacije**

- (a) Nakon što zaprimi zahtjev za promjenu koja zahtjeva prethodno odobrenje, nadležno tijelo će prije nego izda odobrenje procijeniti i verificirati usklađenost organizacije s primjenjivim zahtjevima. Nadležno tijelo će propisati uvjete pod kojima organizacija može izvoditi operacije tokom promjene, osim ako nadležno tijelo utvrdi da certifikat organizacije mora biti suspendiran. Kad ustanovi da organizacija udovoljava primjenjivim zahtjevima, nadležno tijelo će odobriti promjenu.
- (b) Bez obzira na bilo koje dodatne prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa, kad organizacija implementira promjene koje zahtijevaju prethodno odobrenje bez da je prethodno zaprimila odobrenje nadležnog tijela iz (a), nadležno tijelo će suspendirati, ograničiti, ili ukinuti certifikat organizacije.
- (c) Za promjene koje ne zahtijevaju prethodno odobrenje, nadležno tijelo će procijeniti je li informacija dostavljena u obavijesti od organizacije u skladu sa ORA.GEN.130 kako bi verificirala usklađenost s primjenjivim zahtjevima. U slučaju da ne udovoljava zahtjevima, nadležno tijelo će:
  - (1) obavijestiti organizaciju o neudovoljavanju zahtjeva i zahtijevati daljnje 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) Nadležno tijelo će za nadzor u skladu sa ARA.GEN.300(a) imati sistem za analiziranje nalaza u svrhu utvrđivanja značaja na sigurnost.
- (b) Nadležno tijelo će izdati nalaz nivoa 1 kad utvrdi značajnu neusklađenost s primjenjivim zahtjevima Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog

prometa, s procedurama i priručnicima organizacije ili s uvjetima odobrenja ili certifikata koja smanjuje sigurnost ili ozbiljno dovodi u opasnost sigurnost letenja.

Nalazi nivoa 1 uključuju:

- (1) onemogućavanje pristupa nadležnom tijelu do smještaja organizacije kako je definirano u ORA.GEN.140 tokom normalnih radnih sati i nakon dva pisana zahtjeva;
  - (2) stjecanje ili održavanje valjanosti certifikata organizacije kroz falsificiranje podnesenih dokumentiranih dokaza;
  - (3) dokaze o zloupotrebi ili neovlaštenom korištenju certifikata organizacije; i
  - (4) nedostatak odgovornog rukovoditelja.
- (c) Nadležno tijelo će izdati nalaz nivoa 2 kad utvrdi bilo kakvu neusklađenost primjenjivih zahtjeva Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa, s procedurama i priručnicima organizacije ili s uvjetima odobrenja ili certifikata koja bi mogla smanjiti nivo sigurnosti ili dovesti u opasnost sigurnost letenja.
- (d) Kad se utvrdi nalaz tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, nadležno tijelo će, bez obzira na bilo koju dodatnu aktivnost zahtijevanu Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa, dostaviti nalaz organizaciji u pisanom obliku i zahtijevati korektivnu aktivnost povezanu s utvrđenom neusklađenošću. Gdje je relevantno, nadležno tijelo će obavijestiti državu u kojoj je zrakoplov registriran.
- (1) U slučaju nalaza nivoa 1 nadležno tijelo će poduzeti bez odgode i odgovarajuće aktivnosti kako bi zabranilo ili ograničilo aktivnosti i ako je prikladno, poduzeti aktivnosti za ukidanje certifikata ili određenog odobrenja ili ograničiti ili suspendirati u cijelosti ili u dijelu, ovisno o ozbiljnosti nalaza nivoa 1, dok organizacija ne poduzme zadovoljavajuće korektivne aktivnosti.
  - (2) U slučaju nalaza nivoa 2, nadležno tijelo će:
    - i. dopustiti organizaciji period za implementaciju korektivne aktivnosti prikladno prirodni nalaza, koje ni u kom slučaju inicijalno ne smije biti duže od 3 mjeseca. Na kraju tog perioda, te ovisno o prirodni nalaza, nadležno tijelo može produžiti tromjesečni period na temelju zadovoljavajućeg korektivnog plana aktivnosti dogovorenog s nadležnim tijelom; i
    - ii. procijeniti korektivnu aktivnost i implementacijski plan predložen od organizacije i, ako procjenom zaključi da su dovoljni za rješavanje neusklađenosti, prihvatiti istu.
  - (3) Ako organizacija ne uspije podnijeti prihvatljiv plan korektivnih aktivnosti, ili provesti korektivne aktivnosti u periodu prihvaćenom ili produženom od nadležnog tijela, nalaz će se podići na nalaz nivoa 1 i provešće se mjere iz (d)(1).
  - (4) Nadležno tijelo će zabilježiti sve nalaze koje je podiglo ili koje je priopćilo, gdje je primjenjivo, i prisilne mjere u svrhu osiguranja primjene propisa koje je poduzelo, kao i korektivne aktivnosti i datum zatvaranja aktivnosti za nalaze.
- (e) Bez obzira na dodatne prisilne mjere u svrhu osiguranja primjene propisa, kad nadležno tijelo države članice koje djeluje prema odredbama ARA.GEN.300(d) identificira bilo kakvu neusklađenost s primjenjivim zahtjevima Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog

zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa u organizaciji certificiranoj od nadležnog tijela druge države članice ili Agencije, obavijestice nadležno tijelo i indicirati nivo nalaza.

#### **ARA.GEN.355 Nalazi i prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa - osobe**

- (a) Ako, tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, nadležno tijelo odgovorno za nadzor u skladu sa ARA.GEN.300(a) pronade dokaz koji pokazuje neusklađenost s primjenjivim zahtjevima za osobu koja posjeduje dozvolu, certifikat, ovlaštenje ili potvrdu izdanu u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa, nadležno tijelo će podići nalaz, zabilježiti ga i obavijestiti imatelja dozvole, certifikata, ovlaštenja ili potvrde u pisanom obliku.
- (b) Kad se takav nalaz podigne, nadležno tijelo će provesti istragu. Ako se nalaz potvrdi, nadležno tijelo će:
  - (1) ograničiti, suspendirati ili ukinuti dozvolu, certifikat, ovlaštenje ili potvrdu, kako je primjenjivo, kad je identificiran problem o sigurnosti; i
  - (2) poduzeti daljnje prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa potrebne da bi se spriječilo nastavljanje neusklađenosti.
- (c) Kada je primjenjivo, nadležno tijelo će obavijestiti osobu ili organizaciju koja je izdala certifikat o zdravstvenoj sposobnosti ili potvrdu.
- (d) Bez obzira na daljnje prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa, kad nadležno tijelo države članice koje djeluje u skladu sa odredbama ARA.GEN.300(d) pronade dokaz o neusklađenosti s primjenjivim zahtjevima za osobu koja posjeduje dozvolu, certifikat, ovlaštenje ili potvrdu izdanu od nadležnog tijela bilo koje države članice, ono će o tome obavijestiti to nadležno tijelo.
- (e) Ako se, tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, pronade dokaz koji dokazuje neusklađenost s primjenjivim zahtjevima za osobu koja je predmet zahtjeva iz Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa, a ne posjeduje dozvolu, certifikat, ovlaštenje ili potvrdu izdani u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa, nadležno tijelo koje je identificiralo neusklađenost će poduzeti prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa potrebne kako bi se spriječio nastavak neusklađenosti.

#### **PODDIO FCL**

#### **SPECIFIČNI ZAHTEJEVI VEZANI NA LICENCIRANJE LETAČKE POSADE**

#### **ODJELJAK I.**

Općenito

#### **ARA.FCL.120 Čuvanje zapisa**

Dodatno zapisima zahtijevanim u ARA.GEN.220(a), nadležno tijelo će u sistem čuvanja zapisa uključiti i rezultate ispita iz teorijskog znanja i procjene vještina pilota.

#### **ODJELJAK II.**

Dozvole, ovlaštenja i certifikati

#### **ARA.FCL.200 - Procedure za izdavanje, produžavanje i obnavljanje dozvola, ovlaštenja ili certifikata**

- (a) Izdavanje dozvola i ovlaštenja. Nadležno tijelo će izdati dozvolu pilota i pripadajuća ovlaštenja, koristeći format određen u Dodatku I. ovog dijela.



- (b) Izdavanje certifikata instruktora i ispitivača. Nadležno tijelo će izdati certifikat 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 nadležno tijelo.
- (c) Upis u dozvole od ispitivača. Prije nego specifično autorizira određene ispitivače da produžavaju ili obnavljaju ovlaštenja ili certifikate, nadležno tijelo će razviti odgovarajuće procedure.
- (d) Upis u dozvole od instruktora. Prije nego posebno autorizira određene instruktore za produžavanje ovlaštenja za klasu jednomotornih klipnih aviona ili klasu TMG, nadležno će tijelo razviti odgovarajuće procedure.

#### ARA.FCL.205 Nadzor ispitivača

- (a) Nadležno tijelo će razviti program nadzora kako bi moglo nadgledati provođenje i izvođenje ispitivača uzimajući u obzir:
- (1) broj ispitivača koji je certificiran; i
  - (2) broj ispitivača certificiran od drugih nadležnih tijela koji koriste svoje privilegije na području gdje nadležno tijelo provodi nadzor.
- (b) Nadležno tijelo sastavlja popis ispitivača koje je certificiralo. U popisu se navode privilegije ispitivača te ga nadležno tijelo objavljuje i ažurira.
- (c) Nadležno tijelo će razviti procedure određivanja ispitivača za provođenje ispita praktične osposobljenosti.

#### ARA.FCL.210 Informacije za ispitivače

- (a) Nadležno tijelo obavješćuje Agenciju o nacionalnim administrativnim postupcima, zahtjevima za zaštitu osobnih podataka, odgovornosti, osiguranju od nezgoda i naknadama koje se primjenjuju na njezinu državnom području te koje koriste ispitivači kada provode ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti podnositelja zahtjeva kada tijelo nadležno za certifikat podnositelja zahtjeva nije isto ono koje je dodijelilo certifikat ispitivaču.
- (b) Kako bi osigurala širenje informacija i pristup informacijama koje je primila od nadležnih tijela prema tački (a), Agencija objavljuje te informacije u formatu koji je propisala.
- (c) Nadležno tijelo može ispitivačima koje je certificiralo i ispitivačima koje su certificirala druga nadležna tijela i koji koriste svoje privilegije na njegovom području dostaviti sigurnosne kriterije na koje trebaju obratiti pozornost kada provode ispite praktične osposobljenosti i provjere stručnosti u zrakoplovu.

#### ARA.FCL.215 Period valjanosti

- (a) Kad izdaje ili obnavlja ovlaštenje ili certifikat, nadležno tijelo ili, u slučaju produljenja, ispitivač posebno autoriziran od nadležnog tijela, će produžiti period valjanosti do kraja relevantnog mjeseca.
- (b) Kad produljuje ovlaštenje, certifikat ispitivača ili instruktora, nadležno tijelo, ili ispitivač posebno autoriziran od nadležnog tijela, će produžiti period valjanosti ovlaštenja ili certifikata do kraja relevantnog mjeseca.
- (c) Nadležno tijelo, ili ispitivač posebno autoriziran od nadležnog tijela, će upisati datum isteka u dozvolu ili certifikat.
- (d) Nadležno tijelo može razviti procedure kojima će se dopustiti da se privilegije imatelja dozvole ili certifikata koriste u periodu najduže do 8 tjedana nakon što je uspješno položio primjenjiv ispit/e, dok se ne upiše valjanost u dozvolu ili certifikat.

#### ARA.FCL.220 Procedura za ponovno izdavanje dozvole pilota

- (a) Nadležno tijelo će ponovno izdati dozvolu kad god je to potrebno zbog administrativnih razloga i:
- (1) nakon inicijalnog izdavanja ovlaštenja; ili
  - (2) kad je stav XII. dozvole definiran u Dodatku I. ovog dijela popunjen i kad nije više preostalo prostora za nov upis.
- (b) Samo valjana ovlaštenja i certifikati će se prepisati u novi obrazac dozvole.

#### ARA.FCL.250 Ograničenje, suspenzija i ukidanje dozvole, ovlaštenja i certifikata

- (a) Nadležno tijelo će ograničiti, suspendirati ili ukinuti kako je primjenjivo dozvolu pilota i pripadajuća ovlaštenja ili certifikate u skladu sa ARA.GEN.355 u, ali ne ograničavajući se samo na njih, sljedećim okolnostima:
- (1) dozvole pilota, ovlaštenja ili certifikata stečena kroz krivotvorene podnesene dokumentacijske dokaze;
  - (2) krivotvorenje zapisa knjižice letenja i dozvole ili certifikata;
  - (3) imatelj dozvole više ne udovoljava uvjetima dijela-FCL;
  - (4) koristi privilegije dozvole, ovlaštenja ili certifikata pod utjecajem alkohola ili droga;
  - (5) neusklađenost s primjenjivim operativnim zahtjevima;
  - (6) postoje dokazi o zloupotrebi i nelegalnoj upotrebi certifikata; ili
  - (7) neprihvatljiva izvedba u bilo kojoj fazi dužnosti i odgovornosti ispitivača.
- (b) Nadležno tijelo također može ograničiti, suspendirati ili ukinuti dozvolu, ovlaštenje ili certifikat na temelju pisanog zahtjeva imatelja dozvole ili certifikata.
- (c) Svi ispiti praktične osposobljenosti, provjere stručnosti i procjene stručnosti provedene tokom suspenzije ili nakon ukidanja certifikata ispitivača neće biti valjane.

#### ODJELJAK III.

Ispiti iz teorijskog znanja

#### ARA.FCL.300 Procedure provođenja ispita

- (a) Nadležno tijelo će uspostaviti potrebne postupke i procedure koje će omogućiti podnositeljima 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 računalo;
  - (2) Pitanja za ispite će biti odabrana od nadležnog tijela, a prema zajedničkoj metodi koja dopušta pokrivanje kompletnog silabusa u svakom predmetu, iz europske središnje 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. Podnositelj zahtjeva koji je prethodno položio jedan ili više ispita u komunikacijama VFR i IFR, neće biti ponovno ispitivan u relevantnim sekcijama.
- (c) Nadležno tijelo će obavijestiti podnositelje zahtjeva o jezicima koji su dostupni za polaganje ispita.
- (d) Nadležno tijelo će uspostaviti odgovarajuće procedure kako bi se osigurao integritet polaganja ispita.
- (e) Ako nadležno tijelo ustanovi da podnositelj 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) Nadležno tijelo će zabraniti podnositeljima 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 ZAHTEJVI ZA KABINSKU POSADU  
ODJELJAK I.**

Potvrde kabinske posade

**ARA.CC.100 Procedure za potvrde kabinske posade**

- (a) Nadležno tijelo će uspostaviti procedure za izdavanje, čuvanje zapisa 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) nadležno tijelo;
  - i/ili, ako tako odluči država članica
  - (2) organizacija odobrena u tu svrhu od nadležnog tijela.
- (c) Nadležno tijelo će objaviti:
- (1) Koje/a tijelo/a izdaju potvrde kabinske posade na svom području; i
  - (2) ako su organizacije ovlaštene u tu svrhu, objaviti popis tih organizacija.

**ARA.CC.105 Suspenzija ili ukidanje potvrde kabinske posade**

Nadležno tijelo mora poduzeti 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 sigurnosni problem;
- (b) stjecanje ili održavanje valjanosti potvrde kabinske posade krivotvorenjem podnesenih dokumentacijskih dokaza;
- (c) korištenje privilegija potvrda kabinske posade pod utjecajem alkohola ili droga; i
- (d) postoje dokazi o zloupotrebi i nelegalnom korištenju potvrde kabinske posade.

**ODJELJAK II.**

Organizacije koje provode osposobljavanje kabinske posade ili izdaju potvrde kabinske posade

**ARA.CC.200 - Odobrenje organizacija koje provode osposobljavanje kabinske posade ili izdaju potvrde kabinske posade**

- (a) Prije izdavanja odobrenja organizaciji za osposobljavanje ili operatoru komercijalnog zračnog prijevoza za provođenje osposobljavanja kabinske posade, nadležno tijelo će verificirati da:
- (1) su način provođenja osposobljavanja, silabus i pripadajući programi kurseva osposobljavanja koje provodi organizacija u skladu sa primjenjivim zahtjevima dijela-CC;
  - (2) nastavna oprema koja se koristi za osposobljavanje od organizacije predstavlja realno okruženje putničke kabine tipa/ova zrakoplova i tehničke karakteristike opreme kojom će se koristiti kabinska posada; te
  - (3) su instruktori koji provode osposobljavanje iskusni i odgovarajuće kvalificirani za područja osposobljavanja koja provode.
- (b) Ako se, unutar država članica, može odobriti organizacija za izdavanje potvrde kabinske posade nadležno tijelo će izdati odobrenja samo onim organizacijama koje su usklađene sa zahtjevima navedenim u (a). Prije davanja takvog odobrenja, nadležno tijelo će:

- (1) procijeniti sposobnost i odgovornost organizacija za obavljanje povezanih zadataka;
- (2) osigurati da je organizacija uspostavila i dokumentirala procedure za obavljanje povezanih zadataka, uključujući i provođenje provjere/a) od za to kvalificiranih osoba, 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 imatelja, koje su relevantne za nadležno tijelo u svrhu čuvanja svojih zapisa, provođenja nadzora i provedbe prisilnih mjera u svrhu osiguranja provođenja propisa.

**PODDIO ATO  
SPECIFIČNI ZAHTEJVI POVEZANI S ODOBRENIM  
ORGANIZACIJAMA ZA OSPOSOBLJAVANJE (ATO-ovi)  
ODJELJAK I.**

Općenito

**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 zrakoplov koji se koristi.

**ARA.ATO.120 Čuvanje zapisa**

Osim zapisa zahtijevanih u ARA.GEN.220, nadležno tijelo mora uključiti u svoj sistem čuvanja zapisa detalje kurseva koje provodi ATO, i ako je primjenjivo, zapise povezane s FSTD-ovima koji se koriste za osposobljavanje.

**PODDIO FSTD  
SPECIFIČNI ZAHTEJVI POVEZANI S  
KVALIFIKACIJOM UREĐAJA ZA OSPOSOBLJAVANJE  
KOJI SIMULIRAJU LET (FSTD-ovi)  
ODJELJAK I.**

Općenito

**ARA.FSTD.100 Procedura inicijalnog pregleda**

- (a) Po primitku zahtjeva za izdavanje certifikata kvalifikacije FSTD-a, nadležno tijelo 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 letacke posade, kako je primjenjivo;
  - (3) provesti objektivne, subjektivne i funkcionalne testove u odnosu na kvalifikacijski nivo i ocijeniti rezultate takvih testova kako bi se uspostavile upute za provođenje kvalifikacijskih testova (QTG); i
  - (4) potvrditi da je organizacija koja operira s FSTD-om usklađena s primjenjivim zahtjevima. Navedeno se ne primjenjuje za inicijalni pregled uređaja za osposobljavanje za osnovno instrumentalno letenje (BITD-ovi).
- (b) Nadležno tijelo će odobriti QTG samo onda kad je završen inicijalni pregled FSTD-a i kad se sva odstupanja u QTG-u ponašaju na zadovoljstvo nadležnog tijela. QTG proizašao iz procedure inicijalnog pregleda postaje originalni QTG (MQTG), koji predstavlja temelj za kvalifikaciju FSTD-a i buduće periodične preglede FSTD-a.
- (c) Temelji kvalifikacije i specifični uvjeti.
- (1) Nadležno tijelo može propisati specifične uvjete za temelji kvalifikacije FSTD-a kad su ispunjeni zahtjevi

u ORA.FSTD.210(a) i kad je dokazano da specifični uvjeti osiguravaju ekvivalentni nivo sigurnosti u odnosu na ona koji je određen u primjenjivoj specifikaciji certifikacije.

- (2) Kad je nadležno tijelo, a koje nije Agencija, uspostavilo specifične uvjete za temelje kvalifikacije FSTD-a, ono će bez odgađanja obavijestiti o tome Agenciju. Obavijest mora uključivati cjelokupan opis specifičnih propisanih uvjeta, i procjenu sigurnosti kojom se dokazuje da je ekvivalentni nivo sigurnosti u odnosu na onaj koji je određen u primjenjivoj specifikaciji certificiranja uspostavljena.

#### **ARA.FSTD.110 Izdavanje certifikata kvalifikacije FSTD-a**

- (a) Po završetku pregleda FSTD-a i kad je utvrđeno da FSTD udovoljava primjenjivim temeljima kvalifikacije u skladu sa ORA.FSTD.210 i kad organizacija koja s njim operira udovoljava primjenjivim zahtjevima za održavanje kvalifikacije FSTD-a u skladu sa ORA.FSTD.100, nadležno tijelo izdaće certifikat 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 zrakoplovnog programa, kad usklađenost sa zahtjevima određenim u ovom poddijelu za kvalifikaciju FSTD-a nije moguća, nadležno tijelo 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 biće valjana do izdavanja konačnog nivoa kvalifikacije i, u svakom slučaju, neće prelaziti 3 godine.

#### **ARA.FSTD.120 Kontinuiranost kvalifikacije FSTD-a**

- (a) Nadležno tijelo će kontinuirano nadgledati organizaciju koja operira FSTD-om kako bi utvrdilo da:
- (1) je kompletni set testova u MQTG-u ponovno 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 kvalificiranog FSTD-a.
- (b) Nadležno tijelo provodiće periodične preglede FSTD-a u skladu sa procedurama definiranim u ARA.FSTD.100. Navedeni pregledi provodiće se:
- (1) svake godine, u slučaju simulatora letenja (FFS), uređaja za letačko osposobljavanje (FTD-a) ili uređaja za osposobljavanje letaćkih i navigacijskih procedura (FNPT-a); početak za svako periodično 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 BITD-a.

#### **ARA.FSTD.130 Promjene**

- (a) Po primitku zahtjeva za odobrenje bilo koje promjene certifikata kvalifikacije FSTD-a, nadležno tijelo mora ispuniti zahtjeve primjenjivih elemenata procedure za inicijalni pregled kao što je opisano u ARA.FSTD.100(a) i (b).
- (b) Nadležno tijelo može provesti specifični pregled uslijed većih promjena ili kad se sumnja da sposobnost FSTD-a nije na inicijalno odobrenom nivou kvalifikacije.
- (c) Nadležno tijelo će uvijek provesti specifični pregled prije izdavanja odobrenja za viši nivo kvalifikacije FSTD-a.

#### **ARA.FSTD.135 Nalazi i korektivne mjere - certifikat kvalifikacije FSTD-a**

Nadležno tijelo će ograničiti, suspendirati ili oduzeti, kako je primjenjivo, certifikat kvalifikacije FSTD-a u skladu sa ARA.GEN.350, ali ne ograničeno na navedeno, i u sljedećim okolnostima:

- (a) ishodjenje certifikata kvalifikacije FSTD-a falsificiranjem podnesenih dokumentacijskih dokaza;
- (b) organizacija koja operira FSTD-om ne može više dokazati da je FSTD usklađen s odobrenim nivoom kvalifikacije; ili
- (c) organizacija koja operira FSTD-om više ne ispunjava primjenjive zahtjeve dijela-ORA.

#### **ARA.FSTD.140 Čuvanje zapisa**

Osim zapisa zahtijevanih u ARA.GEN.220, nadležno tijelo mora čuvati i ažurirati listu kvalificiranih FSTD-ova koje nadgleda, datume kad ističe period pregleda i datume kad su ti pregledi provedeni.

#### **PODDIO AeMC SPECIFIČNI ZAHTJEVI POVEZANI SA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKIM CENTRIMA (AeMC- ovi)**

##### **ODJELJAK I.**

Općenito

#### **ARA.AeMC.110 Procedura inicijalnog certificiranja**

Procedura certificiranja 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, ne ograničavajući se na sljedeće:

- (a) neuspjeh u imenovanju vođitelja AeMC-a;
- (b) neuspjeh u osiguravanju medicinske povjerljivosti zrakoplovno-medicinskih zapisa; i
- (c) neuspjeh u pružanju medicinskih i statističkih podataka nadležnom tijelu u svrhe nadzora.

#### **PODDIO MED SPECIFIČNI ZAHTJEVI POVEZANI SA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOM CERTIFIKACIJOM ODJELJAK I.**

Općenito

#### **ARA.MED.120 Medicinski procjenitelji**

Nadležno tijelo mora imenovati jednog ili više liječnika procjenitelja zbog poslova opisanih u ovom odjeljku. Medicinski procjenitelj mora biti licenciran i kvalificiran u medicini i imati:

- (a) poslijediplomsko radno iskustvo u medicini od najmanje 5 godina;
- (b) posebno znanje i iskustvo u zrakoplovnoj medicini; i
- (c) specifično osposobljavanje iz medicinske certifikacije.

#### **ARA.MED.125 Upućivanje nadležnom tijelu za izdavanje dozvola**

Kad AeMC, ili zrakoplovno-medicinski ispitivač (AME) donese odluku o sposobnosti podnositelja zahtjeva nadležnom tijelu za izdavanje dozvole:

- (a) medicinski procjenitelj ili medicinsko osoblje koje je odredio nadležno tijelo mora procijeniti relevantnu medicinsku dokumentaciju i zatražiti dodatnu medicinsku dokumentaciju, liječničke preglede i pretrage kad je to potrebno; i
- (b) medicinski procjenitelj mora utvrditi sposobnost podnositelja zahtjeva za izdavanje certifikata o

zdravstvenoj sposobnosti s jednim ili više ograničenja ako je potrebno.

#### **ARA.MED.130 Format certifikata o zdravstvenoj sposobnosti**

Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti usklađen je sa sljedećim specifikacijama:

- (a) Sadržaj
  1. Država gdje je izdana dozvola pilota ili gdje se prijavljuje (I.);
  2. Kategorija certifikata o zdravstvenoj sposobnosti (II.);
  3. Broj certifikata počinje UN kodom države gdje je izdana dozvola pilota ili gdje se prijavljuje i u nastavku s kodom brojeva i/ili slova s arapskim brojevima i latiničnim pismom (III.);
  4. Ime imatelja (IV.);
  5. Državljanstvo imatelja (VI.);
  6. Datum rođenja imatelja: (dd/mm/gggg) (XIV.);
  7. Potpis imatelja (VII);
  8. Ograničenje (ograničenja) (XIII.);
  9. Datum isteka certifikata o zdravstvenoj sposobnosti (IX.) za:
    - i. Kategorija 1 jednopilotne komercijalne operacije prijevoza putnika;
    - ii. Kategorija 1 druge komercijalne operacije;
    - iii. Kategorija 2;
    - iv. LAPL;
  10. Datum liječničkog pregleda;
  11. Datum posljednjeg elektrokardiograma;
  12. Datum posljednjeg audiograma;
  13. Datum izdavanja i potpis AME-a ili medicinskog procjenitelja koji je izdao certifikat. GMP može biti dodan u ovo polje ako nacionalnim zakonodavstvom države članice gdje je izdana dozvola imaju odobrenje za izdavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti;
  14. Žig ili pečat (XI.)
- (b) Materijal: osim u slučaju LAPL-a izdanog 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 nadležno tijelo.
- (c) Jezik: dozvole su napisane nacionalnim jezikom i engleskim i drugim jezicima kako nadležno tijelo smatra prikladnim.
- (d) Svi datumi na certifikatu o zdravstvenoj sposobnosti napisani su u formatu dd/mm/gggg."

#### **ARA.MED.135 Zrakoplovno-medicinski obrasci**

Nadležno tijelo mora koristiti obrasce za:

- (a) obrazac zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti;
- (b) obrazac izvještaja liječničkog pregleda za podnositelja zahtjeva za kategoriju 1 i kategoriju 2; i
- (c) obrazac izvještaja liječničkog pregleda za podnositelja zahtjeva za dozvolu pilota lakog zrakoplova (LAPL).

#### **ARA.MED.145 GMP obavijest nadležnom tijelu**

Nadležno tijelo, kad je primjenjivo, mora uspostaviti proces obavještanja za liječnike opće/obiteljske medicine (GMP) radi osiguravanja da je GMP svjestan medicinskih zahtjeva propisanih u MED.B.095.

#### **ARA.MED.150 Čuvanje zapisa**

- (a) Pored zapisa zahtijevanih u ARA.GEN.220, nadležno tijelo mora u svoj sistem čuvanja zapisa uključiti detalje

zrakoplovno-medicinskih liječničkih pregleda i procjena poslanih od AME-ova, AeMC-ova ili GMP-ova.

- (b) Svi zrakoplovno-medicinski zapisi imatelja dozvola moraju se čuvati najmanje 10 godina nakon isteka posljednjeg certifikata o zdravstvenoj sposobnosti.
- (c) Za potrebe zrakoplovno-medicinskih procjena i standardizacije, zrakoplovno-medicinski zapisi moraju biti dostupni nakon pismene suglasnosti podnositelja zahtjeva/imatelja dozvole:
  - (1) AeMC-u, AME-u ili GMP-u u svrhu završetka zrakoplovno-medicinske procjene;
  - (2) povjerenstvu za medicinsku reviziju koje može biti osnovano od nadležnog tijela za drugostupanjsku reviziju graničnih slučajeva;
  - (3) relevantnim medicinskim stručnjacima za potrebe završetka zrakoplovno-medicinske procjene;
  - (4) medicinskom procjenitelju nadležnog tijela druge države članice radi zajedničkog nadzora;
  - (5) podnositelju zahtjeva/imatelju dozvole na njegov pisani zahtjev; i
  - (6) poslije izuzimanja podataka o identitetu podnositelja zahtjeva/imatelja dozvole Agenciji u svrhu standardizacije.
- (d) Nadležno tijelo može zrakoplovno-medicinske zapise učiniti dostupnim za druge svrhe od onih navedenih u (c) u skladu sa propisom koji definira zaštitu pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom protoku takvih podataka kako je implementirano u nacionalnom zakonodavstvu.
- (e) Nadležno tijelo mora voditi popise:
  - (1) svih AME-ova koji posjeduju valjani certifikat izdan od tog tijela; 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.**

#### **Zrakoplovno-medicinski ispitivači (AME-ovi)**

#### **ARA.MED.200 Postupak izdavanja, produžavanja, obnavljanja ili promjene AME certifikata**

- (a) Procedura certificiranja AME-a mora slijediti odredbe propisane u ARA.GEN.315. Prije izdavanja certifikata, nadležno tijelo mora imati dokaze da je AME praksa u potpunosti opremljena za obavljanje zrakoplovno-medicinskih liječničkih pregleda u opsegu AME certifikata za koji je podnio zahtjev.
- (b) Kad utvrdi da je AME u skladu sa primjenjivim zahtjevima, nadležno tijelo izdaje, produžuje, obnavlja ili mijenja certifikat AME-a na period koji ne premašuje tri godine, koristeći i obrazac ustanovljen u Dodatku VII. ovom dijelu. ARA.MED.240 Liječnici opće/obiteljske medicine (GMP) koji rade kao AME-ovi

BHDCA mora obavijestiti Agenciju i nadležna tijela drugih država članica ako se zrakoplovno-medicinski liječnički pregledi za LAPL na njihovom području mogu obavljati od GMP-ova.

#### **ARA.MED.245 Kontinuirani nadzor AME-ova i GMP-ova**

Kod izrade programa kontinuiranog nadzora navedenog u ARA.GEN.305, nadležno tijelo mora uzeti u obzir broj AME-ova i GMP-ova koji koriste svoje privilegije unutar područja gdje nadležno tijelo obavlja nadzor.

#### **ARA.MED.250 Ograničenje, suspenzija ili oduzimanje AME certifikata**

- (a) Nadležno tijelo će ograničiti, suspendirati ili oduzeti AME certifikat u sljedećim slučajevima:

- (1) AME više ne ispunjava primjenjive zahtjeve;
  - (2) neuspjeha u zadovoljavanju kriterija za certifikaciju ili kontinuiranu certifikaciju;
  - (3) manjkavost zrakoplovno-medicinskih zapisa ili dostavljanje netočnih podataka ili informacija;
  - (4) falsificiranja medicinskih zapisa, certifikata ili dokumentacije;
  - (5) prikrivanja činjenice koje se odnose na podnositelja zahtjeva, odnosno imatelja medicinskog uvjerenja, ili lažne ili prijevarne izjave ili izlaganja nadležnom tijelu;
  - (6) neuspjeha ispravljanja nalaza iz nadzora AME prakse; i
  - (7) na zahtjev certificiranog AME.
- (b) Certifikat AME mora se automatski ukinuti u bilo kojem od sljedećih slučajeva:
- (1) oduzimanje liječničke licence za obavljanje medicinske prakse; ili
  - (2) brisanje iz registra liječnika.

#### **ARA.MED.255 Prislilne mjere za osiguranje provođenja propisa**

Ako se tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, pronađe dokaz koji pokazuje odstupanje AeMC-a, AME-a ili GMP-a, tijelo nadležno za dozvole mora imati proces provjere certifikata o zdravstvenoj sposobnosti izdanih od tog AeMC-a, AME-a ili GMP-a i može ih učiniti nevažećim gdje je to potrebno radi osiguranja sigurnosti letenja.

#### **ODJELJAK III.**

Medicinska certifikacija

#### **ARA.MED.315 Provjera liječničkih izvještaja**

Nadležno tijelo za dozvole mora imati uspostavljen proces:

- (a) provjere liječničkih pregleda i procjene izvještaja zaprimljenih od AeMC-ova, AME-ova i GMP-ova i obavještavanja istih o bilo kojim nedosljednostima, propustima ili greškama napravljenih u procesu procjenjivanja; i
- (b) asistiranja AME-ovima i AeMC-ovima na njihov zahtjev u vezi njihove odluke o zrakoplovno-medicinskoj sposobnosti u spornim slučajevima.

#### **ARA.MED.325 Procedura drugostupanjske procjene**

Nadležno tijelo mora uspostaviti proceduru za razmatranje graničnih i spornih slučajeva s neovisnim medicinskim savjetnicima, s iskustvom u praksi zrakoplovne medicine, koji će razmotriti i preporučiti sposobnost podnositelja za medicinsku certifikaciju.

#### **ARA.MED.330 Posebne zdravstvene okolnosti**

- (a) Kada se otkriju nove medicinske tehnologije, lijekovi ili postupci pomoću kojih se kandidati koji inače ne udovoljavaju zahtjevima može ocijeniti kao zdravstveno sposobne, može se provesti istraživanje radi prikupljanja dokaza o sigurnom korištenju privilegija dozvole.
- (b) Kako bi se provelo istraživanje, nadležno tijelo, u saradnji s najmanje još jednim nadležnim tijelom, može razviti i ocijeniti protokol za medicinsku procjenu na temelju kojega ta nadležna tijela mogu izdati određeni broj certifikata o zdravstvenoj sposobnosti za pilote uz odgovarajuća ograničenja.
- (c) AeMC-ovi i AME-ovi mogu izdavati certifikate o zdravstvenoj sposobnosti samo na temelju istraživačkog protokola ako ih je tako uputilo nadležno tijelo.
- (d) Protokol međusobno dogovaraju dotična nadležna tijela te on uključuje najmanje:
  - (1) procjenu rizika;

- (2) pregled i ocjenu literature kako bi se dokazalo da izdavanje certifikata za zdravstvenu sposobnost na temelju istraživačkog protokola neće ugroziti sigurno korištenje privilegija dozvole;
  - (3) detaljne kriterije za odabir pilota obuhvaćenih protokolom;
  - (4) ograničenja koja će se upisivati u certifikat o zdravstvenoj sposobnosti;
  - (5) postupke praćenja koje provode dotična nadležna tijela;
  - (6) određivanje krajnjih točaka za prekid protokola
- (e) Protokol je uskladen s odgovarajućim etičkim načelima.
- (f) Imateljima dozvole s certifikatom o zdravstvenoj sposobnosti izdanim na temelju protokola korištenje privilegija dozvole ograničava se na letove zrakoplovom registriranim u jednoj od država članica uključenih u istraživački protokol. To se ograničenje navodi u certifikatu o zdravstvenoj sposobnosti.
- (g) Nadležna tijela sudionici:
- (1) Agenciji dostavljaju:
    - i. istraživački protokol prije provedbe;
    - ii. pojedinosti i kvalifikacije imenovane kontaktne tačke svakog od nadležnih tijela sudionika;
    - iii. dokumentirane izvještaje o redovnim ocjenama učinkovitosti protokola;
  - (2) AeMC-ovima i AME-ovima u svojoj nadležnosti radi informiranja dostavljaju pojedinosti protokola prije provedbe.

#### **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 imatelja dozvole (latiničnim pismom, čak i ako je pismo nacionalnog jezika drukčije od latinice);
  - (IVa) datum rođenja;
  - (V) adresa imatelja dozvole;
  - (VI) državljanstvo imatelja dozvole;
  - (VII) potpis imatelja dozvole;
  - (VIII) nadležno tijelo te, prema potrebi, uvjeti pod kojima je izdana dozvola;
  - (IX) certifikacija valjanosti i odobrenje za odobrene privilegije;
  - (X) potpis službenika koji izdaje dozvolu i datum tog izdavanja; i
  - (XI) pečat ili žig nadležnog tijela.
- (2) Promjenjive stavke
  - (XII) ovlaštenja i certifikati: klasa, tip, certifikati instruktora itd., s datumima isteka valjanosti. Privilegije radiotelefonije (R/T) mogu se

nalaziti na obrascu dozvole ili na posebnom certifikatu;

- (XIII) napomene: tj. posebne primjedbe o ograničenjima i primjedbe o privilegijama, uključujući primjedbe o jezičnoj sposobnosti, ovlaštenja za zrakoplove iz Priloga II, kada se upotrebljavaju za komercijalni zračni prijevoz;
- (XIV) svi ostali podaci koje zahtijeva nadležno tijelo (npr. mjesto rođenja/mjesto podrijetla)

- (b) Materijal. Papir ili drugi materijal koji se upotrebljava na kojem su onemogućene bilo kakve promjene ili brisanja ili na kojem su takve izmjene ili brisanja lako uočljivi. Svaki upis i svako brisanje na obrascu jasno će odobriti nadležno tijelo.
- (c) Jezik. Dozvole se pišu na nacionalnom jeziku ili jezicima i na engleskom te ostalim jezicima koje nadležno tijelo smatra prikladnima.

### Prednja strana

<p>Ime i logotip nadležnog tijela (Engleski i svi ostali jezici koje je odredili nadležno tijelo)</p> <p>DOZVOLA ČLANA LETAČKE POSADE (Engleski i svi ostali jezici koje je odredili nadležno tijelo)</p> <p>Izdano 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 odredili nadležno tijelo)</p> <p>Obrazac 141 izdanje 1</p>	<p>Zahtjevi</p> <p>Veličina svake stranice mora biti osmina A4</p>
---	--

### Stranica 2

I	Država izdavanja	Zahtjevi
Ili	Broj dozvole	Serijski broj dozvole uvijek započinje s UN oznakom države izdavanja dozvole, za kojom slijedi ".FCL."
IV	Ime i prezime imatelja dozvole	
IVa	Datum rođenja (vidjeti upute)	Trebaju upotrebljavati standardni oblik datuma, tj. puni oblik dd/mm/gggg
XIV	Mjesto rođenja	
V	Adresa imatelja: Ulica, grad, područje, poštanski broj	
VI	Državljanstvo	
VII	Potpis imatelja dozvole	
VIII	Nadležno tijelo koje izdaje dozvolu Npr.: Ovaj CPL(A) izdan na temelju ATPL-a koji je izdao/la ..... (treća zemlja) .....	
X	Potpis službenika koji izdaje dozvolu i datum	
XI	Pečat ili žig nadležnog tijela koje izdaje dozvolu	

## Stranica 3

II	Naziv dozvole, datum prvog izdavanja i oznaka države	Upotrebljivaće se kratice 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 imatelj ima valjan certifikat o zdravstvenoj sposobnosti za traženu privilegiju. ..... Imatelj uz dozvolu treba nositi dokument s fotografijom za potrebe identifikacije.	Taj document nije određen, ali je putovnica dovoljna kad je potrebna identifikacija izvan države koja je izdala dozvolu.
XI	Privilegije radiotelefonijske: Imatelj ove dozvole dokazao je sposobnost korištenja R/T uređaja u zrakoplovu na ..... (navesti jezik/jezike)	
XIII	Napomene Jezična 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 izdan 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. Nadležno tijelo uključuje dodatne prilagodne stranice s tablicama koje sadržavaju barem sljedeće informacije:

- ovlaštenja, certifikate, primjedbe i privilegije,
- datume isteka valjanosti ovlaštenja te privilegija iz certifikata instruktora i ispitivača,
- datume ispitivanja ili provjere,
- napomene i ograničenja (operativna ograničenja),
- polja za broj certifikata ispitivača i/ili instruktora i potpis, prema potrebi,
- skraćenice.

Dodatne su stranice namijenjene nadležnom tijelu ili posebno ovlaštenim instruktorima ili ispitivačima.

Prva izdavanja ovlaštenja ili certifikata upisuju nadležno tijelo. Produljenje ili obnavljanje ovlaštenja ili certifikata može upisati nadležno tijelo ili posebno ovlaštenu instruktora ili ispitivača. Operativna ograničenja upisuju se u „Napomene i ograničenja” uz odgovarajuću ograničenu privilegiju, npr. pristupanje IR ispitu praktične osposobljenosti s kopilotom, privilegije osposobljavanja ograničene na I tip zrakoplova.

Ovlaštenja koja nisu validirana nadležno tijelo može izbrisati iz dozvole.

**Dodatak II. PRILOGU VI. DIO-ARA**

Standardni format za potvrdu kabinske posade

Potvrde kabinske posade izdane u skladu sa dijelom-CC u državama članicama moraju biti u skladu sa sljedećim odredbama:

I POTVRDA KABINSKE POSADE	
Ova potvrda izdana je u skladu sa dijelom CC	
2	Referentni broj:
3	Država izdavanja:
4	Ime i prezime imatelja:
5	Datum i mjesto rođenja:
6	Državljanstvo:
7	Vlastoručni potpis:
8	Nadležno tijelo:

9	Tijelo koje izdaje potvrdu: službeni žig, pečat ili logo
10	Potpis osobe koja je izdala potvrdu:
11	Datum izdavanja:
12	Imatelj ove potvrde može ostvariti povlastice da djeluje kao kabinska posada na zrakoplovu u komercijalnom zračnom prijevozu, ako ispunjava zahtjeve iz dijela-CC, te ako je zdravstveno sposoban I posjeduje važeću kvalifikaciju na tipu zrakoplova.

obrazac 142 izdanje I

## Upute:

- (a) Potvrda kabinske posade sadržava 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 korišteni materijal sprječava lake izmijene ili brisanje.
- (c) Dokument mora biti tiskan na engleskom i drugim jezicima, koje nadležno tijelo smatra primjerenim.
- (d) Dokument izdaje nadležno tijelo ili organizacija odobrena za izdavanje potvrde kabinske posade. U tom slučaju mora se navesti na potvrdi referenca odobrenja nadležnog tijela države članice.
- (e) Potvrda kabinske posade priznaje se u svim državama članicama i nije potrebno zamijeniti dokument prilikom rada u drugoj državi članici.

Tačka 1: 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 kojeg je odredilo nadležno tijelo (npr. BE-08 -xxxx).

Tačka 3: Država članica u kojoj se izdaje potvrda.

Tačka 4: Puno ime (prezime i ime) imatelja potvrde, kao što je navedeno u službenom identifikacijskom dokumentu.

Tačke 5. i 6: Datum i mjesto rođenja, kao i državljanstvo imatelja potvrde kao što je navedeno u službenom identifikacijskom dokumentu imatelja.

Tačka 7: Vlastoručni potpis

Tačka 8: Identifikacijski podatci o nadležnom tijelu države članice u kojoj se izdaje potvrda, upisuju se i dostavljaju puni naziv nadležnog tijela, poštansku adresu, službeni pečat ili logotip prema potrebi.

Tačka 9: Ako je nadležno tijelo koje izdaje potvrdu, upisuje se naziv 'nadležno tijelo' i stavlja se službeni pečat, žig ili logotip. Samo u tom slučaju nadležno tijelo može odrediti stavljanje 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 zračnog prijevoznika koji obavlja komercijalni zračni prijevoz upisuje se broj certifikata (Potvrde zračnog prijevoznika (AOC)) i

referentni broj odobrenja nadležnog državnog tijela, kojim je nadležno tijelo odobrilo organizaciju da provodi osposobljavanje kabinske posade i izdaje potvrde; ili

(b) u slučaju odobrene organizacije za osposobljavanje upisuje se broj odobrenja relevantnog nadležnog tijela.

Tačka 10: Potpis ovlaštene službene osobe tijela koje izdaje potvrdu.

Tačka 11: Koristiće se standardni oblik datuma: npr. dan/mjesec/godina u cijelosti (npr. 22/02/2008).

Tačka 12: Iste rečenice na engleskom jeziku i njihov potpun i precizan prijevod na drugom jeziku, koji nadležno tijelo smatra odgovarajućim.

### Dodatak III. PRILOGU VI. DIO-ARA

CERTIFIKAT ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE (ATO)
[nadležno tijelo]
CERTIFIKAT ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE
[BROJ CERTIFIKATA/REFERENCA]
U skladu sa [navesti naziv referentnog pravilnika i broj glasila u kome je objavljen] i prema niže navedenim uvjetima, [nadležno tijelo] ovim potvrđuje da je:
[NAZIV ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE]
[ADRESA ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE]
kao dio-ORA certificirana organizacija za osposobljavanje s privilegijom provođenja dijela-FCL kurseva osposobljavanja, uključujući korištenje FSTD-a, kao što je navedeno u priloženom opsegu odobrenih kurseva osposobljavanja.
UVJETI:
1. Ovaj certifikat je ograničen na privilegije i opseg navedenih kurseva osposobljavanja, uključujući korištenje FSTD-ova, kao što je navedeno u priloženom opsegu odobrenih kurseva osposobljavanja.
2. Ovaj je certifikat valjan dok je organizacija odobrena u skladu sa dijelom-ORA, dijelom-FCL i s drugim primjenjivim propisima.
3. Ovisno s usklađenosti s gore navedenim uvjetima, ovaj certifikat ostaje valjan ako se od njega prethodno nije odustalo, ako nije zamijenjen, ograničen, suspendovan ili oduzet.
Datum izdavanja ..... Potpis: .....
[nadležno tijelo]
obrazac 143. izdanje 1 - strana 1/2



CERTIFIKAT ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE		
OPSEG ODOBRENIH KURSEVA OSPOSOBLJAVANJA		
Prilog ATO certifikatu broj:		
[BROJ CERTIFIKATA/REFERENCA]		
[NAZIV ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE]		
je ishodila privilegije za navedene kurseve i privilegije za provođenje sljedećih dijelova-FCL kurseva osposobljavanja i privilegija za korištenje sljedećih FSTD-ova:		
	Kurs osposobljavanja	FSTD-ovi koji se koriste, uključujući oznaku koda ( <sup>1</sup> )
( <sup>1</sup> ) Kao što je navedeno na certifikatu kvalifikacije		
Ovaj opseg odobrenih kurseva osposobljavanja je valjan sve dok:		
(b) se od ATO certifikata nije prethodno odustale, ako nije zamijenjen, ograničen, suspendiran ili oduzet; i		
(c) se sve operacije izvode u skladu sa dijelom-ORA, dijelom-FCL, drugim primjenjivim propisima, i, kad je relevantne, u skladu sa procedurama u dokumentaciji organizacije kao što zahtjeva dio-ORA.		
Datum izdavanja ..... Potpis: .....		
[nadležno tijelo]		
obrazac 143. izdanje 1 - strana 2/2		

**Dodatak IV. PRILOGU VI. DIO-ARA****CERTIFIKAT KVALIFIKACIJE UREĐAJA ZA OSPOSOBLJAVANJE KOJI SIMULIRA LET**

## Uvod

Obrazac 145 mora se koristiti za certifikat 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.

Certifikat kvalifikacije će se ispisivati na engleskom jeziku, te na drugom jeziku (jezicima) kako odredi nadležno tijelo.

Konvertibilan FSTD mora imati odvojen certifikat kvalifikacije za svaki tip zrakoplova. Različiti motor i oprema na predmetnom FSTD-u ne zahtijevaju odvojen certifikat kvalifikacije. Svi certifikati kvalifikacije moraju imati serijski broj kojem prethodi oznaka u slovima, što će se odnositi samo na taj predmetni FSTD. Oznaka u slovima će biti specifična za nadležno tijelo koje izdaje certifikat.

Nadležno tijelo
CERTIFIKAT KVALIFIKACIJE UREĐAJA ZA OSPOSOBLJAVANJE KOJI SIMULIRA LET
REFERENCA:
U skladu sa [navesti naziv referentnog pravilnika i broj glasila u kome je objavljen] i pod niže navedenim uvjetima, [nadležno tijelo] ovim potvrđuje da je:
FSTD [TIP OZNAKA U SLOVIMA]
na lokaciji [NAZIV I ADRESA ORGANIZACIJE]
udovoljio zahtjevima za kvalifikaciju propisanim u dijelu-ORA, pod uvjetima u priloženoj FSTD specifikaciji.
Ovaj certifikat ostaje valjan pod uvjetima da su FSTD i imatelj certifikata kvalifikacije usklađeni s primjenjivim zahtjevima dijela-ORA, ako se od njega nije prethodno odustalo, ako nije zamijenjen, ograničen, suspendiran ili oduzet.
Datum izdavanja ..... Potpis: .....
obrazac 145. izdanje 1-stranica 1/2

[nadležno tijelo]	
CERTIFIKAT KVALIFIKACIJE FSTD-a: [Referenca]	
SPECIFIKACIJE FSTD-a	
B.	Tip ili varijanta zrakoplova:
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. Uputne informacije 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 osposobljavanje/provjera	I
Ovlaštenje za tip	
Provjera stručnosti	
Automatski pristup	
Automatsko slijetanje/izravnavanje zrakoplova po središnjoj 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 1-stranica 2/2	

**Dodatak V. PRILOGU VI. DIO-ARA**

CERTIFIKAT ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG CENTRA (AeMC-ovi)
Nadležno tijelo
CERTIFIKAT ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG CENTRA
REFERENCA: U skladu sa [navesti naziv referentnog pravilnika i broj glasila u kome je objavljen] i prema uvjetima navedenim u nastavku, [nadležno tijelo] potvrđuje
[NAZIV ORGANIZACIJE]
[ADRESA ORGANIZACIJE]
kao certificirani zrakoplovno-medicinski centar iz dijela ORA s privilegijama i opsegom aktivnosti kako je navedeno u priloženim uvjetima odobrenja.
UVJETI:  1. Ovaj certifikat ograničen je u skladu sa odjeljkom o opsegu odobrenja u priručniku odobrene organizacije; 2. Ovim se certifikatom zahtijeva usklađenosti s postupcima utvrđenim u dokumentaciji u vezi s organizacijom, u skladu sa dijelom ORA. 3. Ovaj je certifikat valjan uz uvjet 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 VI. DIO-ARA**

CERTIFIKAT ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA (AME-ovi)
Nadležno tijelo
CERTIFIKAT ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA
BROJ CERTIFIKATA/REFERENCA:
U skladu sa [Navedi naziv referentnog pravilnika i broj glasila u kome je objavljen] i prema uvjetima navedenim u nastavku, [nadležno tijelo] potvrđuje
[IME I PREZIME ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA]
[ADRESA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA]
kao zrakoplovno-medicinski ispitivač
UVJETI:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ovaj certifikat je ograničen na privilegije navedene u prilogu ovog AME certifikata;</li> <li>2. Ovaj certifikat zahtijeva usklađenost s odredbama pravilnika i procedurama propisanim u dijelu-MED.</li> <li>3. Ovaj certifikat će ostati važeći na period od 3 godine do [xx.xx.xxxx. (**)] na temelju udovoljavanja zahtjevima dijela-MED-a osim ako se od njega nije prethodno odustalo, ako nije zamijenjen, suspendovan ili oduzet.</li> </ol>
Datum izdavanja [xx.xx.xxxx.] Potpis: [nadležno tijelo]
**-datum isteka valjanosti: dan/mjesec/godina.
Obrazac 148, izdanje 1

**CERTIFIKAT ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA**

Prilog AME certifikatu broj:

PRIVILEGIJE I OPSEG

[Ime i akademska titula zrakoplovno-medicinskog ispitivača] dobio je privilegiju(e) da obavlja zrakoplovno-medicinske liječničke preglede i procjene za izdavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kako je navedeno u tablici dolje i za izdavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti za:

LAPL	[da/datum]
Kategorija 2	[da/datum]
Kategorija 1 produženje/obnova	[da/datum]/[ne]

Datum izdavanja: xx/yy/zzzz Potpis: [Nadležno tijelo]

**PRILOG VII.  
ZAHJTEVI ZA ORGANIZACIJU ZA ČLANOVE POSADE  
ZRAKOPLOVA  
DIO-ORA  
PODDIO GEN  
OPĆENITI ZAHJTEVI  
ODJELJAK I.  
Općenito**

ORA.GEN.105 Nadležno tijelo

(a) za potrebe ovog dijela, nadležno tijelo koje provodi nadzor nad:

(1) organizacijama koje podliježu obavezama certifikacije mora biti:

- i. za organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja u državi članici, tijelo određeno 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 operiraju organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja smješteno u trećoj zemlji,
  - ii. za FSTD-ove smještene na području država članica i kojima operiraju organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja smješteno u državi članici, tijelo određeno od države članice gdje organizacija koja njime operira ima glavno mjesto poslovanja, ili Agencija

ako je tako zahtijevano od spomenute države članice.

- (b) Kad je FSTD smješten izvan područja država članica kojim operira organizacija certificirana od države članice, Agencija mora kvalificirati taj FSTD u koordinaciji s državom članicom koja je certificirala organizaciju koja operira predmetnim FSTD-om.

#### **ORA.GEN.115 Zahtjev za certifikat organizacije**

- (a) Zahtjev za certifikat organizacije ili dopunu postojećeg certifikata mora se izvršiti u obliku i prema pravilima uspostavljenima od nadležnog tijela, uzimajući u obzir primjenjive zahtjeve definisane Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa.
- (b) Podnositelji zahtjeva za inicijalni certifikat moraju dostaviti nadležnom tijelu dokumentaciju kojom će dokazati na koji način su usklađeni sa zahtjevima uspostavljenima u Pravilniku o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa. Predmetna dokumentacija mora uključivati procedure koje će opisivati kako će se upravljati promjenama koje ne zahtijevaju odobrenje i kako će se obavještavati nadležno tijelo.

#### **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 zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa.
- (b) Kad organizacija ima potrebu koristiti alternativni način udovoljavanja, ona mora, prije nego taj način udovoljavanja provede, dostaviti nadležnom tijelu cjelovit 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 zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa.

Organizacija može implementirati predmetne načine udovoljavanja ako prethodno ishodi odobrenje od nadležnog tijela i nakon primitka obavijesti kako je opisano u ARA.GEN.120(d).

#### **ORA.GEN.125 Uvjeti odobrenja i privilegije organizacije**

Certificirana organizacija mora ispunjavati uvjete opsega i privilegija koji su uspostavljeni u uvjetima odobrenja koje je priloženo certifikatu organizacije.

#### **ORA.GEN.130 Promjene u organizacijama**

- (a) Bilo koja promjena koja utječe na:
- (1) opseg certifikata ili uvjete 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 tijela.
- (b) Za bilo koje promjene koje zahtijevaju prethodno odobrenje u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa, organizacija mora podnijeti zahtjev i ishoditi odobrenje izdano od nadležnog tijela. Zahtjev mora biti podnesen prije nego predmetna promjena stupi na snagu, kako bi se omogućilo nadležnom tijelu da utvrdi kontinuiranu usklađenost s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i da izmijeni ako je potrebno, certifikat

organizacije i povezane uvjete odobrenja koje je priloženo certifikatu.

Organizacija mora osigurati nadležnom tijelu svu relevantnu dokumentaciju.

Promjena će biti implementirana nakon primitka formalnog odobrenja nadležnog tijela u skladu sa ARA.GEN.330.

Organizacija mora operirati pod uvjetima koje je uspostavilo nadležno tijelo tokom takvih promjena, kako je primjenjivo.

- (c) Sve promjene koje nisu podložne odobrenju moraju se kontrolirano provesti i o istom je potrebno obavijestiti nadležno tijelo kako je definirano procedurom odobrenom od nadležnog tijela u skladu sa ARA.GEN.310(c).

#### **ORA.GEN.135 Kontinuirana valjanost**

- (a) Certifikat organizacije ostaće valjan pod uvjetom:
- (1) da organizacija ostaje usklađena s relevantnim zahtjevima Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa, uzimajući u obzir odredbe povezane s načinom postupanja s nalazima kako je specificirano pod ORA.GEN.150;
  - (2) da je nadležnom tijelu osiguran pristup organizaciji kako je definirano u ORA.GEN.140 radi utvrđivanja kontinuirane usklađenosti s relevantnim zahtjevima definisanim u Pravilniku o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa; i
  - (3) da certifikat nije zamijenjen ili ukinut.
- (b) Nakon oduzimanja ili zamjene certifikata isti mora biti vraćen nadležnom tijelu bez odgode.

#### **ORA.GEN.140 Pristup**

U svrhu utvrđivanja usklađenosti s relevantnim zahtjevima definisanim u Pravilniku o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa, organizacija mora osigurati pristup bilo kojem smještaju, zrakoplovu, dokumentu, zapisima, podacima, procedurama ili bilo kojoj drugoj materiji koja je relevantna aktivnosti koju provodi, a koja je pod certifikacijom, bez obzira je li ugovorena ili ne, bilo kojoj autoriziranoj osobi:

- (a) nadležnog tijela kako je definirano u ORA.GEN.105; ili
- (b) tijela koje nastupa pod odredbama u ARA.GEN.300(d), ARA.GEN.300(e) ili ARO.RAMP.

#### **ORA.GEN.150 Nalazi**

Nakon što zaprimi obavijest o nalazima, organizacija mora:

- (a) utvrditi temeljni uzrok nastanka neusklađenosti;
- (b) odrediti plan korektivne akcije; i
- (c) dokazati implementaciju korektivne akcije na zadovoljstvo nadležnog tijela unutar usuglašenog perioda s nadležnim tijelom kako je određeno u ARA.GEN.350(d).

#### **ORA.GEN.155 Reakcija bez odgađanja na problem sigurnosti**

Organizacija mora implementirati:

- (a) svaku mjeru sigurnosti koja se zahtijeva od nadležnog tijela u skladu sa ARA.GEN.135(c); i
- (b) svaku relevantnu obaveznu sigurnosnu informaciju izdanu od Agencije, uključujući direktive o plovidbenosti.

**ORA.GEN.160 Izvještavanje o događajima**

- (a) Organizacija mora izvještavati nadležno tijelo, 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 definirano u Pravilniku o istraživanju nesreća i ozbiljnih incidenata zrakoplova i Pravilniku o izvještavanju o događajima.
- (b) Ne dovodeći u pitanje tačku (a), operator izvještava nadležno tijelo i organizaciju odgovornu za projekt zrakoplova o svakoj nezgodi, neispravnosti, tehničkom nedostatku, prekoračenju tehničkih ograničenja ili događaju koji bi mogao razjasniti netočne, nepotpune ili nejasne informacije sadržane u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, kao i o svim drugim izvanrednim okolnostima koje su ugrozile ili su mogle ugroziti siguran rad zrakoplova, a nisu dovele do nesreće ili ozbiljne nezgode.
- (c) Bez obzira na stav (a) organizacija mora izvještavati nadležno tijelo i organizaciju odgovornu za dizajn zrakoplova o bilo kojoj nezgodi, nepravilnostima u radu, tehničkom kvaru, prekoračenju tehničkih ograničenja, događaja koji bi označili netočnu, nekompletnu ili dvosmisleni informaciju sadržanu u podacima koji su uspostavljeni u skladu sa dijelom-21 ili drugu nepravilnu okolnost koja jest ili bi mogla ugroziti sigurnu operaciju zrakoplova i koja nije rezultirala kao nesreća ili ozbiljna nezgoda.
- (d) Bez obzira na pravila o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu, pravila koja definišu oblast izvještavanja o događajima povezanim sa sigurnošću u civilnom zrakoplovstvu, pravila koja reguliraju bazu podataka informacija o događajima u civilnom zrakoplovstvu i širenje informacija o događajima koji ugrožavaju sigurnost u civilnom zrakoplovstvu, izvještaji iz stavova (a) i (b) moraju biti u obliku i prema pravilima koje je uspostavilo nadležno tijelo i moraju sadržavati sve potrebne informacije o uvjetima koji su poznati organizaciji.
- (e) Izvještaji se moraju izraditi što je prije izvodljivo, ali u svakom slučaju unutar 72 sata od kad je organizacija identificirala uvjete koji su povezani s izvještajem, osim ako to izvanredne 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 uspostavilo nadležno tijelo.

**ODJELJAK II.**

Upravljanje

**ORA.GEN.200 Sistem upravljanja**

- (a) Organizacija mora uspostaviti, implementirati i održavati sistem upravljanja koji uključuje:
  - (1) jasno definirane dužnosti i odgovornosti kroz organizaciju, uključujući direktnu odgovornost za sigurnost od strane odgovornog rukovoditelja;
  - (2) opis cjelokupnih filozofija i principa organizacije u odnosu na sigurnost, poznat kao politika sigurnosti;
  - (3) određivanje opasnosti sigurnosti zrakoplovstva u odnosu na aktivnosti organizacije, njihovu evaluaciju i upravljanje povezanih rizika, uključujući poduzimanje

mjera u svrhu smanjenja rizika i potvrđivanje njihove efikasnosti;

- (4) održavanje osoblja osposobljenim i kompetentnim za izvođenje 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 rukovoditelju 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 koje se odnose na te aktivnosti.
  - (c) Neovisno o tački (a), u organizaciji koja provodi osposobljavanje samo za LAPL, PPL, SPL ili BPL i odgovarajuća ovlaštenja ili certifikate, upravljanje sigurnosnim rizicima i nadgledanje usklađenosti definirano 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 obavješćuje nadležno tijelo o rezultatima pregleda bez nepotrebnog odgađanja.

**ORA.GEN.205 Ugovorne aktivnosti**

- (a) Ugovorne aktivnosti uključuju sve aktivnosti organizacije unutar opsega odobrenja koja se izvode od druge organizacije koja je certificirana da provodi predmetne aktivnosti ili nije certificirana, no 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 certificirana organizacija ugovori bilo koji dio svojih aktivnosti organizaciji koja nije certificirana u skladu sa ovim dijelom da provodi takvu aktivnost, ugovorna organizacija mora raditi pod odobrenjem ugovorne organizacije. Ugovorna organizacija mora osigurati da je nadležnom tijelu dan pristup ugovornoj organizaciji, kako bi se utvrdila kontinuirana usklađenost s primjenjivim zahtjevima.

**ORA.GEN.210 Zahtjevi za osoblje**

- (a) Organizacija mora odrediti odgovornog rukovoditelja, koji posjeduje ovlast kojom osigurava da je za sve aktivnosti osigurano dovoljno finansijskih sredstava i kojom osigurava da se sve aktivnosti izvode u skladu sa primjenjivim zahtjevima. Odgovorni rukovoditelj je odgovoran za uspostavljanje i održavanje efektivnog sistema upravljanja.
- (b) Osoba ili grupa osoba mora biti imenovana od strane organizacije, s odgovornostima kojima se osigurava da organizacija ostaje u skladu sa primjenjivim zahtjevima. Ta osoba/e) će biti odgovorne odgovornom rukovoditelju.
- (c) Organizacija mora imati dovoljan broj kvalificiranog osoblja za planirane zadatke i aktivnosti koje se imaju obaviti u skladu sa primjenjivim zahtjevima.
- (d) Organizacija mora održavati zapise 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 koji su relevantni za izvođenje njihovih dužnosti.

#### **ORA.GEN.215 Zahtjevi za smještaj**

Organizacija mora imati smještaj koji omogućuje izvođenje i upravljanje svih planiranih zadataka i aktivnosti u skladu sa primjenjivim zahtjevima.

#### **ORA.GEN.220 Čuvanje zapisa**

- (a) Organizacija mora uspostaviti sistem čuvanja zapisa koji omogućuje prikladno čuvanje i pouzdano praćenje svih razvijenih aktivnosti, pokrivajući posebno sve elemente naznačene u ORA.GEN.200.
- (b) Format zapisa mora biti određen u procedurama organizacije.
- (c) Zapisi moraju biti čuvani na način koji osigurava zaštitu od oštećenja, neovlaštene izmjene i krađe.

### **PODDIO ATO ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE ODJELJAK I.**

#### **Općenito**

#### **ORA.ATO.100 Područje primjene**

Ovaj Poddio uspostavlja zahtjeve koje mora ispunjavati organizacija koja provodi osposobljavanje za dozvole pilota i povezana ovlaštenja i certifikate.

#### **ORA.ATO.105 Zahtjev**

- (a) Podnositelji zahtjeva za izdavanje certifikata kao odobreno organizaciji za osposobljavanje (ATO-u) moraju dostaviti nadležnom tijelu:
- (1) sljedeće informacije:
    - i. naziv i adresu organizacije za osposobljavanje;
    - ii. datum planiranog početka aktivnosti;
    - iii. osobne detalje (detaljan životopis) i kvalifikacije za šefa školstva (HT), za instruktora(e) za provođenje osposobljavanja u letu, za instruktora(e) za provođenje osposobljavanja na simulatoru i za instruktora(e) za provođenje teorijskog osposobljavanja;
    - iv. ime/na i adresu(e) aerodroma i/ili operativnog(ih) mjesta na kojima će se osposobljavanje provoditi;
    - v. popis zrakoplova kojima će se operirati u svrhu osposobljavanja, uključujući njihovu grupu, klasu ili tip, registraciju, vlasnika i kategoriju certifikata plovidbenosti ako je primjenjivo;
    - vi. popis uređaja za osposobljavanje koji simuliraju let (FSTD-ovi) koje organizacija za osposobljavanje namjerava koristiti ako je primjenjivo;
    - vii. vrstu osposobljavanja koju organizacija za osposobljavanje želi provoditi i pripadajuće programe osposobljavanja; i
  - (2) operativne priručnike i priručnike osposobljavanja.
- (b) Organizacije za osposobljavanje za testno letenje. Bez obzira na (a)(1)iv. i v., organizacija za osposobljavanje za testno letenje mora dostaviti samo sljedeće:
- (1) ime/na i adresu(e) osnovnog aerodroma i/ili operativnog(ih) mjesta na kojima će se osposobljavanje provoditi; i
  - (2) popis tipova ili kategorija zrakoplova koji će se koristiti za osposobljavanje za testno letenje.
- (c) U slučaju promjena certifikata, podnositelji zahtjeva moraju dostaviti nadležnom tijelu 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 osposobljavanje koje ATO provodi i mora posjedovati osobine potrebne za uspješno vođenje i rukovođenje organizacijom.
- (b) Odgovornosti HT-a moraju uključivati:
- (1) osiguranje da je osposobljavanje koje se provodi u skladu sa dijelom-FCL i, u slučaju osposobljavanja za testno letenje, da su relevantni zahtjevi dijelom-21 i programi osposobljavanja uspostavljeni;
  - (2) osiguranje da je zadovoljavajuća integracija osposobljavanja u letu na zrakoplovima ili uređajima za osposobljavanje koji simuliraju let i teorijskog osposobljavanja; i
  - (3) nadzor napretka pojedinog podnositelja zahtjeva.
- (c) Instruktori za provođenje teorijskog osposobljavanja moraju imati:
- (1) praktično iskustvo u zrakoplovstvu u područjima koja su relevantna za osposobljavanje koje provode i završen kurs iz metodike i tehnike osposobljavanja; ili
  - (2) prethodno iskustvo u provođenju teorijskog osposobljavanja i prikladno teorijsko iskustvo u predmetu za kojeg će provoditi osposobljavanje.
- (d) Instruktori za provođenje osposobljavanja u letu i instruktori za provođenje osposobljavanja na uređajima za osposobljavanje koji simuliraju let moraju imati kvalifikacije kako zahtijeva dio-FCL za vrstu osposobljavanja koju će provoditi.

#### **ORA.ATO.120 Čuvanje zapisa**

Sljedeći zapisi moraju se čuvati za period od najmanje 3 godine nakon završetka osposobljavanja:

- (a) detalji o teorijskom, letačkom i osposobljavanju na uređaju za osposobljavanje koji simuliraju let koji su dani pojedinom podnositelju 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 ovlaštenjima i certifikatima podnositelja zahtjeva, uključujući datume isteka valjanosti uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti i ovlaštenjima.

#### **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 provodi svoje dužnosti i koje daju upute podnositeljima zahtjeva na koji način moraju ispuniti zahtjeve kursa.
- (b) ATO mora omogućiti dostupnost osoblju i gdje je prikladno podnositeljima zahtjeva informacije sadržane u priručniku osposobljavanja, u operativnom priručniku i u dokumentaciji odobrenja ATO-a.
- (c) U slučaju da ATO izvodi osposobljavanje 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 sheme 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 Zrakoplov za osposobljavanje i FSTD-ovi**

- (a) ATO mora koristiti prikladnu flotu zrakoplova za osposobljavanje ili FSTD-ove koji su prikladni za kurseve osposobljavanja koji se provode.
- (b) ATO će provoditi osposobljavanje na FSTD-ovima samo kad je dokazao nadležnom tijelu:
- (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 reprezentira relevantni tip zrakoplova; i
  - (4) da je ugradio u sistem prikladno nadgledanje promjena FSTD-a i da je osigurao da te promjene ne utječu na prikladnost programa osposobljavanja.
- (c) Ako je zrakoplov koji se koristi za test praktične osposobljenosti drukčijeg tipa od FFS-a koji se koristio za osposobljavanje za letenje u vizuelnim uvjetima, 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 osposobljavanje za testno letenje. Zrakoplov koji se koristi za osposobljavanje 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 letačko osposobljavanje na zrakoplovu, ATO mora koristiti aerodrome ili operativna mjesta koja imaju prikladan smještaj i karakteristike koje dopuštaju osposobljavanje relevantnih manevra, uzimajući u obzir osposobljavanje koje se provodi i kategoriju i tip zrakoplova koji se koristi.

#### **ORA.ATO.145 Preduvjeti za osposobljavanje**

- (a) ATO mora osigurati da polaznici zadovolje sve preduvjete za osposobljavanje utvrđene u dijelu-MED, dijelu-FCL i ako je primjenjivo, one koji su određeni u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.
- (b) U slučaju ATO-ova koji provode osposobljavanje za testno letenje, podnositelji zahtjeva moraju ispunjavati sve preduvjete za osposobljavanje utvrđene u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.

#### **ORA.ATO.150 Osposobljavanje u trećim zemljama**

Kad je ATO odobren za provođenje osposobljavanja za ovlaštenje za instrumentalno letenje (IR) u trećim zemljama:

- (a) program osposobljavanja mora uključivati aklimatizacijsko letenje u jednoj od država članica prije nego se provede test praktične osposobljenosti za IR; i
- (b) test praktične osposobljenosti za IR mora biti proveden u jednoj od država članica.

#### **ODJELJAK II.**

##### **Dodatni zahtjevi za ATO-ove koji provode osposobljavanje za CPL; MPL, ATPL, povezana ovlaštenja i certifikate** **ORA.ATO.210 Zahtjevi za osoblje**

- (a) Šef školstva (HT). Osim u slučaju za ATO koji provodi osposobljavanje za testno letenje, imenovani HT mora imati veliko iskustvo kao instruktor za profesionalnu dozvolu pilota i pripadajuća ovlaštenja ili certifikate.
- (b) Voditelj instruktora letenja (CFI). ATO koji provodi letačko osposobljavanje mora imenovati CFI-ja koji mora biti odgovoran za nadgledanje instruktora letenja i instruktora koji provode osposobljavanje u uređajima koji simuliraju let te radi standardiziranje osposobljavanja na avionu, te na uređajima koji simuliraju let. CFI mora posjedovati najvišu profesionalnu dozvolu i pripadajuća ovlaštenja koja su povezana s kursevima letačkog osposobljavanja koja se provode i imati certifikat instruktora s privilegijama koje mu daju da provodi osposobljavanje za najmanje jedan od ponuđenih kurseva osposobljavanja.
- (c) Voditelj instruktora za provođenje teorijskog osposobljavanja (CTKI). ATO koji provodi teorijsko osposobljavanje mora imenovati CTKI koji mora biti odgovoran za nadgledanje svih instruktora za provođenje teorijskog osposobljavanja i za standardizaciju cjelokupnog teorijskog osposobljavanja. CTKI mora imati veliko iskustvo kao instruktor teorijskog osposobljavanja u područjima relevantnima za osposobljavanje koje provodi ATO.

##### **ORA.ATO.225 Program osposobljavanja**

- (a) Program osposobljavanja mora uključivati detaljno opisane faze letačkog i teorijskog osposobljavanja, tjedan po tjedan ili po fazama, popis standardnih vježbi i pregled nastavnog plana i programa.
- (b) Sadržaj i slijed programa osposobljavanja mora biti specificiran 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 podnositelji zahtjeva obavezni zadovoljiti i mora sadržavati sljedeće elemente:
  - plan osposobljavanja;
  - pripremu i izvođenje vježbi u zraku;
  - letačko osposobljavanje na FSTD-ovi, ako je primjenjivo;
  - teorijsko osposobljavanje.
- (b) Operativni priručnik mora dati relevantne informacije određenim grupama osoblja, kao što su instruktori letenja, instruktori koji provode osposobljavanje u uređajima koji simuliraju let, instruktori koji provode teorijsko osposobljavanje, operativno osoblje i osoblje održavanja, i mora sadržavati općenite, 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 Općenito**

ATO može biti odobren za provođenje kurseva modularnih programa koristeći metodu učenja na daljinu u sljedećim slučajevima:

- (a) za kurseve modularnog teorijskog osposobljavanja;



- (b) za kurseve dodatnog teorijskog znanja za ovlaštenje za klasu ili tip; ili
- (c) za kurseve odobrenog preduvjetnog potrebnog teorijskog znanja za prvo ovlaštenje za tip za višemotorne helikoptere.

#### **ORA.ATO.305 Osposobljavanje 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.**

#### **Osposobljavanje bez osposobljavanja u zrakoplovu (ZFTT)**

##### **ORA.ATO.330 Općenito**

- (a) Odobrenje za osposobljavanje bez osposobljavanja u zrakoplovu (ZFTT), kao što je specificirano u dijelu-FCL, može biti odobreno samo ATO-ima koji također imaju privilegije da provode CAT operacije ili ATO-ima koji imaju specificirane sporazume s CAT operatorima.
- (b) Odobrenje za ZFTT će biti izdano samo ako operator ima najmanje 90 dana operativnog iskustva na tipu aviona.
- (c) U slučaju da ZFTT provodi ATO koji ima specificiran sporazum s operatorom, uvjet 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 specificacijama certifikacije za FSTD kao što je definirano u ORA.FSTD.205.

#### **Poglavlje 3.**

#### **Integrirani kursevi osposobljavanja za dozvolu pilota višečlane posade**

##### **ORA.ATO.350 Općenito**

Privilegije za provođenje MPL integriranog kursa biće dane samo ATO-u koji je također odobren da provodi CAT operacije ili ima specificiran sporazum s CAT operatorom.

#### **Poglavlje 4.**

#### **Osposobljavanje za testno letenje**

##### **ORA.ATO.355 Organizacija za osposobljavanje za testno letenje**

- (a) ATO koji je odobren da provodi osposobljavanje za testno letenje za stjecanje kategorije 1 ili 2 ovlaštenja za testno letenje u skladu sa dijelom-FCL može proširiti svoje privilegije na provođenje osposobljavanja za druge kategorije testnog letenja i druge kategorije osoblja za testno letenje, ako:
  - (1) su ispunjeni relevantni zahtjevi dijela-21; i
  - (2) postoje specificirani sporazumi između ATO-a i dijela-21 organizacije koja upošljava ili namjerava uposliti takvo osoblje.
- (b) Zapisi osposobljavanja moraju uključivati pisane izvještaje od podnositelja zahtjeva, kao što se zahtijeva programom

osposobljavanja, uključujući, gdje je primjenjivo, obradu podataka i analize zapisanih parametara relevantnih za tip testnog leta.

#### **PODDIO FSTD**

#### **ZAHTEJEVI ZA ORGANIZACIJE KOJE OPERIRAJU UREDAJIMA ZA OSPOSOBLJAVANJE KOJI SIMULIRAJU LET (FSTD-ovi) I ZAHTEJEVI ZA KVALIFIKACIJU FSTD-ova**

##### **ODJELJAK I.**

##### **Zahtjevi za organizacije koje operiraju FSTD-ovima**

##### **ORA.FSTD.100 Općenito**

- (a) Podnositelj zahtjeva za certifikat kvalifikacije FSTD-a mora dokazati nadležnom tijelu da je uspostavio sistem upravljanja u skladu sa ORA.GEN-om, odjeljak II. Predmetno dokazivanje mora osigurati da podnositelj zahtjeva, direktno ili preko ugovora, ima sposobnost za održavanje performansi, funkcija i ostalih karakteristika specificiranih za nivo kvalifikacije FSTD-a i sposobnost za kontrolu instalacija FSTD-a.
- (b) Ako je podnositelj zahtjeva imatelj certifikata kvalifikacije izdanog u skladu sa ovim dijelom, FSTD specifikacije moraju biti specificirane:
  - (1) u uvjetima ATO certifikata; ili
  - (2) u slučaju imatelja AOC-a, u priručniku osposobljavanja.

##### **ORA.FSTD.105 Održavanje kvalifikacije FSTD-a**

- (a) Kako bi održao kvalifikaciju FSTD-a, imatelj certifikata kvalifikacije FSTD-a mora provoditi kompletni set testova sadržanih u uputi za provođenje 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 kvalificiranog FSTD-a.

##### **ORA.FSTD.110 Modifikacije**

- (a) Imatelj certifikata kvalifikacije FSTD-a mora uspostaviti i održavati sistem kako bi utvrdio, procijenio i uklopio bilo koju važnu modifikaciju u FSTD-ove kojima operira, osobito:
  - (1) bilo koju modifikaciju zrakoplova koja je bitna za osposobljavanje, 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 osposobljavanje, testiranje i provjere, kao što je to u slučaju izmjene podataka.
- (b) Modifikacije FSTD-a hardvera i softvera koje utječu na rukovanje, performanse i operativne sisteme ili bilo koja velika modifikacija pokretnog ili vizuelnog sistema mora biti evaluirana kako bi se odredio utjecaj na prvotni kriterij kvalifikacije. Organizacija mora pripremiti izmjene za bilo koje validacijske testove na koje je izvršen utjecaj.
- (c) Organizacija mora obavijestiti nadležno tijelo unaprijed u slučaju velikih promjena kako bi se utvrdilo jesu li testovi provedeni na zadovoljavajući način. Nadležno tijelo mora odrediti je li nakon modifikacije potrebna specifična evaluacija FSTD-a, a prije povratka uređaja za korištenje osposobljavanja.

##### **ORA.FSTD.115 Instalacije**

- (a) Imatelj certifikata kvalifikacije FSTD-a mora osigurati da:

- (1) je FSTD smješten u prikladnom okruženju koje podupire sigurnu i pouzdanu operaciju;
  - (2) da su svi korisnici FSTD-a kao i osoblje održavanja upućeni o sigurnom korištenju FSTD-a kako bi se osiguralo da su svjesni cjelokupne sigurnosne opreme i procedura povezanih s FSTD-om u slučaju izvanredne opasnosti; i
  - (3) da je FSTD i njegova instalacija uskladena s lokalnim propisima o zaštiti zdravlja i sigurnosti.
- (b) FSTD-ov sigurnosni sklop, kao što su zaustavljanje i svjetla u izvanrednom slučaju, mora biti provjeren najmanje jednom godišnje i mora biti evidentiran zapis o istom.

#### **ORA.FSTD.120 Dodatna oprema**

Kad je dodatna oprema dodana FSTD-u, iako nije potrebna za kvalifikaciju, ista mora biti procijenjena od nadležnog tijela kako bi se osiguralo da nema negativnih posljedica na kvalitetu osposobljavanja.

#### **ODJELJAK II.**

#### **Zahtjevi za kvalifikaciju FSTD-ova**

##### **ORA.FSTD.200 Zahtjev za kvalifikaciju FSTD-a**

- (a) Zahtjev za certifikat kvalifikacije FSTD-a mora biti predan u obliku i na način kako je uspostavilo nadležno tijelo:
- (1) u slučaju uređaja za osposobljavanje osnovnog instrumentalnog letenja (BITD-ovi), od strane BITD proizvođača;
  - (2) u ostalim slučajevima, od organizacije koja ima namjeru operirati FSTD-om.
- (b) Podnositelji zahtjeva za inicijalnu kvalifikaciju moraju dostaviti nadležnom tijelu svu dokumentaciju kojom dokazuju kako ispunjavaju zahtjeve uspostavljene u ovim Pravilnikom. Predmetna dokumentacija mora uključivati proceduru uspostavljenu kako bi se osigurala usklađenost s ORA.GEN.130 i ORA.FSTD.230.

##### **ORA.FSTD.205 Certifikacijske specifikacije za FSTD-ove**

- (a) Agencija mora izdati, u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa, certifikacijske specifikacije kao standardno mjerilo kako bi se dokazala usklađenost FSTD-a s osnovnim zahtjevima Priloga III. Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Europske agencije za sigurnost zračnog prometa.
- (b) Predmetne certifikacijske specifikacije moraju biti dovoljno detaljne i specifične kako bi naznačile podnositelju zahtjeva koje uvjete mora ispunjavati u svrhu izdavanja kvalifikacije.

##### **ORA.FSTD.210 Temelji kvalifikacije**

- (a) Temelji kvalifikacije za izdavanje certifikata kvalifikacije FSTD-a sastoji se od:
- (1) primjenjivih certifikacijskih specifikacija uspostavljenih od Agencije koji stupaju na snagu od datuma podnošenja zahtjeva za inicijalnu kvalifikaciju;
  - (2) podataka o provjeri valjanosti zrakoplova određenih u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti odobrenih u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ako je primjenjivo; i
  - (3) bilo kojih specifičnih uvjeta propisanih od nadležnog tijela ako povezani s certifikacijskim specifikacijama ne sadrže prikladne ili odgovarajuće standarde FSTD-

a jer FSTD ima neispitan ili drukčiji sklop u odnosu na one temeljem kojih su primjenjive certifikacijske specifikacije bazirane.

- (b) Temelj kvalifikacije mora biti primjenjiv za buduće periodičke kvalifikacije FSTD-a, osim ako je rekategoriziran.

##### **ORA.FSTD.225 Trajanje i kontinuirana valjanost**

- (a) Kvalifikacija simulatora letenja (FFS), uređaja za letačko osposobljavanje (FTD) ili uređaja za osposobljavanje letačkih i navigacijskih procedura (FNPT) ostaće valjana ako:
- (1) su FSTD i organizacija koja operira FSTD-om usklađeni s primjenjivim zahtjevima;
  - (2) je nadležnom tijelu osiguran pristup organizaciji kao što je definirano u ORA.GEN.140 kako bi se utvrdila kontinuirana valjanost s relevantnim zahtjevima Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa; i
  - (3) certifikat 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 podložan inicijalnoj i najmanje još jednoj periodičnoj evaluaciji kojom je uspostavljena usklađenost s temeljima kvalifikacije;
  - (2) kad imatelj certifikata kvalifikacije FSTD-a ima zadovoljavajuće zapise s uspješnih FSTD evaluacija tokom zadnjih 36 mjeseci;
  - (3) kad nadležno tijelo provodi formalni audit sistema nadgledanja usklađenosti u organizaciji svakih 12 mjeseci kako je definirano u ORA.GEN.200(a)(6); i
  - (4) kad određena osoba u organizaciji s odgovarajućim iskustvom pregledava redovno periodično provođenje kvalifikacijskih testova (QTG) i provodi relevantne funkcionalne i subjektivne testove svakih 12 mjeseci i dostavlja izvještaje s rezultatima nadležnom tijelu.
- (c) Kvalifikacija BITD-a ostaje valjana pod uvjetom redovnih evaluacija usklađenosti s primjenjivim temeljima kvalifikacije od nadležnog tijela u skladu sa ARA.FSTD.120.
- (d) Po izmjeni ili oduzimanju, certifikat kvalifikacije FSTD-a mora se vratiti nadležnom tijelu.

##### **ORA.FSTD.230 Promjene kvalificiranog FSTD-a**

- (a) Imatelj certifikata kvalifikacije FSTD-a mora obavijestiti nadležno tijelo u slučaju prijedloga promjena FSTD-a, kao što su:
- (1) velike modifikacije;
  - (2) relokacija FSTD-a; i
  - (3) bilo koja deaktivacija 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 nadležno tijelo prije planirane aktivnosti zajedno s planom povezanih postupaka.
- Prije vraćanja FSTD-a u korištenje na novoj lokaciji, organizacija mora provesti najmanje 1/3 validacijskih testova, i funkcionalnih i subjektivnih testova kako bi osigurala da performanse FSTD-a ispunjavaju prvotne kvalifikacijske standarde. Kopija dokumentacije testova mora se čuvati zajedno sa zapisima FSTD-a za pregled od nadležnog tijela.

Nadležno tijelo može provesti evaluaciju FSTD-a nakon relokacije. Evaluacija mora biti u skladu sa prvotnim temeljima kvalifikacije FSTD-a.

- (d) Ako organizacija planira ukloniti FSTD iz aktivnog statusa na duži period, mora obavijestiti nadležno tijelo i uspostaviti odgovarajuću kontrolu za period tokom kojeg će FSTD biti neaktivan.

Organizacija mora dogovoriti s nadležnim tijelom plan deaktivacije, bilo koje čuvanje i re-aktivaciju kako bi se osiguralo da se FSTD može vratiti u aktivno stanje na prvotnom nivou kvalifikacije.

#### **ORA.FSTD.235 Prijenos kvalifikacije FSTD-a**

- (a) Kada dolazi do promjene organizacije koja operira FSTD-om, nova organizacija mora obavijestiti nadležno tijelo unaprijed kako bi se dogovorio plan prijena FSTD-a.
- (b) Nadležno tijelo može provesti evaluaciju u skladu sa prvotnim temeljima kvalifikacije FSTD-a.
- (c) Kad FSTD više ne udovoljava uvjetima inicijalne kvalifikacije, organizacija će podnijeti zahtjev za novi certifikat kvalifikacije FSTD-a.

#### **ORA.FSTD.240 Čuvanje zapisa**

Imatelj certifikata kvalifikacije FSTD-a mora čuvati zapise:

- (a) svih dokumenata koji opisuju i daju inicijalne kvalifikacijske uvjete i nivo FSTD-a za čitavo vrijeme upotrebe FSTD-a; i
- (b) bilo koje periodičke dokumente i izvještaje povezane sa svakim FSTD-om i s aktivnostima nadgledanja usklađenosti za period od najmanje 5 godina.

#### **PODDIO AeMC**

#### **ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKI CENTRI**

#### **ODJELJAK I.**

#### **Općenito**

#### **ORA.AeMC.105 Opseg**

Ovaj Poddio uspostavlja dodatne zahtjeve koje moraju ispunjavati organizacije da bi se kvalificirale za izdavanje ili kontinuiranu valjanost odobrenja zrakoplovno-medicinskog centra (AeMC) da izdaje certifikate o zdravstvenoj sposobnosti, uključujući inicijalni certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1.

#### **ORA.AeMC.115 Zahtjev**

Podnositelji zahtjeva za AeMC certifikat moraju:

- (a) udovoljavati MED.D.005; i
- (b) pored dokumentacije za odobrenje organizacije zahtijevane u ORA.GEN.115, osigurati detalje o kliničkoj povezanosti ili vezi s određenim bolnicama ili medicinskim institutima u svrhu specijalističkih liječničkih pregleda.

#### **ORA.AeMC.135 Kontinuirana valjanost**

AeMC certifikat će se izdati na neodređeno vrijeme. Ostaće valjan ovisno o činjenici je li imatelj i zrakoplovno-medicinski ispitivači organizacije:

- (a) udovoljavaju MED.D.030; i
- (b) osiguravaju kontinuirano iskustvo obavljajući odgovarajući broj liječničkih pregleda kategorije 1 svake godine.

#### **ODJELJAK II.**

#### **Upravljanje**

#### **ORA.AeMC.200 Sistem upravljanja**

AeMC mora uspostaviti i održavati sistem upravljanja koji obuhvaća stavke navedene u ORA.GEN.200 i, dodatno, procese:

- (a) za medicinsku certifikaciju 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 zrakoplovno-medicinskog ispitivača (AME-a) imenovanog za rukovoditelja AeMC-a, s privilegijom za izdavanje kategorije 1 certifikata o zdravstvenoj sposobnosti i dovoljno iskustva u zrakoplovnoj medicini da obavlja svoje dužnosti; i
- (2) imati za osoblje adekvatan broj potpuno kvalificiranih AME-a i drugog tehničkog osoblja i stručnjaka.
- (b) Rukovoditelj AeMC-a je odgovoran za koordinaciju procjene rezultata liječničkih pregleda i potpisivanje izvještaja, certifikata i inicijalnih certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1.

#### **ORA.AeMC.215 Zahtjevi za smještaj**

AeMC mora biti opremljen s medicinsko-tehničkim sredstvima adekvatnim za obavljanje zrakoplovno-medicinskih pregleda nužnih za korištenje privilegija u opsegu odobrenja.

#### **ORA.AeMC.220 Čuvanje zapisa**

Osim zapisa zahtijevanog u ORA.GEN.220, AeMC mora:

- (a) voditi zapise s detaljima o liječničkim pregledima i procjenama napravljenim za izdavanje, produžavanje ili obnavljanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti, i njihovim rezultatima, za period od najmanje 10 godina nakon posljednjeg datuma pregleda; i
- (b) držati sve medicinske zapise na način koji osigurava da se medicinska povjerljivost poštuje cijelo vrijeme.

Na osnovu članka 16. i članka 61. stavak (2) Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", br. 32/02 i 102/09), te članka 14. stavak (1) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 39/09), generalni direktor Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine donosi

### **PRAVILNIK O LETAČKOM OSOBLJU**

Članak 1.

(Predmet)

- (1) Ovim Pravilnikom se utvrđuju detaljna pravila za:
- a) različita ovlaštenja za dozvole pilota, uvjete za izdavanje, održavanje, mijenjanje, ograničavanje, suspendovanje ili oduzimanje dozvola, privilegija i odgovornosti imatelja dozvola, uvjete za konverziju postojećih nacionalnih dozvola pilota i nacionalnih dozvola inženjera leta u dozvole pilota, kao i uvjete pod kojim se prihvataju dozvole izdate u trećim zemljama;
- b) certifikaciju 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, uvjete za izdavanje, održavanje, mijenjanje, ograničavanje, suspendovanje ili oduzimanje uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti, privilegije i odgovornosti imatelja uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti kao i uvjete za konverziju nacionalnih uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti u međusobno priznata uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti;
- d) certifikaciju zrakoplovno-medicinskih ispitivača, kao i uvjete pod kojim liječnici opšte prakse mogu djelovati kao zrakoplovno-medicinski ispitivači;